

美浜駐車場の戦略的活用構想策定業務 報告書

平成 31 年 3 月

北 谷 町

目 次

1. 構想の策定について	2
1.1. 構想策定の背景	2
1.2. 構想の目的.....	2
1.3. 構想の位置付け	2
1.4. 構想を検討する視点	3
1.5. 構想策定の進め方	5
1.6. 事業に取り組む3つの事務心得	6
2. 美浜駐車場の概要.....	7
3. 美浜駐車場の戦略的活用構想に係るヒアリング等	10
3.1. ヒアリング等の概要	10
3.2. ヒアリング等結果のまとめ.....	12
3.3. ヒアリング結果等から出された美浜駐車場活用構想に関する方向性	27
4. 活用のあり方	29
4.1. サンセットビューライン構想における美浜駐車場の役割	29
4.2. これまでの検討結果の整理.....	32
4.3. 開発の方向性.....	33
5. 整備運営手法の検討について.....	36
5.1. 導入機能に対する民間資金・ノウハウの活用の検討.....	36
5.2. 関連支援制度.....	50
6. 整備費・運営費.....	51
6.1. 整備の考え方.....	51
6.2. 美浜駐車場の現状確認.....	51
6.3. 駐車場の拡充と駐機場や待合機能等を整備したケースの検討.....	52
7. 構想に係る課題と解決策について	56
7.1. 課題と解決策の一覧	56
7.2. 解決策の具体的な内容.....	57
7.3. 構想実現に向けた関連計画等の検討.....	59
8. 構想実現に向けたロードマップ.....	60
9. 資 料 編.....	61
9.1. 用語集	61
9.2. ヒアリング等記録.....	63

1. 構想の策定について

1.1. 構想策定の背景

美浜駐車場は、平成 11 年に美浜地区への一般来訪者の利便を図るとともに地域振興に資する観点から北谷町によって、大規模かつ無料駐車場として整備され事業者分担金をいただいて運営を行ってきた。

美浜地区は、町と民間事業者との「公民連携」により「都市型リゾート」として発展し、美浜駐車場は美浜発展に大きく寄与してきたと評価されている。

現在においても県内有数の観光地として発展を遂げている美浜地区であるが、昨今の沖縄県における入域観光客数の急速な伸びを受け、近年ホテル進出が相次いでおり、2020 年までには現在の 5 棟（約 1,000 室）から 10 棟（約 1,800 室）になりホテルの一大集積地となる計画である。さらに、サンセットビーチの改良事業も予定されており、美浜地区は観光拠点として今後ますます観光客の増加が見込まれるが、それと比例して観光客のレンタカー利用も増えており、現在の美浜駐車場の収容力では不足することが懸念されている。

そのような中、北谷町では、北谷町第 5 次総合計画において「沖縄を代表する観光スポットとして魅力あふれる「西海岸地区の形成」を目指し、現在、西海岸地域の総合整備に取り組んでいるところである。

特に美浜駐車場は、一般駐車場及びバス駐車場の拡充のみならず、新交通システムの動向を見据えた交通拠点機能の構築や西海岸駐車場の相互連携・回遊機能向上等が検討されるなど、中核的役割を担っており、駐車場機能に留まらず新たな展開も視野に入れる必要がある。

また美浜駐車場の新たな展開を検討するにあたっては、沖縄 21 世紀ビジョン基本計画にある陸上交通基盤の整備（沖縄西海岸道路、ハシゴ道路ネットワークの構築等）や交通ネットワークの構築（新たな基幹バスシステムの構築、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入等）の動向も見据えつつ、近隣市町村との連携も図りながら中部圏の地域振興・経済発展に資することも重要な視点である。

以上のことから、北谷町は、美浜駐車場のこれまでの経緯や果たしてきた役割、北谷町におけるまちづくり構想、近年の社会情勢や本町を取りまく環境の変動等を考慮し、美浜地区のみならず西海岸地域全体の今後の更なる発展に寄与すべく、美浜駐車場の将来ビジョンを検討する必要がある。

1.2. 構想の目的

「美浜駐車場の戦略的活用構想」（以下、「本構想」という。）は、美浜地区への入域観光客数の増加に対応するだけでなく、今後の観光動向や新たな交通ネットワークの構築、新交通システムの導入の可能性を見据えながら美浜駐車場の新たな展開を図ることにより、「沖縄を代表する観光スポットとして魅力あふれる西海岸地区の形成」に向けた起爆剤となり、西海岸地域の各種事業展開の牽引役となることを目的としている。

1.3. 構想の位置付け

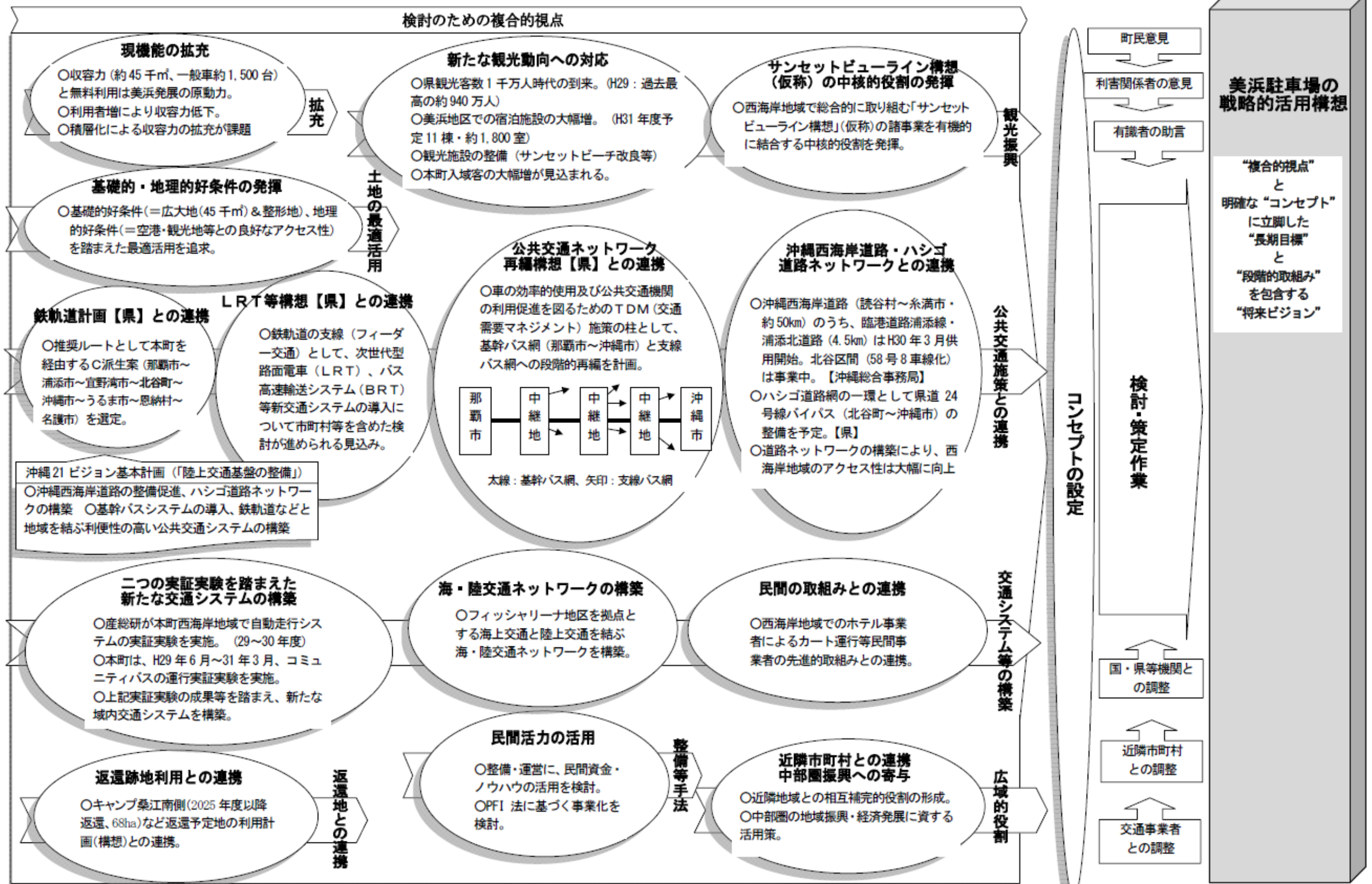
本構想は、平成 30 年度に策定を予定している「サンセットビューライン構想」の構成要素の一つとして位置付けられ、西海岸地域の各種事業と相互連携を図りながら活用されるものとする。

1.4. 構想を検討する視点

以下に示す視点をポイントに、複合的な観点から本構想を検討する。 ※次頁A3資料参照

- 現機能（収容力と利便性）の拡充
- 本地の基礎的好条件（広大・整形地）、地理的好条件（空港や観光地などとのアクセスの利便性が高い）の発揮
- 新たな観光動向（宿泊施設の増、利用客の増、サンセットビーチ改良等）への対応
- 新たな広域交通ネットワーク（「沖縄鉄軌道計画」など）との連携
- 本町西海岸地域における新交通システム（自動走行車、BRTなど）導入の可能性への対応
- 民間の取組み（西海岸地域でのホテル事業者によるカート運行等）との連携
- 民間活力（整備・運営における資金やノウハウなど）の活用
- 近隣市町村との連携促進、中部圏の経済振興への貢献
- 返還跡地（キャンプ桑江南側等）利用との連携

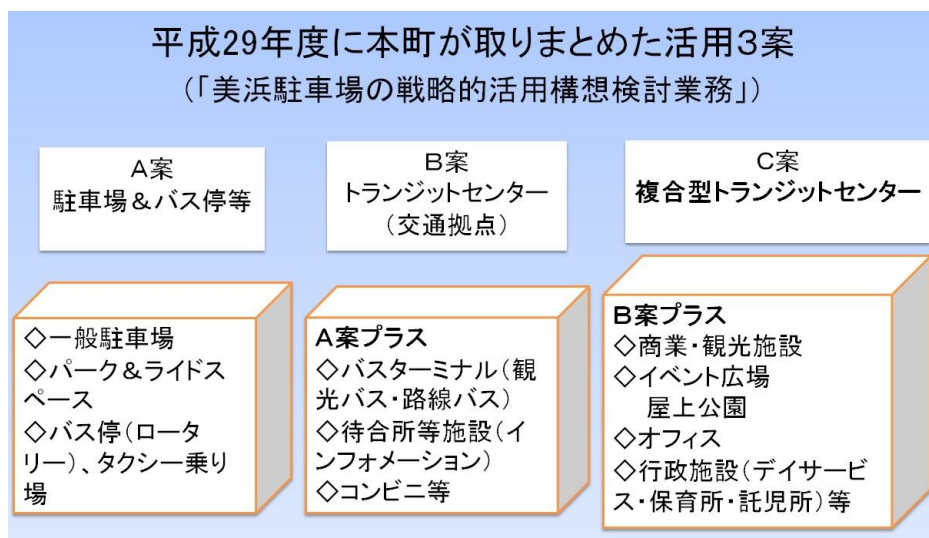
「美浜駐車場の戦略的活用構想」検討の進め方



1.5. 構想策定の進め方

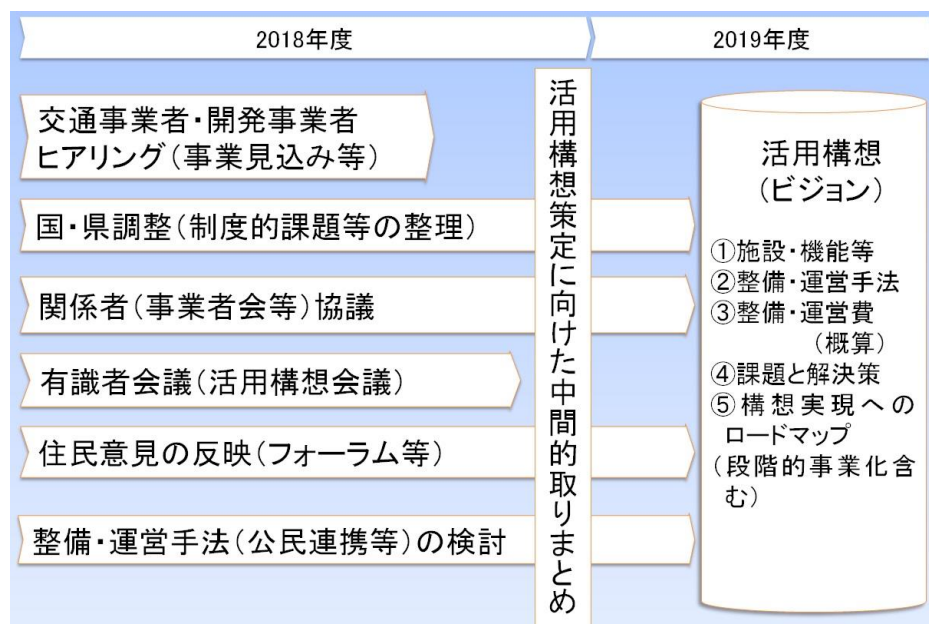
本構想は、平成 29 年度から平成 30 年度までの検討により、鉄軌道構想やキャンプ桑江南側の変換など将来変容方向への対応や渋滞対策を踏まえた交通計画など、事業推進に必要な課題の整理と対策案の検討を行い、構想実現に向けたロードマップを掲げた。

平成 29 年度は、美浜駐車場の受益者である美浜アメリカンビレッジ事業者へ美浜駐車場の現状認識や課題、将来の整備のあり方についてヒアリング調査を実施するとともに、本町を取り巻く地域交通体系や関連政策等の動向を整理し、活用事例の調査及び戦略的活用の方向性として活用 3 案を取りまとめた。



今年度は、戦略的活用パターンを比較・検討するとともに、交通事業者等へのヒアリング、公共交通所管機関との調整、利害関係者との協議、有識者からの助言、町民意見の聴取、近隣市町村との調整、町内関係課との調整等を進めながら本構想(施設や機能等の活用構想、整備手法、運営手法、整備費・運営費、課題と解決策、構想実現へのロードマップ等)の検討を行う。

今年度の検討の中で助言をいただいた将来変容方向への対応を図ること、段階的事業化を視野に入れることを踏まえ、来年度以降具体的に実施する対策案等も整理し、着実な前進を目指していく。



1.6. 事業を取り組む3つの事務心得

本町が事業を取り組むにあたり、心がけたい3つの点を示す。

一つ目は、着実な前進、先人たちの成果をしっかりと引き継ぎ未来に向かって進化を実現していく。

二つ目は、経済合理性、町民への最小負担と最大還元を追求していく。

三つめは、合意形成、住民の皆さま、関係者の方々など様々な声を活かす。

この3つの心得を踏まえた今年度の構想策定スケジュールを示す。

美浜駐車場戦略的活用構想策定事務スケジュール

事 項	9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月		
	初	中	下	初	中	下	初	中	下	初	中	下	初	中	下	初	中	下	初	中	下
交通事業者ヒアリング・まとめ																					
開発事業者ヒアリング・まとめ																					
活用構想会議																					
第1回(H29業務・進め方等説明、意見交換)																					
第2回(H30年度業務進捗状況説明、活用に関する意見交換)																					
第3回(報告書まとめ案[活用構想等]説明、意見交換)																					
国・県調整																					
総合事務局運輸部(法制度との整合・課題等)																					
県交通政策課(広域交通政策等との整合・課題等)																					
モノレール都市計画課(用途変更)																					
関係者等協議																					
美浜アメリカンビレッジ事業者会(毎月定例会)																					
北谷町観光協会																					
自治会																					
町民フォーラム																					
住民意見公募・集計																					
整備・運営手法検討																					
活用案の比較検討作業																					
報告書作成																					
庁内手続き(部長会議・庁議等)																					

2. 美浜駐車場の概要



名称	美浜駐車場
位置	北谷町字美浜 1 番地及び 16 番地
面積	45,217 m ²
収容規模	約 1,500 台（普通自動車 1,474 台・身障者用 12 台・バス 4 台・二輪車 66 台）
利用時間	午前 8 時～翌午前 6 時
整備費	363,685 千円（用地取得費は含まず）
整備財源	地域総合整備事業債（50%補助）を活用
用途地域	第一種中高層住居専用地域
地区計画	美浜地区地区計画における駐車場地区
関係条例	・北谷町営駐車場の設置及び管理に関する条例及び施行規則 ・北谷町美浜駐車場管理運営事業受益者分担に関する条例及び施行規則
運営財源	受益者分担金（受益者 65%、町 35%を負担）により運営
経緯	
平成 11 年 11 月	美浜駐車場を整備
平成 11 年 12 月	「北谷町営駐車場の設置及び管理に関する条例」制定 ※1
平成 12 年 2 月	「北谷町美浜駐車場管理運営事業受益者分担に関する条例」制定 ※2
平成 12 年 4 月	上記分担金条例施行（受益者 13 者により分担金制度スタート）
平成 23 年 4 月～ 平成 27 年 3 月	受益者が増加したことにより、分担金の総額も増加している現状等を踏まえ、受益者からの減免申請により分担金の減免措置を実施
平成 30 年 4 月	平成 29 年度において、受益者は 24 者となっている

※1 美浜駐車場の法的位置づけ

● 施設の法的位置づけ

公の施設＝「住民の福祉を増進する目的をもつてその利用に供するために設ける施設（地方自治法第244条第1項）」

● 設置目的（用途）

第7条では、「一般の駐車場需要のためこれを公開する。」と規定。

⇒ 美浜アメリカンビレッジ地区への一般来訪者（お客様）及び美浜地区又は近隣の公共施設等利用者のための利便施設

⇒ 特定の者が、長時間・繰り返し利用することは、設置目的に反するもの

● 財産分類

行政財産のうち公共用財産（地方自治法第238条）

※2 受益者分担金制度の概要

● 目的

美浜駐車場管理運営事業に要する費用の一部に充てるため、受益者分担金を徴収する。

（「分担条例」第1条）

● 受益者

美浜地区計画区域内の建物所有者（賃貸借権等が設定されている建物は賃貸借権等を有する賃借人）

（「分担条例」第2条）

● 根拠

地方自治法第224条（「利益のある事件」に関し、その「必要な費用」に充てるため、当該事件により「特に利益を受ける」者から、その受益の限度において、分担金を徴収することができる。）

「利益のある事件」：住民が利益を受ける財産又は公の施設に関する事業等。

「必要な費用」：財産や施設の新改修費、修繕費その他維持管理費等。

「特に利益を受ける」：一般の住民が受ける利益と明らかに区別できる程度の利益を受けること。

● 用途

① 維持管理費

② 「将来美浜駐車場の整備費に充てるべき金額」として「美浜開発基金」に繰入

（「美浜基金条例」第2条第3号）

● 趣旨

本来、事業者が整備する「客用駐車場」に代わり、本町が整備した駐車場を活用することにより、事業者が受ける利益に対応するもの。

※趣旨の内容は、「条例」等に明記されているものではなく、「法」、「駐車場条例」及び「分担条例」等を踏まえ整理したもの。

● 算定方法

分担額（年額）＝賦課面積（1）×1㎡当たり320円（2）

（1）賦課面積の算定法 （「分担条例施行規則」第2条）

賦課面積＝A÷B×A×（C×D×E）

A：建物等延床面積

（同建物内に屋内駐車場が設置されている場合は当該駐車場面積を除く。同建物敷地内に屋外付帯施設が設置されている場合は、その施設面積を面積に加える。）

B：駐車場等面積

（敷地面積－建築面積－屋外付帯施設面積＋屋内駐車場面積＋屋上駐車場面積）

C：業種補正

（ホテル：0.2 物販・飲食・ボウリング場・情報産業：1.0 ライブハウス：1.5 映画館：2.5）

D：距離補正

(事業所入口から最も近い駐車場までの距離が 50m以内⇒1.0 50m超～150m⇒0.8 150m超～200m⇒0.6 200m超⇒0.5)

E：公共利用補正・0.65

(美浜駐車場を公共及び分担区域外の者が利用する割合を差し引いた後の利用割合 [1-0.35])

※公共利用割合 35%は町負担分。

(2) 分担金単価・320 円の算定法 (整備費及び維持管理経費を基に算定)

$320 \text{ 円} = G \left([H + I] \times J \right) \div K$

G：駐車場整備費・維持管理費のうち受益者負担分 (年額)

H：駐車場整備費のうち町支出額 (年額) = 12,123 千円 (整備費 363,685 千円のうち補助金 [50%] を除いた額 181,843 千円を減価償却期間 15 年で割った額)

I：維持管理経費 (年額) = 20,065 千円 (光熱費、委託料 [清掃、交通整理、巡回警備等]、補修費等を積算)

J：公共利用補正 = 0.65 (1- 0.35 [公共利用割合])

K：受益者の全体賦課面積 = 65,731 m^2 (「分担条例」制定時 13 社の賦課面積計)

※ 上記分担金算定式に、用地費は含まれていない。

3. 美浜駐車場の戦略的活用構想に係るヒアリング等

3.1. ヒアリング等の概要

本構想の検討を進める当たり、交通事業者等へのヒアリング、公共交通所管機関との調整、利害関係者との協議、有識者からの助言、町民意見の聴取（以下「ヒアリング等」という）を行った。

それぞれのヒアリング等の概要を整理した。

(1) 交通事業者ヒアリング

対象交通	ヒアリング項目	ヒアリング先
路線バス	(1) 積層化も含め交通拠点として美浜駐車場の整備を検討しているところ。路線バスのバス停（ロータリー）として、美浜駐車場の利用意向について (2) 路線バスの乗り入れを検討する場合、条件・課題等について (3) 路線バスのターミナル（発着場）あるいは中継地（乗換え）としての可能性及び整備された場合の参入意向について※県の基幹バス構想では中継地として伊佐が候補となっている。 (4) 路線バスのターミナル（発着場）あるいは中継地（乗換え）として整備する場合の条件・課題について	①沖縄バス ②琉球バス交通
リムジンバス	(1) 空港・美浜間空港リムジンバスの現状と今後の需要見込みについて (2) 空港・美浜間空港リムジンバスを増便しようとする場合の課題について (3) 積層化も含め交通拠点として美浜駐車場の整備を検討しているところ。美浜駐車場に空港リムジンバスのターミナル（発着場）が整備された場合、参入意向について	①沖縄バス ②カリー観光
観光バス	(1) 観光バスの駐車場として、現美浜駐車場の利点と問題点について (2) 観光事業者から見た北谷西海岸地域の魅力について (3) 積層化も含め交通拠点として美浜駐車場の整備を検討しているところ。観光バスターミナル（発着場）の整備がなされた場合、参入意向について (4) 参入を検討する場合、整備すべき条件・課題等について (5) 観光バスターミナルとしての活用が見込まれる場合、美浜発の想定ルートについて	①セルリアンブロー ②沖縄バス
レンタカー	(1) 美浜地区を拠点とするレンタカー需要の見通しについて (2) 美浜地区に店舗を設置する意向について (3) 美浜地区に進出するとした場合の課題について (4) 積層化も含め交通拠点として美浜駐車場の整備を検討しているところ。美浜駐車場に一定のスペースが確保される場合、店舗進出の意向について	①オリックスレンタカー ②タイムズカーレンタル

(2) 開発事業者ヒアリング

ヒアリング先	ヒアリング項目
①第一交通産業 ※新那覇バスターミナルの事業主体	(1) 3案についての意見・アドバイス (2) 事業参画する場合の条件や事業スキーム
②大和ハウス工業 ※フィッシャリーナ地区及び全国での開発実績	(3) 近隣町有地（現ベルシステム24）の利用のアイデア (4) その他意見

(3) 国・県への事前協議・調整

沖縄総合事務局運輸部	法制度との整合・課題等
沖縄県交通政策課	広域交通政策等との整合・課題等
沖縄県モノレール都市計画課	用途変更

(4) 利害関係者等協議

アメリカンビレッジ事業者会	毎月の定例会（第4木曜日）において業務の進捗報告及び意見交換。
北谷町観光協会	定例会（11月予定）において、H29年度業務及び今年度の進め方等の説明。その後観光協会から提言書を頂く予定。

(5) 有識者からの助言・町民意見の聴取（北谷町西海岸まちづくり町民フォーラム）

日 時	平成31年1月22日（火）14:00～17:00
場 所	ちやたんニライセンター・カナイホール
式 次 第	【第一部】 ○基調講演「沖縄の交通政策と北谷町のまちづくり」 東京工業大学 副学長 屋井 鉄雄氏 ○若者からの提言「ダークツーリズムと街づくり」 北谷高校3年 仲松 恵那氏 【第二部】 ○美浜駐車場などを活用した西海岸のまちづくりについて 北谷町副町長 神山 正勝 ○パネリストからの提言 ○パネルディスカッション「北谷町西海岸の将来像」 [パネリスト] 東京工業大学 副学長 屋井 鉄雄氏 琉球大学国際地域創造学部 教授 下地 芳郎氏 琉球大学工学部 准教授 神谷 大介氏 沖縄振興開発金融公庫融資第一部 部長 城間 徹二氏 美浜アメリカンビレッジ事業者会 会長 時任 純孝氏 北谷町 副町長 神山 正勝 [モデレーター] ユーデック株式会社 代表取締役 馬場園 克也氏 ○会場との質疑応答等 ○モデレーターによるまとめ
参 加 者	70人程度

3.2. ヒアリング等結果のまとめ

1-1. 交通事業者ヒアリング	
事業者名	①路線バス：沖縄バス（O）、琉球バス（R）
(1) 美浜駐車場をバスターミナル・中継地とすることについての評価 <u>現状では難しい</u> ・美浜駐車場経由は渋滞によるロスが出るので定時運行を考えると乗入れは難しい。（R） ・ターミナル機能を有したバス停であれば利用する可能性はある。（O） (2) 美浜駐車場をバスターミナル・中継地とすることへの課題 <u>渋滞・時間のロス</u> ・美浜駐車場経由は時間ロスが大きいため、国道 58 号沿いにある方が良い。（R） ・美浜駐車場を経由するには、周辺道路の渋滞が課題となる。（O・R） (3) 美浜駐車場をバスターミナルとする場合の必要施設・条件 ・営業所（事務所、従業員待機所、バス駐機場 10 台）が必要、最低 500 坪。（O） ・営業所（給油施設、洗車施設、乗務員の休憩場所、バス駐機場各社合計 20 台、従業員駐車場の整備（R）	
事業者名	②リムジンバス：沖縄バス（O）、カーリー観光（K）
(1) 美浜駐車場をリムジンバスターミナルとすることについての評価 <u>各ホテルを回ることが最良</u> ・ホテル前の乗降が最大のメリットであるため、ターミナルとしての参入の可能性は低い。だが、リムジンバスの駐機拠点としての可能性はある。（O） ・参入の可能性ある。美浜駐車場での乗降は、各ホテルを回るよりも時間短縮が図れる一方、お客さんの利便性が低くなるという問題がある。（K） ・美浜駐車場よりもホテルが集積しているフィッシャリーナ地区に設けてはどうか。（K） (2) 美浜駐車場をリムジンバスターミナルとすることへの課題 <u>ホテル客の利便性が低下</u> ・ホテル客が美浜駐車場まで移動することにより利便性が低下する。（O・K） (3) 美浜駐車場をリムジンバスターミナルとする場合の必要施設・条件 ・ホテルから美浜駐車場までの移動手段の検討、屋根付き遊歩道を整備すれば観光客は歩く。（K）	
事業者名	③観光バス：沖縄バス（O）、セルリアンブルー（S）
(1) 美浜駐車場を観光バスターミナルとすることについての評価 ・参入可能性はある。ホテルへの道路が狭くバスで乗入れるより美浜駐車場の方が便利。（O）（・ホテルで乗降させるのであれば、バスの乗入れがしやすい道路整備が求められる。）（O） ・観光バスの拠点はホテルの集積しているフィッシャリーナ地区が適するのではないかと。（O） ・現状では（那覇で発着している）難しいが、今後のホテルの集積状況による。（S） ・C 案がいい。（S） (2) 美浜駐車場を観光バスターミナルとすることへの課題 ・新規の観光バスの中には、ルールを守らないところも多いので、新たにターミナルを整備する場合は、参入条件や運用ルールをしっかりと決めた方がよい。（S） (3) 美浜発の観光ルートについて ・北谷から読谷・恩納を経由して人気の北部へのルートが考えられる。（O・S）	

1-2. 交通事業者ヒアリング

事業者名

④レンタカー：オリックス自動車(0)、タイムズモビリティネットワーク(T)

(1) 美浜地区におけるレンタカー需要

需要は伸びる

(観光客の需要：北谷)

- ・北谷はリピーターが多くバスやタクシーで来ることもある。滞在の中日に遠出する際に北谷でレンタカーが借りられたら、便利で需要があると考え出店した。(0)
- ・ヒルトン泊の企業旅行で2日目のフリーなどにレンタカーがよく借りられる。(0)
- ・今後もホテルが増えるので、需要増が期待できる。(0)

(観光客の需要：沖縄)

- ・パッケージ旅行で滞在期間中借りる形態から、個人予約で1泊目は那覇に宿泊、2泊目から借りるなど、レンタカーを必要日数だけ利用するケースも増えている。(0)
- ・空港での受け渡しの基本だが、混雑を避けるため那覇市内での受け渡しも増えている。(T)
- ・年配者は運転が大変なので1日だけ借りてその他はバスやタクシーの方もいる。(T)
- ・雨が降ると雨でも遊べる施設に行くためレンタカーがよく借りられる。(0)

(その他需要)

- ・読谷の店舗では、地元住民の代車利用としての貸し出しがある。(0)
- ・米軍施設内でレンタカー事業を展開している。北谷からの車両のデリバリー需要が期待できる。(T)

(2) 美浜地区への出店意向

- ・フィッシャリーナ地区に既に出店済み。(0)
- ・(トラブル対応などの)サービス店舗を兼ねる店舗であれば、検討の価値はある。(T)

(3) 美浜地区に出店するための課題

収支と空港からの交通手段の確立

- ・ヒルトンの敷地の一部を借りているが、他の地区より地代が高い。(0)
- ・賃料がいくらなのかによる。(T)
- ・空港から美浜地区までの移動手段が確立できればあり得る。(T)

(4) 美浜駐車場への出店意向・条件

出店の可能性あり

- ・店舗の位置付けによる。観光客だけでなく周辺住民へのデリバリーも考えられる。(T)
- ・3案どの整備であっても出店の検討は可能である。(T)
- ・美浜地区に店舗が2箇所あってもよい。(0)

鉄軌道駅の誘致、集客性の向上

- ・鉄軌道駅が出来れば検討したい。(0)
- ・レール&レンタカーで駅直結や駅前店舗だとよい。(0)
- ・美浜駐車場に人が集まりレンタカー利用が見込める場所になれば進出もあり得る。(0)

貸出場所・ヤードの整備

- ・10~20台くらいの保管スペース、受け渡し場所だけ屋根があればよい。(0)
- ・貸出場所(屋根必要)やヤード(屋根不要)、手洗い洗車のスペースが必要である。(T)

2. 開発事業者ヒアリング

事業者名	大和ハウス工業株式会社 (DH)、第一交通産業株式会社 (DK)
------	----------------------------------

(1) 3案評価・アドバイス

C案で充分成立

- ・北谷ブランドが確立中の人気のエリアでオフィス、住宅、商業施設も成立つ。(DH)
- ・大規模整形地を活かし、交通機能プラスαの整備をしたほうがいい。(DH)
- ・観光地として発展しており商業施設や分譲マンションの開発にも魅力あり。(DH)

北谷のまちづくりが必要

- ・浦添や普天間開発と差別化できる、北谷なりのまちづくりが必要。(DH)

駐車場の規模の確保

- ・商業施設開発の場合アメリカンビレッジの分も含め3,000～4,000台は必要か。(DK)
- ・立体駐車場でこのレベルを確保できるか。(DK)
- ・運営主体、無料の維持が可能か。(DK)

発着回数・需要増加が課題

- ・那覇バスターミナルは発着回数が多く(2,200回/日)、また営業所やテナントの賃料収入で収支が成立、北谷の発着回数では難しいか。(DK)

(2) 事業参画する場合の条件や事業スキーム

<条件>

- ・駐車場の運用に関しての整理が必要である。(DK)

<参画の可能性>

- ・公募となった場合には多くの事業者が手を上げるのではないか。(DH)
- ・公募は提案型で、地元企業者が確実に事業に参画できるよう条件付けが鍵と考える。(DH)

<事業スキーム>

- ・無限にあるのではないか。(DH)
- ・定借からスタートして、PFIを入れて15年後に役場に無償譲渡する方法もある。(DH)
- ・整備から運営まで大和1社での開発でも、地元企業とのJVでも可能である。(DH)
- ・町所有の土地なので、NPO法人を作って町が参加する方法もある。(DH)

(3) 近隣町有地(現ベルシステム24)の利用のアイデア

- ・オフィス機能を維持した方が良い。従業員のランチ需要や就業後の飲食等経済効果は高い。(DH)
- ・美浜駐車場と一体的な公募による開発でも、単体開発でも良いと考える。(DH)
- ・1haあるので、単体開発でいいのではないか。(DK)
- ・北谷でこの規模のオフィスの需要があるか、那覇と同等の賃料は得られない。(DK)
- ・周辺従業員の駐車場を整備してはどうか。(DK)

その他：渋滞対策が必要

- ・周辺道路の渋滞解消が必要ではないか。(DH・DK)

