那覇軍港跡地利用計画
（基本構想）

調査報告書

平成８年３月

那覇市都市計画部
那覇軍用地等地主会

はじめに

那覇港湾施設（那覇軍港）は、昭和４９年の第１５回日米安全保障協議委員会において、移設を条件に全面返還されることが合意されて今日に至ってきたが、平成７年５月の日米合同委員会では移設先が提示された。
また、返還軍用地の跡地利用促進を目的に、返還後の地主補償などを定めた「沖縄県における駐留軍用地の返還に伴う特別措置に関する法律」（軍転法）も平成７年６月に施行された。
このような急激な社会状況の変化に対応し、返還後、円滑かつ合理的な土地利用がなされるためにも、早急に跡地利用計画を策定する必要がある。

これまで返還に備えての跡地利用計画は、那覇市と那覇軍用地等地主会がそれぞれで検討してきたが、今回、統一案づくりを行うために、那覇市と那覇軍用地等地主会が費用負担をし、（社）対米請求権事業協会からの助成金を受けて、調査を行ったものである。

本調査は、平成６年度に那覇軍用地等地主会の委託を受けて那覇軍港跡地利用計画調査を行った（株）インタープランに引き続き委託し、検討委員会を設置し、各専門分野の方々から指導助言を受けて行った。
ここに、委員長を始め各委員の方々並びに多大なご協力を頂いた那覇軍用地等地主会に対し、厚く御礼申し上げる次第である。

平成８年３月

那覇市都市計画部

全体イメージパース

空白ページ

目　次

序　章　　計画の経緯と検討作業 …… 1

Ⅰ　計画の経緯 …… 1

Ⅱ　目的と進め方 …… 1

Ⅲ　上位計画・関連計画等の整理 …… 2

Ⅳ　全体検討作業の概要 …… 5

Ⅴ　検討作業フロー …… 6

第１章　　土地利用計画 …… 7

Ⅰ　開発コンセプトの検討 …… 7

１．上位計画、関連計画からの検討 …… 7

１）都市機能としての検討 …… 7

２）港湾機能としての検討 …… 8

３）那覇新都心地区との役割分担 …… 8

２．基本コンセプトの比較 …… 9

１）比較 …… 9

２）共通点 …… 10

３）相違点 …… 13

３．新たな視点での検討 …… 20

１）交通拠点計画 …… 20

２）域内交通計画 …… 22

３）国有地の処理方法について …… 22

４）那覇軍港周辺の開発計画について …… 23

５）亜熱帯型のウォーターフロント開発 …… 25

４．開発の基本コンセプト及び基本方針 …… 26

１）基本コンセプト …… 26

２）基本方針 …… 26

Ⅱ　ゾーニングについて …… 27

１．２案のゾーニングの比較 …… 27

２．ゾーニング決定要素 …… 29

１）国際交流ゾーンの必要規模 …… 29

２）地権者の要望と土地利用 …… 30

３）新交通システムの駅と、ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙﾀｰﾐﾅﾙについて …… 31

４）交通計画 …… 32

５）国有地 …… 34

６）親水空間 …… 35

７）ＦＴＺと隣接するゾーンについて …… 37

８）土地利用と用途地域の指定 …… 37
９）港の景観分析 …… 39
１０）より強い集客施設 …… 40
３．ゾーニングの提案 …… 41
１）ゾーニングの決定要素と３案の比較 …… 41
２）ゾーニング図 …… 44

Ⅲ　施設整備計画 …… 49
１．施設整備の決定要素 …… 49
１）駐車場配置計画 …… 49
２）親水空間 …… 51
３）施設計画コンセプト …… 52
４）防災計画 …… 54
２．施設配置計画 …… 55
１）施設概要 …… 55
３．代替案について（ドーム案） …… 59
１）提案理由 …… 59
２）ゾーニングについて …… 59
３）施設検討課題 …… 60
４）施設検討結果 …… 60

第２章　事業計画 …… ６３
Ⅰ　事業構造の検討 …… 63

Ⅱ　事業規模の算出 …… 65
１．総事業規模 …… 65
２．総事業規模の要素 …… 67
３．建設規模の算定条件 …… 68
１）土木工事 …… 68
２）主幹設備工事 …… 68
３）ランドスケープ工事 …… 68
４）施設建設費 …… 68
５）海洋土木工事 …… 68
４．供給処理施設の算定条件 …… 69
１）上水道 …… 69
２）下水道 …… 69
３）ガス …… 70
４）電気 …… 70
５）ＮＴＴ …… 71
６）水路 …… 71
７）地域冷暖房 …… 71
８）共同溝とキャブシステム …… 72

Ⅲ　整備手法の検討 ---- 73
1．全体計画作成 ---- 73
1）街並み・まちづくり総合支援事業 ---- 73
2）地区計画調査 ---- 74
3）港湾事業調査 ---- 74
2．基盤整備事業 ---- 75
1）土地区画整理事業 ---- 75
2）港湾整備事業 ---- 75
3）基盤整備事業のイメージ ---- 76
3．施設整備事業 ---- 77
1）民活法特定施設整備事業 ---- 77
2）特定民間都市開発事業 ---- 77
3）小型船拠点総合整備事業 ---- 77
4）港湾機能支援施設整備事業 ---- 78
5）施設整備事業のイメージ ---- 78
4．環境整備事業 ---- 79
1）整備手法 ---- 79
2）環境整備事業のイメージ ---- 79
5．全体計画作成と関連調査の関係について ---- 80

第３章　計画の推進に向けて ---- 81
Ⅰ　開発の手順 ---- 81

Ⅱ　基盤整備までのスケジュール案 ---- 83

第４章　今後の課題 ---- 85
1）プロジェクトを推進する組織 ---- 85
2）地主会の合意形成 ---- 85
3）開発スケジュールの検討 ---- 86
4）周辺の開発整備計画との整合 ---- 86
5）フォローアップ（推進）調査の必要性 ---- 86
6）沖縄県との意見調整と特別調査の必要性 ---- 87
7）民間デベロッパーの参加の検討 ---- 87
8）民間の総合的な土地管理会社の提案 ---- 87
9）国有地の取扱いについて ---- 88
10）国際交流ゾーンの施設について ---- 88
11）現況測量について ---- 89

空白ページ

序　　章

計画の経緯と検討作業

空白ページ

序　章　計画の経緯と検討作業

Ⅰ　計画の経緯

那覇軍港跡地利用計画に関し、那覇市は平成２年度に跡地利用計画を策定しこの中で土地利用計画について以下の３案を提案している。

・自由貿易地域拡充型
・リゾートゲート形成型
・新市街地形成型

更にこれを受けて平成４年度はその３案を１案に絞り込む作業を行い、「那覇港湾施設（那覇軍港）跡地利用計画調査報告書」としてまとめている。

一方、那覇軍用地等地主会は平成３年度アンケート調査を基本にした地主会独自の土地利用計画案を策定し、平成６年度にはその案を基本に那覇市案と基本的な事項についての調整をした上で事業基本計画の検討を行った。

平成７年にはいり、基地の整理・縮小の動きが高まっていくなかで、出来るだけ早期に統一した跡地利用計画を策定することが望ましいということが那覇市、地主会の間で確認された。

その第一歩として今日までに検討されてきた那覇市案・地主会案について、その基本的な要素についての「統一案」を策定するため、今年度の検討作業となった。

Ⅱ　目的と進め方

那覇軍港地区は沖縄県全体として都市的なウォーターフロントの開発が可能である、限られた地区の１つといっても過言ではない。この点で那覇軍港跡地利用の課題は那覇市ばかりではなく、沖縄県にとっても極めて重要な課題である。いままで那覇市、地主会双方で独自に開発の可能性を検討してきたが、本調査において初めて両者の共同作業としてこの課題を検討することになった。もちろん立場、視点は異なっているが、地権者の協力なくしても、また行政側の指導なくしても計画のスムーズな展開は不可能である。さらに今後継続するであろう低成長の経済状況下で、どのように開発のための民間の投資を誘導するかなど今後検討すべき問題は多いが、双方が協力して本計画を検討するという合意のもと、共同で検討作業を始めるということの意義は大きい。