3. 国・県との協議	
協 議 先	① 沖縄総合事務局運輸部
法制度との整合・課題等 <u>許認可手続きについて</u> ・新那覇バスターミナルのようにターミナル会社がバス会社に貸与して使用料を徴収するような場合はバスターミナルの許認可が必要となる。 ・その場合6か月程度は要するが、手続き的には問題ないとする。 <u>定時性の確保について</u> ・路線バスの場合、渋滞による定時性の確保の難しさがあるため乗り入れが難しいのではないかと考える。 <u>需要の創出</u> ・外国人客の増加に伴い、リムジンバスに新規参入している会社は、北谷を經由して美ら海水族館までのルートも検討していると聞いている。 ・パークアンドライドで自動走行バスやコミュバスとリンクさせると利便性が向上すると思う。 <u>事業手法について</u> ・バスターミナル事業を三セクでやるという手もある。	
協 議 先	② 沖縄県交通政策課
交通結節点としての可能性及び課題 <u>可能性等について</u> ・バス網再編に伴い、県内で結節点が複数あることはいいことだと考える。 ・現在、那覇空港においてレンタカーの送迎から受付まで長時間かかっている問題についても、改善が必要と考えている。 ・伊佐の結節点構想については不透明なところもあり、結節点として北谷の可能性が高まることは良いことと考える。 <u>課題について</u> ・中部や北部に分散させる仕組みはよいが、そこまでどのように運ぶかが課題ではないかと考える。 ・結節点としての構想を実現するためには、広域交通との整合を図りつつ、大量輸送により北谷で集散させる戦略を立てることが重要と考える。	
協 議 先	③ 沖縄県モノレール都市計画課
第1種中高層住居専用地域から商業地域への変更、地区計画の決定 ・商業地域への変更および1万㎡以上の大規模集客施設を可能と地区計画を決定する場合は、近隣市町村と広域調整手続きが必要。 ・広域調整に係る連絡会議は、県関係課、当該市町村、近隣（隣接）市町村で構成する。 ・広域調整手続き期間は通常1年程度を要する。 ・広域調整を行う場合、事前に交通の状況（交差点での混雑度調査）と用途変更・施設整備に伴う影響について評価資料を作成することが必要。 ・用途変更（施設整備）による交通への影響については、混雑度が1.1以内になるように対策（ソフト・ハード）を講じることを指導している。	

4. 利害関係者協議	
協議先	アメリカンビレッジ事業者
<u>A 案(無料駐車場拡充)の早期実現を希望</u> ＜主な意見・要望＞ ・具体的な着手時期・完成時期を早く知りたい。 ・優先順位の高い事項として駐車場の拡充を要望している。 ・トランジットセンターの場合の駐車場の規模を知りたい。 ・工事中の代替え駐車場の確保が必要。 ・レンタカーの集積所などの対策が必要。 ・早期の対応を望む。構想から計画、実行までのプロセスを明確にしてほしい。	
協議先	北谷町観光協会
<u>構想の早期実現・駐車場機能の拡充を希望</u> ＜主な意見・要望＞ ・構想・計画がなかなか進まない。早期の事業推進を期待する。 ・A 案の場合の完成時期などスケジュールを知りたい。 ・工事中の代替え駐車場の確保が必要。 ・進捗状況・内容の適切な情報公開を望む。 ・早期に実現できる（A 案）を望む。 ・渋滞の問題が大きいため、対策が必要。 ・フィッシャリーナの公共駐車場でモデル事業を先行させるのはどうか。 ・美浜駐車場の収容力を補うため、北谷公園の駐車場を増設させてはどうか。	

5-1. 北谷町西海岸のまちづくり町民フォーラム

町民フォーラムでの提言や意見から北谷町・美浜地区の目指すべきまちづくりや課題を整理した。

北谷の歴史と文化を活かした町民の誇りとなるまちづくり

- ・地域元気指数ランキングで北谷町が全国市町村第1位となり、町に誇りを持つ町民が多い。
- ・サンセットビューライン構想を推進することでさらに魅力を高めていきたい。
- ・観光地として、戦争の歴史、地域の文化、人、自然など知的好奇心を満たす魅力が必要。
- ・今も自慢の町だが、逢いたい人がいる、学びたいことがある、人を育成する町になってほしい。
- ・長く滞在してもらえよう歴史を伝えていくことは重要。
- ・町は「平和」をあらゆることの原点にしている。
- ・町が提案を出して、町民に議論してもらい合意形成しながら進めていきたい。
- ・サンセットビューライン構想と桑江キャンプ南側返還の2つを踏まえた検討が重要である。

鉄軌道駅が来ることを前提としたまちづくりが重要

- ・北谷は、鉄軌道ルートに選定された。将来、必ず鉄軌道が通る。
- ・「いつか北谷に鉄軌道駅が来る！」ことを信じてまちづくりを行う必要がある。
- ・鉄道は、観光客が使うだけでなく町民も使うことが重要で、地域の交通政策を踏まえて駅と駅周辺の将来像を明確にすべきである
- ・鉄軌道駅・バスターミナルは国道58号沿いがよく、キャンプ桑江南側の返還地を活用すべき。

無料駐車場を拡大・継続させる

- ・マイカーとレンタカーに対応した受益者負担による無料駐車場は重要で拡大・継続させるべき。
- ・ゲートのない積層化された駐車場開発が必要、B・C案は併設施設用駐車場が必要となる。
- ・浦添パルコの影響は大きいと考えられ、国道58号の8車線化も含め駐車場の拡充を要望する。
- ・駐車場の増設を地元企業でやることに對し、公庫は融資や3セクへの出資も検討可能である。
- ・基地跡地に駐車場を確保すれば投資も掛からずよいのではないか。

渋滞対策は先行して検討すべき課題となる

- ・無料の美浜駐車場の役割は非常に大きい、今後も地区内の渋滞が懸念される。
- ・駐車場は点でなく地域で考えるべきである。
- ・駐車場の増設はさらなるボトルネックとなる。

歩いて楽しいまちづくり

- ・北谷の海沿いのプロムナードは歩きたくなるウォーカブルシティを目指すべきである。
- ・地域固有のモビリティLAMAT (Locally Adapted, Modified and Advanced Transportation) と配車アプリも活用した歩くことをサポートする交通システムを活用すべきである。
- ・観光政策と交通政策をリンクさせたまちづくりをすべきである。
- ・歩いて楽しいまちづくりが重要である。
- ・各施設まで車で行くのではなく、歩いて楽しい広場などの環境をつくる。
- ・美浜駐車場から自動運転に乗って回遊できるようなエンタメ性を持たせるたらどうか。
- ・観光客も運転中は消費しないが、歩くことで消費が生まれることになる。

観光客だけではなく町民の利用も踏まえた交通まちづくり

- ・ 日常的な渋滞対策が重要で、町民がバスを朝の通勤や通院に利用したり、夕の飲食・飲酒時に利用したりするような交通手段に変えていくことが重要である。
- ・ 北谷町の発展には将来を見据えた交通システムの構築が必要である。
- ・ 観光客も町民も簡単に移動できる手段を求めている。車よりも便利なら車は使わない。
- ・ 沖縄県は公共交通機関がダイナミックに変わるタイミングを迎えており海もバスも全ての公共交通をミックスして考えることが重要である。

今後の検討の方向性

- ・ 人の動きなどデータに基づいた分析を活用してまちづくりの方向性を考えるべきである。
- ・ 北谷町にはDMOがあり、未来を語り合う月1程度の議論の場を作ったかどうか。
- ・ ロードマップと合意形成のプロセスを踏まえて進めていくことが求められる。
- ・ 美浜駐車場の戦略的活用構想は3案が一つの時間軸の中にあり最終形のコンセンサスを作ることが重要である。

■町民フォーラム参加者アンケート結果

回答数： 42 人

性別：男 (35 人) 女 (4 人) 無回答 (3 人) 住まい：町内 (16 人) 町外 (10 人) 無回答 (16 人)

年齢：～20 歳 (1 人) 20 歳代 (0 人) 30 歳代 (4 人) 40 歳代 (7 人) 50 歳代 (12 人) 60 歳代 (12 人) 70 歳～ (6 人)

問 1. 北谷町西海岸のまちづくりの目標として重要だと思うものを 2 つ選んでください。

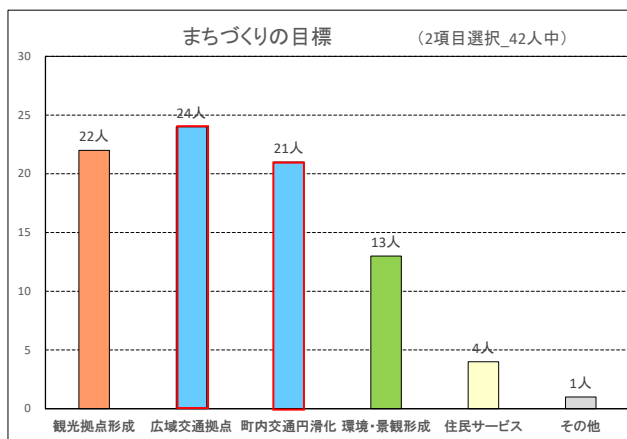
◇アクセス改善の重要性評価が高い：

西海岸のまちづくりの目標として「観光拠点形成による観光活性化」が 22 人と過半数を占めた。

観光活性化以外では「広域交通拠点の整備」が 24 人 (57.1%) 「町内交通の円滑化」が 21 人 (50%) と、交通アクセス改善を目標とした項目が高く評価されている。

また、自然環境保全・景観形成もが 13 人 (31%) と高くなった。

(グラフはその他、無回答を除く)



選択肢	1	2	3	4	5	6	7
	観光拠点形成による活性化	広域交通の拠点整備	町内交通の円滑化	自然環境保全・景観形成	住民サービスの充実	その他	無回答
回答数	22	24	21	13	4	1	0
割合	52.4%	57.1%	50.0%	31.0%	9.5%	2.4%	0.0%

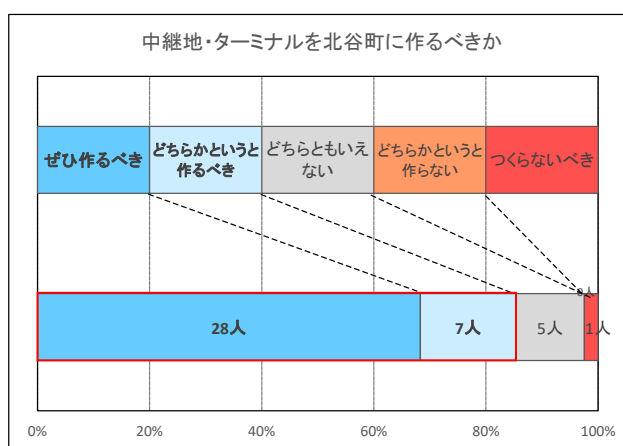
問 2. 那覇市や那覇空港から中・北部を結ぶ路線バスや観光バスの中継地・ターミナルを北谷町に作るべきと思いますか。

◇作るべきが 85% と大勢を占めた：

各種バスの中継地・ターミナルの整備意向について「ぜひ作るべき」28 人 (68.3%) と「どちらかというで作るべき」7 人 (17.1%) との合計が 85% を超え、交通結節点整備の意向が強いという結果になった。

「作るべきではない」は 1 人のみと少なかった。

(グラフはその他、無回答を除く)



選択肢	1	2	3	4	5	6	7
	ぜひ作るべき	どちらかというで作るべき	どちらかというで作るべきでない	作るべきでない	その他	無回答	
回答数	28	7	5	0	1	0	1
割合	68.3%	17.1%	12.2%	0.0%	2.4%	0.0%	2.4%

問 3. 渋滞緩和や環境問題を考えたとき、将来美浜駐車場に自家用車を停めてバスで那覇方面等に行く（パーク&ライド）ことについてどう思いますか。

◇6 割がパーク&ライドの利用意向を持つ：

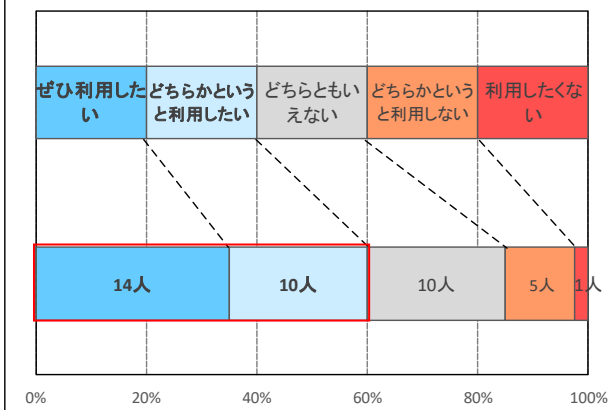
パーク&ライド駐車場の利用意向について「ぜひ利用したい」14人（34.1%）と「どちらかという利用したい」10人（24.4%）との合計約6割の人が利用したいと答えている。

どちらかという利用したくないも含めると利用したくない側の意向は6人（14.6%）と少なくなった。

利用意向が高いことは美浜駐車場におけるパーク&ライド駐車場台数検討の参考となる。

（グラフはその他、無回答を除く）

那覇市方面へのパーク&ライドの利用意向



選択肢	1	2	3	4	5	6	7
	ぜひ利用したい	どちらかという利用したい	どちらともいえない	どちらかという利用しない	利用したくない	その他	無回答
回答数	14	10	10	5	1	1	1
割合	34.1%	24.4%	24.4%	12.2%	2.4%	2.4%	2.4%

問 4. 美浜駐車場を整備する場合、どのような施設があるとよいと思いますか。あるとよいと思うものをいくつかも選んでください。

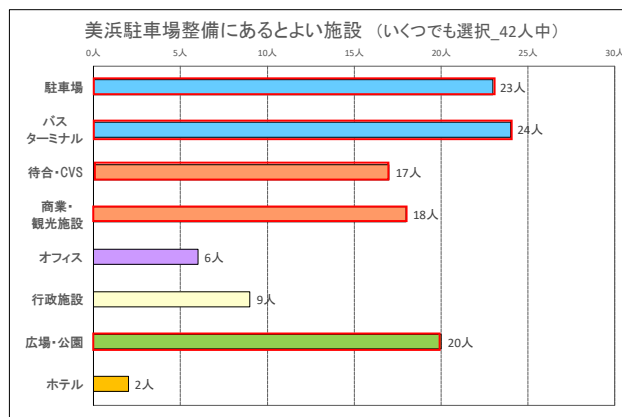
◇交通結節機能以外にも商業系施設および広場・公園等を望む声が多い：

美浜駐車場の整備に欲しい施設として、「駐車場」23人（54.8%）と「バスターミナル」24人（57.1%）の交通結節機能の2つが過半数を超えた。

交通結節機能以外には、「商業・観光施設」18人（42.9%）「待合・コンビニエンスストア」17人（40.5%）と商業系施設を必要とする声も40%を超え高くなった。

また、「イベント広場や屋上公園」といった憩い・交流機能を求める意見も20人（47.6%）と整備意向が高かった。

住民サービス等の「行政施設」9人（21.4%）、「オフィス」6人（14.3%）「ホテル」2人（4.8%）の3施設は少なくなった。



（グラフはその他、無回答を除く）

選択肢	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	駐車場	バスターミナル	バスの待合・コンビニ	商業・観光施設	オフィス	行政施設	イベント広場・屋上公園	ホテル	その他
回答数	23	24	17	18	6	9	20	2	1
割合	54.8%	57.1%	40.5%	42.9%	14.3%	21.4%	47.6%	4.8%	2.4%

問 5. 沖縄鉄軌道計画において北谷町を経由する案が構想段階での推奨ルート案として選定されましたが、新駅は町内のどの場所にあったほうがよいと思いますか。また、その理由をお聞かせください。

	場所	回答数	割合	主な理由
1	美浜地区	6	14.3%	・利便性がよい。 ・町の活性化と渋滞緩和。 ・近隣市町村・観光客の利便性、観光地があること。
2	美浜駐車場	4	9.5%	・多様な交通アクセスの中継点に便利である。
3	アメリカンビレッジ	2	4.8%	・最も人が集まる場所だから。 ・土地が確保しやすいのでは。
4	サンセットビーチが見える場所	1	2.4%	・鎌倉江ノ島のような観光話題性のある所がよい。
5	基地返還地	9	21.4%	・跡地利用ができるから。 ・国道58号線を利用した方がいいし、現段階では広さ的にも案としてはよいのでは。軍病院返還跡地区画。
6	国道58号沿い	9	21.4%	・2次交通（バス・タクシー）への利便性、西海岸エリアへのアクセス利便性、伊平交差点付近。 ・自動車交通からの転換が円滑にできる可能性が高く、西海岸までの歩行者を増やせることができるのでは。美浜付近。
7	ハンビー地区	2	4.8%	・人が集まるところ、乗降客が多いところだと思うので。
8	北前	1	2.4%	・集客分散、南から北への徒歩導線を作る。町全体をツーリズムしてもらい北谷町を広域に観光してもらう。駐車場と隔離し混雑をさける。
9	無回答	9	21.4%	—

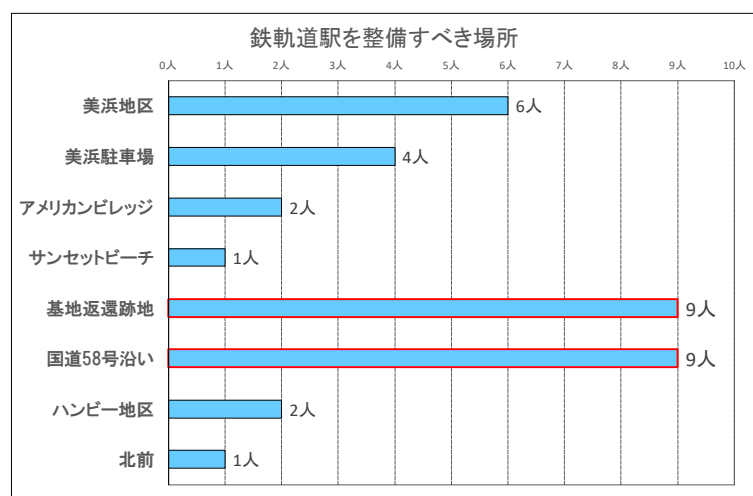
◇駅の場所は、キャンプ桑江南側返還地・国道 58 号沿いが優れる、という意見が多い：

鉄軌道駅にふさわしい場所は、「キャンプ桑江南側返還地」9 人（21.4%）および「国道 58 号沿い」9 人（21.4%）が合計で 4 割を超える。

これは、跡地利用によりまとまった敷地が確保できること、国道 58 号沿いのアクセス条件が優れることからバスやタクシーなど 2 次交通への結節利便性が高いこと、国道 58 号沿いの駅から西海岸エリアへの歩行者を増やすことができるなどが理由とされている。

これに対し、「美浜駐車場」4 人（9.5%）「アメリカンビレッジ」2 人（4.8%）や「サンセットビーチが見える場所」1 人（2.4%）と「美浜地区内」6 人（14.3%）を合計した美浜地区全体でも 13 人（30%）と少なかった。

美浜地区を選択した理由としては、人が集まる場所であること、観光客等の利便性が良いことなどがあげられている。



6-1. 美浜駐車場の活用構想会議（第1回） 平成30年10月31日	
メンバー	①琉球大学国際地域創造学部 下地芳郎教授（座長） ②琉球大学工学部 神谷大介准教授 ③北谷町商工会 米須義明会長 ④沖縄振興開発金融公庫融資第一部 中村あやの課長（代理出席） ⑤美浜アメリカンビレッジ事業者会 時任純考会長 ⑥北谷町 神山正勝副町長
議事等	・ 美浜駐車場の戦略的活用構想検討業務（平成29年度）について ・ 美浜駐車場の活用構想策定業務（平成30年度）の進め方等について ・ 美浜駐車場の活用のあり方について
⑤： ・ 事業者会は、駐車場の「無料」での「増設」が要望である。 ・ 将来の町の構想があつて、駐車場の必要台数を考える。駐車場が増えないと観光客も増やせない。 ・ 増設する場合、分担金は現在の1.5倍に増額してもいいと事業者会内では了解している。 ・ 商業を併設すると、必要駐車場も増えるので、駐車台数を増やすだけがいいと思う。 ・ 事業者会としてはA案がよい。 ③： ・ 商工会としても美浜駐車場の増設を要望する。 ・ 現状の把握し、出来ることから段階的に整備すればいいのでは。 ④： ・ 整備費用の捻出方法として、補助金の活用や町有地を処分する等の検討が必要。 ・ 美浜地区の公共施設の再編も考えられる。 ①： ・ 美浜駐車場の駐車場不足の実態を把握したほうがよい。データ収集は重要。 ・ 中長期のビジョンも大事だが、来年の浦添サンエーの開業やモノレールの延伸、2020年の那覇空港第二滑走路の開業等もあり、緊急対策が必要。 ・ 構想のスケジュールや費用の数値化は必要。 ・ 美浜駐車場だけではなく、まちづくり全体の中で美浜駐車場はどうあるべきかを考えるべき。 ・ 美浜地区は将来的には歩いて楽しめるエリアのいいモデルケースになると思う。そのためにはエリア内の移動をどうするか検討が必要。店舗前の駐車場も見直すくらいの検討をして、歩けるまちづくりを目指してもよいのでは。 ⑥： ・ アメリカンビレッジ事業者会からの駐車場拡充に対する度々の要請は承知している。 ・ 先人が整備した美浜駐車場を次のステップに繋げなければと考えている。 ・ 社会情勢が変化する中、美浜駐車場を新たな飛躍の核にしたい。 ・ 交通結節点としての可能性を検討する。 ・ 夢を町民と共有し、今後の施策に繋げたい。 ・ 喫緊の課題にも取り組む必要があると考えている	

6-2. 美浜駐車場の活用構想会議（第2回） 平成30年12月6日

メンバー	①琉球大学国際地域創造学部 下地芳郎教授（座長） ②琉球大学工学部 神谷大介准教授 ③北谷町商工会 米須義明会長 ④沖縄振興開発金融公庫融資第一部 中村あやの課長（代理出席） ⑤美浜アメリカンビレッジ事業者会 時任純考会長 ⑥北谷町 神山正勝副町長
議事等	・ 第1回活用構想会議の内容を踏まえた今後の進め方について ・ 美浜駐車場の活用構想策定業務の進捗報告及び意見交換 ・ 美浜駐車場戦略的活用・町民フォーラムについて
③： ・ 2020年には美浜エリアのホテルが全て開業する。喫緊の課題として2、3年先の議論が必要である。 ①： ・ 議論には、現状データの把握・分析を行うことが重要である。 ⑥： ・ 駐車場を増設するための資金はどうするのかという問題がある。 ・ 社会情勢等を考えると美浜駐車場は現在転換期にあり、将来長期に渡って北谷町が確固たる地位を築くためにも、今後のベクトルを定め段階的に進めながら最終的にこうありたいというビジョンを共有できたらと思う。 ・ 将来ビジョンに向かう中で第1フェーズとして駐車場の増設が必要となれば、それに取り組むべきであると思う。 ②： ・ PFI等の補助は内閣府や各省で補助メニューがあり、町のタイミングで申請すればいいと思う。 ・ 58号の渋滞と合わせて議論ができれば国の事業としての調査や国のデータの活用もできる。 ・ 交通結節点の整備に対する補助メニューは多いので、このエリアを船やバス、レンタカー等の交通結節点として整備すればそれらとあわせて駐車場を整備することも可能かと思う。 ・ 車に乗っている間は消費を生まない。歩いてもらうことが重要で車以外で移動できれば消費は増えると思う。 ④： ・ 公民連携による施設整備も活用できる。 ・ 立体駐車場を整備した場合、ランニングコストも増えると思う。その財源として、オフィスや貸し会議室等の収益施設の導入も考えられると思う。 ・ ホテルは、総事業費が膨らむので採算性の観点からお勧めできない。 ・ 駐車場の整備を急ぎたいのであれば、まず駐車場を整備した後に収益施設を整備すればスピードアップになる。混雑する土日は、役場駐車場等を活用し送迎するなど短期的課題に対応してはどうか。 ①： ・ 北谷は住宅、商業、ホテル等が集積しており、どんな機能を付加すればコンパクトリゾートとしての価値が高まるのかという視点が必要である。 ・ 住民にとっての住みよいまちづくりの視点から付加施設を検討するため、アンケートで住民の意見を反映したり、広く住民の意見や要望を集約したりする仕組みづくりをすべきだと思う。 ③： ・ 新那覇バスターミナルをみると、商業施設が入れば人が集まるというわけではないと感じている。やり方を間違えると逆に足を引っ張る施設になりかねない。	

⑤：

- ・美浜の発展のために商業施設を導入するというのであれば、場所は美浜駐車場でなくてもいいかと思う。
- ・活用構想の公表に関し、フォーラムも含めあと数回の検討の中で決めてしまうのはよくないと思う。
- ・C案を他の開発事業者に任せるとまちづくりの方向性が違うところに進む可能性があるため、やるのであれば地元事業者のほうが趣旨に合うと思う。
- ・交通結節点は利便性を考えると美浜駐車場ではなく国道58号沿いに新たに土地を確保して整備したほうが現実的だと考える。

③：

- ・商工会としては商業施設が増えるとありがたいが、すでに飽和状態だと考える。オフィスやホテル、行政施設等であればいいかと思う。
- ・ターミナルの機能をどの場所に整備すべきかは議論が必要である。
- ・C案はハードルが高いと思う。こうありたいという議論がしたい。
- ・仮にA案とした後やっぱりC案がいいとなった場合に後戻りができない。そのようなことにならないためにも段階的に進め、余地を残すことが必要である。
- ・交通渋滞の緩和策も重要であり、構想の中に盛り込む必要があると思う。
- ・必要駐車台数の算定にあたっては、今後データをとる必要があると思う。

6-3. 美浜駐車場の活用構想会議（第3回） 平成31年2月8日	
メンバー	①琉球大学国際地域創造学部 下地芳郎教授（座長） ②琉球大学工学部 神谷大介准教授 ③北谷町商工会 米須義明会長（欠席） ④沖縄振興開発金融公庫融資第一部 城間徹二部長 ⑤美浜アメリカンビレッジ事業者会 時任純考会長 ⑥北谷町 神山正勝副町長
議事等	・ 美浜駐車場戦略的活用構想策定業務の骨子について（町民フォーラムを踏まえて）
②： ・ 社会実験「わったーバス大実験」で調査業務等もあるようなので北谷町も関わっていけばどうか。 ⑤： ・ 屋井先生の講演で、「歩きたくなる道づくり」や「無電柱化」のまちづくりという部分に共感した。 ・ 自転車レーンやコースがあってもいいのではないかなと思う。 ・ 短期的課題は駐車場の増設であるが、将来的には歩いて楽しいまちを作っていくべきではないか。 ・ 将来の鉄軌道駅の用地はキャンプ桑江南側返還地で確保しつつ、現在の美浜駐車場の課題にも対応しながらまちづくりを進めていったほうがよい。 ④： ・ 美浜は宿泊施設が集積する町であり、宿泊者が車を気にせず歩けるまちづくりができれば、消費も増える。これ以上車が入って来ないようなまちづくりを進めていったほうがよいのではないかな。 ・ 北部の主要ホテルをピストン運行しているバスのように、北谷向けのバスを事業者で組合を作るなどして当面の鉄軌道やモノレールに替わるものとして共同で運行させてはどうか。 ①： ・ フォーラムだけでなく、学生も入れたもう少し小さな会を頻繁に開催していくと効果的だと思う。 ・ 中長期的な視点と短期的な取組みについて共通認識が出来ていないと思う。まず、目の前の課題に向けて明確に取組み方針を提示する必要があるのではないかな。 ・ 屋井先生の講演は、県全体で目指すべき「超車社会からの脱却」という重要なメッセージであった。その中で今後北谷がモデルとして先行できれば、インパクトになると思う。 ・ 会場からの「美浜は発展しているが魅力が薄れてきている」という指摘は大事である。 ・ 観光の危機管理として、アメリカンビレッジも津波や停電等への対策を講じる必要があるかなと思う。 ⑥： ・ 町民と将来ビジョンを共有しつつも、喫緊の課題にどう対応していくか。今すぐ長期的なものを進めるのではなく、直近の課題に対応しつつビジョンに向かっていくことが必要である。 ・ 神谷先生からビジョンを描くためにデータに基づく議論が重要との話があった。今後足りないデータは取りながら進めていく必要があると感じた。 ・ 町は、美浜駐車場を活用し今後の北谷町はどうあるべきなのかを町民と共に考え、皆で将来ビジョンを共有する必要があると考え、活用構想会議やフォーラムを持った。 ・ 屋井先生の講演の「将来の阻害要因になるような開発はしないでいただきたい」という話は、重要な示唆であったかなと思う。 ・ 近隣のためのパーク＆ライドという考えもある。例えば沖縄市にできるアリーナのお客さんが美浜駐車場に停めたり、また美浜駐車場に車を止め域内を歩いたり自転車であったり他の移動手段で周るといった、パーク＆ライド、パーク＆ウォークといった活用もあるかなと思う。	

- ・ABC案は駐車場活用の一手法であり、これに拘るものではなく、広い観点からのまとめ方がいいのではないか。
- ・将来の目標を見据え、現段階でどう対応できるのかを踏まえたまとめ方のほうがいいのではないか。
- ・「3. 整備運営手法」と「4. 整備費・運営費」について、会議及び町民フォーラムを踏まえ、方向性を示せばいいのではないか。
- ・「6. ロードマップ」について、3案をベースにとあるが、それをベースに置きながらも色々な活用の仕方があると思う。駐車場必要台数の検討はやる必要があると思う。
- ・拙速にまとめるのではなく、今後どう理解を深めていくかが大事である。
- ・直近の課題については、別に話合いのテーブルを持ちたい。
- ・今回はビジョン作りが大きな目的である。そのビジョンに向かって一步一步着実に進めていきたい。

①：

- ・報告書は、今年度内に出来たことと積み残したことを明確に分け、来年度以降の検討事項として整理すればやることが見える。そのようなまとめ方がよいのではないか。
- ・基本的なデータを踏まえた上で議論すべきである。
- ・ピーク時の対応、また浦添パルコの開業への対策についても同時並行で進めていけると思う。

(事務局)

- ・今年度は3案をベースに絞り込む予定であったが、活用構想会議やフォーラム等の議論を踏まえ、次年度に引き継ぐことにしている。
- ・次年度以降の調査を整理し、その上でロードマップを作ることになるかと思う。
- ・利用実態調査は次年度の実施することになるかと思う。

④：

- ・PFIでやるにしても事業の採算性の検討は必要。
- ・需要動向のデータは、採算性の判断にも大きな影響を及ぼす。データをしっかり取得する必要がある。
- ・その上で短期的取組みを示す必要がある。
- ・無料である美浜駐車場は、お客さんだけでなく従業員確保のためにも重要な位置づけになると思う。

⑤：

- ・3案ありきでなく会議やフォーラムも踏まえ、次年度以降どうするかを考えたほうがよい。

②：

- ・報告書では、サンセットビューライン構想に向けて美浜地区の果たすべき役割、要件を定義をする。
- ・ロードマップの中に「ARTの検討」、「中部圏域の公共交通」、「自転車道ネットワーク計画の検討」というキーワードを入れてほしい。
- ・国・県の事業と連携できることもあるので、町は国・県に情報提供をしておいたほうがよい。

3.3. ヒアリング等結果等から出された美浜駐車場活用構想に関する方向性

【ヒアリング・活用構想会議・町民フォーラムから出された方向性・課題・提言】

■各案の評価と方向性：

- A 案：無料駐車場拡充の早期実現 (商業事業者)
- B 案：バスターミナルの整備には定時性確保のためのアクセス改善が不可欠 (交通事業者)
 - ・整備に必要な機能はバス駐機場・営業所機能
- C 案：商業・業務等複合開発のポテンシャルがある、将来的にはC 案が可能 (開発事業者)

今後の検討方針：

「活用3案および新たな要素も踏まえ色々な活用の仕方や段階的な取組みも視野にいれて戦略的活用の方向性を検討していく。」

■提 言：

「北谷町の将来ビジョン策定の必要性」

町民意見・要望の反映が必要

町の将来像の構築が必要

町・西海岸の将来像をもとに美浜駐車場の活用方向の検討を推進
(キーワード)

- ・歩いて楽しい街
- ・北谷コンパクトリゾート
- ・住みやすい街
- ・西海岸全体の検討により周辺駐車場も含めた利用法の検討

「歩いて楽しいまちづくり」

- ・北谷の海沿いのプロムナードは歩きたくなるウォークブルシティを目指すべき。
- ・地域固有のLAMAT も活用した歩くことをサポートする交通システムを活用すべき。
- ・観光政策と交通政策をリンクさせたまちづくりをすべき。
- ・美浜駐車場から自動運転に乗って回遊できるようなエンタメ性を持たせたらどうか。

「北谷の歴史と文化を活かした町民の誇りとなるまちづくり」

- ・観光地として、戦争の歴史、地域の文化、人、自然など知的好奇心を満たす魅力が必要。
- ・サンセットビューライン構想とキャンプ桑江南側返還とを踏まえた検討が重要。

「鉄軌道駅が来ることを前提としたまちづくり」

- ・「いつか北谷に鉄軌道駅が来る！」ことを信じてまちづくりを行う必要がある。
- ・鉄道は、観光客だけでなく町民も使うことが重要で、地域の交通政策を踏まえて駅と駅周辺の将来像を明確にすべきである
- ・鉄軌道駅は国道58号沿いが優れ、キャンプ桑江南側の返還地を活用すべき。

「再編バス網の結節点との整合」

- ・再編バス網の結節点は国道58号沿いが現実的
→結節点と美浜駐車場活用との役割分担・動線計画など整合性を図る必要がある。

■課 題：

1. 戦略的活用構想の早期策定

3案をベースに絞り込む予定であったが、今年度の議論を踏まえ、次年度に引き継ぐ。
(今年度のまとめ方)

- ・ABC案は駐車場活用の一手法であり、これを踏まえた広い観点からのまとめ方。
- ・将来の目標を見据え、現段階でどう対応できるのかを踏まえたまとめ方。
- ・出来たことと積み残したことを明確にし、来年度以降の検討事項として整理。
- ・次年度以降の調査・検討項目を整理し、その上でロードマップを構築。
- ・3案および新たな要素を踏まえた活用の仕方や段階開発も視野に入れた活用構想（ビジョン）の検討・策定（住民意見の反映、関係者協議、国・県調整、有識者会議等）