本調査はこのような諸状況に対し相互の立場を理解した上で、「どのような都市を創るか」という問題をより具体的な視点で、率直な議論を行うことが目的である。

本調査を進めるにあたっては、検討委員会を設置し、地権者の意見を充分反映できるよう、地主会の委員の出席をはかり、関係行政機関である沖縄総合事務局、沖縄県、那覇市から関係課の出席を仰ぎ、さらに学識経験者の参加により専門的、中立的な助言を図ることとした。

Ⅲ　上位計画・関連計画等の整理

1. 上位計画

１）リゾート沖縄マスタープラン（平成元年３月　沖縄県）

中南部のリゾート圏は、整備の方向として那覇、浦添、宜野湾一帯を沖縄リゾートのゲートウェイ地区とし、都市型の新しいリゾート形態の創出に期待を持っているとされている。

２）インテリジェント・アイランドおきなわ（沖縄県高度情報化基本構想）（平成３年３月　沖縄県）

本県の情報化施策の推進方向は、テレポート事業の中で県民生活における産業、経済、国際化に対応した国際的情報通信基盤の整備を図るとされている。

３）メインコアベルトゾーン整備計画調査（平成３年３月　沖縄県）

那覇地区ガイドプランの西町臨海部のビジネス再開発は、都心及びウォーターフロントとしての港湾に隣接した立地特性を活かし、商業・住宅・宿泊等の機能と複合させた魅力的なビジネス拠点としての再開発を積極的に誘導するとされている。

４）沖縄本島中南部都市圏基本構想（平成４年３月　沖縄県）

中南部地域の都市パターンの設定は、那覇の都市機能集積に対処し、「那覇軍港」「那覇空港施設」を中心に積極的な転用を進めるとし、那覇の中枢機能を拡充し土地利用の高度化と周辺市街地の拡大をはかり、大那覇都市圏の形成を図るとされている。

５）第３次沖縄振興開発計画（平成４年９月　沖縄開発庁）

県土利用の基本方向において、米軍施設・区域の整理縮小と跡地の有効利用は、生活環境や都市基盤の整備、産業の振興、自然環境の保全等に資するよう、地元の跡地利用に関する計画を尊重しつつ、その有効利用を図るための諸施策を推進するとされている。

６）国際都市形成整備構想調査（Ⅱ）（平成６年３月　沖縄県）

国際都市形成に向けての主要機能をそれぞれの地域の特徴や既存計画の整合性等を考慮しながら各拠点に配置することとし、その中で開発区域周辺は那覇埠頭、浦添埠頭、牧港補給地区等を国際物流拠点として整備し、ＦＴＺや、ＦＡＺ等と商業施設や生産施設との複合化を模索するとされている。

2. 関連計画

1）那覇軍港跡地利用基本計画調査（昭和５８年３月　那覇市港湾部）

軍港跡地の利用計画は、Ａ案（文化、レクリエーション型）、Ｂ案（既成市街地拡大型）、Ｃ案（国際性特化型）の３案を提案し検討されている。

2）第２次那覇市総合計画（昭和６３年　那覇市企画部）

返還された軍用地は、跡地利用計画策定のもとに公共・公益施設用地、良好な宅地等の確保をはかるものとするとされている。

3）那覇市那覇臨港地区計画（昭和６３年３月　那覇市都市計画部）

那覇臨港地区は、地区整備の課題のまとめの中においてにぎわいのある商業・業務機能と都心型住宅機能を複合的に有したゲートタウンを形成し、ウォーターフロント空間をより魅力あふれたものにしていくべきであるとされている。