2. 駐車場拡充に係る検討

- ・駐車場利用実態の把握
- ・現開発計画、将来開発に伴う駐車需要と必要台数の予測
- ・来街者、従業員、P&R用も含めた駐車場事業システムの検討が必要
- ・喫緊の課題に対応しつつ将来ビジョンに向かっていくことが必要

3. 交通円滑化・渋滞解消に係る検討

- ・国道58号の渋滞状況の把握と対策案の検討
- ・美浜駐車場周辺の渋滞状況の把握と対策案の検討
- ・時間のロスなくバスの乗り入れが可能となるための交通円滑化策の検討
- ◇ホテルへのバス・人の動線の検討
 - ・各ホテル前への（リムジン・観光）バスの動線整備、時間ロス解消の検討
- ◇歩いて楽しいまちづくりの検討
 - ・ホテル・美浜駐車場間のアクセス環境整備が必要
- ◇観光客だけでない交通まちづくり
 - ・町民がバス等を日常的な交通手段として活用する北谷町の交通システムの検討
 - ・観光客にも町民にも車よりも便利な交通システムを提供

4. 再編バスシステムおよび結節点との連携に係る検討

- ・再編バス網結節点の位置の検討
(国道58号案・同左(美浜駐車場は駐機場整備)案・美浜駐車場案など)
- ・結節点と美浜駐車場との連携策の検討

5. 鉄軌道構想および駅との連携に係る検討

- ・鉄軌道駅の位置の検討
- ・鉄軌道駅と美浜駐車場との連携策の検討

4. 活用のあり方

4.1. サンセットビューライン構想における美浜駐車場の役割

(1) サンセットビューライン構想とは

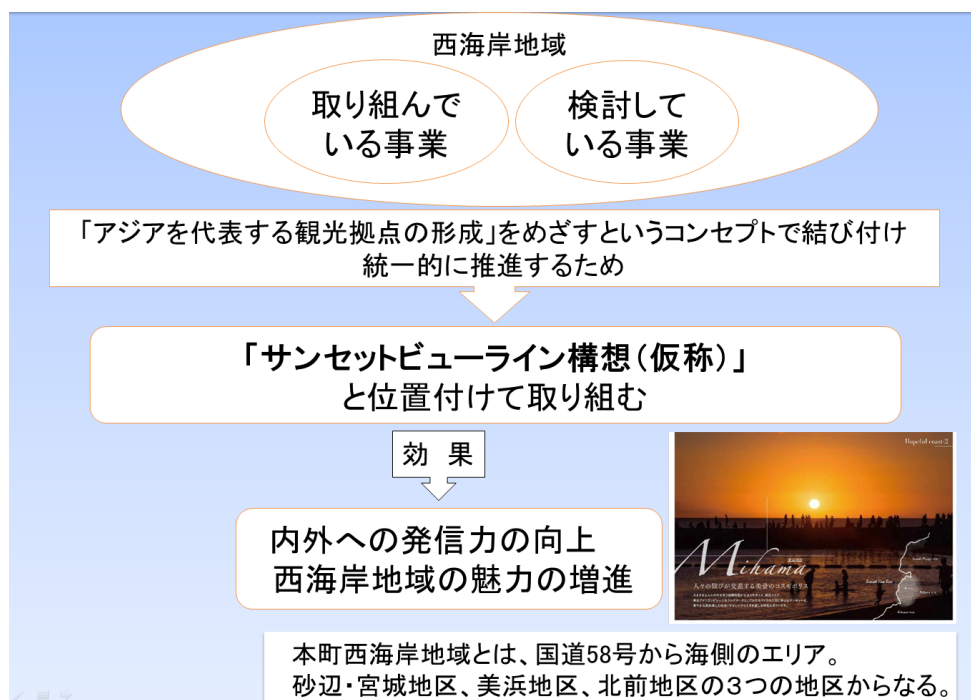
サンセットビューライン構想の趣旨

サンセットビューライン構想とは、これまで西海岸地域において進めてきた様々な施設とも連携して、現在取り組んでいる事業やこれから取り組もうとしている事業を結び付けて統一的に進めるためのものである。

「アジアを代表する観光拠点の形成」をめざすというコンセプトが、事業どうしを有機的に結びつける。

「サンセットビューライン構想」と位置付けることにより、内外への発信力の向上と西海岸の魅力の更なる増進につなげる効果を期待する。

<サンセットビューライン構想の趣旨>



「サンセットビューライン構想」宣言

約7キロの美しい海岸線と商業・リゾート施設に抱かれた北谷の西海岸地域。

ケラマ諸島に寄り添う夕陽は、

訪れる人の心を、癒しと明日への希望で満たしてくれます。

西海岸地域は、公・民の連携した取り組みにより、

自然と融合した都市型リゾート地として発展してきました。

私たちは、さらに希望あふれるエリアへと進化をめざします。

そのため、西海岸地域で取り組んでいる事業や

これから取り組もうとしている事業を

有機的に結びつけ、統一的に進めるため、

「サンセットビューライン構想」

と位置づけて取り組みます。

(2) サンセットビューライン構想の事業内容と美浜駐車場戦略的活用の位置づけ

＜サンセットビューライン構想の事業内容＞

サンセットビューライン構想の中で美浜駐車場は戦略的な活用を行うことが位置づけられている。



＜サンセットビューライン構想における美浜駐車場の役割＞

美浜駐車場は、サンセットビューライン構想の中核として「現機能・役割を大切にしつつ、更なる進化につながる事業として、戦略的活用の検討を進める。」ものとする。

S62 美浜埋立工事

完了

H7 民間への土地

処分スタート

上: 埋立当時の美浜 右: 現在の美浜

H11 美浜駐車場整備

- ・約45千㎡、約1,500台収容
- ・アメリカンビレッジへのお客様、公共施設等利用者のための無料駐車場
- ・アメリカンビレッジ事業者の皆様から受益者分担金をいただいて運営

◇美浜は「公民連携」により都市型リゾート地として発展

◇美浜駐車場は美浜発展の原動力

美浜駐車場の現機能・役割を大切に、サンセットビューライン構想(仮称)の中核的施設として更なる進化へ。＝戦略的活用



(3) 美浜駐車場の戦略的活用構想

現機能拡充の視点：

美浜駐車場活用の基本として、「現機能の拡充という視点」がある。

新たな宿泊施設や観光施設が次々と整備され、入域客が大幅に増えている状況を踏まえると、駐車場の収容力の拡充は喫緊の課題となっている。

新たな展開を踏まえる視点：

また、美浜が更なる発展をしていくためには、新しい時代に対応した新たな展開を踏まえる視点も必要となる。

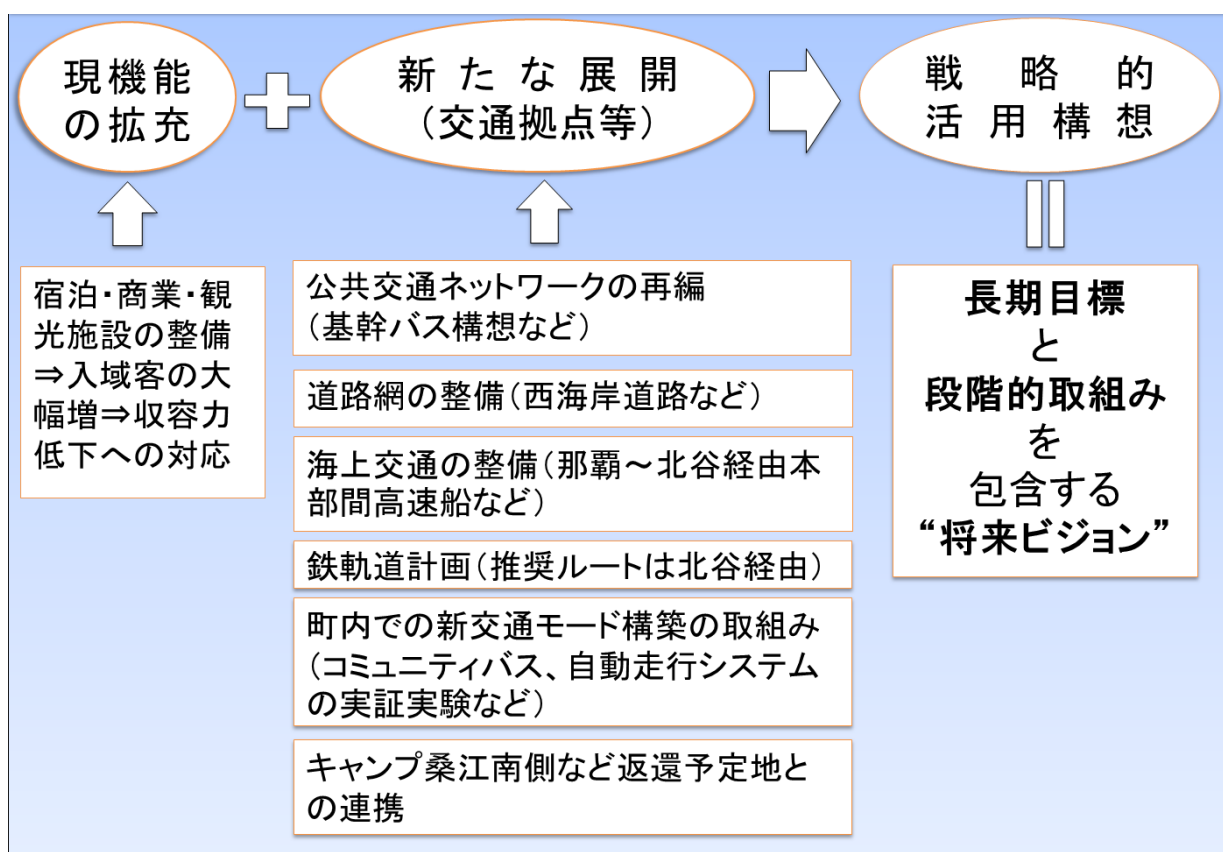
最近の動きとしては、公共交通ネットワークの整備や道路網の整備、北谷を経由する海上交通の整備、さらには、将来北谷を経由する鉄軌道計画などがある。

戦略的活用構想は長期目標と段階的取り組みとを包含する“将来ビジョン”：

このような新たな動向も踏まえ、20年・30年先の将来を見据えたビジョンとしての戦略的活用構想をつくることが重要だと考えられる。

この将来ビジョンの中には、喫緊の課題である駐車場の拡充から先に事業化するなどの段階的取り組みも含まれる。

<美浜駐車場の戦略的活用構想>



4.2. これまでの検討結果の整理

過年度検討により導き出した活用3案について特長や問題点を整理した。

「公民連携」により発展してきた美浜地区の原動力としての美浜駐車場の役割を継承するとともに、西海岸地域の将来のまちづくりに資する視点から、この活用3案および新たな要素も踏まえ色々な活用の仕方や段階的な取組みも視野にいった活用の方向性を検討していくものとする。

<過年度検討した活用3案の整理>

	A案：駐車場&バス停等	B案：トランジットセンター (交通拠点)	C案：複合型トランジット センター
施設 機能	駐車場機能 ：自走式立体駐車場 交通結節機能 ：バス停	駐車場機能 ：自走式立体駐車場 交通結節機能 ：バスターミナル・タクシー ロータリー、屋内待合所 (発券・インフォメーション・ 待合・売店)	駐車場機能 ：自走式立体駐車場 交通結節機能 ：B案に加え ＋鉄軌道駅の導入・連携を考慮 公共公益機能 ：行政サービス、医療系施設、観 光施設、イベント広場・公園等 民間収益機能 ：飲食・物販・サービス施設 オフィス等
特 長	○駐車場機能の拡充を早期に 実現できる ・来街者増加に対応した 駐車場の増設 ・P&R 駐車場の新設 ・従業員駐車場の確保と ルールの明確化 ○駐車場と路線バスとの連携 ができる	○大規模駐車場と各種バスと の交通結節点を構築できる ・バスとパーク&ライド駐車 場の連携 ・観光客の再編/バス網利用の 来街手段、バス&レンタカー システム等の構築 ○駐車場を含む交通結節点整 備の支援策等の活用ができる	○希少な大規模町有地の高度利用 を図ることができる ○駐車場と様々な都市施設の連携 によるサービス向上ができる ○サンセットビューライン構想の 新たな起爆剤となることが期待 される ○鉄軌道計画やキャンブ桑江南側 の跡地利用等の大きな動向を踏 まえた計画づくりができる
問題点	△駐車場拡充だけの開発では、 希少な大規模町有地の高度 利用ができない ・駐車場機能の拡充の効果に 留まる (・高度利用には将来開発余 地・段階開発の検討が必要) △美浜駐車場を経由すること による路線バスの時間ロス ・路線バスの乗入増は見込み にくく相乗効果は限定的 △事業費・運営費を駐車場事業 のみで賄う必要がある	△美浜地区内・駐車場周辺の バスのアクセス条件が悪い ・バスターミナル整備には美 浜地区のアクセス整備が 不可欠→バスのアクセス 整備の早期実現には課題 が多い	△周辺開発計画との連携を取る必 要があることから早期の開発はで きない △事業費はもっとも大きい △開発関連手続きや民間・公共の 事業システムの構築など調整項 目が多い

4.3. 開発の方向性

(1) 将来ビジョンの設定

ヒアリング結果、町民フォーラム、活用構想会議（以下、ヒアリング等と表記）を受け、過年度検討を行った活用3案は、そのどれかを選ぶのではなく、3案および新たな要素も踏まえ色々な活用の仕方や段階的取組みも視野にいたした活用の方向性を検討した将来ビジョンを掲げる。

＜長期目標と段階的取組みを包含する将来ビジョン＞

「美浜地区の発展に寄与してきた駐車場機能の拡充、および再編バス網の結節点と連携した整備の早期実現をめざす。さらに将来の周辺開発等との整合を図りながら最終目標として公共公益機能や民間収益機能も視野に入れたサンセットビューライン構想の中核的施設となることをめざす。」

(2) 短期的な再編バス網に対応した結節点に関する検討

短期的な整備をめざすに当たりに、県によるバス網再編が進んでいる中で再編バス網ルートを北谷町へ誘致を図ることが重要であり、そのためには「バスの結節点の位置」の検討が喫緊の課題となる。

バスの結節点を整備する位置として候補となる以下の3案について比較検討を行った結果、「国道58号沿いにバスベイを設置し、美浜駐車場に駐機場等を設置する案」の評価が高いと考えられる。

この評価を参考に、さらに詳細な検討を行い結節点の位置の検討を行うものとする。

＜再編バス網結節点候補3案の比較＞

	美浜駐車場案	国道58号案	国道58号にバスベイ・美浜駐車場に駐機場案
概 要	美浜駐車場に再編バス網の結節点を整備する。 再編バス、路線バス、C-BUS 将来的にリムジンバス等も乗入れるバスターミナルおよび駐機場・待合機能を設置する。	国道58号沿いに再編バス網の結節点を整備する。 各種バスのバスターミナルおよび駐機場・待合機能を設置する。	国道58号沿いに再編バス・路線バス・C-BUS 用のバスベイを増設する。 美浜駐車場には、既存ルート of バスベイおよび各種バスの駐機場・待合機能を設置する。
特 長	○美浜駐車場は、結節点を整備する十分な敷地規模が確保できている。	○国道58号は、現在も主たるバス路線となっており、再編バス網・路線バス等にとって幹線道路沿いに位置していることから定時性の確保ができ、アクセス性に優れる。	○各種バスは、国道58号にバスベイがあることから定時性の確保ができる。 ○美浜駐車場にはバスの駐機場等を設置するのに十分な敷地規模が確保できている。リムジンバスの駐機機能増設による展開もできる。
問題点	△国道58号から美浜駐車場までの渋滞や時間のロスがあることからアクセス性が劣る。	△結節点を整備するためのまとまった敷地を確保する必要がある。 ・将来的にはキャンプ桑江南側が候補となる。 △美浜駐車場との連携がない。	△バスベイと駐機場までの距離があり、その間を連携させる検討が必要となる。
評 価	各種バスの結節点にとってアクセス性の問題は大きい。再編バス網の導入が迫っており渋滞解消策による対応も難しい。	アクセス性は優れているが結節点を設置する敷地の確保が不透明。 バス網再編の構想が進むためキャンプ桑江南側跡地の返還までのタイミングが合わない。	既存敷地があり、アクセスも優れる。 段階的な取組みへの対応、鉄軌道駅ができた時のR58との連携や歩いて楽しいまちづくりも踏まえた展開も可能となる。

(3) 将来的な鉄軌道駅開発を見据えた計画づくり

＜町民フォーラムにおける提言＞

北谷町西海岸のまちづくり町民フォーラムにおける基調講演「沖縄の交通政策と北谷町のまちづくり（東京工業大学副学長屋井鉄雄氏）」において、鉄軌道駅が来ることを前提としたまちづくりが重要であることについて以下の提言を受けた。

- ・北谷は、鉄軌道ルートに選定され将来、必ず鉄軌道が通る。
- ・鉄道を念頭に入れたまちづくりや交通政策などの計画づくりを行う必要がある。
- ・鉄道は、観光客が使うだけでなく町民も使うことが重要で、地域の交通政策を踏まえて駅と駅周辺の将来像を明確にすべきである。

この提言を受け、本構想では「将来的な鉄軌道駅開発を見据えた計画づくり」を志向する。

鉄道駅の位置は、鉄軌道ルートとして構想されている国道 58 号の高架部と想定し、鉄軌道駅と美浜駐車場との機能分担と連携策についても検討を行うものとする。

沖縄鉄軌道構想段階

おきなわ鉄軌道ニュース



2018年
第8号
沖縄県企画部

おきなわ鉄軌道ニュースは、鉄軌道を含む新たな公共交通システム（以後「鉄軌道」という）の検討状況をお伝えするため、県民の皆さまに配布しています。今後も検討状況にあわせて、情報提供していく予定です。

那覇～名護間を1時間で結ぶ鉄軌道導入に向け、取り組みを進めています。

「計画書で示された概略計画図」

凡例

ルート案(骨格軸)
（高架構造
地下トンネル
山岳トンネルおよび高架構造）

都市モノレール
(延長区間含む)
骨格軸と地域を結ぶ
支線のイメージ(方向)
地域間の移動を支える
主要なバス網
高速バス
米軍施設



北谷町を通るルートが選定された。

- ・宜野湾から北谷までは高架構造
- ・北谷から支線やバス網の形成が想定されている

「沖縄鉄軌道の
構想段階に
おける計画書」
を策定しました。

構想段階とは、
複数の案の中から
おおむねのルートなどを
決める段階だよ。



◇沖縄県では、「県土の均衡ある発展」や「県民および観光客の移動利便性の向上」「交通渋滞の緩和」などを図るために、鉄軌道導入の計画案づくりに取り組んできました。

◇計画案づくりは、のべ約6万2千人の県民の皆さまからのご意見も頂きながら検討を進めました。

資料：沖縄鉄軌道ニュース

沖縄鉄軌道構想は、「今後ルートや駅の位置、工法や採算性等の検討を進める」とされる。

本町においては、北谷町を通る現ルート案の実現をめざし、フィーダー交通ネットワーク（支線）のあり方について将来の公共交通網の形成のための計画づくり、および駅の位置の具体的な検討や駅と連動したまちづくりの検討を進めておくことが重要となる。



5. 整備運営手法の検討について

5.1. 導入機能に対する民間資金・ノウハウの活用の検討

主要な PPP 手法の整理

下表は PPP (Public Private Partnership) の主要な手法として PFI 方式、指定管理者制度、包括的民間委託等の概要等を一覧したものである。

PPP とは民間が、公共サービスの提供に参画する方法を示す概念で、民間資金やノウハウを活用し、公共施設等の整備等の効率化や公共サービスの水準の向上を目指す手法である。

美浜駐車場の整備運営手法として、PFI 方式を主に検討を行う。また、駐車場整備において一部指定管理者制度についても検討する。

◇主要な PPP 手法

手法	概要	根拠法令	施設所有	資金調達	導入分野例	検討対象
PFI方式	公共施設建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う方式。	PFI法 (1999年)	行政/民間	民間	公営住宅 庁舎等	○
コンセッション事業	利用料金の徴収を行う公共施設について、公共施設の所有権を公共主体が所有したまま、施設の運営権を民間事業者を設定する方式。	PFI法改正 (2011年)	行政	民間	空港、道路 下水道等 (予定)	-
指定管理者制度	公の施設の管理・運営を指定管理者が代行する制度。法改正により、公共施設の管理主体が民間事業者・NPO法人等に広く開放された。	地方自治 法改正 (2003年)	行政	行政	公園、港湾等	△
包括的民間委託	公共施設の管理運営業務について、詳細な業務運営を定めず、性能発注方式によって一連の業務を民間企業に委ねることで、民間の創意工夫を活かした効率的なサービス提供を行う。	-	行政	行政	下水道等	-

資料：国土交通省資料より作成

美浜駐車場の導入機能候補別の PPP 手法の検討

美浜駐車場の整備手法として主に検討を行う PFI (Private Financial Initiative) は、公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することにより、効率的かつ効果的に社会インフラを整備・運営する手法である。

対象事業における資金調達を公的主体ではなく民間側が担う点が大きな特徴となっている。

美浜駐車場の導入機能の中で、下表に示す PPP 手法の活用参考となる対象施設に関し、手法導入の考え方や検討のポイントなどの整理を行う。

◇美浜駐車場の導入機能に参考となる補助・支援メニュー・PPP 手法の検討

導入機能			対象施設等	事例	整理する内容
駐車場機能			駐車場_自走式立体駐車場 (駐車場機能単体A・B案)	箕面駅前第一・第二駐車場 高松市駐車施設指定管理	PPP/PFI手法導入の考え方、検討のポイント等の概要を整理 指定管理者制度の検討
交通結節機能機能			バス停	野多目小学校前バス停	PPP/PFI手法導入の検討
			交通結節点： バスターミナル、交通広場、駐車場	バスを中心とした交通結節点	モーダルコネク・バスを中心とした道路施策
公共公益機能			道の駅、観光施設等	伊豆ゲートウェイ函南	想定されるPFI手法、PPP/PFI手法導入の考え方、検討のポイント等の概要を整理
			複数の公共施設の複合施設	京都御池中学校・複合施設整備事業	
			公共施設および交通広場・駐車場の複合施設	戸塚駅西口第一地区第二種市街地再開発事業に伴う公益施設整備事業	
民間収益機能	利用料金収入型		スポーツ施設、博物館など利用料金収入が発生する公共施設	スポーツ・文化総合センター事業	利用料金収入型、民間収益施設併設型のそれぞれについて特徴、検討段階におけるPPP/PFI手法導入のポイントや概要を整理
	民間収益施設併設型	附帯事業パターン	公共施設に併設された飲食施設や売店等	みなとみらい21中央地区20街区MICE施設整備事業	
		余剰地活用パターン	公共施設の集約化再配置等により発生した公有地で実施する収益事業等	安城市中心市街地拠点整備事業	

(1) 駐車場機能の検討

駐車場の拡充に参考となる自走式立体駐車場の PPP 手法導入事例の内容をまとめる。

美浜駐車場は、来街者のための公共無料駐車場を立体化することによる費用負担、パーク&ライド駐車場機能の導入、他の駐車場との連携を視野に入れた場合、PFI 方式を導入した事業システムも検討の対象となる。

a) PFI 手法を活用した駐車場整備の事例

【名 称】箕面駅前第一・第二駐車場

【所在地】大阪府箕面市箕面駅徒歩 8 分

【概 要】公共の自走式立体駐車場が、築 30 年を経過し老朽化が進み、景観面も課題を抱え、建て替えおよび大規模修繕が必要とされていた。

(施設概要)

	現状	リニューアル後
構造	駐輪場：鉄骨造、地上 3 階 駐車場：鉄骨造一部鉄筋コンクリート造 地下 1 階＋地上 2 階＋屋上階 注) 駐輪場と駐車場は隣接した別の建物	鉄骨造、地上 4 階＋屋上階 注) 駐車場、駐輪場、商業施設が一体の複合施設、1 階に駐輪場・自動二輪駐車場、2 階以上に自動車駐車場を配置。
延床面積	駐輪場：1,092 平方メートル 駐車場：5,711 平方メートル	11,193.05 平方メートル
営業時間	5 時～24 時 30 分	24 時間営業
収容台数	駐輪場：自転車 679 台、原付バイク：105 台 駐車場：自動車 265 台、自動二輪：15 台	駐輪場：自転車 744 台、原付バイク：120 台 駐車場：自動車 285 台、自動二輪：25 台

【手 法】PFI 手法

民間事業者の資金、経営能力、技術的能力を活用した PFI 事業手法を導入。建て替え工事からオープン後の管理・運営までの約 10 年間を一括して民間事業者に託し、市が直接実施するより建設コストおよび維持管理コストを削減する。

市は、建設時に建設費の一部を一時的に負担するが、毎年、民間事業者から駐車場・駐輪場の利用料金の一部が市に納付されるため、最終的には市の負担はゼロになる。

BOT 方式(※)により第一駐車場 265 台→285 台(5,711 m²)への建て替えを行った。

R0 方式(※)により第二駐車場 281 台の大規模修繕を行った。

第一・第二駐車場の維持運営を実施。

平成 25 年 9 月事業開始、事業期間は 13 年事業手法、事業収支の検討結果でもっとも有利となり、民間事業者のヒアリング結果で参加意欲と事業性を確認できた PFI 方式を採用した。



【効 果】・営業時間を延長し、年中無休の24時間営業となる。

- ・自転車・原付バイクの駐輪場はすべて1階に配置し、利用しやすくなる。
- ・自動二輪専用の駐車スペースも新設。
- ・駐車場2階とみのおサンプラザが連絡通路で繋がり雨に濡れずに駅までアクセスできる。
- ・建物をバリアフリー化し、エレベーターや多目的トイレを設置する。
- ・事前精算機を設置し、出庫をスムーズにする。
- ・入庫待機スペースを設け、観光シーズンなどの周辺道路の混雑を緩和する。
- ・良好な景観の形成および回遊性創出による地域の活性化

資料：国土交通省資料、箕面市ホームページ

b) 指定管理者制度を活用した駐車場管理の事例

ポイント：駐車場の需給動向調査を実施し供給超過の実態を把握、市の駐車場対策基本計画により付置義務駐車基準を緩和した。小規模店舗の駐車場設置義務がなくなり他用途への土地利用を可能とした。市営駐車場への付置義務駐車場としての台数受け入れを行い、市営駐車場の稼働率アップと民間事業の支援とを実現。

市営駐車場の指定管理により臨時駐車場などの多様な駐車需要への対応も可能となった。

【名 称】高松市駐車施設指定管理

【所在地】香川県高松市中心市街地

【概 要】郊外型ショッピングセンターの立地や中心市街地の空洞化、少子高齢化社会への対応。
市の総合計画および総合都市交通計画に基づき中心市街地における駐車対策のあり方を示すため高松市駐車対策基本計画を策定、その後高松市駐車場中期経営計画を策定した。

(施設概要)

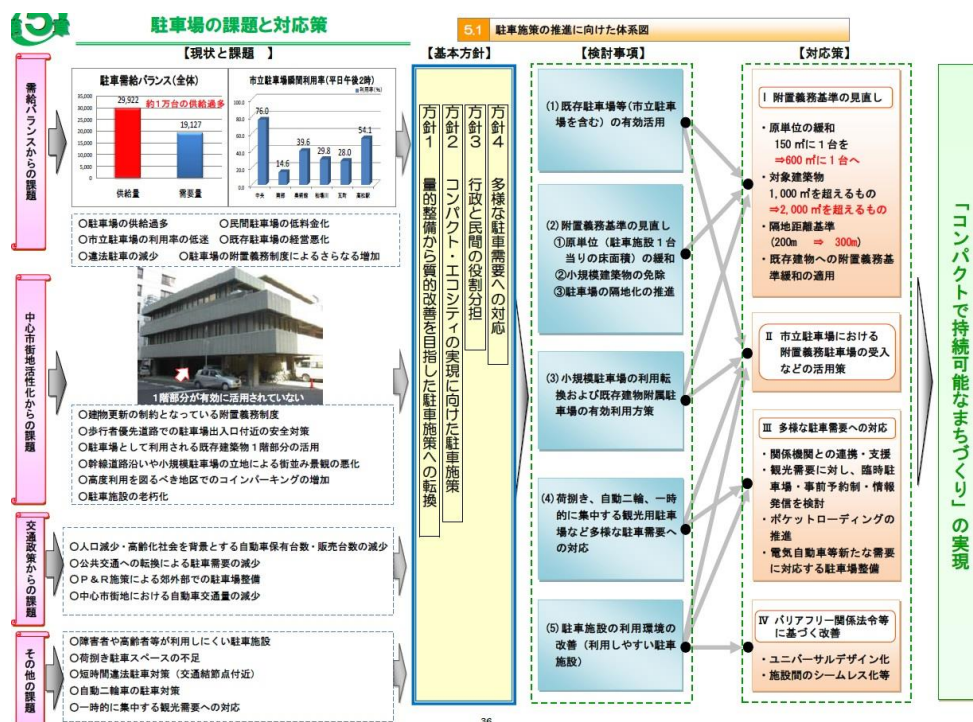
8つの駐車施設 総面積：77,666 m²

構 造：立体式1、地下式5、広場式2

立 地：市中心部の商業施設に近接

【手 法】指定管理者制度

(収支計画) 市立駐車場中期経営計画は、平成35年度に収入超過に転ずる収支計画：起債の償還終了と指定管理などが寄与。(H27)2.8億円の赤字→(H36)0.4億円の黒字



資料：高松市ホームページ

(2) 交通結節機能の検討

a) バス停留所

(PFI 手法を活用した広告付きバス停上屋の整備・維持管理)

広告を活用した PPP/PFI 事業の一つ。

上屋に添加した広告板から得られる広告料収入を原資として、バス停留所上屋の製造、設置、その後の清掃メンテナンス、維持管理までを実施。

原則として、自治体やバス事業者、バス利用者の負担はなし。



広告板により収入を得ている上屋付きバス停（横浜市）

【名 称】野多目小学校前バス停

【所在地】福岡市南区（国道 202 号福岡外環状道路 上り線）

【概 要】バス停の整備を道路管理者が行い、維持管理を行う民間事業者は医療施設の広告料収入を得て占用料の原資とする。自治体の負担は不要となる。

国土交通省は、安全・安心にバスが利用できる「街の交通環境整備」のために、バス停の上屋やベンチ等の設置を官民連携(PPP)で進めている。

これまでは、主に「市街地中心部」において、民間事業者がバス停上屋等を一括して整備・管理する取組みが進められてきた。

今後は更に、「地方部」の病院や学校周辺などのバス停においても、児童や高齢者、障害者等の方が安全・安心にバス利用が出来るよう上屋等の設置を拡充していく必要がある。このため、公的主体である道路管理者が上屋を整備し、民間事業者が広告収入で上屋を維持管理する、新たな PPP のスキームを導入することとした。

PPP方式によるバス停上屋の整備・維持管理の事例

■バス停整備状況(野多目小学校前バス停)

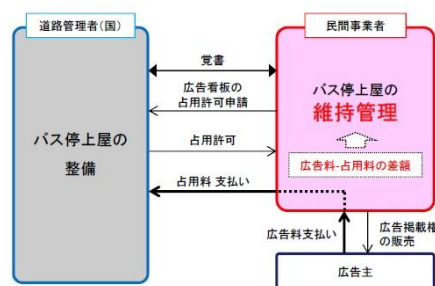


■位置図

沿線に病院や学校が多い、国道202号福岡外環状道路に整備



■施工及び管理分担



■バス停上屋の維持管理PPPのスキーム

	整備	維持管理
新規	道路管理者	民間
	地方部の病院や学校周辺等	
これまで	民間	民間
	主に市街地中心部	

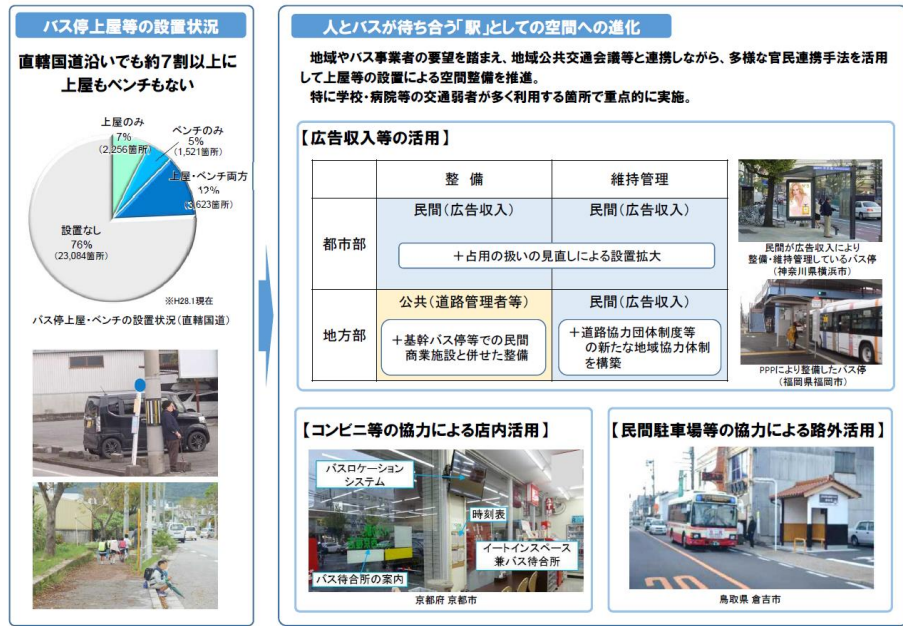
資料：国土交通省ホームページ

・参考) バス停リノベーションの例

官民連携によるバス停の整備例として広告収入活用以外に店舗活用、民間駐車場活用を示す。

バスタプロジェクト③

地域バス停のリノベーションの推進(地域の路線バス停)



b) バスを中心とした交通結節点

(PPP を活用したバス利用拠点の利便性向上 : バスタプロジェクト)

バスを中心とした道路施策として ITS と PPP をフル活用したバスタプロジェクトを推進している。
本構想に参考となる①マルチモーダルバスタと地域の②小さなバスタの例を掲げる。

モーダルコネクトの強化

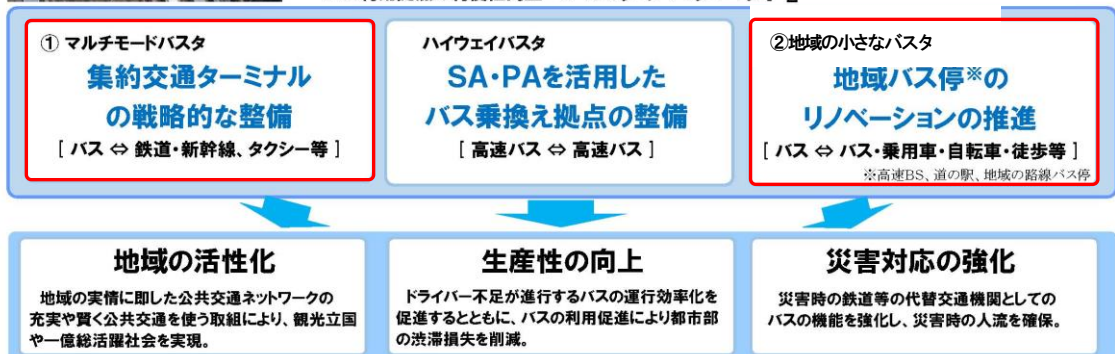
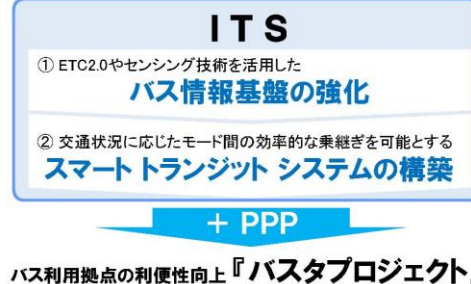
バスを中心とした道路施策(たたき台)

資料1

モーダルコネクト検討会(座長:根本敬則
一橋大学教授)において検討中

我が国のバスの利用環境は、鉄道や航空あるいは諸外国と比較し、ユーザー目線から程遠く、あまりにも貧弱な現状。今後、ストック効果を高める利用重視の道路施策を進めていく上で、地域における高速道路、鉄道・新幹線等のネットワークの状況を踏まえながら、バスを含めた公共交通の利便性を向上する取組を道路施策としても加速する必要。

この中で、バスを中心とした取組として、ITSとPPPをフル活用しながら、バス利用拠点の利便性を向上するための『バスタプロジェクト』を展開。これを核として、多様な交通モード間の接続(モーダルコネクト)を強化し、地域の活性化、生産性の向上、災害対応の強化を実現。

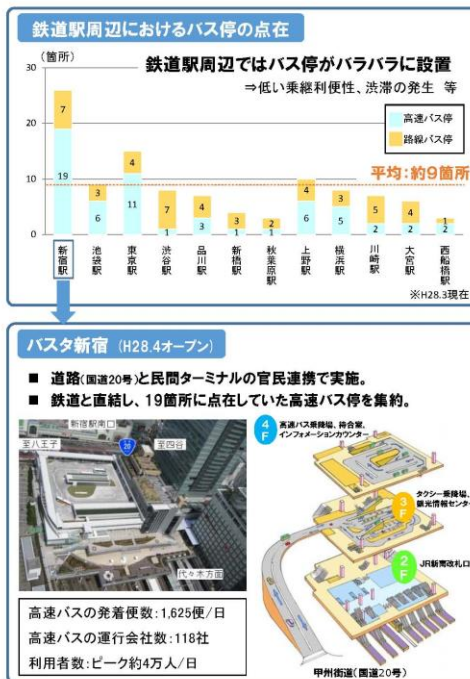


資料 : 国土交通省ホームページ

①マルチモーダルバスタ

バスタプロジェクト①

集約交通ターミナルの戦略的な整備

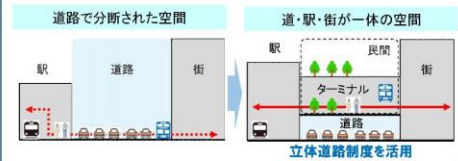


集約交通ターミナルの戦略的整備

バスタ新宿をモデルとし、鉄道駅とも直結する集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備。
道路本線外への設置を基本とし、官民連携事業により、民間収益等も最大限活用しながら効率的な整備・運営を推進。
特定のターミナルへの集中による混雑回避や、災害時の代替性確保の観点から複数ターミナルで機能分担。

都市部の取組例

限られた駅前空間で、道路上部空間等を立体活用し、ターミナルの整備も含めた道・駅・街が一体となった空間を創出。



地方部の取組例

鉄道や新幹線の駅設置による地域ポテンシャルの向上や、地域鉄道の廃止等による地域の利便性低下に対して、高速道路ネットワーク等とバスの高い機動性を活用するための駅直結交通ターミナルを、地域や鉄道事業者等と連携して整備。



②地域の小さなバスタ

バスタプロジェクトの地域の小さなバスタの中からトランジットセンター機能を有する道の駅あなみずの事例を示す。道の駅の整備をPFI手法で行うことも考えられる。

高速バスストップ

高速バスストップの利用状況

約45%が利用されていない

連絡通路の約7割は階段のみ



※H28.1現在

高速バスストップの有効活用

観光振興や通勤通学など、新たに地域の利活用計画を踏まえた高速バスストップを有効活用する取組を推進。

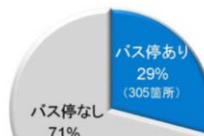


道の駅

道の駅のバス利用環境の状況

約7割にバス停がない

乗用車中心の空間設計



※H28.1現在

道の駅の有効活用

各道の駅の特徴にあわせた、高速バス、路線バス、デマンドバスの乗継ぎの導入や、道の駅が公共空間であることを踏まえたバス利用優先の空間再編等の取組を推進。



資料: 国土交通省ホームページ

(参考：交通結節点の道の駅事例)

【名 称】道の駅あなみず

【所 在 地】石川県鳳珠郡穴水町字大町チ 41-6

【概 要】

・のと鉄道の終着駅「穴水駅」に併設した道の駅で鉄道駅、バス、タクシー、駐車場・サイクルステーションを有する交通結節点である。

・飲食と観光情報機能を持つ穴水特産館や地域交流施設を設置し奥能登観光情報、地域の魅力発信、広域合併地域が連携する活動拠点としての機能を持つ。

【整備手法等】

・町の単独型で駐車場、トイレ、地域振興施設を整備
(参考：一体型の場合駐車場を道路管理者が整備)

【事業費】不明

・道の駅の事例では、地域交流施設・公園・駐車場等の整備で15～25億円が目安となる。

・(参考) 道の駅いぶすきの地域振興施設は、整備費+15年間の維持費3.6億円をPFI方式で民間が整備。

【供用開始】2015年3月(道の駅登録は同年11月)

【構成施設】

◇駐車場機能

駐車場：73台 (大型車) 6台、(普通車) 64台、
(身障者用) 3台 EV充電設備：(急速・普通) 各1

◇乗り換え機能

鉄道駅：のと鉄道の終着駅「穴水駅」

バス：ロータリー、乗降所

タクシー：乗降所、プール

サイクルステーション：サイクルスタンド1台

空気入れ(英米仏)、工具セット

付帯機能：多機能トイレ、ベビーベッド、

情報コーナー

無線LAN、北陸「道の駅」SPOT

◇地域拠点機能

「道の駅あなみず」

店舗：特産品販売所、飲食

住民サービス：図書館、多目的ホール、公民館



左手が鉄道駅と隣接した道の駅の店舗、右手が住民サービス
中央に駐車場とバス・タクシーの乗降所が配される



駐車場入口、左手はバス停となっている



手前のタクシープールと駐車場越しに道の駅と鉄道駅を臨む

【周辺施設・まちづくりとの連携】

国道249号、能越自動車道からもアクセスがよく、奥能登観光の玄関口として、観光情報、地域の魅力発信などの活動拠点となっている。

周辺には「ぼらまちやぐら」をはじめ「能登大仏」「能登ワイン」などの観光名所が多数あり、道路利用者および鉄道利用者への周遊観光案内の機能を持つ。

資料：道の駅あなみずホームページ他

(3) 公共公益機能の検討

(道の駅・観光施設等)

【名称】伊豆ゲートウェイ函南

【所在地】静岡県田方郡函南町塚本

【概要】

東駿河湾環状道路の供用により交通環境が向上する一方で、町内が分断され観光客等の通過交通の増加が懸念される中で交流人口の増加を目的とする道の駅の整備が必要となった。

また、河川防災ステーション整備（川の駅）と一体的な連携を図る整備を行った。

(施設概要)

道の駅敷地 約 13,280 m² (町有地)

川の駅敷地 約 8,700 m² (国有地を占用)

PFI 事業に含まない。

- ・ 交通情報案内施設
- ・ 観光情報案内施設
- ・ 物産販売所、飲食施設
- ・ コミュニティ広場
- ・ 展望歩道橋
- ・ 受水槽、防災倉庫
- ・ 非常用発電設備
- ・ セブン-イレブン伊豆ゲートウェイ函南店
- ・ 駐車場：普通車 132 台/大型 12 台、
急速 EV 充電設備 2 台
- ・ トイレ：31 器、授乳室

【事業費】約 24 億円

【手 法】BTO 方式の PFI 事業

PFI 導入のポイント：

町は、PFI 導入可能性調査を行うとともに、函南「道の駅・川の駅」整備推進協議会を組成して事業化に向けての検討を行った。

その中で物販という事業内容を踏まえると、PFI での事業化が望ましいという意見が出され導入を決定した。

整備する施設のうち、地域活性化機能の物産販売所と飲食施設については、町が躯体部分までの施設整備費を負担し、町と事業者の間で定期建物賃貸借契約を締結した上で、事業者が物産販売所の設備、内装、什器・備品の費用を負担し、独立採算で運営する。

函南「道の駅・川の駅」PFI事業 事業者 提案イメージパース1



ロ イメージ図（整備位置が確定したのではなく、整備イメージを示したものである。）



資料：国土交通省資料、函南町ホームページ

(複数の公共施設の複合施設)

【名 称】京都御池中学校・複合施設整備事業

【所在地】京都府京都市中京区御池通り

【概 要】中学校の敷地内に、福祉施設、交流施設、民間賑わい施設（レストラン・店舗・オフィスビル・等）が併設されている。

中学生が、さまざまな市民の層の方と交流教育を行う。

複合的に施設を合築することで大幅な財政支出削減：90 億円→63 億円（27 億円 30%削減）

施設の設計、建設、維持管理業務はPFI事業者が行う。

中学校運営は市が行う。

老人デイサービスセンター、在宅介護支援センター、保育所の運営業務は市が選定した社会福祉法人が行う。

オフィススペースの運営業務は市が行う。

賑わい施設の運営業務はPFI事業者が行う。



京都御池中学校完成予想図

新校舎等において、新しい時代の教育に対応できる中学校づくりを基本とし、以下を目的としている。

- ・ 多様な中学校教育の展開が図れること
- ・ 将来の子供の増加（社会的増加など）、少人数教育に対応できること
- ・ 敷地の立地条件を生かし、教育及び福祉の充実はもとより、都心部の活性化に寄与すること。
- ・ 都心部のまちづくり、ひとづくりの拠点施設であること。

中学校	約 10,000 m ²
保育所	約 600 m ²
老人デイサービスセンター	約 500 m ²
在宅介護支援センター	約 100 m ²
オフィススペース	約 4,000～5,000 m ²
拠点備蓄倉庫	約 200 m ²
延床面積	約 20,000 m ²

【手 法】BOT方式のPFI事業

PFI導入のポイント

- ・ 民間事業者のノウハウを活用して、京都市初の大規模な複合施設の適正な維持管理を行うこと
- ・ 財政負担の削減、及び平準化

【事業費】約 63 億円

(公共施設および交通広場・駐車場の複合施設)

【名 称】戸塚駅西口第一地区第二種市街地再開発事業に伴う公益施設整備事業

【所在地】神奈川県横浜市戸塚区

【概 要】

第二種市街地再開発事業の中で、公益施設（区役所・区民文化センター・交通広場・駐車場等）の整備、維持管理・運営を、民間の資金、経営能力及び技術的能力の活用を図り、民間と行政のパートナーシップのもとで、本事業を効率的・効果的に推進するため、「PFI法」に基づく事業として実施した。

区役所については、老朽化が目立ち、執務スペース、区民利用スペース、駐車場が不足するなど、区民サービスの低下が懸念されていたところであり、これまで以上に区民サービスの向上に資する庁舎整備を目指すものとする。

区民文化センターについては、文化芸術活動の場として、区民が相互に交流するための拠点としての機能も備えたものとするを目的としている。

第2交通広場及び第2自転車駐車場については、1日の乗降客数が約27万人にのぼる戸塚駅利用者の利便性を向上する目的で整備を行った。

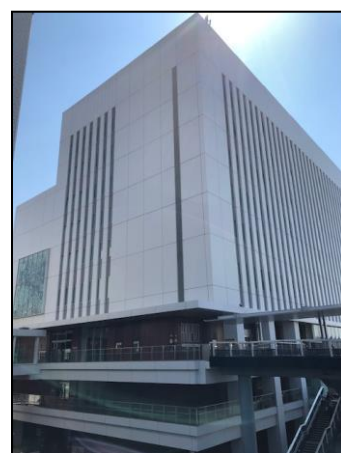
(施設概要)

区役所	約 13,000 m ²
区民文化センター	約 3,400 m ²
第2交通広場（1階）	約 2,000 m ²
駐車場	約 6,000 m ² （125台以上）
第2自転車駐車場	約 2,000 m ²
店舗	約 200 m ²
その他共用等	約 8,500 m ²
合 計	約 35,100 m ²

【手法】BTO方式のPFI事業

駅とバス・タクシーの交通結節点とを中央プロムナードが結ぶ

【事業費】約169億円



市役所・ホール等の整備された公益施設外観



資料：国土交通省資料、横浜市ホームページ

(4) 民間収益機能の検討

(利用料金収入型)

利用料金徴収型はスポーツ施設、博物館等利用料金が発生する公共施設の運営において、民間事業者が利用料金を収受するとともに、事業の効率化やサービスの質の向上を図るものである。

【名 称】 スポーツ・文化総合センター事業

【所在地】 神奈川県川崎市

【概 要】 市の複合施設として、スポーツや文化、レクリエーション、コンベンション（会議や研修、講演会、展示会、施設全体を利用したイベント等）などの多様な市民の活動に対応できる施設とした。

主要な施設である体育館及びホールについては、既存の川崎市体育館及び教育文化会館大ホールと同様の機能を確保しつつ、さらなる機能性の向上を図る計画としている。

富士見公園と一体となった賑わいと活気を創出し、都心における総合公園にふさわしい富士見公園の再生と活性化に寄与することを目指している。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）に基づき実施された「スポーツ・文化総合センター事業」にて、民間グループが事業者選ばれ、特別目的会社（SPC）を設立し、体育館とホールの建設～運営・維持管理を行う。

延床面積：13,230 m²

【手 法】 BTO 方式の PFI 事業

【事業費】 約 181 億円



完成予想外観パース



体育館イメージ



ホールイメージ

資料：国土交通省資料、川崎市ホームページ

(民間収益施設併設型 附帯事業パターン)

民間収益施設併設型 附帯事業パターンは、公共施設の運営と親和性の高い事業を公共施設と一体的に実施することにより（附帯事業）、相乗効果の発揮、事業の効率化や公的負担の抑制を期待するものである。

附帯事業として、公共施設に併設された「飲食施設や売店等」が想定される。

【名 称】みなとみらい21 中央地区20 街区MICE 施設※整備事業

【所在地】神奈川県横浜市中区

【概 要】・20 街区 MICE 施設（※）（公共施設）、周辺基盤施設①②（公共施設）、民間収益施設（民間施設）を一体的に整備する事業。※MICE 施設：会議（ミーティング）、研修旅行（インセンティブツアー）、国際会議（コンベンション）、展示会（エキシビション）の総称。

・20 街区 MICE 施設及び周辺基盤施設①②の設計、建設及び維持管理を PFI 事業①と定義し、PFI 法に基づく特定事業の対象とする。民間収益事業はその対象外とし、市と民間収益事業者との間で締結する土地売買契約に基づき、独立採算事業として整備する。

（20 街区 MICE 施設の運営は、既存施設との一体的な運営を目指すため、本事業とは別に PFI 事業②として実施し、市が公共施設等運営権を設定する法人を選定。）

<各事業の事業対象>

施設名称 (本事業施設)	主な導入機能	各事業の事業対象			
		設計	建設	維持管理	運営
20街区MICE施設	会議室、多目的ホール、荷捌き駐車場等、周辺基盤施設①、周辺基盤施設②	PFI事業① (本事業の対象・特定事業の対象)			PFI事業② (本事業の対象外)
民間収益施設	ホテル	民間収益事業 (本事業の対象・特定事業の対象外)			

延床面積：(MICE 施設) 約 43,770 m² (民間収益施設) 約 45,122 m²

【手 法】MICE 施設整備、維持管理・運営を行う BTO 方式の PFI 事業

附帯事業としてホテル事業を実施

【事業費】約 378 億円



資料：国土交通省資料・川崎市ホームページ

(民間収益施設併設型_余剰地活用パターン)

民間収益施設併設型_余剰地活用パターンは、公共施設の整備により発生する余剰地・余剰容積率等を民間業者に売却・賃貸して活用させ、その対価収入等を公共に還元することで公共の負担を削減するとともに、公共事業のさらなる効率化や余剰地等の活用による事業と公共事業の相乗効果の発揮を期待するものである。

公共施設の集約化・再配置等により発生した公有地で実施する収益事業が想定される。

【名 称】安城市中心市街地拠点整備事業

【所在地】愛知県安城市

【概 要】中央図書館を中心市街地の市有地に移転し、情報と図書の拠点とするとともに多目的ホール等を導入し複合施設として整備する事業。

公共施設の整備、維持管理・運営はBTO方式のPFI事業とし、民間施設（スーパーマーケット、カルチャースクール、駐車場）の整備、維持管理・運営は事業用定期借地方式として2事業を一体的に募集。



	公共施設		民間施設	
事業手法	BTO方式によるPFI事業		事業用定期借地	
施設	公共施設棟	広場・公園	駐車場棟	商業施設棟
階数	地上5階、地下1階	-	地上4階（4層5段）	地上2階
高さ	約26メートル	-	約15メートル	約10メートル
構造	鉄骨造	-	鉄骨造	鉄骨造
敷地面積	約3,041平方メートル	約4,891平方メートル	約4,373平方メートル	
建築面積	約2,403平方メートル	-	約1,506平方メートル	約2,091平方メートル
延床面積	約9,193平方メートル	-	約6,016平方メートル	約3,041平方メートル
駐輪場台数	200台		-	38台
駐車場台数	-	-	273台	-
施設内容	図書情報館、交流多目的スペース、カフェ（自由提案施設）	広場、公園、トイレ	駐車場	スーパーマーケット、カルチャースクール、屋上庭園

【手 法】公共施設：BTO方式のPFI事業 民間収益施設：事業用定期借地法

【事業費】PFI事業：約63億円 民間収益事業：借地料約3億円（15.7百万円/年）



資料：国土交通省資料・安城市ホームページ

5.2. 関連支援制度

(1) 都市・地域交通戦略推進事業_立地適正化計画

事業名：都市・地域交通戦略推進事業

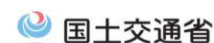
事業概要：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等に基づく協議会等に対して、都市構造の再構築を進めるため、立地適正化計画に位置づけられた公共交通等の整備について重点的に支援を行う。

対象区域：立地適正化計画区域内

補助率：1／2

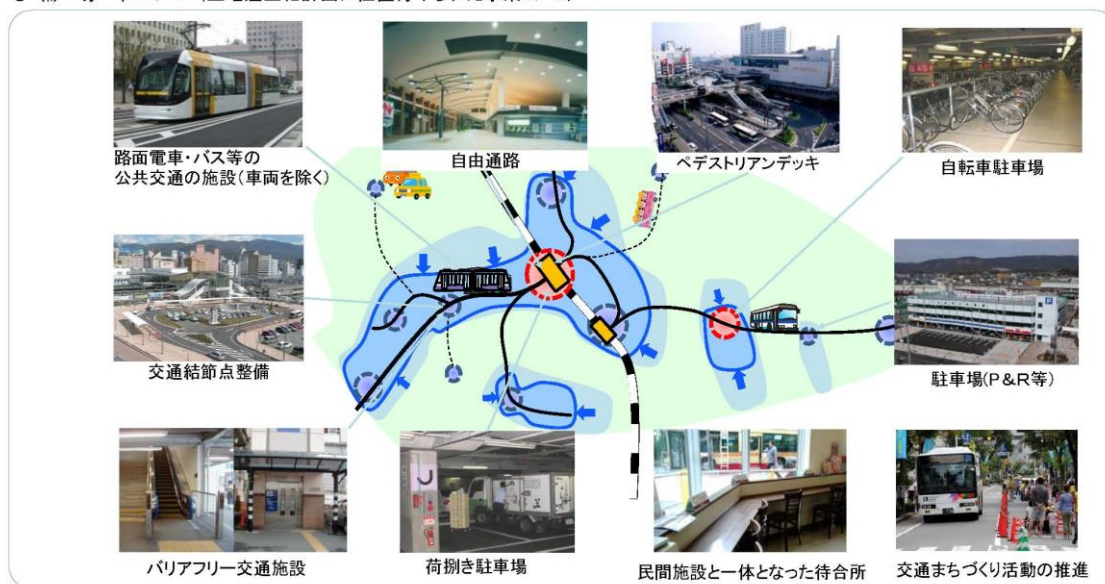
担当：国土交通省都市局街路交通施設課

都市・地域交通戦略推進事業の概要



目的：人口減少、少子超高齢化への備えが必要となり、また、中心市街地の衰退、都市の維持コストの増大、など都市構造に関する課題認識が高まっている。そこで、モータリゼーションの進展に併せて、市街地が全面的に広がる拡散型都市構造を見直し、環境負荷低減型のコンパクトシティへの展開を図る。

- 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者：地方公共団体 等
- 補助率：1／3（立地適正化計画に位置付けられた事業1／2）



(2) 都市・地域交通戦略推進事業_都市の低炭素まちづくり計画

都市の低炭素化促進法に基づく駐車場の集約化

事業名：都市・地域交通戦略推進事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）

事業概要：地方公共団体が策定した立地適正化計画、低炭素まちづくり計画等において位置づけられた駐車場の整備について支援する。

対象区域：低炭素まちづくり計画内

補助率：1／3

担当：国土交通省都市局街路交通施設課

資料：国土交通省ホームページ

6. 整備費・運営費

6.1. 整備の考え方

<長期目標と段階的取組みを包含する将来ビジョン>

「美浜地区の発展に寄与してきた駐車場機能の拡充、および再編バス網の結節点と連携した整備の早期実現をめざす。さらに将来の周辺開発等との整合を図りながら最終目標として公共公益機能や民間収益機能も視野に入れたサンセットビューライン構想の中核的施設となることをめざす。」

将来ビジョンの実現に向け、2つの時間軸に分けてそれぞれの段階における整備内容の検討を行うものとする。

一つめは、早期の実現を目標とした「駐車場の拡充と国道58号沿いのバスベイと連動した駐機場や待合機能の整備」の段階、二つめは、段階的な取組みを経た後の「サンセットビューライン構想の中核的施設となる複合型トランジットセンターの整備」という将来ビジョンの最終形を対象とした検討を行う。

6.2. 美浜駐車場の現状確認

現在の美浜駐車場は45,217㎡に対し収容台数は約1,500台、1台当たり面積は約30㎡となる。

敷地内には4台分のバス駐車エリアがあり地図上で計測すると1,000㎡強の敷地面積を利用している。

アメリカンビレッジ地区に隣接しており駐車後地区内商業施設等への徒歩での移動に優れている。

美浜駐車場と国道58号との間は民間商業施設などが立地する街区となっており、約100m・徒歩で約1分離れている。

<現在の美浜駐車場の概要>

名称	美浜駐車場
位置	北谷町字美浜1番地及び16番地
面積	45,217㎡
収容規模	約1,500台（普通自動車1,474台・身障者用12台・バス4台・二輪車66台）



6.3. 駐車場の拡充と駐機場や待合機能等を整備したケースの検討

(1) ボリュームスタディ

駐車場の拡充および交通結節機能がどの程度の規模となるか、今後の検討の目安とするためにボリュームの想定を試行した。

現状の美浜駐車場は、45,000 m²に対し1,500 台の駐車収容台数を有している。1 台当り面積は30 m²となる。

駐車場機能拡充時の敷地面積として駐車場機能を仮に32,000 m²（約71%）、交通結節点を13,000 m²（約29%）と想定する。

駐車場機能拡充の手法を複層化と想定した場合、複層化に伴う1 台当り面積の低減率を85%として複層化のパターンごとに拡充後の整備台数の試算を行った。

1 層 2 段（1 階の屋根の上まで駐車）の場合には、拡充後の台数は約1,800 台となり現状に対し約300 台の増加となる。

2 層 3 段（2 階の屋根の上まで駐車）の場合には、拡充後の台数は約2,700 台となり現状に対し約1,200 台の増加となる。

（仮に平地のままの場合は、交通結節点用の敷地分が少なくなることから駐車台数は1,067 台となる。）

整備する駐車台数については、今後美浜駐車場の需給状況の把握、および将来的な必要駐車台数の予測を行った後、詳細な検討を行うものとする。

注）現状の美浜駐車場の台当り面積である30 m²は、一般的な平地駐車場（25 m²前後）よりも広いこと、自走式駐車場の計画によっては低減率等も異なるため、実際には計画内容に合わせた精度の高い検討が必要となる。

<機能別敷地面積・整備後の駐車台数のボリュームスタディ>

		駐車場機能	交通結節点機能	合 計
現 状	①敷地面積	45,000m ²	0m ²	45,000m ²
	②一般車駐車台数	約1,500台		
	③1台当り面積（①÷②）	30m ² /台		
前 提 条 件	④敷地面積 （駐車場拡充時の想定）	32,000m ²	13,000m ²	45,000m ²
	⑤敷地面積比率	71.1%	28.9%	100.0%
	⑥複層化による1台当り面積 低減率	85.0%	-	-



駐車場機能 拡充時の 想定	複層化のパターン	駐車場拡充後の台数	増加台数	現台数からの 増加率
	⑦一般車駐車台数：平地 （②×⑤）	1,067台	-433台	-28.9%
	⑧一般車駐車台数（1層2段） （④÷③×⑥×2層）	1,813台	+313台	17.3%
	⑨一般車駐車台数（2層3段） （④÷③×⑥×3層）	2,720台	+1,220台	44.9%

(2) 整備費について

駐車場の拡充に対する整備費用および運営費の考え方を整理する。

自走式駐車場の整備費用の目安は以下の検討の結果、1層2段（約1,800台）の場合約22億円、2層3段（約2,700台）の場合約44億円となった。

整備費用（1層2段）約22億円：建設単価@8万円（※1）×築造27,200㎡

（2層3段）約44億円：建設単価@8万円（※2）×築造54,400㎡

（※1）建設単価：80,000円＝60,000円（1層2段、3,000㎡～4,000㎡）＋20,000円（仮に在来工法として）

（※2）築造（1層2段）：27,200㎡＝対象敷地面積32,000㎡×想定建築面積比率85%×1層

（2層3段）：54,400㎡＝対象敷地面積32,000㎡×想定建築面積比率85%×2層

□ 自走式立体駐車場建設費			
自走式立体駐車場の建設費用の目安としてまとめた表になります。			
駐車場タイプ	1,000㎡～2,000㎡	2,000㎡～3,000㎡	3,000㎡～4,000㎡
1層2段（大臣認定品）	築造×70,000円	築造×65,000円	築造×60,000円
2層3段（大臣認定品）	築造×65,000円	築造×60,000円	築造×55,000円
3層4段（大臣認定品）		築造×65,000円	築造×60,000円
4層5段（大臣認定品）			築造×62,000円
5層6段（大臣認定品）			築造×62,000円
6層7段（大臣認定品）			築造×65,000円
注意事項			
1. 築造＝建築面積×階層 【>> 具体的な実例についてはこちらをご覧ください。】			
2. 原則として建築面積は4,000㎡以下となります。4,000㎡を超える場合はメーカーにご相談願います。			
3. 上記金額には杭工事、地盤改良工事は含まれません。			
4. 上記金額は目安であり建設地、敷地形状、地盤状況等により前後します。			
5. 大臣認定工法ではなく 在来工法の場合、各建設単価は約2万円アップ となります。			

(3) 運営手法の検討

自走式駐車場の運営手法の例を整理した。

◇駐車場一括借り上げ方式：

駐車場建設会社が駐車場施設をサブリースで借り上げ運営を行い、毎月定額の賃料を支払う方式。運営費用はすべて駐車場建設会社が負担することで、収支のバランスが完全にとれ、安定収入が確保される。

（メリット）

- ・毎月一定の賃料を受け取ることができる。
- ・実質利回りが高い。（管理費・電気料・機器保守料等の諸経費は、すべて駐車場建設会社が負担）
- ・盗難・苦情等のトラブルは、駐車場建設会社が対応。

◇管理委託方式：

駐車場建設会社が一括で駐車場の管理をして、毎月の収益の中から管理料を駐車場建設会社に支払い、残りの収益を得る方法。

（メリット）

- ・収入：駐車場の売り上げに応じた収益が確保できる。
- ・賃貸借契約：借地権や営業権が発生しない。
- ・運営・管理：必要な機器や設備工事・諸経費はすべて駐車場建設会社が負担するので、事故やクレームなどのトラブルも責任は駐車場建設会社が対応する。

資料：駐車場.com（マックスシステム株式会社）

(4) 配置イメージ (案)

ボリュームスタディの規模を前提とした場合の想定配置イメージの検討を行った。

◇自走式駐車場

自走式駐車場は、敷地全体 (45,000 m²) の約 70% に相当する 32,000 m² を対象とし敷地南側に配置する。

自走式駐車場は、1 層 2 段とすることで 1,800 台の駐車台数を確保され現状 (約 1,500 台) より約 300 台が増設される。2 層 3 段の場合には約 2,700 台が確保され現状より約 1,200 台の増設なる。

◇バスターミナル

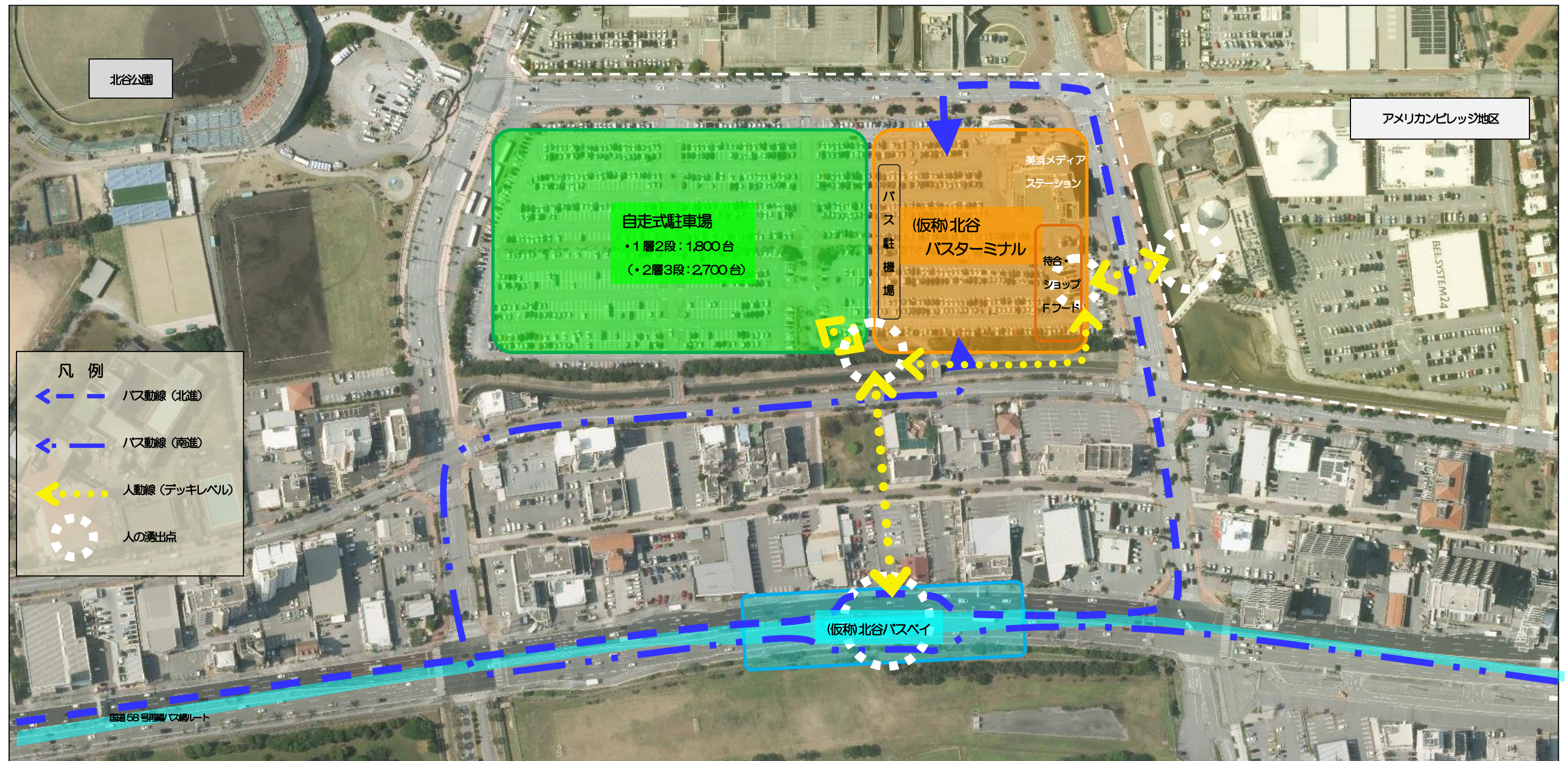
(仮称) 北谷バスターミナルは自走式駐車場の北側に配置する。バスターミナル内のバスの駐機場は駐車場側とし、駐車場との連携が図りやすい位置とする。