4）那覇港湾施設（那覇軍港）の跡地利用基本計画調査（平成３年３月　那覇市港湾部）

軍港跡地の利用計画は、Ａ案（自由貿易地域拡充型）　Ｂ案（リゾートゲート形成型）　Ｃ案（新市街地形成型）の３つの跡地利用整備方針を提案し検討されている。

さらに平成５年に、３案を１案に絞り込む作業を行い、「**那覇港湾施設（那覇軍港）跡地利用計画**」として策定されている。

5）「沖縄における長期港湾整備構想」フォローアップ（平成３年６月　沖縄総合事務局）

那覇軍港跡地、浦添ふ頭地区を含めた那覇港の国際貿易機能の整備は、臨空海型の立地特性を活かしたフリーゾーンの拡充整備と新たな展開の検討を行うとされている。

6）那覇空港ターミナル地域整備計画　（沖縄県）

計画策定の目的は、「今後増大する航空需要に対応できるよう空港機能の拡充を図る」とし、平成４年度に新ターミナル地域の整備に着手し、平成10年度の供用開始が見込まれている。

7）沖縄都市モノレール事業（沖縄県）

本事業は、那覇市内におけるさまざまな交通問題の緩和を図ることを目的としたものである。沖縄開発庁は、平成８年度の概算要求において、モノレール事業費を計上するなど平成15年の開業に向けて準備を進めている。

8）那覇港長期整備構想策定調査（平成５年３月　那覇市港湾部）

那覇軍港地区の整備構想は、既存のＤＴＺとの連携から業務、レクリエーション機能を西側、騒音への対応や既存市街地とのコミュニティ等の点から住居機能を東側に配置するとされている。

9）沖縄県貿易振興マスタープラン（平成６年１０月　沖縄県）

自由貿易地域那覇地区は、今後の活性化策として、入居企業の事業拡大、新規企業の導入等を図るため規模拡大が必要であるとし、現那覇地区背後海域の埋立、東側に隣接する国有地、西側に隣接する民有地を中心とした地域への施設の拡大展開について検討を進めるとしている。

3．その他

土地面積について

開発区域の全体面積、国有地面積についてこれまで行われてきた検討作業では以下の数値が用いられている。

		全体面積	国有地の面積
平成４年度	那覇市	約５３ｈａ	約１９．７ｈａ
平成２年度	地主会	576,029.99㎡ 那覇防衛施設局資料より （　平成２年２月　）	212,765.30㎡ 那覇防衛施設局資料より （　平成２年２月　）

※　一部地積が確定していないため本検討作業では那覇防衛施設局資料（平成７年３月３１日付）の全体面積５６．８ｈａ・国有地面積２１．７ｈａを用いることとした。

Ⅳ　全体検討作業の概要

1）開発コンセプトの検討を行う。

那覇市案・地主会案のすりあわせを行うための第一段階として「上位計画・関連計画」「那覇市案・地主会案の比較」「新たな視点」のそれぞれの方向から開発コンセプトの検討を行う。

2）ゾーニングについての検討を行う。

那覇市案・地主会案の2案のゾーニングについての比較を行い、統一案としてのゾーニングを提案するため、各ゾーンの必要規模、地権者の要望等、10項目の決定要素からゾーニングの検討を行う。