待合施設はバスの運行情報システムを提供する快適なインドア空間となり、それと隣接して、コンビニエンスストアやお土産売り場などを既存のメディアステーションに隣接する道路沿いに配置する。

北谷での観光を終え、次の目的地や空港等に向かう前の時間にお土産物を買ったりすることができる。これら商業系の施設はアメリカンビレッジとの連携を取りやすい位置に配した。

◇バスベイ

再編バス網の主要ルートはバスのアクセス利便性の高い国道 58 号沿いの既存バス停を増設し、(仮称) 北谷バスベイとして整備を行う。バスベイは全天候対応の上屋があり、2 階レベルには屋根付きのデッキが設けられる。



(5) 動線計画イメージ (案)

◇快適な歩行者動線の確保

バスベイと自走式駐車場・バスターミナル間は地上デッキレベル結ばれた屋根つきの歩行者動線を整備する。
(将来的にはアメリカンビレッジともデッキレベルで道路上空をつないで動線の連続性を確保する検討を行う。)

◇北谷バスターミナルと国道 58 号の快適な動線による連携

北谷町バス停を終点とするバスは、バスベイで乗客を降車させた後、バスターミナルに向かい駐機場に駐車する。乗客はバスターミナルで降車することもできる。
北谷町バス停を起点とするバスは、駐機場から出発しバスターミナルの待合所にいる乗客を乗せ、バスベイに向かい乗客を乗せ国道 58 号のルート进行する。
北谷バスターミナルでは乗り換え客が待合所を使って快適に乗り換えが可能となる。

駐機場からのバス利用：

パーク＆ライド駐機場に停めた町民等は、駐機場内のデッキレベルからそのまま、北谷バスターミナルやバスベイまで移動し、バス待ちをすることができる。

駐機場からアメリカンビレッジへ：

駐機場に停めた買い物客は、駐機場内のデッキレベルからそのまま移動し道路上空をノンストップで渡りアメリカンビレッジまで移動することができる。

北谷町バス停を終点とするバスのルート：

北谷町バス停を終点とするバスは、バスベイで乗客を降車させた後、バスターミナルに向かい駐機場に駐車する。
バスの乗り換え利用者はバスターミナルで降車することもできる。
(この動線は国道 58 号を南進ルート)

リムジンバスからホテル：

空港等からリムジンバスで北谷バスターミナルに到着したホテル客は、地上の歩行者用デッキにより道路の上空を進みそのままアメリカンビレッジ方面にアプローチできる。
荷物等を自動走行カートに載せて家族と一緒にホテルまで送迎してもらうこともできる。

北谷バスターミナルからアメリカンビレッジへ：

北谷バスターミナルからアメリカンビレッジに向かう人は待合所内を地上デッキレベルに上がる。
地上の歩行者用デッキにより道路の上空を進みそのままアメリカンビレッジにアプローチできる。

北谷バスターミナルからバスベイへ：

北谷バスターミナルでバス待ちをしていた利用者は、待合所内を地上デッキレベルに上がる。
地上の歩行者用デッキ沿いにバスベイからのデッキまで進み、そのままバスベイに向かうことができる。

北谷バスベイのバス乗降客の動線：

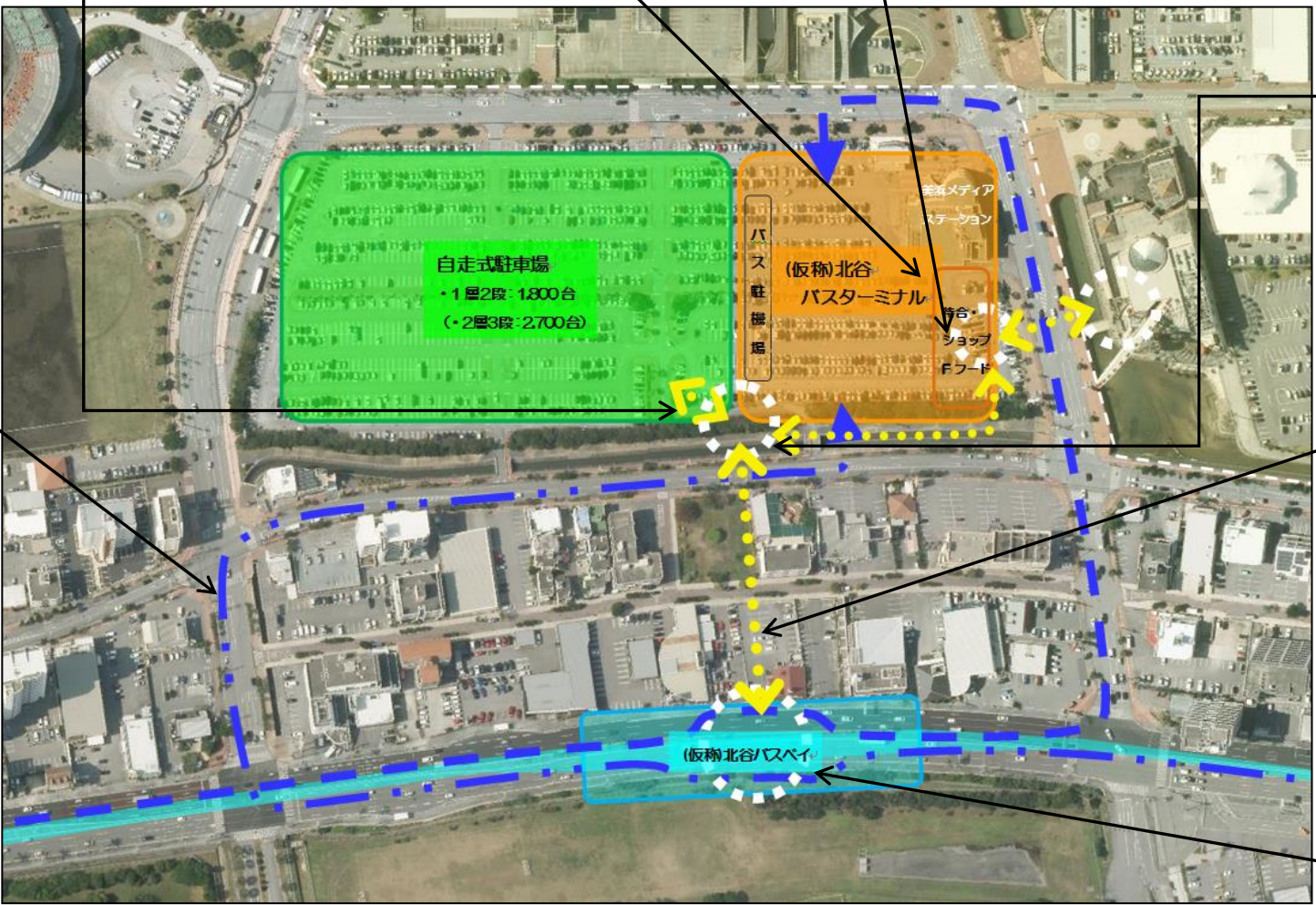
北谷バスベイで降車したバス利用者は、バスベイ内を地上デッキレベルに上がる。
地上の歩行者用デッキを渡り、北谷バスターミナルまで向かう

国道 58 号：

再編バス網の主要ルートとなる。

北谷バスベイ：

現状の国道 58 号沿いのバス停を増設し、バスベイとする。
北谷バスベイを経由するバスは利用客を乗降させて、そのまま国道 58 号を走行し目的地に向かう。



凡 例

← - - - バス動線 (北進)

← - - - バス動線 (南進)

← . . . 人動線 (デッキレベル)

○ 人の湧出点

7. 構想に係る課題と解決策について

7.1. 課題と解決策の一覧

構想策定に向けた5つの課題、および関連計画等の検討に対する解決策とその概要を一覧した。

課題	課題の具体的な内容	解決策	解決策の概要
(1)活用構想の策定	美浜駐車場の戦略的活用構想が策定過程にある	美浜駐車場の戦略的活用構想の策定	①課題(2)～(5)の解決策の検討 ②3案および新たな要素を踏まえた活用の仕方や段階開発も視野に入れた活用構想（ビジョン）の検討・策定（住民意見の反映、関係者協議、国・県調整、有識者会議等）
(2)駐車場拡充に係る検討	現状の駐車場の必要台数がわかっていない ホテル等開発計画に伴う必要駐車台数がわかっていない	駐車場利用実態（需給状況）の把握 現開発計画に伴う駐車需要と必要台数の予測	①駐車場（曜日・時間帯・目的別）利用実態調査と不足台数の算出 ②ホテル等現在の開発計画に伴う普通車駐車場必要台数の予測 リムジンバスの運用計画とバス駐機台数の予測 ③TDM計画に伴うP＆R必要台数の予測 ④①～③により開発計画を踏まえた短期的駐車場必要台数を算出
	パーク&ライド（P＆R）等の新たな必要駐車台数がわかっていない	P＆R等交通需要マネジメント計画と必要台数の予測	
	将来ビジョン（複合型トランジットセンター）に伴う必要駐車台数がわかっていない	将来ビジョン策定に伴う駐車場必要台数の予測	(中長期的対応) 活用構想の最終形が確定した段階での必要台数の検討
	駐車場拡充のハード手法がわかっていない	駐車場を拡充するハード手法（複層化等）の検討	⑤高度利用のための将来開発余地確保の検討 ⑥自走式等駐車場整備計画（ハード・整備費等）の検討
(3)交通円滑化・渋滞解消に係る検討	駐車場事業システムがわかっていない	駐車場事業システムの検討	⑦事業主体と整備・運営手法、整備費、補助・支援メニューの検討 ⑧他の美浜地区内駐車場との連携の検討
	国道58号の渋滞状況・原因がわかっていない 美浜駐車場周辺の渋滞状況・原因がわかっていない	国道58号の渋滞状況の把握と対策案の検討 美浜駐車場周辺の渋滞状況の把握と対策案の検討	①交通シミュレーションによる国道58号から美浜駐車場周辺までの渋滞対策案の検討および効果検証
(4)再編バス網システムおよび結節点との連携に係る検討	歩いて楽しいまちづくりのための計画が検討されていない	歩いて楽しいまちづくりの検討	②地域公共交通網形成計画の策定 ③TDM・モビリティマネジメント（MM）など交通施策の検討 ④新たな美浜駐車場周辺地区内交通システムの検討 ⑤駐車場周辺地区トランジットモール（公共交通優先）化の検討 ⑥駐車場・ホテル・アメリカンビレッジ間の歩行環境整備の検討
	再編バス網結節点の位置が美浜駐車場か、国道58号沿いか決まっていない	再編バス網結節点の位置の検討 結節点と美浜駐車場との連携策の検討	①再編バス網結節点の位置の検討 ・国道58号案 ・同左(美浜駐車場は駐機場整備)案 ・美浜駐車場案 ②再編バス網結節点と連携した美浜駐車場の活用と交通政策の検討
(5)鉄軌道構想および駅との連携に係る検討	鉄軌道駅の位置が美浜駐車場か、国道58号沿いか決まっていない	鉄軌道駅の位置の検討 鉄軌道駅と美浜駐車場との連携策の検討	(駅開発を前提とした将来のまちづくりの想定) ①鉄軌道駅の位置の検討 ・国道58号沿い案 ・桑江基地跡地活用案 ・美浜駐車場はバス駐機場整備案 ・美浜駐車場案 ②鉄軌道駅と連携した美浜駐車場の活用と交通政策の検討
構想実現に向けた関連計画等の検討	(2)～(5)の課題の解決策検討に寄与する関連計画等策定に向けた検討	地域公共交通網形成計画の推進 その他関連計画の検討・推進	関連計画による(2)～(5)の課題の解決策の検討

7.2 解決策の具体的な内容

課題解決策一覧の項目ごとにその具体的な内容の整理を行う。

(1) 活用構想の策定

課題 題：美浜駐車場の戦略的活用構想の検討は策定過程にあり、今年度作業により構想を推進のために明確になった課題の解決を進め本構想の早期策定を目指す。

解決策の内容：①以下の課題(2)～(5)の解決策の検討を進める。

- (2) 駐車場拡充に係る検討
- (3) 交通円滑化・渋滞解消に係る検討
- (4) 再編バス網システムおよび結節点との連携に係る検討
- (5) 鉄軌道構想および駅との連携に係る検討

解決策の内容：②活用3案および新たな要素を踏まえた活用の仕方や段階開発も視野に入れた活用構想（ビジョン）の検討・策定（住民意見の反映、関係者協議、国・県調整、有識者会議等）。平成29年度に導き出した「A案：駐車場&バス停等」「B案：トランジットセンター（交通拠点）」「C案：複合型トランジットセンター」および将来の立地変容方向などを踏まえるとともに段階的な取組みも視野に入れて活用構想の策定を行う。
そのために来年度も住民意見の反映、関係者協議、国・県調整、有識者会議等を踏まえ構想の検討を行う。

(2) 駐車場拡充に係る検討

課題 題：現状の駐車場の必要台数がわかっていない
ホテル等開発計画に伴う必要駐車台数がわかっていない
パーク&ライド（P&R）等の新たな必要駐車台数がわかっていない
将来ビジョン（複合型トランジットセンター）に伴う必要駐車台数がわかっていない

解決策の内容：①駐車場（曜日・時間帯・目的別）利用実態調査と不足台数の算出。

：現在の美浜駐車場の利用実態を把握するため、曜日別・時間帯別・目的別の入庫・出庫台数および滞留台数の計測を行う。

利用実態調査から駐車場が満車となる状況の発生日時、不足台数の予測などを行う。

②ホテル等現在の開発計画に伴う普通車駐車場必要台数の予測

リムジンバスの運用計画とバス駐機台数の予測

：ホテル客室数が現在の5棟（約1,000室）から平成32年に10棟（約1,800室）になった時点で、現在よりも増加する客用駐車場の必要台数の予測を行う。

那覇空港等から美浜地区へのリムジンバスでのアクセス利便性を高める運用計画の想定とそのとき必要となるバスの駐機場の規模を予測する。

③TDM計画に伴うP&R必要台数の予測

：町民等が、通勤や日常利用で美浜駐車場をパーク&ライドとして利用する交通需要マネジメント計画の目標値を想定し、そのときの必要駐車台数の予測を行う。

④①～③により開発計画を踏まえた短期的駐車場必要台数を算出

：①の現状駐車場の不足台数、②のホテル客室数増加に伴う必要駐車台数および、③パーク&ライド駐車場の必要台数を踏まえ、将来必要となる駐車場の需要台数の合計を導き出す。

課題：駐車場拡充のハード手法がわかっていない
駐車場事業システムがわかっていない

解決策の内容：⑤ 高度利用のための将来開発余地確保の検討

：交通結節点や複合型トランジットセンターとして民間収益施設等の将来開発余地を確保した場合に駐車場拡充の対象となる敷地規模の検討を行う。

⑥ 自走式等駐車場整備計画（ハード・整備費等）の検討

：⑤で導き出した敷地規模で駐車場を開発した場合の必要となる階層や建築計画、および整備費用の検討を行う。

⑦ 事業主体と整備・運営手法、整備費、補助・支援メニューの検討

：駐車場拡充をおこなう事業主体、整備・運営手法の検討、必要整備費に対する補助・支援メニューの検討が必要となる。
来街客は無料、長時間駐車は有料とするかなど料金徴収システムや不足分の運営費の負担方法などの検討を行う。

⑧ 他の美浜地区内駐車場との連携の検討

：⑦の事業主体と整備・運営手法、整備費、補助・支援メニューの検討と同時に他の美浜地区の駐車場との連携システム（ピーク時の代替駐車場と送迎、料金徴収も含めたエリアないの駐車システム）等の検討を行う。

(3) 交通円滑化・渋滞解消に係る検討

課題：国道 58 号の渋滞状況・原因がわかっていない
美浜駐車場周辺の渋滞状況・原因がわかっていない
歩いて楽しいまちづくりのための計画が検討されていない

解決策の内容：① 交通シミュレーションによる国道 58 号から美浜駐車場周辺までの渋滞対策案の検討および効果検証

：8 車線化したときの国道 58 号の交差点状況と国道 58 号から美浜駐車場周辺道路の状況を再現し、渋滞対策の検討および対策案を施したときの将来予測再現を行い、その効果を検証する。

② 地域公共交通網形成計画の策定

：将来の持続可能な町内の公共交通のあり方と交通需要の抑制策を検討し地域公共交通網形成計画の検討・策定を行う。

③ TDM・モビリティマネジメント（MM）など交通施策の検討

：②の地域公共交通網形成計画の策定と連動しパーク＆ライドなど交通需要マネジメント計画の検討、モビリティマネジメントなど交通施策の検討を行う。

④ 新たな美浜駐車場周辺地区内交通システムの検討

⑤ 駐車場周辺地区トランジットモール（公共交通優先）化の検討

⑥ 駐車場・ホテル・アメリカンビレッジ間の歩行環境整備の検討

：歩いて楽しいまちづくりを目指し、自動走行車両・カートの導入など美浜地区内の新たな交通システムの検討と公共交通優先道路（トランジットモール）化なども踏まえ、歩行環境の改善整備を検討する。

(4) 再編バス網システムおよび結節点との連携に係る検討

課題：再編バス網結節点の位置が美浜駐車場か、国道 58 号沿いか決まっていない

解決策の内容：①再編バス網結節点の位置の検討

：再編バス網はすでに事業化が進められているとともに、渋滞による時間ロスの問題を踏まえ、結節点の位置の検討を行う。

具体的には「国道 58 号案」「同左(美浜駐車場は駐機場整備)案」「美浜駐車場案」が考えられる。

②再編バス網結節点と連携した美浜駐車場の活用と交通政策の検討

：結節点の位置が国道 58 号沿いとなった場合には、国道 58 号沿いの結節点整備の検討と美浜駐車場とを連携させる交通政策の検討を行う。

(5) 鉄軌道構想および駅との連携に係る検討

課題：鉄軌道駅の位置が美浜駐車場か、国道 58 号沿いか決まっていない

解決策の内容：①鉄軌道駅の位置の検討

：鉄道駅の位置の候補として「国道 58 号沿い案」「桑江基地跡地活用案」「美浜駐車場はバス駐機場整備案」「美浜駐車場案」が考えられる。

今後の鉄軌道構想の進捗と美浜地区のまちづくりの方向性と連動してふさわしい位置の検討を行う。

②鉄軌道駅と連携した美浜駐車場の活用と交通政策の検討

：鉄軌道駅の位置が国道 58 号沿いとなった場合には、駅と美浜駐車場とを連携させる交通政策の検討を行う。

7.3. 構想実現に向けた関連計画等の検討

(2)～(5)の課題の解決策検討に寄与する関連計画等策定に向けた検討として、「地域公共交通網形成計画の推進」「その他関連計画の検討・推進」を行う。

8. 構想実現に向けたロードマップ

美浜駐車場の戦略的活用構想実現に向けた課題と対策をロードマップに示した。平成31年度には課題解決のための具体的な検討項目をあげ、それ以降の構想実現への流れを整理した。

課題と対策		平成 31 年度		中 期（目標 10 年以内）		長 期（おおむね 10 年以降）	
コンセプト		歩いて楽しいまちづくり					
構 想 策 定 に 向 け た 課 題 と 対 策	①活用構想の策定	・3案および新たな要素を踏まえた活用の仕方や段階開発も視野に入れた活用構想（ビジョン）の検討（住民意見の反映、関係者協議、国・県調整、有識者会議等）	・事業化検討、準備（段階的事業化含む） ・活用構想（ビジョン）の策定	・将来ビジョン実現に向けた取り組み	・将来ビジョンの実現		
	②駐車場拡充に係る検討	・駐車場利用実態（需給状況）の把握 ・現開発計画に伴う駐車需要と必要台数の予測 ・P&R等 TDM 計画と必要台数の予測 ・駐車場事業システムの検討	・駐車場必要台数の確定 ・駐車場を拡充するハード手法（複層化等）の検討 ・駐車場事業システムの確定 ・周辺駐車場との連携システムの確定	・将来ビジョンに伴う駐車場必要台数予測			
	③交通円滑化・渋滞解消に係る検討	・R58 の渋滞状況の把握と対策案の検討 ・美浜駐車場周辺の渋滞状況の把握と対策案の検討 ・歩いて楽しいまちづくりの方向性の検討	・交通シミュレーションによる対策案の効果検証 ・TDM や MM など交通政策の検討 ・中部圏域の公共交通の検討 ・新たな美浜駐車場周辺地区内交通システムの検討 ・駐車場周辺地区トランジットモール化の検討 ・自転車ネットワーク計画の検討 ・歩行環境整備の検討	・渋滞解消策や TDM や MM など交通政策の実施・推進	・渋滞解消策や TDM や MM など交通政策の実施・推進		
	④再編バス網の結節点との連携に係る検討	・再編バス網の結節点の位置の検討 ・結節点と美浜駐車場との連携策の検討	・ART の検討	・再編バス網と連携した交通政策の推進	・再編バス網と連携した交通政策の推進		
	⑤鉄軌道構想および駅との連携に係る検討	・鉄軌道計画との調整 ・鉄軌道駅の位置の検討	・鉄軌道計画との調整 ・桑江基地跡地返還時期等確定 ・鉄軌道駅の位置の検討 ⇒ 位置の方針決定（町） ・鉄軌道駅と美浜駐車場との連携策の検討	・鉄軌道計画との調整 ・鉄軌道駅の開発計画	・鉄軌道の供用 ・鉄軌道駅の事業化		
用途変更		・段階的な土地利用に伴う用途変更の検討	・用途変更	・広域調整			
関連計画等		・サンセットビューライン構想実現の取り組み ・地域公共交通網形成計画の検討・策定	・サンセットビューライン構想実現の取り組み ・地域公共交通網形成計画の推進	・サンセットビューライン構想実現の取り組み			

9. 資料編

9.1. 用語集

PFI (Private Finance Initiative) :

民間資金等を利用した社会資本整備を指す。公共施設やインフラなどの建設、維持管理、運営などに、民間の資金、経営能力、技術、ノウハウを活用して、同一水準のサービスをより安く、または、同一価格でより上質のサービスを提供する手法。

日本では1999年にPFI法（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律）が制定された。PFI法第2条第1項ではPFIの対象施設を以下のように分類している。

1. 道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園、水道、下水道、工業用水道等の公共施設
2. 庁舎、宿舍等の公用施設
3. 賃貸住宅及び教育文化施設、廃棄物処理施設、医療施設、社会福祉施設、更生保護施設、駐車場、地下街等の公益的施設
4. 情報通信施設、熱供給施設、新エネルギー施設、リサイクル施設（廃棄物処理施設を除く）、観光施設及び研究施設
5. 船舶、航空機等の輸送施設及び人工衛星（これらの施設の運行に必要な施設を含む。）
6. 前各号に掲げる施設に準ずる施設として政令で定めるもの

公的セクターと民間事業者はPFI法に準じて長期（概ね20～30年）の契約を結ぶ。事業形態としては、サービス購入型、独立採算型、混合型の3類型に分類される。事業方式としては、BT0（建設・移転・運営）方式、BOT（建設・運営・移転）方式、B00（建設・運営・所有）方式、R0（改修・運営）方式などがある。

<PFIの事業方式>

以下はいずれもPFIなどの事業方式を指す。民間事業者が資金を調達して施設を建設する点は共通であるが、民間事業者から公的セクターへの所有権の移転、施設運営の開始のタイミングの違いによって、事業方式が異なる。

BT0 (Build Transfer Operate＝建設・移転・運営) :

建設・資金調達を民間が担って、完成後は所有権を公共に移転し、その後は一定期間、運営を同一の民間に委ねる方式

BOT (Build Operate Transfer＝建設・運営・移転) :

民間が施設を建設・維持管理・運営し、契約期間終了後に公共へ所有権を移転する方式

B00 (Build Own Operate＝建設・運営・所有) :

民間が施設を建設・維持管理・運営。契約期間終了後も民間が施設を所有し続ける、あるいは、施設を解体・撤去して事業を終了させる方式

R0 (Rehabilitate Operate＝改修・運営)

民間が施設を改修した後、その施設を管理・運営する方式。一般に所有権は公共のまま移転しない。

所有権を保持しているほうがリスクは高いので、民間事業者が所有権を保持し続けるB00方式は民間事業者にとってリスクが最も高く、BOT方式、BT0方式（R0方式）と続く。

- ・ S P C (Special Purpose Company)

特別目的会社、ある特定の事業を実施する目的で設立された事業会社。特定のプロジェクトから生み出される利益で事業を行うことにより、親会社の責任・信用から切り離すことができる。

P F I では、P F I 事業を目的とする新規事業会社を共同企業体（コンソーシアム）が出資して設立する場合が多い。

- ・ コンセッション方式：

「公共セクターに施設の所有権を残したまま、一定期間、施設整備や公共サービス提供などの事業運営権を付与された民間事業者が、自ら資金を調達し、利用者料金を主たる収入源にリスクを負いながら事業を運営していく手法」である。「公共事業運営権」と訳される。2011 年の PFI 法の改正によって、インフラ（道路、橋梁、空港、港湾施設など）に導入が可能になった公民連携手法。

契約した民間事業者は、投資によって施設の整備や更新が求められ、その施設を用いたサービスを提供することで投資費用を回収する。民間事業者の収入源は、利用料金制による料金徴収が基本であり、公的資金は投入しないことが原則である。これによって、公的セクターは財政負担なく公共サービスを提供することが可能になる。

- ・ サービス購入型：

民間事業者が公共施設を整備・運営し、公共が利用者に代わって公共サービス料金を支払うことによって、民間事業者が整備費用を回収するもの。

- ・ 独立採算型：

民間事業者が公共施設を整備・運営し、利用者から徴収する料金収入によって民間事業者が整備費用を独立採算により回収するもの。

- ・ プロジェクトファイナンス：

あるプロジェクトの資金調達において、返済原資をその事業から生み出されるキャッシュフローのみに依存するファイナンスのこと。また、担保は当該事業に関連する資産（含む契約上の権利）に限定し、プロジェクトを行う親会社の保証、担保提供等は原則としない。

- ・ V F M (Value for Money)：

P F I においては、租税（＝財政負担）の対価として最も価値あるサービスを提供するという考え方をいう。

具体的には公共が直接サービスを提供する場合に公共が負担するコスト（P S C）と、P F I を実施した場合に公共が負担するコストを現在価値ベースで比較し、移転したリスクを定量化したものやその他定性的評価を加味し、P F I を実施した場合の方が有利であると見込まれる場合に P F I が採用されることとなる。

出典：特定非営利活動法人日本 PPP・PFI 協会、日経 BP ホームページ

9.2. ヒアリング等記録

(1) 交通事業者ヒアリング

路線バス	
事業者名	沖縄バス株式会社
実施日	平成30年10月16日（火）午前10時00分～
対応者	親川武司（常務取締役） 名嘉山敬雄（運輸部・業務課・課長） 高嶺直樹（観光部・観光課・課長）
ヒアリング項目	回答
(1) 路線バスのバス停（ロータリー）として、美浜駐車場の利用意向について	・通過するだけのバス停の利用であれば難しいが、 <u>ターミナル機能を持ったバス停であれば利用の可能性はある。</u> ・ただ美浜駐車場を経由すると時間のロスになるので、路線（例えば120番とか）によっては58号を走らせたほうがよいものもある。
(2) 路線バスの乗り入れを検討する場合、条件・課題等について	○条件 <u>ターミナル機能を備えたバス停の整備</u> ○課題 ・美浜駐車場へ入る際の周辺道路の渋滞 ・現在、琉球バス交通が運行してる62番だけがアメリカンビレッジ内を通過しているので、 <u>ここは第一交通のエリアという意識があるかもしれない。</u>
(3) 路線バスのターミナル（発着場）或いは中継地（乗換え）としての可能性及び整備された場合の参入意向について	○ターミナルや中継地としての可能性 <u>可能性はある。</u> 現在、120番（那覇BT～名護BT）と28番（那覇BT～読谷BT）については、那覇BTから読谷伊良波までどちらも58号を走り路線が重複しているので、効率化できないかという話がある。120番を本線とし、読谷へは28番を支線として嘉手納ロータリーで乗り換える読谷～嘉手納を考えていたが、北谷まで路線を伸ばして北谷をハブターミナルにすることも考えられる。ただ、120番と28番については、琉球バス交通との共同運行なので、協議が必要となる。また96番（北谷町役場～イオンモールライカム）の発着点を現在の北谷町役場から美浜駐車場にすることも考えられる。東西を結ぶ路線については、北中城村からも強く要請を受けている。 ○参入意向 <u>可能性はある。</u>
(4) 路線バスのターミナル（発着場）或いは中継地（乗換え）として整備する場合の条件・課題について	○整備する場合の条件・課題 ・ <u>営業所（事務所、従業員待機所、駐機場等）が必要となる。最低でも500坪くらいは必要かもしれない。バス駐機場として10台程度のスペースはほしい。</u> ・共同運行するのであれば、 <u>数社が入居できる施設であること。</u> ・ <u>使用料がいくらなのか。</u>
その他	・北谷行きの路線の問い合わせは多い。 ・自社のバスターミナルとして、読谷BT（1,000坪）、糸満BT（500坪）を所有している。

路線バス	
事業者名	株式会社琉球バス交通
実施日	平成30年10月23日（火）午前10時30分～
対応者	仲間直克（業務部・業務課・係長）
ヒアリング項目	回答
(1) 路線バスのバス停（ロータリー）として、美浜駐車場の利用意向について	・現在、琉球バス交通の運行する路線バスで、アメリカンビレッジ内を通過する路線は62番（読谷～北谷）の1路線で、他路線は58号を走っている。62番であれば利用することは考えられるが、<u>美浜駐車場内に入り込むようなバス停となると多少ではあるが所要時間がかかるので、現状のまま路側帯での乗降のほうがいいかと思う。</u> ・<u>58号を走るバスをアメリカンビレッジを経由させるかについては、所要時間や特に土日の混雑状況を見るとかなりの検討が必要となると思う。</u>
(2) 路線バスの乗り入れを検討する場合、条件・課題等について	○条件 コメントなし ○課題 <u>周辺道路の渋滞</u>
(3) 路線バスのターミナル（発着場）或いは中継地（乗換え）としての可能性及び整備された場合の参入意向について	○ターミナルや中継地としての可能性 経営の話になるので、私からは何とも言えない。 ○参入意向 同上。ただターミナル機能を設ける場合には新たな営業所を構える必要があるが、現在の人手不足の状況においては管理者などの確保が難しいので、営業所の設置も難しくなってくる。
(4) 路線バスのターミナル（発着場）或いは中継地（乗換え）として整備する場合の条件・課題について	○整備する場合の条件・課題 <u>給油施設、洗車施設、乗務員の休憩場所、バスの駐機場、従業員の駐車場など営業所としての整備が必要である。</u>
その他	・アメリカンビレッジ行きの路線の問い合わせは多くある。 ・毎年乗務員数は減っている。補充はかけているが減少分には追いついていない。免許取得の支援制度を設けているがまだまだ足りない。今後の劇的な改善も見込めない。 ・新那覇バスターミナルは、第一交通産業の所有である。建物の一部をテナントとしてOPAや県に貸している。4社（那覇バス、琉球バス交通、沖縄バス、東洋バス）約60路線のバスが乗り入れている。バスの駐機場90台分は地下にある。

路線バス	
事業者名	株式会社琉球バス交通
実施日	平成30年11月15日（火）午後16時00分～
対応者	大城逸雄（常務取締役）
ヒアリング項目	回答
(1) 路線バスのバス停（ロータリー）として、美浜駐車場の利用意向について	・ 58号から美浜駐車場に入る際に現在のような渋滞では時間のロスになり定時運行ができないため乗り入れは難しい。定時運行できないと利用者は減る。おもろまちの路線は渋滞で定時運行が難しく、時刻表がずれずれになって、始発に間に合わない場合もある。お客さん目線で考えるとアメリカンビレッジの中を通るのが便利だと思うが、定時運行を考えると現状では難しい。
(2) 路線バスの乗り入れを検討する場合、条件・課題等について	○条件 交通渋滞の緩和策 ○課題 周辺道路の渋滞
(3) 路線バスのターミナル（発着場）或いは中継地（乗換え）としての可能性及び整備された場合の参入意向について	○ターミナルや中継地としての可能性 あり。 ○参入意向 あり。ターミナル機能を設ける場合には新たな営業所を構える必要がある。営業所を構えるということは、北谷で起終点となる路線を作ることになる。ただ実際に出来るかどうかは別である。また商業施設が出来人が集まる施設が出来るのであれば、当然ターミナル機能が必要になってくる。当然参入の検討の余地はある。
(4) 路線バスのターミナル（発着場）或いは中継地（乗換え）として整備する場合の条件・課題について	○整備する場合の条件・課題 ・ ここでターミナル施設を整備す場合には、あまり余裕がないと思うので、近場で営業所を設けて、ここ滞留する分の20台（各社合計）くらい整備すればいいと思う。近場で待機場は30台くらいはほしい。 ・ 各社乗り入れできるターミナルであるべき。そうでなければ意味はない。 ・ 賃料
その他	・ バス事業者としては、周辺道路が渋滞する美浜駐車場に交通結節点を作るよりも、58号沿いに作ったほうがよい。 ・ 路線バス（空港リムジンバス以外）は県民利用が中心だが、観光客の利用も増えてきている。 ・ 新那覇バスターミナルは敷地が狭く営業所機能がない。最寄りの豊崎営業所（5キロの距離）から回送でバスを運ぶため無駄が多い。回送費だけで、年間何千万もかかっている。ターミナル内でなくとも近くに営業所があればよい。沖縄バスは本社が営業所なので回送費用がかからない。 ・ バスの駐機場で各地で地主と揉めている。地主は軍用地料くらい求めてくるが、バスの駐機場でそれくらい払うのは無理である。 ・ 高齢者の免許返納や若者の免許保有率も減ってきているので、これからはレンタカーからバスへの移行することもある。