3）施設整備の検討を行う。

駐車場や親水空間の規模・配置について検討しながら、ゾーンごとに施設計画コンセプトを検討する。

4）事業構造の検討を行う。

事業構造の基本的な要素（土地所有・施設の運営）について公共・民間・第3セクターのいずれが主体となるかをゾーンごとに検討を行う。

5）全体の事業規模を算出する。

詳細計画がされているわけではないため、事業費の算出は不可能であるが、事業規模は検討作業の全てにわたって影響を及ぼすため、この段階で大枠をとらえる必要がある。

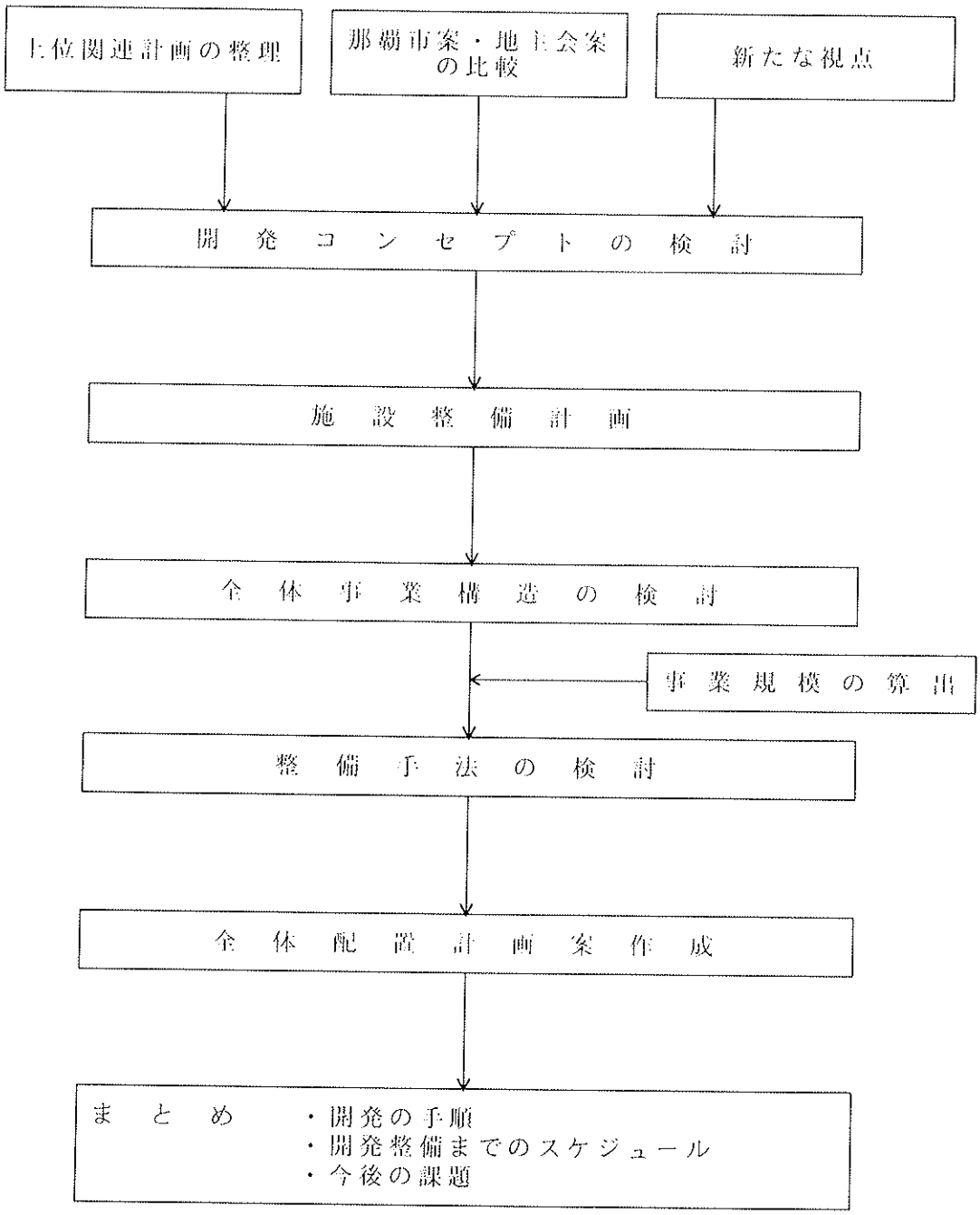
6）整備手法の検討を行う。

都市計画、港湾関係の各種整備事業の導入について検討を行う。「全体計画作成」「基盤整備事業」「施設整備事業」「環境整備事業」の4つの視点から整備手法についての検討を行う。