県の基幹バス構想について	・県の基幹バスは、現在走っているバス３系統（琉球バスの２３番、沖縄バスの７７番、東洋バスの３３１番）を基幹バスと位置付けているだけ。県が考えているのは、那覇ＢＴとコザ十字路間を基幹バスとしているが、沖縄市に結節点もなければ営業所も駐機場もない。 ・またコザ～胡屋間はリニアバスターミナルと位置付けて、支線に乗り換えさせるためのバスターミナル機能を作る計画であるが、坂道が続く区間であることや、どのように支線バスを走らせるのか等、県に投げても回答は返ってこない。リニアバスターミナルでやるとずっと主張してきたが、今回の人事移動で担当が全員変わった。それでこの話が頓挫し、この構想はなくなった。事業者は初めからできないと主張していた。 ・平成３１年に向けて基幹バスを走らすと言っているが、今と何も変わらない。県が言っている基幹バスが、事業者にとっては何なのか分からない。 ・また本線から支線に乗り換える場合、乗り継ぎ割引をやれと県は言っているが、バスは電車のように改札があるわけでもないので、現実問題無理である。例えば、本線から降りて１時間用事を済まし支線に乗り換えた場合どうするのか。県は利用者が有利になるような話しがしない。また支線バスを走らすということは、さらにバスも人も必要となるが、県は事業者で考えて下さいとししか言わない。 ・基幹バス構想は出来るわけがないと事業者は言い続けているが、県は新車購入の補助やバス停の上屋の整備、行先案内の整備等基幹バスに対し色々やっていると言う。 ・基幹バス構想は全然進んでいない。コザが終点だというが、駐機場がないので出来ない。沖縄市は駐機場の整備場としての場所の提示もしてこない。 ・結節点を伊佐から北谷にという話は聞いたことがない。伊佐から普天間方面に上がっていかないと。北谷に寄り道はできない。 ・伊佐からコザまで優先レーンを作ろうとしてるが、２車線しかない混んでいる道路で優先レーンを作っても出来るはずがない。警察もやりたくないはず。県は出来ない話ばかりをしている。
---------------------	--

空港リムジンバス	
事業者名	沖縄バス株式会社
実施日	平成30年10月16日（火）午前10時00分～
対応者	親川武司（常務取締役） 名嘉山敬雄（運輸部・業務課・課長） 高嶺直樹（観光部・観光課・課長）
ヒアリング項目	回答
(1)空港・美浜間空港リムジンバスの現状と今後の需要見込みについて	○現状 ・ AからEまで5エリア（B/読谷、C/恩納、D/名護、E/本部）あるが、<u>Aエリア（宜野湾・北谷）の利用客が一番多い</u>。去年から今年にかけて大幅な増便をした。乗車の少ないエリアのバスを減便し、Aエリアに回している。またカーリー観光も同コースを走らせているので、2社合わせるとかなりの便数が走っている。 ○今後の需要見込み ・ <u>今後も増便の可能性はある。</u> ・ 増便した理由は、乗れないお客さんがいたから。これまではホテルのフロントでチケットを購入して乗車していただいていたが、満席で乗れない状況があり払い戻しをすることがあったので、今年の10月1日から予約制にした。インターネットやコンビニで購入可能である。
(2)空港・美浜間空港リムジンバスを増便しようとする場合の課題について	・ 天候や時間帯にもよるが、<u>運行ダイヤが乱れること</u>。空港に向かうお客さんはフライトの時間から逆算して乗車する。北谷出るまでに20分以上遅延したり、58号も渋滞していると定時運行は難しい。 ・ <u>道路幅が狭いこと</u>。アメリカンビレッジからダブルツリーの道路に直進で入れないので、一旦町道に出てフィッシャリーナの正面から入っており5分くらいの時間ロスがある。
(3)美浜駐車場に空港リムジンバスのターミナル（発着場）が整備された場合、参入意向について	・ リムジンバスはホテルの前で乗降できるのが最大のメリットであり、美浜駐車場で乗降させると利便性が低くなるので、<u>発着場としての参入の可能性は低い。</u> ・ <u>ただリムジンバスの拠点としての可能性はある。</u>朝は北谷から乗車するお客さんが多く那覇から乗車するお客さんが少ないので、その場合は北谷を拠点としたほうが効率がよい。
その他	・ 空港リムジンバスの利用方法として、空港～ホテル間の利用だけでなく、旭橋や宜野湾から乗って美浜で遊んで戻るといった利用のされ方もしている。 ・ 空港リムジンバスは各社参入しサバイバル状態で一部で価格破壊もおきている。空港から名護まで2,000円なのに、本部まで2,000円で設定している会社もある。総合事務局は資料が整って手続きさえすれば、運賃の差があっても問題としない。お客さんに不利益がなければ指導しない。後出しが有利である。 ・ 路線バスは厳しい状況である。ドル箱路線だけ走らせていいものか。 ・ 海洋博の1日の入場者数が3万人を超えると、許田インターから世富慶までの58号が渋滞する。道の駅前の信号もボトルネックとなっているようだ。
その他	・ 西海岸道路が読谷まで延びて1車線をバス専用道路にすれば、バスは運行ダイヤが守られ利便性の高い公共交通になり、利用者も増える。 ・ 観光客が北谷までバスで来てここでレンタカーを借りれば、北谷以南の渋滞が減るのではないか。 ・ 高校生のバスを無料にすれば、送迎による渋滞の緩和にもつながる。 ・ ドライバーが不足している。那覇BT～北谷町役場を1往復するだけの時短勤務のドライバーでも歓迎である。資格支援制度もある。 ・ 役場職員も週に1度はバス通勤するよう呼び掛けてほしい。 ・ 町内広報誌で空港リムジンバスの宣伝をしてほしい。

空港リムジンバス	
事業者名	有限会社カリー観光
実施日	平成30年10月4日（木）午前11時30分～
対応者	鹿川幸正（代表取締役）
ヒアリング項目	回答
(1)空港・美浜間空港リムジンバスの現状と今後の需要見込みについて	○現状 ・今年の5月から運行しており、現在3か月経過しているが赤字である。最初からお客さんがいるとは思っていない。沖縄バスも同様の路線を運行しており、刺激しないように派手に宣伝はしていない。石垣で空港リムジンバスを運行しているが、3年で黒字にしたので北谷も3年くらいはかかるだろうとみている。周知徹底には時間がかかる。利用客の7割は外国人なので、黒字化はもう少し早まるかもしれない。 ・今月から運行ダイヤを変更した。便数を減らし、大韓航空の早朝便と最終便に間に合うダイヤに変更したが、まだ利用者は少ない。 ・午後の時間帯（13時から17時）はお客さんが少ないので運行していない。 ・現在は3台で運行しており、現在の運行ダイヤは、来年3月末まで。 ・当初は空港とホテル間を直行で運行していたが、那覇と北谷を移動したいお客さんもいたため、現在は旭橋駅前バス停も経由している。 ・現在、朝昼1本ずつ美ら海水族館まで行く路線を考えている。（空港→おもろまち→宜野湾→北谷→（高速道路で名護へ）→名護→美ら海水族館） ・ベッセルホテルから乗車するお客さんが一番多い。 ○今後の需要見込み ・北谷は将来的にもっと発展と思うので、需要は増えると思う。 ・中国系（中国の免許でレンタカーは借りられない）の観光客が増えればさらに需要は増えると思う。
(2)空港・美浜間空港リムジンバスを増便しようとする場合の課題について	・現在は増便は考えていない。今年になって沖縄バスが大幅に増便した。
(3)美浜駐車場に空港リムジンバスのターミナル（発着場）が整備された場合、参入意向について	・参入の可能性はある。 ・我々としては、バス停を美浜駐車場に集約できると有難い。各ホテルを回ると時間がかかり、また狭い道路の通行も気を遣う。ただお客さんの利便性は低くなる。 ・ホテルから美浜駐車場までの屋根付きの遊歩道整備が必要である。本土や外国人観光客は歩くので、雨に濡れないような整備をすればいいと思う。 ・美浜駐車場よりもホテルが集積しているフィッシャリーナ地区に発着場を設けたほうがよいのではないか。
その他	・乗車方法は予約制ではない。ホテルのフロントでチケットを購入することもできるが、現金払いも可能である。定員制。 ・空港からホテルへは西海岸道路を通り、ホテルから空港へは58号を通る。今後浦添サンエーのお客さんも取り込めると考えこのルートをとっている。また海岸線を通るとお客さんも喜ぶ。 ・ダブルツリー前の道路上にあるポールがあり迂回しなければならないので、時間のロスが出る。ポールをどうにかできないのか。 ・来月からアリペイで運賃を支払えるようになる。 ・空港リムジンバスは観光客だけでなく、町民も利用している。 ・新那覇バスターミナルは使用料が高いので使う予定はない。 ・C案がいいと思う。

観光バス	
事業者名	株式会社セルリアンブルー
実施日	平成30年10月4日（木）午前10時00分～
対応者	東江優（営業部長）
ヒアリング項目	回答
(1) 観光バスの駐車場として、現美浜駐車場の利点と問題点について	○利点 <u>無料駐車場の周辺に商業や観光施設があること。</u>お客さんとしては便利で楽しいと思う。那覇のように有料駐車場が点在している場所とは違う。 ○問題点 <u>バス駐車場が少ない。</u>北谷では、行きは観光情報センターの前で乗車させるだけなので一時停止（10分）くらいだが、帰りは那覇からのお客さんについては美浜で1時間くらい散策の時間を設けているので、その際は美浜駐車場に停車させるか、空いていない場合は回遊して待機している。駐車場が空いていなくて回遊していることが多い。また今後北谷のナイトコンテンツに繋げていくのであれば、飲酒することを考えると、バスの駐車スペースは増やしたほうがいいと思う。
(2) 観光事業者から見た北谷西海岸地域の魅力について	・ <u>アメリカンビレッジは圧倒的な人気がある。</u>昔は砂辺まで動線が繋がっているように思うが、今はアルトウーレで動線がとまっている感じで、そこから先はゾーニングができていないように感じる。 ・ 弊社は北谷フィッシャリーナでホエールウォッチングのツアーを開催している。北谷は<u>中部からのお客さんを見込める。</u>
(3) 観光バスターミナル（発着場）の整備がなされた場合、参入意向について	・ <u>今後のホテルの集積状況による。</u>現状では那覇からのお客さんが多いので那覇で発着している。現段階では難しい。 ・ 北谷にはグレードの高いホテルが多いので、高付加価値の商品（貸切ハイヤーでのツアーなど）も売れるかもしれない。可能性は高い。
(4) 参入を検討する場合、整備すべき条件・課題等について	・ <u>運用ルールをしっかりと作ったほうがよい。</u>10年以上前からパレット久茂地の前で乗降させているが、バス協会とも協議して10分程度であればOKとの了解もらい、総合事務局にも話を通し、3社でローテーションで場所を決めて利用している。そこに新規の中華系のバス会社が入ってきてクレームをおこす。彼らはずっと商売をする気はなく、入ってきては消えという状況である。誰でも使えるものではダメで、法人〇年以上必要など条件やルールが必要である。
(5) 観光バスターミナルとしての活用が見込まれる場合、美浜発の想定ルートについて	・ 北部も東部も南部もいづれの商品も作れると思う。 ・ 北部が一番の人気コースである。東部はポテンシャルはあると思うが、施設が少ない。南部のツアーは収益ベースにのせるのが難しく、自社ツアーは開催していない。 ・ 観光コース上には立ち寄り施設が必要である。
その他	・ 今後はナイトコンテンツを発掘していきたい。沖縄は夜の観光が弱い。常設のエンターテインメント施設があればいい。夜は消費単価が上がる。 ・ 沖合に防波堤を作ってクルーズ船を誘致してはどうか。また海が近いので、海を活用した観光を開発してはどうか。海のアクティビティがあれば北谷の魅力はもっと増すと思う。 ・ 新那覇バスターミナルは観光バス専用の停留場が2台分ある。 ・ C案がいいと思う。 ・ 観光バスの駐車場不足は、県全体の課題である。

観光バス	
事業者名	沖縄バス株式会社
実施日	平成30年10月16日（火）午前10時00分～
対応者	親川武司（常務取締役） 名嘉山敬雄（運輸部・業務課・課長） 高嶺直樹（観光部・観光課・課長）
ヒアリング項目	回答
(1) 観光バスの駐車場として、現美浜駐車場の利点と問題点について	○利点 コメントなし ○問題点 ・ <u>駐車台数が不足している。</u> 県全体で言えることだが、観光地でのバスの待機場がない。その場合、道路上や遠隔地で待機することになるが、路上で待機すると苦情がきたり、また遠隔地だと待機場所から集合場所までの道路状況によって時間が読めない場合結局は近くの路上で待機することになり、それが周辺の渋滞に繋がることになる。
(2) 観光事業者から見た北谷西海岸地域の魅力について	・ 沖縄であって沖縄でないような雰囲気である。 ・ ホテルが集積し人が集まる場所になっている。 ・ 若い人向けの施設が多い。 ・ 外国人にも人気がある。 ・ アメリカンビレッジは、国際通り、美ら海水族館と並び人気がある観光地である。
(3) 観光バスターミナル（発着場）の整備がなされた場合、参入意向について	・ <u>可能性はある。</u> ・ 本来リムジンバスや観光バスはホテル入口での乗降が基本であるが、美浜地区のほとんどのホテルはバスの乗り入れを想定した敷地になっておらず、美浜駐車場にバスの発着場があれば便利であり、ホテル側としても有難いと思う。 ・ <u>ただフィッシャリーナ地区にホテルが集積しているので、観光バスの拠点は美浜駐車場よりもフィッシャリーナ地区のほうが適しているかもしれない。</u>
(4) 参入を検討する場合、整備すべき条件・課題等について	・ <u>バスが利用するという視点で設計や道路整備をしてほしい。</u> 特にホテルはバスが乗り入れる視点で整備しておらず、乗り入れの要望があるがその対応に苦慮していることも多い。
(5) 観光バスターミナルとしての活用が見込まれる場合、美浜発の想定ルートについて	・ <u>北谷から読谷・恩納を経由して北部に向かうツアーが考えられる。</u> 実際、ホテルと美ら海水族館を繋ぐ路線の要望もあり、5年位前に恩納村の北側ホテル（かりゆしビーチホテルなど）から美ら海水族館まで夏休み限定でバスを走らせたことがあったが、利用客は少なかった。宣伝や周知にも問題があったかと思う。
その他	・ 観光バスで美浜に立ち寄る場合の時間帯は、14時から19時くらいが多い。夕食場所としての利用も多い。 ・ 定期観光バスは認可事業であり、決まったルートしか走れず、北谷の集合場所は軍病院前のバス停である。北谷で乗車するお客さんは、年に数名程度で利用者は少ない。 ・ 空港でのレンタカー利用客の混雑状況を考えると、空港から各ホテルまではバスで移動して、ホテル周辺でレンタカーを借りるのが望ましいと思う。県の政策もこの方向である。美浜においては、フィッシャリーナ地区にホテルが集積しているので、そこをレンタカーステーションを整備したほうが良いと思う。 ・ 南部ルートの観光バスは、戦跡等暗いイメージがあるので苦戦している。特に中国や韓国の観光客は乗らない。修学旅行でさえ平和学習が減っているようだ。

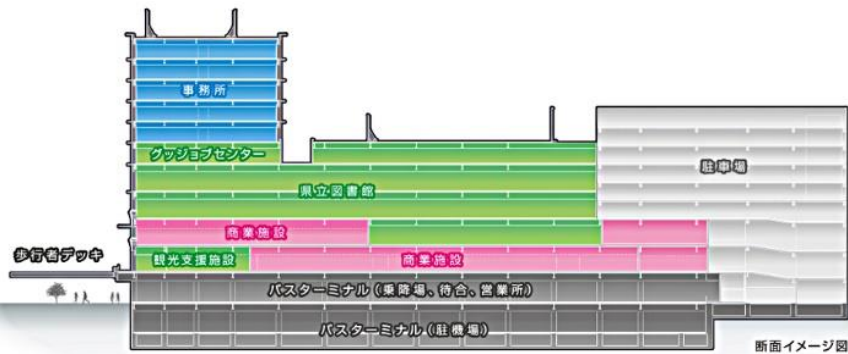
レンタカー	
事業者名	オリックス自動車株式会社
実施日	平成30年10月9日（火）午後1時30分～
対応者	竹松康之（レンタカー本部・営業第三部長<沖縄地区責任者>）
ヒアリング項目	回答
(1) 美浜地区を拠点とするレンタカー需要の見通しについて	・フィッシャリーナ地区の店舗がオープンして1年弱である。観光客の6割がレンタカーを利用しており、2次交通的な位置づけである。北部観光はレンタカーを利用するルートが築かれているが、<u>北谷はリピーターが多く北谷までバスやタクシーで来る観光客もいる。</u>であれば、<u>滞在の中日に遠出する際に北谷でレンタカーが借りられたら、便利で需要がある</u>と考えた。<u>現状、目標の集客には届いていないが、今後もホテルが増えるので、先行投資的に出店している。</u> ・観光客のレンタカーの利用方法も変わってきた。これまではパッケージ旅行で滞在期間中借りていたが、今は個人で飛行機やホテルを別々に予約し旅行をプランするお客さんが増えてきて、1泊目は那覇に宿泊し2泊目から借りるなど、レンタカーを必要日数だけ個別に手配するケースも増えている。観光客の利用方法も多様化している。
(2) 美浜地区に店舗を設置する意向について	・フィッシャリーナ地区に <u>既に出店済み。</u>
(3) 美浜地区に進出するとした場合の課題について	・ヒルトンの敷地の一部を借りているが、 <u>他の地区より地代が高い。</u>
(4) 美浜駐車場に一定のスペースが確保される場合、店舗進出の意向について	・<u>駅が出来るのであれば検討したい。</u>本土では駅レンタカーというものがあって、駅の側に店舗を設置し、観光客やビジネス客に利用されている。（レール&レンタカー）駅直結だと便利だが、駅前店舗でもよい。 ・ただ鉄軌道はまだまだ先の話であり、<u>美浜駐車場に人が集まりレンタカー利用者が見込める場所になれば進出もあり得る。</u> ・<u>美浜地区に店舗が2箇所あってもよい。</u>フィッシャリーナに店舗があるから、美浜に出店しないということはない。
その他	・オリックスレンタカーは県内で店舗数が1番多い。 ・リゾート地区の店舗は、雨が降ると雨でも遊べる施設に行くためレンタカーがよく借りられる。またフィッシャリーナの店舗では、ヒルトンで企業の団体旅行の宿泊があり2日目フリーの場合などはレンタカーがよく借りられる。 ・レンタカーの保管に屋根は必要なく、お客さんの受け渡し場所だけ屋根があればよい。10～20台くらいの保管スペースがあればよい。 ・3か月から1年半で車両を入れ替える。レンタアップ車を他社が購入していく。 ・Tギャラリアには数社のレンタカー会社が入っているが、Tギャラリアが委託している業者が一括して洗車や傷チェック等をしている。Tギャラリアはレンタカーの出発帰着の拠点化を集客装置として考えているので、カウンターの賃料は発生していない。業者への管理費は支払っている。 ・全店舗乗り捨てOKである。エリアによって乗り捨て料金がかかる場合がある。車両を1台北部に戻すだけでも五千円くらいはかかる。

レンタカー	
事業者名	タイムズモビリティネットワークス株式会社
実施日	平成30年10月18日（木）午後1時30分～
対応者	大谷良博（南九州沖縄支店） 坂元雄二（南九州沖縄支店・支店長兼沖縄店舗グループマネジャー兼沖縄第4エリアマネジャー） 樽見憲政（タイムズ24株式会社・九州支店・沖縄営業所長）
ヒアリング項目	回答
(1) 美浜地区を拠点とするレンタカー需要の見通しについて	・観光需要として、平均2泊3日の滞在で空港で借りて返却するのが一般的である。那覇空港の店舗の利用が一番多い。<u>中部の店舗（読谷）は、中北部のホテルへの配車も一部あるが、現状としてはトラブル対応などのサービス拠点としての位置づけである。</u> ・当社独自の話であるが、現在米軍施設内（カデナ、フォスター）でレンタカー事業（入札により期間は今年から5年間）をしており、<u>北谷に拠点があれば車両のデリバリーやサービスに使えるそうである。</u> ・初めて沖縄に来る観光客は空港での受け渡しを好む。2回目以降のお客さんは空港での混雑を避けるため、那覇市内の店舗で借りたり返却したりする。だが<u>今後も基本的には空港が拠点となることは変わらないと思う。</u>
(2) 美浜地区に店舗を設置する意向について	・<u>サービス店舗を兼ねる店舗であれば、検討の価値はある。</u> ・空港から美浜地区までの移動手段が確保できればあり得る。
(3) 美浜地区に進出するとした場合の課題について	・まずは賃料がいくらなのか。 ・貸出場所（屋根必要）やヤード（屋根不要）、手洗い洗車のスペースが必要である。 ・ここではホテルへの配車が基本となると思うので、来店のスペースはあまり必要ないと思う。
(4) 美浜駐車場に一定のスペースが確保される場合、店舗進出の意向について	・<u>店舗の位置付けによる。観光客だけでなく周辺住民へのデリバリーも考えられる。</u> ・3案どの整備であっても出店の検討は可能である。<u>出店を検討する現段階で計算して可否を判断するだけである。</u>
その他	・若い方は滞在中ずっと借りられるが、年配の方は運転が大変なので1日だけ借りてその他はバスやタクシーを利用するといった使い方をされる方もいる。 ・那覇市内と読谷に店舗があるが、観光需要は那覇市内だけである。読谷はサービス店舗としての位置づけであるが、地元住民の代車利用としての貸し出しや、中古車販売等も行っている。 ・ビルインの店舗でも採算がとれる店舗（東京、広島、福岡など）もある。 ・本島でオンシーズン時のピーク時は3,000台保有している。夏場が終わったら売却し減らす。1台3～4年は使う。沖縄は走行距離が短いので中古車としての価値はある。沖縄ではレンタアップ車も根付いている。 ・全体の3割は外国人客。

(2) 開発事業者

開発事業者	
事業者名	第一交通産業株式会社
実施日	平成30年11月20日（火）午後2時00分～
対応者	上野勝弘（企画調整室・次長）
ヒアリング項目	回答
(1) 3案についての意見・アドバイス	・北谷は観光地として発展しているので、商業施設や分譲マンションの開発としても魅力のある土地である。分譲マンションの際は、定期借地という権利形態が北谷で馴染むものかどうかは分からない。 ・駐車場の確保が大きな課題となると思う。商業施設を積むとなると相当数の駐車場が必要になるだろう。従来のアメリカンビレッジの分も確保するとなると、3,000から4,000台は必要になるのではないかと。立体駐車場でこのレベルを確保できるものか。また立体駐車場にすると、町が所有し費用を負担するのであれば別だが、そうでなければ無料を維持することが出来ないのではないかと。地元客は北谷で駐車場が有料となると抵抗感は強いと思う。 ・那覇バスターミナルは発着回数（2,200回/日）が多くまた営業所やテナントの賃料収入があるので、バスターミナル施設単体で収支が成り立っている。北谷の発着回数がどの程度か分からないが、同様に成り立たせるのは難しいかと思う。 ・どの整備手法をとるにせよ、駐車場の運用の整理は必要となる。現在の運用では難しいと思う。費用負担をどうするのが一番の課題。
(2) 事業参画する場合の条件や事業スキーム	○条件：駐車場の運用に関しての整理が必要である。 ○事業スキーム：希望する事業スキームは特にない。
(3) 近隣町有地（現ベルシステム24）の利用のアイデア	・ベル敷地だけでも1haあるので、単体開発でいいのではないかと。 ・北谷でこの規模のオフィスの需要はあまりないのではないかと。那覇と同等の賃料は得られない。 ・周辺従業員の駐車場を整備してはどうか。ただこれまで分担金制度の中で客も従業員も利用できる美浜駐車場を利用してきた事業者の意識が変わらないと月極は難しいかと思う。
その他	・駐車場は公募によりN P Cが管理している。ここは施設の附帯駐車場なので、料金設定は旭橋都市再開発とN P Cが事前に調整の上決定している。また一部月極で施設関係者にのみ2万5千円で貸している。 ・現在建築単価が高いのでもし土地代がゼロであっても事業が成り立つかどうか。新那覇バスターミナルは3年前の建築単価だからできたと思う。今の単価だと事業として成り立たなかったと思う。沖縄は建築需要が高いので、オリンピック後でも建築単価はあまり下がらないのではないかとのお話もある。

カフーナ旭橋の事業スキームについて



施設	所有者	
バスターミナル(乗降場、待合、営業所) (駐機場)	那覇バスターミナル株式会社 ※第一交通産業株式会社の100%子会社	権利変換
商業施設	第一交通産業株式会社	権利変換
県立図書館、観光支援施設、グェッジョブセンター	沖縄県	権利変換
事務所	福岡地所株式会社	保留床取得
駐車場	旭橋都市再開発株式会社 ※沖縄県が51%の株を保有、第一交通産業も株主	保留床取得

- ・旭橋都市再開発株式会社が、第1種市街地再開発事業で補助金を受けながら事業を主導した。
 - ・補助金が入っているので制約も多い。
 - ・補助なしで事業を成り立たせるのは難しいかと思う。容積、高さともに目いっぱい使っている。バスターミナルが入るので柱がロングスパンとなり、建築コストもあがる。
 - ・カフーナ旭橋A街区は、区分所有建物である。
 - ・当初の土地所有者であった第一交通産業と沖縄県は権利変換により取得した。
 - ・第一産業グループとしては、全体の35%を保有している。
 - ・福岡地所は特定事業参加者として保留床を取得した。
 - ・駐車場は当初沖縄県が所有する予定であったが、補助金の関係で旭橋都市再開発が所有することとなった。
 - ・A街区の管理組合(総会年1回)を組成し、旭橋都市再開発が統括管理を行なっている。下部組織として運営委員会(毎月開催)があり、実務担当者によって一定の決定権を与え実際の実務はここで執り行っている。
 - ・那覇バスターミナルは、自動車ターミナル法に基づくターミナルである。地下の駐機場は発着回数の按分により割当てている。地上バス停は、1回あたりいくらで乗り入れ料を頂いている。これらの料金について、これまで県の調整が入ることはなかった。
- 再開発を進めるにあたっては、新バスターミナルになっても利用料等、基本的に支出は変わらないことをバス会社4社と合意してスタートした。また4社のうち2社が弊社の子会社ということでスムーズに進められたと思う。
- ・新那覇バスターミナルは、バスターミナル施設単体で事業収支が成り立つ。その前提としては、県内でも発着回数が一番多いからである。ただ旧バスターミナルから利用料は変わらないこととしたので、利用料収入だけでは赤字であったかと思うが、旧バスターミナルではなかったテナントの賃貸収入があるので、それを含めて単体で成り立っている。地下と地上はセットで収支が成り立つ。
 - ・共益費は、基本的には床面積に対して按分ではあるが、車路など用途によって軽減される部分もある。共益費については、管理組合の前身である権利者会議の合意で決定した。
 - ・事業主体は旭橋都市再開発だが、RIA、松田平田設計、国建などコンサルタントが付いて事業を推進している。旭橋の他街区についても同様である。
 - ・ダイヤ、バース等の運用に関し実際にまわるのかについては、交通のコンサルタント(トーニチコンサルタント)が検証した。

開発事業者	
事業者名	大和ハウス工業株式会社
実施日	平成30年11月15日（木）午後1時00分～
対応者	宗雪正和（東京本社・東京都市開発部・開発部（沖縄駐在）・担当部長）
ヒアリング項目	回答
(1) 3案についての意見・アドバイス	・C案で充分成立する。ここ数年北谷ブランドが確立しつつあり、人気のあるエリアである。オフィス、住宅、商業施設いずれも成り立つと思う。ただ、浦添や普天間など周辺地域の開発も予定されている中、北谷なりのまちづくりをしておく必要がある。民間事業者から見ると、ここは一団のまとまった面積であり整形地なので、交通機能プラスαの整備をしたほうが良いと思う。 ・複数の企業が公募に手を挙げると思う。役場や学識経験者の方々に方向性をしっかりと持っておかないと、ばらばらの開発になってしまう。場合によっては、建築協定を結んで建物の統一性を果たせるなどしないと、乱開発になりかねない。 ・北谷は人気エリアなので思い切ったチャレンジが出来る場所だと思う。 ・美浜駐車場から海が見えなくても開発には問題ない。58号の左か右かでまちづくりは切れる。美浜駐車場は58号の西側にあり、美浜エリアの一部として考えられるからである。
(2) 事業参画する場合の条件や事業スキーム	○条件：公募となった場合には多くの事業者が手を上げると思う。以下の事業スキームで進めるには、公募は提案型で、地元企業者が確実に事業に参画できるよう運営会社の設立や地元企業を優先するなど条件付けが鍵となる。 ○事業スキーム：無限にある。定借からスタートして、PFIを入れて15年後に役場に無償譲渡するなど。整備から運営まで大和1社での開発でも、地元企業とのJVでも可能である。ただ大和1社での開発では地元の抵抗もあるはずなので、ここではJVのほうが適しているかと思う。町所有の土地なので、NPO法人を作って町も入ってやるのがいいかと思う。
(3) 近隣町有地（現ベルシステム24）の利用のアイデア	・オフィス機能は維持したほうがよい。現敷地でも美浜駐車場どちらでもいいと思う。オフィスは平日のランチ需要や就業後の飲食等経済効果は高い。 ・公募に出す際は、美浜駐車場とベル敷地は一体でも別々でもどちらでもいいと思う。募集要項で条件付ければ、統一性は担保される。
その他	・PPP/PFIの県内の実績として、座間味村役場、那覇市西消防署、南城市市役所周辺を交通結節点の拠点としてのPFIを活用した整備を検討しており相談を受けている。 ・駐車場のキャパは現在の3倍程度は欲しいと思う。3,000台以上。 ・ビーチタワーや観覧車くらい高さを持った建物でいいと思う。どこから見てもそこを目指せば北谷に行けるような建物。 ・駐車場機能はつぶしてはだめ。北谷は駐車場があるから発展したというのは確かである。ただ町並みとして、表一枚を店舗にして裏を駐車場にするなどの工夫が出来る。

その他	・美浜駐車場は有料でもいいと思う。時代も変わってきている。お客さんには特典を与えるなどすればよい。那覇メインプレイスや小禄ジャスコは未だに無料駐車場である。無断駐車（従業員やテナントの車両）については、ナンバーを控えるなどアナログ管理をしている。有料化しないのは、ここに駐車するのはこの施設のお客さんなので、有料化してしまうと入口を狭めてしまうことになる。これからは入ってきてほしくない人は入れない時代である。アメリカンビレッジはゲートがあっても行きたいと思う場所である。ゲートを何か所作って導線をいかに確保するかが従業である。 ・周辺道路の渋滞解消が必要。 ・新那覇バスターミナルは、発着が路線バスのみ。観光バスも取り入れられたらよかった。レンタカーの基地も作ってもよいと思う。 ・人が歩いているというのは、街として非常によい。人を住まわせることは、街の価値の向上につながると思う。定借の分譲マンションでも問題ない。URも50年の定借で分譲・賃貸など展開している。MM21は、住宅もあり商業施設もある。子供やベビーカーが歩いていることもひとつのブランドになっている。 ・今後はますます大型商業施設が増えるだろう。5年から10年でリニューアルし続けないと廃れていく。あしびなーのアウトレットモールは、増築やテナントを入れ替えを定期的に行っている。地元客70%、観光客30%。地元客に来てもらえることが商業施設としては重要である。
-----	--

(3) 国・県への事前協議・調整

内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課・企画室

日 時	平成 30 年 11 月 21 日（水） 14：00～15：00
場 所	内閣府沖縄総合事務局運輸部
出 席 者	○内閣府沖縄総合事務局運輸部 伊志嶺友浩（陸上交通課・課長補佐） 崎濱秀治（企画室・室長補佐） 池間隆弘（公共交通推進室・主査） ○北谷町 仲村技幹、照屋係長、徳田、田仲
調 整 内 容	・広域交通政策等との整合・課題等 ・活用構想案に対するアドバイス

（国）駐車場の拡充はスペースを広げるのかそれとも積層化なのか？

→（町）これ以上土地に余裕がないので積層化で対応する。

（国）最低でも A 案はやるのか？

→（町）少なくともそうである。

（国）各案を検討するとき事業費は考えなくてよいのか？それとも事業費が先にあってその中で各案を検討するのか？

→（町）必要な機能を先に考えてその先で事業費を考える。事業費が大きくなって民間のビジネス展開の余地もあれば民間の資金も利用できるのではないかな。

→（国）当然事業費も考えないといけないのでしょうけど、とりあえずはどういった機能が必要かを決めていきたいということですね。

→（町）国の補助金を使わずとも民間の資金でもって建てて、公共の部分を我々が借りるという手法等も含めて検討している。

（国）駐車場は今後も無償で？

→（町）運営主体がどうするかということもありますね。民間が作って町がレンタルしてテナントとして入って引き続き町が無料駐車場として運営するのか、あるいはすべて民間に運営まで任せて有料化するのか、そこに一定程度町が何らかの財政措置が一部できるのか。お客さんの利便性がこれまで通りで損なってはいけないという大原則の下に何がいいのかを検討したい。

（国）去年、一昨年と渋滞対策のため公共交通を使ってもらう事業をやっていて、その中でパークアンドライドを入れているが適当な場所がないのが現状。ここができれば多少利用できるかな。今、駐車場のところまであまりバスは通っていないですよね？

→（町）バス会社ともヒアリングしているところで路線バスは中に入ることはなかなか厳しい状況のようで、またバス会社同士の競合の問題もある。どれだけインフラ整備も含めた環境整備ができるのか、彼らが進出できるような環境を整えることができるのか、そういうところが課題。路線バスの乗換拠点としての可能性、県の基幹バス構想の中で伊佐が候補地となっているが、バス会社の話を開くとこちらもひとつの乗換拠点として例えば北部に 120 番で読谷の方も運んで読谷線の 28 番に乗り換えてもらう。今、嘉手納も候補地として沖縄バスは考えていて、ここだともっと利便性があるのではないかな。あと場所がしっかり確保できるのかどうか。事務所とか待機場とか彼らが要望するスペースを確保できるのかとの問題がある。観光バスは重要性が高いので、今は那覇を拠点とした発着になっているが、こちらは来年度にはホテルが 11 棟、約 2000 室近くの客室数になる、そういうことを見越してホテル事業者からはこちら発の水族館行きの観光バスというのをバス会社に提案してる。しかしなかなか経営面での慎重な検討が必要ですぐには対応が難しいという話をしている。ただ事業性としては高まるねと。リムジンバスについても 2 社合わせ

て40 便くらいで、これからも需要が高まっていくと。仮にこちらにリムジンバスの待機場が確保されると更に利便性は高まる。

（国）自動走行の実証実験もやっていますよね。

→（町）長期実証実験を来年1月から1か月間連続で産総研にて行う予定。

（国）公道も走るのか？

→（町）今回は公道も走る予定。

（国）国交省も今後はグリーンスローモビリティを推し進めたいと思っている。

（国）方向性がまとまれば情報を頂きたい。

（国）新那覇バスターミナルのようにターミナル会社がバス会社に貸与して使用料を徴収するような場合はバスターミナルの許認可が必要となる。A 案のようにパークアンドライドで一部バス停や転回場のような場合は通常のバス停のようにバス会社が管理すればよい。

（町）中に入ってくるバスが琉球バスの62 番であるが今後他社が乗り入れようとする場合は許認可や調整が必要となるのか？

→（国）バス会社の判断で申請いただき、当方で調整するものではない。安全上の基準等に従ってマルバツ付けるだけである。ただ話を聞いていると許認可の問題がハードルということではなく渋滞による定時性の確保の難しさがあって乗り入れが難しいのではないかと。そうは言っても需要はあるのでリムジンバスとか外国人観光客がすごく増えているし、カーリーさんが新規参入してきている。需要はあるけどちょっとどうかかなという感じ。先ほどのバスターミナルの件も含め許認可の件は問題ないと思う。時間は6 か月程度かかるかもしれないが。

（町）新規の路線が申請された場合、競合他社に照会をかけるのか

→（国）いいところどりはだめとのスキームはあるが基本的には自由競争で、最低限乗り合いなのでこの時間帯は最低何便以上運行しなさいとかはあるが、利用者の利便性が上がるので 安全だとか運行できるかとか現実的な話は事業者が判断していただいてそれでできるという担保が取ればうちの拒否する理由はない。

国や県が地域路線の住民輸送の補助を出していて新規路線が補助の目減りにならないように調整する必要がある。カーリーは来年にはここを経由して美ら海水族館まで行きたいと話している。パークアンドライドで自動走行バスやコミバスとうまくリンクさせることで利便性が向上する。

（町）海上交通の件はどのような状況か？

→（国）来年春からとの話だが実際のところまだどうなるかは見えていない。

（国）ターミナル施設を作ったからあとはバス事業者で管理しろと言ったら彼らは嫌がるはず。バスターミナル事業を三セクでやるという手もある。

沖縄県企画部交通政策課

日 時	平成 30 年 11 月 12 日（月） 14：00～15：00
場 所	沖縄県企画部交通政策課
出 席 者	○沖縄県 宮城優（公共交通推進室・室長） 平良蔵人（陸上交通班・主任技師） 森田洋平（公共交通推進室・主査） ○北谷町 仲村技幹、田仲主任、徳田業務員
事 項	・広域交通政策等との整合・課題等について

【北谷町】

- ・美浜駐車場の戦略的活用構想にかかる取り組みを説明。

【沖縄県】

- ・基幹バスのバス網再編にあたっては、協議会の中でもバス会社が主体となっている。県内で結節点が複数あることはいいことであるが、バス事業者のヒアリングの反応はどうだったのか。
- ・北谷から出発するイメージは沸くが、北谷までどのように来るのか。この辺りがイメージできないとバス網の再編に繋がっていかない。レンタカーで来たらレンタカーで移動するだけである。
- ・我々の調整している中で、バス会社との調整が一番大変だと感じる。計画しても具体的に調整していく中で破綻してしまわないかと心配である。我々としてはいい話だと思う。バス会社にも積極的になってほしい。
- ・構想策定にあたっての最大のポイントはバス会社との調整だと思う。
- ・施設の規模を検討する上で需要の把握は重要である。
- ・レンタカーの送迎から受付まで長時間かかる現状については、県としても重要な課題として認識している。中部や北部に分散させる仕組みはいいことだが、やはりそこまでどのように運ぶかが課題となる。また第二滑走路が開業すると空港がオープンしている時間も長くなるので、お客さんのニーズも変わってくると思う。
- ・基幹バスは、定時性の確保と分かりやすいバス網ということであり、バス会社と合意できればよく、現在の基幹バス構想でなきゃダメというものでもない。逆にバス会社には北谷の構想を活用してもらうよう話をしてはどうか。ただ経営の話になるので、実際に動くかどうかは分からないが。
- ・活用構想を進める上で、県の広域交通と調整すべきことは色々あると思う。
- ・結節点として話を進めるのであれば、大量輸送で北谷まで来て散っていくという戦略を持たないと難しいと思う。バスの利便性を高めることが重要である。
- ・美浜駐車場付近のバス停の乗降者数の調査（バス会社からデータをもらったり）はしているのか。
→調査はしていない。今年度業務内でも調査はしない。
- ・基幹バス構想で伊佐を結節点にするとあるが、場所や整備主体等の課題があり、具体的には進んでいない。伊佐が不透明なので、北谷で結節点ができればいいと思う。
- ・平成 31 年度から 3 系統を基幹バスとして順次走らせることにしているが、各地の結節点整備は進んでいない。整備がされれば、支線と結節してバス網再編を段階的に進めていくことになる。
- ・細かい話だが、美浜駐車場を交通結節点とした場合、58号から中に入ることになるのか。
→その通り。
- ・事業としては北谷町が主体して進めるのか。
→民間活用も含め整備手法を検討している。
- ・県の観光担当とも調整はしたのか。観光の視点からもアドバイスをもらった方がいいと思う。
→観光課との調整はしていない。

応 接 録 (訪問)

日 時：平成 30 年 11 月 21 日（木）11：00～11：45

場 所：沖縄県都市計画・モノレール課

相手方：沖縄県都市計画・モノレール課 企画班 平良主任技師、長嶺主任技師、長濱主任

本 町：都市計画課 田仲課長、櫻井係長

企画財政課 仲村技幹、照屋企画調整係長、田仲主任、徳田業務員

事 項：美浜駐車場の用途変更について

応接内容：以下のとおり。（要旨）

【本町】

○都市計画課から、美浜駐車場の用途地域について、現在の第 1 種中高層住居専用地域から商業地域への変更を行うとともに地区計画の見直しが必要となることなどを説明。

○企画財政課から、美浜駐車場の戦略的活用に係る取り組み及び用途地域・地区計画の変更が必要となることなどについて説明。

【県】

県都市計画・モノレール課からは、概ね、次のことについて説明があった。

○商業地域への変更及び 1 万㎡以上の大規模集客施設を可能と地区計画を決定する場合は、近隣市町村との広域調整手続きが必要。

○広域調整手続きの手順については、別紙フローのとおり。

○広域調整に係る連絡会議は、県関係課、当該市町村、近隣（隣接）市町村等で構成する。

○広域調整手続きは通常 1 年半程度を要する。

○広域調整を行う場合、事前に交通の現状（交差点での混雑度調査）と用途変更・施設整備に伴う影響について評価資料を作成することなどが必要。

○用途変更（施設整備）による交通への影響については、混雑度が 1.1 倍以内になるよう対策（ハード・ソフト）を講じることを指導している。

（作成：企画財政課 徳田）

(4) 利害関係者協議

美浜駐車場の戦略的活用構想策定に関するアメリカンビレッジ事業者会との協議 (第1回)

日 時	平成30年9月27日(木) 12:00~13:00
場 所	北谷町役場 204 会議室
議事等	● 仲村技幹挨拶 ● 平成29年度美浜駐車場の活用構想検討業務報告書の説明 ● 質疑応答

質問①

今年度の報告書でロードマップの策定とあるが、着手時期や完成時期が具体的なものになるのか。また予算の裏付けのあるロードマップなのか。町の予算だけでなく県や国の補助も活用する考えなのか。

事務局回答

今後の取組みについては、短期的・長期的に分けてなど段階的に示すことを考えている。県や国の補助メニューも検討しつつ、民間資金の活用も含め検討を進めたい。その際民間がこの仕組みの中にどう参加いただけるかについては、改めて皆さんにご相談させていただきたい。

質問②

工事着手となった場合、駐車場の代替え地はあるのか。

事務局回答

検討課題として報告書に示す。ただ長期にわたって駐車場の利用を妨げるわけにはいかない。

質問③

年々レンタカーが増えているが、レンタカーの集積場などの対策はあるのか。

事務局回答

レンタカー事業者へヒアリングする予定である。その中で課題等を洗出すことにしている。

質問④

報告書は3月末にはできているのに、なぜ今になっての報告なのか。早く報告してもらえれば、もっと検討する時間があつた。

事務局回答

報告書は3月末となっているが、5月の庁議で決定し、その後事務手続き等があり報告が今になった。

**美浜駐車場の戦略的活用構想策定に関するアメリカンビレッジ事業者会との協議
(第2回)**

日 時	平成30年10月25日(木) 12:00~13:00
場 所	北谷町役場 204 会議室
議事等	● 事務スケジュールの説明 ● 質疑応答

質問①

事業者ヒアリングはいつ頃報告するのか。

事務局回答

第2回活用構想会議後、12月の定例会で報告する予定である。

質問②

開発事業者ヒアリングはどこを予定しているのか。

事務局回答

新那覇バスターミナルを手がけた第一交通産業とフィッシャリーナで開発を手がけ北谷町の状況をよく知っているオリックスもしくは大和ハウス工業から2社程度予定している。事業性をヒアリングするもので、この事業者に何かをお願いするものではない。民間を活用する際の参考にヒアリングを行う。

質問③

トランジットセンターの場合、駐車場の収容台数はどのくらいか。

事務局回答

今後構想の中で決めていく。現在の収容台数よりは増えると思う。

質問④

建築基準では高さ何メートルまで可能なのか。

事務局回答

現在の用途では積層化は不可であり、用途変更する必要がある。あまり制限がかからないような用途変更をしたいと考えている。

**美浜駐車場の戦略的活用構想策定に関するアメリカンビレッジ事業者会との協議
(第3回)**

日 時	平成30年11月22日(木) 12:00~13:00
場 所	北谷町役場 204 会議室
議事等	● 交通事業者及び開発事業者ヒアリング結果について口頭による大まかな説明 ● 質疑応答

質問①

補助金が難しいとの話だが、これまで探したのか。

事務局回答

補助金の可能性はある。ただ総合的に考えて補助金を使うほうがいいのか否かの検討が必要である。一括交付金は補助率が高く使い勝手はよいが、今回は額が大きいのでビーチ改良等現在町が進めている他の事業にも影響を与える可能性もある。国交省の補助金もあるが、補助率が50%や70%であり、町の持ち出しも出てくる。その中で民間活用も考えて、それらと比較してどう整備すべきか検討する必要がある。

質問②

構想から計画、実行までの決定プロセスは。

事務局回答

今年度は構想ビジョンで、町長を含めた会議で決定する。構想の中でロードマップを策定する。その中で計画や実行までのスケジュールが示される。

質問③

議会に美浜駐車場の計画を提案するのはいつ頃になるのか。

事務局回答

現段階では未定である。

質問④

事業者会から優先順位の高い事項として駐車場の拡充を要望しているのだが。

事務局回答

町としては要望を受けてすぐ実行することは出来ない。町として戦略を持った上で手続きを進める必要がある。

**美浜駐車場の戦略的活用構想策定に関するアメリカンビレッジ事業者会との協議
(第4回)**

日 時	平成 31 年 2 月 28 日 (木) 12 : 00 ~ 13 : 00
場 所	北谷町役場 204 会議室
議事等	● 交通事業者等ヒアリング結果の報告 ● 西海岸まちづくり町民フォーラムアンケート集計結果の報告 ● 構想策定作業の進め方についての説明 ● 質疑応答

質問①

美浜駐車場が飽和状態で困っている。直近で言うとドラゴンズのキャンプで駐車場がいっぱいであった。直近の駐車場問題については、別に話合いの場を設けるとの話だが、いつから始めるのか。またその具体策は持っているのか。

事務局回答

活用構想会議の中で委員からも当面の課題への対応はどうするのかとの投げかけがあり、役場庁舎の駐車場を週末利用できないか、周辺駐車場も含め情報発信すべきでないか等の提言があった。具体策については、今後事業者会と調整させていただきたい。

質問②

週末の役場庁舎の駐車場を利用について、その実現可能性と時期は？

事務局回答

現在、町内部で方針を持っていないので、いつからどのような形でできるのかは分からない。ただ制度的に可能だとしても、町民の財産を別の目的で貸すことになるのでそこは有償での提供になる。

意見①

事業者会として駐車場問題は死活問題なので、出来るだけ早く解決策を見つけていきたい。

北谷町観光協会理事会

日 時	平成 30 年 11 月 22 日（木） 16：20～17：30
場 所	北谷町観光協会
出 席 者	○北谷町観光協会 屋比久里美（会長） 宮城諭（副会長） 照屋林賢（理事） 仲村学（理事） 具志堅高（理事） 兼城和彦（理事） 勝見悦典（理事） 久高唯明（理事） 小林千花（理事） ○北谷町 仲村技幹、徳田
調整内容	・美浜駐車場活用構想案に関する説明 ・活用構想案に対する意見

（観）実質予定のスケジュールは？

→（町）これから決めていく。

（観）この問題は 10 年以上前からやっているが、一向に進んでいない現実がある。これからも進みにくいのではないと思うが如何か？僕らが生きている間にできるのか？10 年、20 年とかかるのでは？

→（町）これまでの取り組みが十分ではなかったことはある。平成 25 年度にアメリカンビレッジ事業者会とか関係者から早めに積層化をしてほしいとの要請書を頂いていて、それを受けて色々検討はしていて、それでようやく昨年度から具体的にこのような形で進めていて、今年度末 3 月には取り組みスケジュール（ロードマップ）も含めて何をということをも 3 月までに大体絞ってそれをどういう形で整備するのか、どういう補助金を使うのか、補助金を使わずに民間の方に任せていくのかといったことを見て、スケジュールを 3 月末までに形としてできるのかな。それを 4 月以降段階的に取り組むのか、一定程度時間をかけつつやるのか、あるいは一挙に取り組んでいくのか具体的な年次ごとのスケジュールを出そうと思っている。

（観）作っている間、駐車場は使えなくなるのか？

→（町）今の技術では現在の台数を確保したままでの建築が可能と開発事業者から聞いている

（観）A 案ならいつ完成するとかお尻のスケジュールを知りたい。

→（町）案の決定とそのスケジュールを年度末 3 月に提示できるのではと考えている。

（観）大体 10 年かかるのでは。ビーチ改良で 3 年、博物館もやりますよね。それはどれくらいかかります？

→（町）予算が特別枠なので・・・。

（観）難しさはわかるが、もう少しスピードね。分かりやすいようにやっていただけると。もっと簡単な方法がいっぱいあるのではと思うのだが。

→（町）開発事業者の話を聴くと、技術的な面でどれがいいのか、一番はお金の話ですね。経済的にどれがいいのか。補助金も含めて検討してこういう施設がいいのではないかと、工期としてはこれだけ、駐車機能はできるだけ早めに拡充しないとイケないという課題があるので、全体が遅くなるようなら 2 段階に分けて駐車場は早めにやるという 2 段階方式になるのか。

（観）今、我々に何を求めているのか？

→（町）町の考えに対して例えばこのような機能を追加してはどうかとか、単に駐車場を増やすだけで良いのではないかと。

(観) フィッシャリーナの公共駐車場でモデルとなるようなものを作ってはどうか？

→ (町) フィッシャリーナは平面駐車場である。

(町) 美浜駐車場は公共駐車場であってビジネスではないので一般のお客さんに対しては無料で、その部分は別途分担金制度でもって補っていて残りは町で負担している。公共性については引き続きこれをベースにした考えが必要で、ビジネス化に持っていくのはかなり難しいのではないかな。

(観) 分担金に関して道向かいには負担していないがうまく使っている。その辺のすみわけはどうするのか？

→ (町) 美浜駐車場の用途・目的はアメリカンビレッジにお越しになるお客様や、公園等の公共施設を使うお客様のための駐車場として作ってある。よってアメリカンビレッジ以外のお客様は本来目的外のお客様である。適正管理という面ではよろしくないなので、きちっとした管理が必要ではあるがあまりギリギリやって排除したりすると混乱を生じる部分が出る。アメリカンビレッジの店舗の方々が自分のお店ではお客様の駐車場を十分に作れないのでそこに公共駐車場を作って自分のお店では賄えない駐車場を使ってください。その代わり分担金をお願いしますという趣旨。今後新しい駐車場を整備するうえでどういうふうにこの仕組みをやるのかは整理をしたうえで道向かいの方々も含めて全体が公平になるような仕組みを作らなければいけない。

(観) 難しいとは思いますが皆が望んでいること。話だけで終わらないようにしてほしい。みんなが元氣なうちにやってほしい。

→ (町) 先ほどからスピード感の話もあって、取り組みが遅くなっている部分もある。これから着実に前に進んでいくように取り組んでいきたい。構想を作ったら早めに取り組みスケジュールを作ることが必要。

(観) ボトルネックになって渋滞が大変だと思うがその部分はどうか考えているのか？

→ (町) 渋滞対策は大きな課題。構想の中で課題として盛り込む。

(観) 国道は拡幅しても町道は変わらない。

→ (町) 国道は片側4車線になっても町道はこれ以上のインフラ整備は難しい。信号制御や一方通行等のソフト面での対応をシミュレーションを使ってお客様の利便性が確保できるのかといった視点から十分検討する必要がある。

(観) 有識者会議に観光協会会長を追加してほしい。

→ (町) すでにメンバーは決定していて第1回目の会議も終了していてもうじき2回目が開催される。ご意見等を頂く機会は別に色々な形で作っていききたい。今後フォーラムもあり、観光協会として文書等で提言頂いてもよい。

(観) 報告書はホームページにアップされているのか？

→ (町) まだされていない。

→ (観) 情報公開を常にお願ひしたい。将来のビジネスに絡むことなので事業者には丁寧に状況・経過を説明してほしい。

→ (町) 地元の事業者の参画を大事にしたい。どういう構想、どういう発注内容になるのかはこれから決めていくが、次年度以降発注の仕組みをこれから作る。公募になると思うがその条件の中で整備・運営において地元事業者の参画を条件付ける仕組みを作りたい。

(観) イオンは将来どうなるのか知りたい。

→ (町) 役場にはゴールドマンサックスの動向等の情報は入っていない。

(観) 年に2回しか使わない陸上競技場は壊せないのか？壊して平面駐車場にするとか？

→ (町) サンセットビューライン構想の中で「北谷公園の機能拡充」というのがあり、町民や観光客が使いやすいイベント等でも活用できるようにスタジアム風にしたり、スクリーンを設置したり等、多角的に活用できるものにしたい。

→ (観) サッカーの試合があったとき駐車場が足りなくてイオンの駐車場にも停めて満車になる。その時はごみは5倍、売り上げは20%まで落ちる時もあった。陸上競技場をつぶせば今の美浜駐車場と同程度の規模の駐車場ができるのではないかな。

→ (町) 現時点ではいろいろなネックがあつてなかなか難しい。

→（観）このような民間の意見をどこに持っていけばいいのか？

→（町）今の話なら土木課公園係。

→（観）個人の突拍子もない意見を持って行ってもいいのか？

→（町）構わない。

（観）本体を潰すのは大変だろうから、周辺の緑を潰して駐車場にすればよい。アメリカのスタジアムでは周辺全部駐車場で巻いている。木は1本も植えていない。

→（町）都市公園法の中で緑地を決めて補助金をもらっているので、すぐに木を切りましょうというのは難しい。

→（観）45年は動かせないと役場職員から聞いたことがある。

→（町）補助金適正化法の問題。ものによって期間は違う。耐用年数で決まる。

→（観）ビーチの東屋が45年という話だった。

（観）今日は各案の決を採ったり、意見を聞いたりはしない？報告だけ？

→（町）もしどの案がいいという意見があればこの場で聞きます。

→（観）一番早い案でお願いします。

(5) 美浜駐車場の活用構想会議

第1回美浜駐車場の活用構想会議

日 時	平成 30 年 10 月 31 日（水） 10：00～12：00
場 所	北谷町役場 3 階庁議室
メンバー	琉球大学国際地域創造学部 下地芳郎教授（座長） 琉球大学工学部 神谷大介准教授 北谷町商工会 米須義明会長 沖縄振興開発金融公庫融資第一部 中村あやの課長（代理出席） 美浜アメリカンビレッジ事業者会 時任純考会長 北谷町 神山正勝副町長
事務局	玉那覇総務部長、仲松課長、仲村技幹、徳田、田仲、仲嶺
業務受託	ユーデック株式会社 宮城、池宮
議事等	1. 美浜駐車場の戦略的活用構想検討業務（平成 29 年度）について 2. 美浜駐車場の活用構想策定業務（平成 30 年度）の進め方等について 3. 美浜駐車場の活用のあり方について

各メンバーの主な発言は以下の通り。

■神谷先生（琉球大学工学部）

- ・活用構想は何年後をイメージしたものなのか。
- 現時点では何年後というものはない。3案どれを選択するかでロードマップも変わってくるが、今年度の報告書では設定したいと思う。
- ・今年度は何を決定するのか。
- 3案から構想を絞り込む。これは構想であって計画ではない。
- ・美浜駐車場の満空情報の提供や利用状況の把握はすぐに取り組めることだと思う。
- ・駐車場単体の整備に対する補助金はないと思う。道の駅の整備の補助金と組み合わせての整備はありかと思う。遊漁船など漁港の整備中で駐車場整備も可能なメニューがあるかどうか。
- ・土木ITS会議で今回の活用構想を紹介し意見を聞いてみたいと思う。

■時任会長（アメリカンビレッジ事業者会）

- ・事業者会は駐車場の増設を望んでおり、喫緊の課題である。今回の活用構想とは切り離し、駐車場の増設は考えてほしい。我々はH25年に津波避難ビル型の駐車場の整備を町に提案した。その後町とは駐車場の委員会やヒアリングを重ねてきたが何も進んでいない。事業者会は立体駐車場の整備も進まないのに3案の整備もできるのかと呆れている。これまで駐車場の調査を繰り返しているが、町は本当にやる気があるのか。
- ・事業者会は、「無料」と「増設」が要望である。
- ・現状把握も大事だが、将来こんな町にしたいという構想があって、逆算して駐車場はこれ位駐車場が必要という考えである。駐車場が増えないとこれ以上観光客も増やせない。先手先手で整備すべき。
- ・増設するなら、分担金は現在の1.5倍に増額してもいいと事業者会内では了解している。
- ・商業併設した整備もあるが、その分必要となる駐車場も増えるので、その辺を考えると駐車台数を増やすだけがいいと思う。事業者会としてはA案がよい。

■米須会長（北谷町商工会）

- ・これまでもアメリカンビレッジ事業者会や観光協会と話あってきた通り。商工会としても美浜駐車場の増設を要望する。

- ・現状の把握し、出来ることから段階的に整備すればいいのでは。
- ・ベルシステム24に貸している敷地は、3年後には更地で返還されるのか。

→契約上はそうになっている。だが雇用の場としても町にとって貢献している。雇用を維持しつつ駐車場を増設するか。H33年に向けてどう活用すべきか検討が必要。

- ・宮城砂辺地区も駐車場が足りない。

■中村課長（沖縄振興開発金融公庫）

・整備には多額の費用がかかるが、費用をどのように捻出するのか。補助金の活用や町有地を処分する等。北谷公園であまり活用されていない施設を売却し資金に充てることも考えられる。美浜地区の公共施設の再編も考えられる。

■下地先生（琉球大学国際地域創造学部）

- ・美浜駐車場の駐車場不足がどの程度なのか把握したほうがよい。データ収集は重要。
- ・中長期のビジョンも大事だが、来年の浦添サンエーの開業やモノレールの延伸、2020年の那覇空港第二滑走路の開業等もあり、緊急対策が必要。2～3年スパンで考える。補正予算を組んでもすぐにでもできることは対応すべき。
- ・構想のスケジュールや費用の数値化は必要。
- ・美浜駐車場だけでは活用構想は考えられない。まちづくり全体の話の中で美浜駐車場はどうあるべきか。
- ・美浜地区は将来的には歩いて楽しめるエリアのいいモデルケースになると思う。その為にはエリア内の移動をどうするか検討が必要。店舗前の駐車場も見直すくらいのことをして、歩けるまちづくりを目指してもよいのでは。

■神山副町長

- ・アメリカンビレッジ事業者会からの度々の要請は承知している。
- ・先人が整備した美浜駐車場を次のステップに繋げなければと考えている。
- ・社会情勢が変化する中、美浜駐車場を新たな飛躍の核にしたい。
- ・交通結節点としての可能性を検討する。
- ・夢を町民と共有し、今後の施策に繋げたい。
- ・喫緊の課題にも取り組む必要があると考えている

第2回美浜駐車場の活用構想会議の概要

日 時	平成 30 年 12 月 6 日（木） 10：00～12：00
場 所	北谷町役場 3 階庁議室
メンバー	琉球大学国際地域創造学部 下地芳郎教授（座長） 琉球大学工学部 神谷大介准教授 北谷町商工会 米須義明会長 沖縄振興開発金融公庫融資第一部 中村あやの課長（代理出席） 美浜アメリカンビレッジ事業者会 時任純考会長 北谷町 神山正勝副町長
事務局	仲松企画財政課長、仲村技幹、田仲主任、仲嶺主任、徳田囑託員
業務受託	ユーデック株式会社 馬場園、宮城、池宮
議事等	1. 第 1 回活用構想会議の内容を踏まえた今後の進め方について 2. 美浜駐車場の活用構想策定業務の進捗報告及び意見交換 3. 美浜駐車場戦略的活用・町民フォーラムについて

各メンバーの主な発言は以下の通り。

1. 第 1 回活用構想会議の内容を踏まえた今後の進め方について ※添付資料①、②を説明

■神谷先生

- ・平成 26・27 年度に実施した調査はどのような内容なのか。

（事務局）主に西海岸地域にある公共駐車場の利用台数の調査である。調査後、改善計画等の取り組みまでは至っていない状況である。調査結果として美浜駐車場に關していえば、収容台数 1,500 台を上回る日が年に 10 日未満であり、平日だと駐車にかなりの余裕がある状況であった。ただ調査した当時から現在までホテルが増えている状況を踏まえると、現在の利用状況は変わっていると考えられる。

- ・具体的な調査内容として、各車両の駐車時間やナンバー（レンタカーか否か）まで分かるのか、それともこの時間に駐車台数が何台あることが分かる程度なのか。

（ユーデック）駐車場の出入口にトラフィックカウンター（道路に敷いたチューブをタイヤが踏むことで台数をカウントする）を設置し、15 分毎に入りと出の台数を計測し、入りから出を引いた台数が駐車台数となる。1 日の車両の入庫と出庫の台数を把握するのでも、車両のナンバーによる属性までは把握していない。

- ・これまで美浜駐車場周辺道路の渋滞調査を行ったことはあるのか。

（事務局）これまで渋滞調査を行ったことはない。

- ・現在美浜駐車場に監視カメラは設置されているのか。録画が残っていれば画像解析で台数を把握することができる。データがあるのであれば、蓄積だけでもしておくといいと思う。

（事務局）6 台設置されている。

■米須会長

・2020 年には美浜エリアのホテルも全て開業し近々の課題をどうすべきかと考えている中で、5 年 10 年先を議論するのではタイムスケジュールとして遅い。課題を先延ばししているようにしか思えない。アメリカンビレッジ事業者会が危機感を持っている通り、喫緊の課題として 2、3 年先の議論が必要である。

■下地先生

- ・美浜駐車場の現状改善に係る取り組みとして利用実態調査とあるが、いつから予定しているのか。

(事務局) 具体的にいつから始めるか決まっていはいない。予算も含めこれから検討する。

- ・短期的な対策の必要性がこれまでも指摘されており、今の状況ですぐに何ができるのかという所を明確にしていいただければと思う。利用実態調査も短期的対策と言いつながら来年度予算要求をしてからとなると、それは短期的対策とならないのでは。

- ・現状データの把握をしないと、おおよっぱな議論しかできない。監視カメラ等で利用状況を把握できるのであれば、そこから今何ができるのかを議論することはできる。

■神山副町長

- ・喫緊の課題として増設の要望があることは承知しているが、増設するための資金はどうするのかという問題がある。以前の利用状況調査で長時間の駐車車両が一定数あることも把握している。またイオンモータライカムの開業前後での利用状況にも変化がある。このような状況や社会情勢等を考えると美浜駐車場は現在転換期にあり、将来長期に渡って北谷町が確固たる地位を築くためにも、今後のペクトルを定め段階的に進めながら最終的にこうありたいというビジョンを共有できたと思う。将来ビジョンに向かう中で第1フェーズとして駐車場の増設が必要となれば、それに取り組む必要があると考える。

■時任会長

- ・2019年度に「活用構想」の公表とあるが、どこまで今年度で決めるのか。またあと2回で構想を決めていいものなのか。

(事務局) ABCの3案から3月までに方向性を決め、次年度から具体的な検討作業に入り、短期的課題も含め取り組むことで問題解決が図れると考えている。

2. 美浜駐車場の活用構想策定業務の進捗報告及び意見交換 ※添付資料③、⑤を説明

■神谷先生

- ・新たな交通モードの確立に向けた取り組みというのは、産総研の自動走行の実証事業とリンクしているのか、町が発注している別業務なのか。

(事務局) 町が発注している業務である。産総研の事業には、町は場所を提供しているだけ。次年度以降の実証事業を継続するか否かについては、現在の実証の結果を見てからの判断になる。新たな交通モードについては、産総研の取り組みだけでなく、フィシャリーナからアラハまでの新たな横移動を検討するものである。

- ・PFI等の補助は内閣府だけでなく各省で同様の補助メニューがあるので、町のタイミングで申請すればいいと思う。ただ3月末締めきりであっても、2~3か月本省と調整してから申請となる。また58号の渋滞と合わせての議論もあるはず。58号とリンクができれば国の事業として調査ができる。ETC2.0で通過経路やスピードのデータを国は持っており、そのデータで混雑状況等を分析することは可能。国と繋がって新たに調査しなくても国のデータを活用することができる。

- ・現在、全国の地方整備局で20年ぶりに広域道路計画が見直されるタイミングなので、北谷の考えを計画に反映させるよう伝えておいたほうがよい。

- ・駐車場単体での補助メニューはないと言っていたが、交通結節点の整備に対する補助メニューは多いので、このエリアを船やバス、レンタカー等の交通結節点として整備すればそれらとあわせて駐車場を整備することも可能かと思う。

- ・車に乗っている間は消費を生まない。歩いてもらうことが重要であり、このエリアを車以外で移動できれば消費は増えると思う。

■中村課長

- ・行政として財源の確保が難しいのであれば、公民連携による施設整備が活用できる。その手法は様々あ

るが、民間を活用するにしても、町の投資負担を軽減するため補助金の活用も検討する必要があると考える。

- ・今後立体駐車場を整備した場合、ランニングコストも増えると思う。事業者の負担だけでは賄いきれない可能性もあり、町が求められる負担も大きくなると思う。その際の財源として、オフィスや貸し会議室等の収益施設の設置もあるかと思う。

- ・ホテルの入居となると、コンセプトや施設グレードにもよるが、総事業費が膨らむので採算性の観点からお勧めできない。

- ・駐車場の整備を急ぎたいのであれば、まずは駐車場を整備しその後収益施設を整備すればスピードアップになると思う。また混雑する土日は、役場駐車場等を活用しピストンで運ぶなどして短期的な課題に対応してはいかか。

■下地先生

- ・補助メニューの調査はしているのか。

(事務局) 駐車場整備だけの補助金は厳しい。一括交付金等を含めこれから検討していく。

- ・町有地の有効活用を考えた場合、機能拡充だけでいいのか、さらなる有効活用を図るのか。その際、単に駐車場を増やすにしても具体的な数値がないと議論できないのではないのか。

- ・北谷は住宅、商業、ホテル等が集積しており、このようなエリアに更に何を付加すればコンパクトリゾートとしての価値が高まるのかという視点が必要。また住民視点も必要。住みよいまちづくりの視点から付加施設を検討するため、アンケートで住民の意見を反映させることも重要である。

- ・各ヒアリングは今後も続けるのか。

(事務局) 予定していたヒアリングは終了した。提言等を受け必要であれば対応する。

- ・フォーラムでのアンケートだけではなく、広く住民の意見や要望を集約する仕組みが必要だと思う。

■米須会長

- ・P F I の導入調査の補助金の申請をしない理由は何か。時間的に間に合わないからなのか。

(事務局) 今回の議論がどのように収束するかにもよる。また事前に内閣府とも調整をした上での申請となるので、今回間に合わなければ次回の申請を検討したい。

- ・新那覇バスターミナルを見ると、商業施設が入れば人が集まるというわけではないと感じている。やり方を間違えると逆に足を引っ張る施設になりかねない。

- ・ベルシシステムの現在の雇用者数はどのくらいか。

(事務局) 美浜のコールセンター(10月現在)の雇用者数は277名で、うち町在住は61名である。参考までに北谷1丁目にあるコールセンターでは、全146名のうち町在住は28名である。ベルシシステムは伊藤忠商事の傘下である。