7）今後の課題についての検討を行う。

今後、那覇市と地主会が積極的に本計画を推進するためにどのような活動をどのように進めればよいか、またどのような組織で行えばよいかなど、今後の取り組み方を検討、提案する。
さらに長期的、短期的な観点で全体のマスタースケジュールを作成する。

V　検討作業フロー


上位関連計画の整理
那覇市案・地主会案の比較
新たな視点
開発コンセプトの検討
施設整備計画
全体事業構造の検討
事業規模の算出
整備手法の検討
全体配置計画案作成
まとめ
・開発の手順
・開発整備までのスケジュール
・今後の課題

第１章

土　地　利　用　計　画

空白ページ

第１章　土地利用計画

Ⅰ　開発コンセプトの検討

１．上位計画、関連計画からの検討

１）都市機能としての検討

那覇市、地主会案の基本になっている開発コンセプトは、平成２年度に策定された那覇市の跡地利用計画である。この中で都市機能としての位置付けは、以下のようにまとめられている。

広域的な沿岸開発利用が進むと那覇市の拠点性が一層高まることが予測され、より高度な中枢機能を計画的に導入配置できる候補地として軍港跡地のポテンシャルは高い。
①高度な土地利用への転換が進む周辺市街地の整備動向と結合した、良好な新市街地形成への期待。
②沖縄西海岸道路、漫湖バイパス整備など新しい幹線道路計画との結節ゾーンとして、広域拠点機能の分担。
③親水性の高い水辺空間の創出をもとめる市民ニーズへの対応。
④フリートレードゾーンの施設および機能の拡大展開の受入れ。
⑤那覇臨港地区計画の中では、周辺都心居住地区の再生とウォーターフロントレクリエーションゾーンの創出の位置づけ。
⑥県リゾートマスタープランのメインコア機能の分担。

さらに、国際都市形成整備構想（平成６年３月　沖縄県）では国際物流拠点の一部として位置づけられ、以下のように記されている。

国際物流拠点（那覇港国際物流都市）：東南・東アジア経済交流の中心地
活性化する東南アジア及び東アジアの物流拠点の一つとなるように国際物流拠点整備を行う。那覇港や浦添埠頭、その後背地である牧港補給基地等を整備し国際物流拠点とする。
また、自由貿易地域等を有機的に整備して、東南アジアと東アジアを結ぶ物流の中継基地として、シンガポールや香港を目指す。また、ＩＴＺやＩＡＺ等と商業施設や生産施設との複合化を模索する。

導入機能	施設イメージ
①物流機能	港湾施設、自由貿易地域等
②産業振興機能	国際貿易センター、国際展示場、ワールドマーケットセンター等
③商業・生産機能	各種商業施設、生産施設

以上の位置づけから各ゾーンの方向を検討する。

2）港湾機能としての検討

那覇港長期整備構想（平成5年3月　那覇市港湾部）によれば、以下のように記されている。

> 那覇軍港地区に対しては、業務、交流、レクリエーション、商業、及び居住の機能が求められているが、既存の下町との連携から業務、レクリエーション機能を西側、住居機能を東側に配置する。
> また、地区の核となる交流機能は、中心に配置し、交流機能と居住空間の間に商業機能を導入するとともに海上交通ターミナルとバス・タクシー等陸上交通の結節点となるエリアを形成する。
> 奥武山公園との連携から奥武山公園前面は親水緑地とし、1Fを大規模駐車場、2Fレベルを公園とする人工地盤方式を提案する。
>
> 前面の水域については、ふ頭奥は静穏性が高いことからマリーナや海上交通ターミナルに利用し、ふ頭岸壁は、周辺海域の遊覧クルーズ等を行う1,000～2,000G.T規模までの観光クルーズ船の桟橋とする。水際線は親水プロムナードとして利用する。
> 御物城、屋良座森城は歴史的な港湾資源として再生整備し、奥武山、漫湖公園とを親水プロムナードで結ぶ。

とあり、那覇市案のゾーニングとほぼ一致している。

3）那覇新都心地区との役割分担

現在開発中である那覇新都心地区と本地区とはいずれも既存市街地に隣接する大規模な開発であるため、その一部分の機能は分担する必要があると思われる。

那覇新都心地区の開発の方針は以下の通りである。

①新しい都心機能の受け皿
②総合公園の整備
③住宅、宅地の供給

一方本地区は、

①空港、港湾に関連づけた交流拠点
②ウォーターフロントによるレクリエーション空間の提供
③空港から市街地へのゲート性

といった言葉で表されるように、その開発の基本方針はより集客性が高い施設がイメージされている。

このような点について総合的に比較検討し、供給量、形態等について検討する。

2. 基本コンセプトの比較

1）比較

表1－Ⅰ－1　基本コンセプトの比較

	那覇市案（平成4年度）の検討概要	地主会案（平成3年度）の検討概要
1	・新業務地区の形成。 ・国際交流拠点の形成。	・ウォーターフロントの唯一の都心空間として国際性、交易性、文化性、先端性に富んだ新拠点。
2	・歴史ポートイメージの充実。	・歴史性、自然空間を生かした地域のシンボル、那覇市のゲート空間の創造。
3	・リゾートゲートの形成。 ・アメニティ居住空間の形成。	・リゾート空間にあふれる居住性、宿泊、交流機能の確保。
4	・ウォーターフロントレクリエーションの形成。 ・市民海洋性レクリエーションの形成。	・市民のオアシスとなる潤いの空間づくり、活力を生み出すふれあいの場づくりの展開。
5	・フリートレードゾーンの活用と活性化。	・フリートレードゾーンは現状近くにとどめ、大きく拡張はしない。
6	・漁港区域の確保。	

2）共通点

（1）

地主会：「国際性、交易性、文化性、先端性に富んだ新拠点」
那覇市：「新業務地区、国際交流拠点」

業務地区は沖縄県の県都那覇市として、業務地区の需要増加にともなう良好な市街地整備の必要性から、商業業務ゾーンの提案がされている。また那覇新都心地区の開発も同様に18haの商業業務地区が計画され、現在施行中である。開発の時期は異なるが、那覇市内に大規模な業務地区が供給されることになり、那覇新都心地区と本地区の業務地区としての役割分担を明確にしておく必要がある。

表１－１－２　那覇新都心地区と本地区の業務の比較

	那覇新都心地区	本地区（那覇軍港地区）
規　　模	全体　　２１４ｈａ 商業業務　１８ｈａ	全体　　５６．８ｈａ 商業業務１４．６ｈａ （数字は平成４年度の那覇市案より）
交通アクセス性	国道５８号、国道３３０号 第２環状線 モノレール整備	国道３３２号
環　　境	市街地隣接	ウォーターフロント 空港隣接

那覇新都心地区の業務地区は国、県、市をはじめ、さまざまな民間企業が一体化するエリアを設けるなど、公共と民間の利用を前提とした計画になっている。那覇市街地との交通アクセスは恵まれ、那覇市の新都心として充分なポテンシャルがある。

一方本地区の地域特性としては、ウォーターフロント、空港及び大規模公園に隣接しているが、交通アクセスは現在のところ国道３３２号１本に頼った状態であり、何らかの補強が必要である。

このような条件での本地区の業務地区の位置づけは以下のように考えられる。

①那覇市の業務需要拡大の一部負担という考え方よりも、開発区域内に新たに生み出される事業の関連（貿易関連、コンベンション関連等）。
②オフィス周辺環境を整備することによって新たな業務需要を創り出す。

以上より建物の周辺に充分な緑地を確保するなど、環境整備に配慮した計画が必要である。さらに業務地区の需要を左右する要素として土地の価格があるが、これらの点について公共と民間との協力体制が重要である。つまり土地の原価が比較的高いので、充分な環境整備を民間デベロッパー側で行うことは、さらに土地の価格の上昇につながり、競争力を減少させることにつながる。

よって公共セクターによる環境整備の協力が不可欠である。

(2)