■時任会長

- ・美浜の発展を考えての商業施設というのであれば、場所は美浜駐車場でなくてもいいかと思う。ここでやろうとすると問題が複雑になりはしないか。

- ・事業者会としては、A案を要望する。

- ・活用構想の公表に関し、フォーラムも含めあと数回の中で無理やり決めるのはよくないと思う。

■神山副町長

- ・交通結節点を具現化する際の視点として、機能拡充だけでいいのか、拠点形成まですべきか。また事務局はP F I 等を活用すればC案も可能だといっているが、それが本当に現実的なのかどうか。事業者会や商工会にお聞きしたい。

(時任会長) 事業者会としてはA案が希望である。事業が成り立つかどうかは別として、C案を他の開発

事業者任せるとまちづくりの方向性が違うところに進むのではないかと。やるのであれば地元事業者でやったほうが趣旨に合うと思う。また交通結節点は利便性を考えると美浜駐車場ではなく 58 号沿いに新たに土地を確保し整備したほうが現実的だと考える。

(米須会長) 商工会としては商業施設が増えるとありがたいが、すでに飽和状態だと考える。オフィスやホテル、行政施設等であればいいと思う。ただターミナルの機能をどの場所で持たせるべきかは今後議論が必要である。

・C案はハードルが高いと思う。こうありたいという議論がしたい。ただそれがベストかどうかはわからない。まず仮にA案とした後やっぱりC案がいいとなった場合に後戻りができない。そのようなことにならないためにも段階的に進め、余地を残すことが必要である。また交通渋滞の緩和策も重要であり、構想の中に盛り込む必要があると思う。

・必要駐車台数の算定にあたっては、今後データをとる必要があると思う。

3. 美浜駐車場戦略的活用・町民フォーラムについて ※添付資料④を説明

以上

第3回美浜駐車場の活用構想会議の概要

日 時	平成31年2月8日（金）14：00～16：00
場 所	北谷町役場3階庁議室
メンバー	琉球大学国際地域創造学部 下地芳郎教授（座長） 琉球大学工学部 神谷大介准教授 沖縄振興開発金融公庫融資第一部 城間徹二部長 美浜アメリカンビレッジ事業者会 時任純考会長 北谷町 神山正勝副町長
事務局	仲松企画財政課長、仲村技幹、照屋係長、田仲主任、仲嶺主任、徳田囑託員
業務受託	ユーデック株式会社 宮城、池宮
次 第	【報告・確認】 - 第2回活用構想会議について（概要） 「西海岸のまちづくり町民フォーラム」について（概要） - 町民アンケートの集計結果について 【議事】 - 美浜駐車場戦略的活用構想策定業務報告書の骨子について 【添付資料】 - 第2回美浜駐車場の活用構想会議の概要 - 北谷町西海岸のまちづくり町民フォーラムの概要 - 町民アンケート集計表 - 美浜駐車場戦略的活用構想策定業務報告書骨子（案） - 活用3案の特長・課題等について（案） - 構想実現に向けたロードマップ（案）

各メンバーの主な発言は以下の通り。

報告・確認 ※資料①、②、③を説明

■神谷先生

- ・沖縄総合事務局が基幹バスの社会実験「わったーバス大実験」を実施しており、その中で調査業務等もやられているのでそれに乗っかる形で北谷町も関わっていけばいいと思う。
- ・町民アンケートにあるパーク＆ライドの質問を見ると、北谷町が主体となって考えているように見受けられる。ライカムやてだこ浦西駅にパーク＆ライドを置く理由は、那覇の渋滞を緩和したいから。パーク＆ライドで喜ぶのは那覇である。北谷町のお金を使ってやるのではなく、県の事業としてやってもらうといった考え方がいいのではないか。

■時任会長

- ・町民フォーラムでの屋井先生の講演で、「歩きたくなる道づくり」や「無電柱化」のまちづくりという部分に共感した。
- ・最近自転車に乗っている人が増えたように感じる。自転車レーンやコースがあってもいいのではと思っている。
- ・今の課題としては駐車場の増設ではあるが、将来的には自家用車を持たない世界になってくると思うので、歩いて楽しいまちを今後作っていきたい。
- ・将来の鉄軌道の用地は基地返還地で確保しつつ、現在の美浜駐車場の課題に対応しながらまちづくりを進めていったほうがよい。

■城間部長

- ・美浜は宿泊施設が集積する町であり、宿泊者が車を気にせず歩けるまちづくりができれば、そこで消費する額は相当なものになると思う。そのためにも、これ以上車が入って来ないようなまちづくりを進めていったほうがよいのではないかと。
- ・北部の主要ホテルをピストン運行しているバスのように、北谷向けのバスを事業者で組合を作るなどして当面の鉄軌道やモノレールに替わるものとして共同で運行させてはどうか。

■下地先生

- ・フォーラムを1回きり開催するだけでなく、学生も入れたもう少し小さな会を頻繁に開催していくと効果的だと思う。
- ・前回の活用構想会議の振り返りをすると、中長期的な視点と短期的な取組みについてお互いのすり合わせが出来ていない。周辺市町村で色々な動きがある中、目の前の課題に向けて明確に取組みを提示する必要があると思う。
- ・屋井先生のフォーラムでのお話は、県全体で目指すべき「超車社会からの脱却」という重要なメッセージであった。その中で今後北谷がモデルとして先行できれば、インパクトになると思う。
- ・高校生がダークツーリズムという視点で北谷の観光を見ているのは、頼もしいと感じた。歴史や文化を活用しつつ新しい町も地域の活性化には重要なことであり、そのバランスをしっかりとるようにといったことだったと思う。
- ・会場からの「美浜は発展しているが魅力が薄れてきているという」という指摘は大事である。若者の町と言われながらも、大学生を含めリピート率が高くない。北谷の魅力が薄れたというよりも他にも選択肢が増えてきた結果だと思う。今後はもっと情報発信を強化することが重要である。
- ・観光の危機管理として、アメリカンビレッジも津波や停電等への対策を講じる必要があるかと思う。

■神山副町長

- ・町民と将来ビジョンの共有しつつも、喫緊の課題にどう対応していくか。今すぐ長期的なものを進めるのではなく、直近の課題に対応しつつビジョンに向かっていくことが必要である。
- ・神谷先生からビジョンを描くにあたってはデータに基づく議論が重要との話があった。今後足りないデータは取りながら進めていく必要があると感じた。
- ・私たちが望んでいたことは、美浜駐車場を活用し今後の北谷町はどうあるべきなのかを町民と共に考え、将来ビジョンを共有することである。昨今の周辺状況を考えると美浜駐車場はこのままでいいのか、もっと活用しながら北谷町の持続的な発展に繋げていく必要があるのではないかと。そのためには皆で将来ビジョンを共有する必要があると考え、活用構想会議やフォーラムを持った次第である。
- ・屋井先生から「将来の阻害要因になるような開発はしないでいただきたい」という話は、重要な示唆であったかと思う。
- ・先程神谷先生からのパーク&ライドは那覇のためであるとお話がありましたが、近隣のためのパーク&ライドという考えもある。例えば沖縄市にできるアリーナのお客さんが美浜駐車場に停めたり、また美浜駐車場に車を止め域内を歩いたり自転車であったり他の移動手段で周るといった、パーク&ライド、パーク&ウォークといった活用もあるかと思う。
- ・来年度、観光振興計画を見直す予定であり、その中で危機管理体制について盛り込んでいくことになっている。
- ・先日「チャレンジふくしまフォーラム in 沖縄」に参加した。知事を先頭にあらゆるところに情報発信（チャレンジふくしま）を続けることによって風評被害が払拭され、震災によって落ち込んだ観光客が戻っているようだ。今後北谷町も情報をどのように発信するのか、これからの大きな課題である。

■神山副町長

・フォーラムにおいて美浜駐車場のポテンシャルや活用に関して示唆をいただいたと思っている。それを踏まえて、どのようなまとめ方がよいのか。ABC案のようなまとめ方がよいのか。私としては、ABC案は駐車場活用の一手法であり、これに拘るものではない。ABC案も一案として、もっと広い観点からのまとめ方がよいのではないかと。特に、過去2回の会議においても、将来もいいが今どうするのかという話もあり、そことの兼ね合いでABC案にまとめるとなると、すぐそこに向かうと誤解される可能性もある。ABC案もひとつの提案として出され、喫緊の課題もありながら、将来の目標を見据え、現段階でどう対応できるのかを踏まえたまとめ方のほうがよいのではないかと。

・骨子の「3.整備運営手法」と「4.整備費・運営費」について、現段階で出せるものなのか。過去2回の会議及び町民フォーラムを踏まえ、方向性を示せばいいのではないかと。「6.ロードマップ」について、3案をベースにと書いてあるが、それをベースに置きながらも色々な活用の仕方があると思う。②の駐車場必要台数の検討はやる必要があると思う。④都市計画の変更とあるが、今そこまでやる熟度なのかどうか。まとめ方としては、もっとふわっとしたまとめ方がよいのではないかと。

・今後の社会情勢や近隣市町村の動向を睨みながら、美浜駐車場は交通結節点になり得るであろう認識を保ちつつ、どう活かしていくのか。

・このようなまとめ方では誤解を受ける可能性があるので、文章等もっとふわっとさせたまとめ方がよいのではないかと。

・拙速にまとめなくてよい。今後どう理解を深めていくかが大事である。

・直近の課題については、別に話合いのテーブルを持つ。

・今回はビジョン作りが大きな目的である。だがビジョン作りでとめるのではなく、そのビジョンに向かって次の一步をどう踏み出すかも大事である。一步一步着実に進めていきたい。

■下地先生

・事務局から上がってきた報告書について、この会議の場で共有できていないものがあるのはよくない。今年度内に出来たことと積み残したことを明確に分け、来年度以降の検討事項として整理すればやることが見える。そのようなまとめ方がよいのではないかと。

・具体的なデータがない中では中々先には進みにくい。基本的なデータを踏まえた上で議論すべきである。一方、事業者会がこれまで指摘しているピーク時の対応また浦添パルコの開業に伴う対策についても同時並行でしっかりと議論していただけるのであれば、話は進めていけると思う。周辺地域の利活用も含めた対応策を緊急的に議論していただいたほうがよい。

・今年度業務の当初計画と実際のゴールは？

(事務局)⇒今年度は3案をベースに絞り込む予定であったが、活用構想会議やフォーラム等の議論を踏まえ、次年度に引き継ぐことにしている。またロードマップについては、次年度以降の調査を整理し、その上でロードマップを作ることになるかと思う。その他の作業は終了している。

・利用実態調査をやらないと具体的な検討作業に入れない。急ぎ調査すべきだが、予定はたっているのか。

(事務局)⇒当初予算で盛り込んでいないため、次年度の補正でやることになる。調査内容や手法を検討して予算要求するため、いつからの調査になるかは分からない。

(神谷先生)⇒前回も伺ったが、美浜駐車場に設置されている防犯カメラでは、どの範囲がおさえられて、画質的にはどの程度のものなのか。

(事務局)⇒6台設置されているが、録画の範囲や画質までは把握していない。

(仲松課長)⇒美浜駐車場は商工観光課、公園駐車場は土木課の管轄であり、関係課との調整も必要になってくる。そちらを見て実施については検討したい。

(神谷先生)⇒画像解析を事業として受けられるか、データの有無と画質が分からないと回答できない。

・今夏に向けての課題については、事業者と関係各課でできる対策を個別に協議する。

・観光は時間産業であり、滞在時間をいかに長くしお金を使う場を作るか。駐車場の問題ではあるが、サンセットビューライン、観光計画の見直し、交通、同時並行で進めていくべき話である。

■城間部長

・PFIでやるにしても事業の採算性の検討は必要であり、その検討も組み込まなければならない。また需要動向のデータは、採算性の判断にも大きな影響を及ぼす。駐車場は金融の中でも中々採算性がとれない投資であり、土地も買わず設備投資もあまりしないでやるのであればどうにか採算が取れるというのが一般的な認識である。それから考えるとどの程度需要があるのか、ピーク時と稼働の低い時の差がどの程度あるのか。このようなデータがないと採算性が取れるのかどうかという判断は出来ない。そのためにもデータをしっかり持つ必要がある。

・短期的取組みを示す必要がある。

・無料である美浜駐車場は、お客さんだけでなく従業員にとっても魅力のある駐車場であると思う。だから美浜は他の地域より人手不足ではないのではと思う。従業員確保のためにも美浜駐車場は重要な位置づけになると思う。

■時任会長

・3案ありきでなく会議やフォーラムで出た意見も踏まえ、次年度以降どうするかを考えたほうがよい。

・今年度引き続き各団体と話をすると思うが、事業者会の現状や問題も話しながら解決していきたい。

・町民アンケートでも駐車場整備の要望や駅の位置については基地返還地や58号沿いがいいとの回答は、事業者会の考えと同じであった。

・事業者会の中でも美浜駐車場を中部広域の駐車場として位置付け県から予算がもらえないか検討したことがあるが、そのようなメニューがなかった。今後神谷先生からアドバイスをいただけたらと思う。

(副町長)⇒中部広域で話をする場合には、中部広域全体の立場で話をしなくてはならない。観光振興について、総論賛成であっても各論でまとまらない。中部の駐車場を北谷にとっても沖縄市がNOと言うだろうし。沖縄市もアリーナを作ったら、駐車場やホテルの整備も当然考えていると思う。北谷を利用してくださいということではなく、北谷の利便性を作っておけば自然と北谷を利用してくれるのではないかが我々の発想である。中部広域で北谷を位置付けるのは難しい。中部広域の合意をもらうよりも、おのずから地理的にも便利な北谷を利用するといった流れがいいと思う。

(下地先生)⇒それぞれの地域の強みをもっと明確にすべきである。沖縄市がスポーツの拠点化を作っていくのであれば、北谷はそれをサポートする宿泊施設などで強みを活かせばよい。

・5、6年前から議論が続けているが、早く現実的に具体的に進めたい。また皆さんのお知恵を貸していただければと思う。

■神谷先生

・報告書のまとめ方として、まずサンセットビューライン構想に向けて美浜地区はどういう役割を果たすべきか。次にそれを満たすための要件定義をする。広域調整をする前段としてのデータ収集、買い物動向調査など、今あるデータ、今後必要なデータを整理する。その辺りまではできるだけ明確に書いていただきたい。

・短期・中長期とソフト・ハードをマトリックスで整理してほしい。立体駐車場の整備であれば、中長期のハード、満空情報であれば短期のソフトでできる。ソフトでもできることの事例として、去年の京都の紅葉シーズンに観光協会がやったこととして、一昨年のデータを使って紅葉のピークの土日の何時に人が多いのかというヒートマップを作ってHPに提示した。その結果、それを見た4割が行く時間帯を変え、1割が行く場所を変えた。情報を与えただけで5割の人が行動を変えた。

・資料⑥の中に「ARTの検討」、「中部圏域の公共交通」、「自転車道ネットワーク計画の検討」というキーワードを入れてほしい。

・コンセプトの「歩いて楽しいまちづくり」に自転車も追加してはどうか。

・国・県の事業と連携できることもあるので、町は国・県に情報提供をしておいたほうがよい。

以上

(6) 北谷町西海岸まちづくり町民フォーラム

北谷町西海岸まちづくり町民フォーラムの概要

日 時	平成 31 年 1 月 22 日 (火) 14:00～17:00
場 所	ちゃたんニライセンター・カナイホール
式 次 第	【第一部】 ○基調講演「沖縄の交通政策と北谷町のまちづくり」 東京工業大学 副学長 屋井 鉄雄氏 ○若者からの提言「ダークツーリズムと街づくり」 北谷高校 3 年 仲松 恵那氏 【第二部】 ○美浜駐車場などを活用した西海岸のまちづくりについて 北谷町副町長 神山 正勝 ○パネリストからの提言 ○パネルディスカッション「北谷町西海岸の将来像」 [パネリスト] 東京工業大学 副学長 屋井 鉄雄氏 琉球大学国際地域創造学部 教授 下地 芳郎氏 琉球大学工学部 准教授 神谷 大介氏 沖縄振興開発金融公庫融資第一部 部長 城間 徹二氏 美浜アメリカンビレッジ事業者会 会長 時任 純孝氏 北谷町 副町長 神山 正勝 [モデレーター] ユーデック株式会社 代表取締役 馬場園 克也氏 ○会場との質疑応答等 ○モデレーターによるまとめ
参 加 者	70 人程度

【第一部】

基調講演：沖縄の交通政策と北谷町のまちづくり / 屋井先生

(1) アジアの成長と沖縄

- ・ アジア交通学会（東アジア、北米、ヨーロッパ、アフリカの 4 エリア・19 か国）の中でも東アジアの経済規模は北米を抜いて 21 兆ドルと最も高く、アジアの経済規模が高くなっているのは承知の通りである。
- ・ アジアは災害のリスクが高く、特に台風、洪水、地震、火山など一層の備えが必要。
- ・ アジア開発銀行が予測した今後 15 年の社会資本への投資規模は、約 8.3 兆ドルが必要になると試算。今後、世界経済の中心は東へ回帰。

(2) 那覇空港拡張計画

- ・ 那覇空港拡張計画の案づくりは、関心のある方ない方に情報を提供して最終的な案を決定した。参加型の計画づくりの第 1 号。
- ・ 我が国は、航空政策（LCC、規制緩和、オープンスカイ等）や空港政策（空港民営化、空港容量の拡大）の基に今に至る。
- ・ 航空需要は、経済、災害、テロ、国際紛争により変わる。短期的に一喜一憂するのではなく、将来的にこれだけのポテンシャルがあるということをキッチリと見極めることが大切である。

(3) 沖縄鉄軌道の計画

- ・ 沖縄鉄軌道計画も参加型の計画づくりであり、全国でも事例はなく、先進的な取り組みである。ルート決定にあたっては色々な事情が絡むので、通常は決定するまで公開しないものである。

(アメリカ自動車社会の変化)

- ・ ニューヨークのブロードウェイでは、2007 年（4 車線＋自転車レーン＋停車帯）⇒2009 年（2 車線＋植栽ポケット＋停車帯）⇒2014 年（1 車線＋植栽＋停車帯）となり、道路空間の再配分が進展している。
- ・ アトランタ都市圏の地域交通計画として、アトランタ都市鉄道を整備。郊外から流入する自動車を公共交通へ転換させるためパークアンドライド等の対策も進む。

(4) 鉄道駅の空間・施設づくり

- ・ 成功事例：大岡山駅（東急電鉄：駅上空に病院移転）、姫路（トランジットモール化、道路の空間再配分）、大分駅（駅前に幅 100m の道路を整備）
- ・ 失敗事例：札幌駅（JR 北海道が新幹線の駅にすべき場所にビルを建てた）、長崎駅（新幹線の駅にすべき場所にホテルが建ちルートを変えた。新幹線の場合、都市計画決定をせず規制がかかってこないことも理由。）
- ・ 将来の計画と土地利用が整合する考え方をキッチリ持っておかなくてはならない。

(5) 歩きたくなるみちづくり

- ・ 事例紹介：(サンディエゴのプロムナード、ニュートークのハイライン、アトランタのベルトライン、フィリピン大学の周回道路（休日開放ホコ天）、ラオスのメコン川沿い道路（ホコ天）、プノンペンのメコン川沿い遊歩道）

(6) 道のつくり方の工夫

- ・ 景観形成及び観光振興の観点から無電柱化の必要性。メリハリをつけて推進。無電柱化から発想転換した事例：北海道・川湯温泉（温泉街に連なる白樺に見立てた電柱）
- ・ 防災の観点からの無電柱：札幌市（国道 231 号、街路灯と特殊部の一体型）、水戸市（自転車専用通行帯と駐停車禁止の規制）
- ・ 自転車の 3 K。以前は、汚い（違法駐輪）＋危険（交通事故）＋きつい（中高生の通学）とマイナス。これからは、環境（モーダルシフト）＋健康（歩行・自転車活用）＋サイクルツーリズム（地域の魅力向上）とプラスへ。

(7) これからのモビリティ

- ・ ライド・ヘイリング（配車）アプリが急速に拡大。特に東南アジアで拡大、8 か国で 59 のサービスが展開している。
- ・ アジアでは地域固有のモビリティ（トゥクトゥクなど）＋配車アプリで新たなサービスへと展開。

- (1) アジアの成長と沖縄：今後も拡大
- (2) 那覇空港拡張計画：需要予測の難しさ
- (3) 沖縄鉄軌道の計画：参加型計画づくり
- (4) 鉄道駅の空間・施設づくり：利用と将来性
- (5) 歩きたくなるまちづくり：車に頼らない社会
- (6) 道のつくり方の工夫：無電柱化、自転車
- (7) これからのモビリティ：アジアの個性

若者からの提言：ダークツーリズムの町づくり / 仲松恵那さん

- ・ 北谷高校の特色ある取組みとして、次世代の語りべ育成と主体性のある平和学習を行っている。地域の公民館で戦争体験者の証言を聞きフィールドワークを実施し、地域の公民館や学校等での平和講話を行い、アウトプット型の次世代の平和学習のあり方を実践している。
- ・ 沖縄平和祈念資料館の入館者数は、年 30 万人と年々減少しているのに対し、広島平和記念資料館は年 170 万人、内外国人は 37 万人と毎年増え続けている。
- ・ ダークツーリズム＝戦争や災害の跡地など人の死や悲惨な出来事にまつわる場所を訪ね、教訓を学びとることを目的とする旅行という概念。
- ・ 北谷町は、第二次世界大戦米軍上陸地であり、馬場公園にはモニュメントが設置されているが、北谷を訪れる何人の観光客がこのモニュメントを訪れるのか。
- ・ 何度も来たくなる魅力的な観光地とは、その地域の歴史や文化にふれ、知的好奇心が満たされ新しい学びをくれる場所。そして会いたい魅力的な人がいる場所だと思う。これ以上はりぼての箱モノを作るのではなく、知的好奇心を満たすダークツーリズムのコンセプトを取り入れたまちづくりとともに北谷町から平和を発信し他市町村とは一線を画すまちづくりをしてほしい。

【第二部】

美浜駐車場などを活用した西海岸まちづくりについて / 神山副町長

- ・ 北谷町の西海岸においてはこれまでハンビーから砂辺まで様々な事業を行ってきたが、各事業を点でなく線で結び一部地域では面として広げていく取組みをサンセットビューライン構想と呼び、国内外に発信できるのではないかと考えている。
- ・ 現在取り組んでいる事業としては、北前から砂辺までの海岸線を繋ぐ歩行者ネットワークの整備、サンセットビーチの改良事業。
- ・ 美浜駐車場は、面として広げていく重要な部分になる。美浜地区は、昭和 62 年に埋め立てが完了し、平成 11 年に美浜駐車場をお客様のための無料駐車場として整備し、事業者からの分担金により運営している。美浜地区は、北谷町と民間事業者の公民連携により都市型リゾートとして発展してきた。今後美浜駐車場をどのような形で拡充し活用すれば、北谷町のまちづくりに寄与できるのかを検討するため本日のフォーラムを開催した。
- ・ 美浜駐車場を活用する視点としては、現機能の拡充と新たな動向を踏まえ将来のビジョンを作っていく必要があるのではないかと。皆さんと一緒にビジョンを構想し共有していきたい。
- ・ 平成 29 年度にとりまとめた活用のベースとなる考え方として、A 案（駐車場とバス停の拡充）、B 案（A 案＋ターミナル機能）、C 案（B 案＋商業・観光施設）がある。3 案に対してご意見・ご感想をいただければと思う。
- ・ 戦略的活用構想の進め方は、各関係機関との協議、有識者会議、フォーラム等を取りまとめていく。
- ・ 新たな域内交通の仕組みづくりも重要である。西海岸を快適に移動できる交通手段が必要だと考え、関連する事業として、現在、北谷町コミュニティバスの実証実験、産総研の小型カートを利用した自動走行の実証実験を行っている。

- ・ 北谷町が事業に取り組むにあたっては、着実な前進、経済合理性、合意形成の 3 点を心掛け北谷町西海岸のまちづくりに努めていきたい。

パネリストからの提言

■神谷先生

- ・ 県内市町村や県・国と関わる中で、〇〇な気がするといった議論をしていることが多い。データに基づくまちづくりを考えましょうということ。
- ・ 現在は、ETC2.0 や Wi-Fi パケットセンサーなどを活用し色々なデータが取れる社会であり、これらデータを用いながら目指すまちづくりを実践していくべきだと考える。

■下地先生

- ・ 観光政策と交通政策はリンクさせて考える必要がある。
- ・ 国連の掲げる「観光は平和へのパスポート」の理念を踏まえ北谷町の観光も考えていく必要がある。
- ・ 地域元気指数 1 位はもっとアピールすべき。町の成果でもあるが、住民が地域に誇りを持っているということの現れである。だがアピールするからには責任も伴う。観光客の期待に応え、それを上回るかということが問われる。
- ・ 歩いて楽しいまちづくりが大事。
- ・ 歴史や文化といった北谷ならではの魅力が発信できていないのではないのか。観光の目的は様々。北谷はコンパクトリゾートを柱にしつつ、歴史や文化の掘り起こしと情報発信をもっとすべき。

■時任会長

- ・ アメリカンビレッジの入域観光客数は毎年増加。
- ・ 北谷町及びアメリカンビレッジが発展した 1 番の要因は、公共無料駐車場である。運営は受益者分担金で賄っており、今後もこの制度で運営するのが最適だと考える。
- ・ 無料駐車場の維持、分担金による運営、管理用バーを設置せずに駐車場の積層化をすることが美浜アメリカンビレッジ事業者会の要望及び提言である。
- ・ 駅やバスターミナルは、物理的、利便性を考え 58 号沿い（桑江南基地返還地）が望ましいと考える。
- ・ 北谷の魅力は海である。サンエーパルコは脅威であるが施設と海の間道路が通っており、海に面している北谷は優位性があると考えている。

■城間部長

- ・ 美浜地区は、県内の地域開発で最も成功した事例である。
- ・ 県経済は好調であるが、この 3、4 年の急激な伸びを受け、人手不足、建築資材高騰により、投資の延期や中止する事業者も出てきている。
- ・ 美浜駐車場の増設はさらなる渋滞を招くことにならないか。また美浜駐車場でなく基地返還地に駐車場を整備するなど、あまり投資をしなくて整備する工夫を考えるべき。
- ・ アメリカンビレッジ形成時から、商工会、地元民間事業者、行政が一体となってまちづくりを行っており、中小企業が推進する土台はある。
- ・ 当庫は、融資だけでなく出資も行っている。

パネルディスカッション：北谷町西海岸の将来像

(モデレーター)

北谷町の考え方、パネリストの提言、高校生の意見を踏まえ、北谷町はどの辺を目指すべきなのかコメントをいただきたい。

(屋井先生)

- ・ 北谷町は地の利がよい場所だと思う。
- ・ 対観光客という視点でいえば、県内の西海岸の市町村が連携しバリューを上げることが重要だと思う。
- ・ 沖縄に鉄道はできると思っている。いつできるかまでは言えないが、阻害要因となるような開発だけはしないでいただきたい。
- ・ 鉄道は、観光客のものだけでなく地域の乗り物として考えることが重要で、地域として我々の鉄道だと思ってもらえるような駅や駅周辺等の構想が必要であると思う。

(モデレーター)

北谷町がどのような町であれば戻ってきたいと思うか、どのような町であれば県外でも誇りを持って伝えられるか。意見をお聞かせいただきたい。

(仲松さん)

- ・ 今の北谷でも自慢できる町である。
- ・ 先程も話したように、ただ会いたい人、学びたいことがあると何回でも行きたくなる場所になると思う。
- ・ 北谷町は人材育成に力を入れており、これを続けていけばもっと北谷に行きたい、会いたい、学びたい人が増え、北谷ももっと栄えると思う。

(モデレーター)

屋井先生からもお話があったように、今後まちづくりを推進する際の住民や企業・町民との合意形成を図る必要があるが、その進め方についてコメントをいただきたい。

(神山副町長)

- ・ 北谷町は平和があらゆる政策の原点であり、まちづくりのスタンスである。
- ・ 町民と意見交換し合意形成を図りながら一步一步まちづくりを進めていく。そのための素案や原案を行政としてしっかり提示していければと思う。そのひとつがサンセットビューライン構想である。町の考えをしっかりと持ち、町民と合意形成を図りながらまちづくりを進めていくことが大事だと思う。

(モデレーター)

時間も押してまいりましたので、今回参加されているパネラーの皆様から最後にぜひ言っておきたいことがありましたらコメントをいただきたい。

(神谷先生)

- ・ 美浜駐車場を点でなくエリア全体で考える。
- ・ 北谷町コミュニティバスは町民利用の考えだけでなく、朝は通勤・通学・通院で利用し、夜は観光客の食事移動で利用してはどうか。
- ・ 中城湾港に寄港するクルーズ船の観光客はライカムと北谷の両方に来ているので、そこを繋ぐ価値はあると思う。
- ・ 観光客の75%はレンタカーを利用するが、利用しない25%は移動を考えると那覇に宿泊している。この層は駐車場を新たに整備しなくても公共交通の利便性が高まれば北谷に引き込むことができる。
- ・ 車で渋滞していても消費はしない。歩いてはじめて消費する。
- ・ 北谷町は中部の中心としてどのような役割を果たすのか。
- ・ 短期的取組みとしては、渋滞や駐車場の満空情報を提供。

(モデレーター)

下地先生へは質問をリクエストさせていただきたい。観光産業を含めた雇用について、県や北谷町ができることはないか。

(下地先生)

- ・ 観光客は増えているが、それを支える観光産業の労働環境が向上せず、夢を持てる産業ではないのでは？というところが問題となっている。観光は総合産業で難しい産業であるはず。観光産業に対する町民の意識が高まるような仕組みを作らないと、観光が夢のある産業であることに結びついていかない。そのためには人材育成が大事であり、観光産業は高い質やスキルが求められるということを、本人の意識とサポート側の取り組みが大事。
- ・ 沖縄ではレンタカー中心の観光が当たり前だが、世界的に言えば当たり前ではない。やさしい移動手段として公共交通をもっと広めるためにも、県民もライフスタイルを見直して公共交通にもっと関心を持つこと。それを突き詰めれば、駐車場がいらない世界があるべき姿ではないかと思う。
- ・ 北谷町のこれからの観光の発展を考えた場合、北谷町や事業者会に加えて、観光協会、DMO、商工会など様々な人達が頻繁に集まって観光の未来を語り合う場の設定が重要である
- ・ 毎月 1 回集まってあるテーマに対し議論する場が継続できる仕組みを作っていただきたい。そのような場があれば、私も意見することが出来るし学生の発表の機会にもなる。

(時任会長)

- ・ 事業者会は、100 年 200 年次世代に続くまちづくりを心掛けている。
- ・ 住んでいる人が幸せでないと観光客も来ない。
- ・ 住民と観光客の交流から色んなことが広がっていく場所になればいいと思う。
- ・ ハワイでは地域の学校でなぜ観光が必要なのかを教えており感銘を受けた。

(城間部長)

- ・ 北谷は今後観光地として、ますます優位性のある地域になっていくと思う。2 年後には 10 件 1,800 室のホテルが開業し、そこに滞在する方が域内で消費する額は相当なものである。
- ・ 駐車場については、これ以上渋滞させないよう工夫しながらプロジェクトを進めていったほうがいいと思う。

会場との質疑応答等

意見① (まち研/松島さん)

- ・ 北谷町のまちづくりを発信する空間が必要ではないか。平和を伝えるモニュメント、ポケットパークなど町民参加のアイデアでぜひ整備をしてほしい。
- ・ フィッシャリーナ地区から博物館まで 400m の距離がある。その間には広い歩道空間があるので、伊礼原遺跡への導入導線として縄文土器をあしらったストリートファニチャーを設置してはどうか。また花や木を植えるなどして、工夫した空間をつくることにより、新たな観光スポットとして盛り上がるのではないかと思う。

意見② (津嘉山設計事務所/津嘉山さん)

- ・ 歩きたくなる道づくりを常々考えている。24 号や桃原線、国体道路、先程話のあった博物館の前の道を花香の回遊道路を作ることによって、町民の健康づくりや観光客の融合になるのではと考えている。
- ・ 北谷はエイサーや民謡、空手が盛んな土地であり、それらを観光産業にも活用してはどうか。

-
- ・ 北谷は中部の拠点として、沖縄市のアリーナ、博物館、アメリカンビレッジ等々を繋ぐことで中部の活性化に繋がるのではないかと思う。

意見③（町内で民泊を運営/佐久田さん）

- ・ 北谷は2000年代が一番栄えていた。県内中からお客さんが集まっていた。現在のアメリカンビレッジも勢いはあるが、一時期より陰っていると感じる。
- ・ 駐車場が足りないという問題が出ているが、2000年代は裏道も含めどこも停められない状況であった。
- ・ 現在、混んでいるエリアとそうでないエリアが明確である。県内客向けから観光客向けに変えたところは成功している。町全体で、明と暗の部分の差をどう埋めていくかを考える必要があると思う。
- ・ 町営駐車場にはまだ空きがある。町営駐車場周辺には店がなく歩くので停めたがらないので、遠くでも停めてもらうためのメリットを提供する必要がある。具体的には、自動運転車を美浜駐車場でも乗れるようにするなどして、あえて町営駐車場に停めさせる仕組みづくり。
- ・ お客さんが求めているのは簡単に楽に移動できることである。現在交通がダイナミックに変わる転換期であると思う。車やバス、高速船など全ての公共交通機関が結節する場所を作らないと北谷町は次のステージに行けないと思う。

モデレーターによるまとめ

- ・ 西海岸の将来像に関する共通のイメージを構築する必要があるが、いつの段階を目標にして考えるのか。最終のゴールはどの辺を目指すのかということを、町民と合意形成を図りながら考える必要がある。
- ・ 開発を拙速に進めるのではなく、ロードマップと合意形成のプロセスを大切にしながら西海岸や美浜駐車場の開発を考えていければと思う。