地主会：「歴史性、自然空間を生かした地域のシンボル」
那覇市：「歴史ポートイメージの充実」

現在開発区域内または周辺に史跡、文化財が多くみられるが、特に注目したいのは御物城と屋良座森城である。この2つの遺跡は復元することによって特徴ある公園に再整備し、開発地区のシンボルとすることを提案する。しかし単に復元するだけではなく、その遺跡を中心として市民や観光客が直接利用できる施設を整備することにより、さらに魅力ある公園にすることができる。

例えば屋良座森城は歴史的な舟をモチーフにしたレストランや、御物城は歴史的な磁器や陶器を納めた博物館にするなど、市民や観光客が気軽に利用できる施設に整備する事が必要である。

(3)

地主会：「那覇市のゲート空間」
那覇市：「リゾートゲートの形成」

空港から市街地へいたる間、最もゲート性を意識する点は、計画地の入口部分と山下交差点部分から明治橋の間と考えられる。

前者は各入口部分のデザインが特に重要と考えられる。また後者は御物城を中心にシンボル的な修景デザインが必要である。タワーもその中の1つの方法であると思われるが航空法の空域制限から45mの高さ制限があるため、むしろランドスケープ的な手法が効果的であると考えられる。

(4)

地主会：「リゾート空間にあふれる居住性」
那覇市：「アメニティ居住空間」

地権者のニーズから生まれた住居ゾーンは、都市的土地利用から集合住宅が前提となり、階数は空域制限から13階程度の高さになる。さらに土地利用規制から計画地の東側に配置され、市場的視点から考えると、既存市街地にないゆったりしたオープンスペースとマリーナを望める位置に配置すべきである。

（5）

地主会：「市民のオアシスとなる潤いの空間づくり、活力を生み出すふれあいの場づくり」
那覇市：「ウォーターフロントレクリエーション、市民海洋性レクリエーション」

海洋性レクリエーションというと、これまでは海水浴、釣りなどが一般的なものであったが、近年ではヨットやボートまたは豪華客船などが欧米並に楽しまれる環境になってきた。もちろんそれらの施設は本計画でも整備する事になるが、最も必要なことは水辺を散歩したり、サンセットを楽しむことができる空間をつくることである。それは、人々は自然の水面と良好な景色に大きな魅力を感じ、その空間はやすらぎを感じることができる「都会のオアシス」になり得る。

ウォーターフロントの開発の方針として以下の点を提案する。

①御物城を中心にしたマリーナと一体になったオープンスペースを整備する。
②屋良座森城を中心に人工ビーチと一体となったオープンスペースを整備する。
③中央部に、旅客ターミナルを中心としたオープンスペースを整備する。
④３つのオープンスペースの存在を国道側まで引き出し、さらにそのオープンスペースをつなぐかたちで遊歩道を整備する。
⑤奥武山公園とより強く結びつけるため、ペデストリアンデッキ等を設ける。

3）相違点

(1)親水空間

開発区域は那覇港に約3kmの長さで接しており、親水性としての条件は恵まれている。港湾区域の水域の占用については、近年の需要の多様化に対応してその規制が緩和されている。しかしながら、水域が港湾区域であり、水際の区域の一部が臨港地区となることも考えられる。構造上水面と陸域は現状の約2mの高低差が維持され、人間が直接水に触れる機会は少ない。一方、開発区域の土地利用上、利用者により多くの感動ややすらぎを与えることが課題であるため、より親水性の高い空間を整備することが必要である。

また、その親水空間は、都市防災という面でも好ましい。

①那覇市と地主会の相違点

地主会が親水空間を必要とする理由は、以下の考え方からである。

a)開発区域の全体が単調にならないよう、変化を与えるための手段として水の演出を考える。
b)利用者のやすらぎの空間として親水空間を考える。
c)亜熱帯型のウォーターフロントの演出として考える。
d)域内での移動の手段として考える。

それに対し那覇市は、

a)事業的資金の裏付けがなければ計画を進めることがむずかしい。
b)維持管理に必要とする費用を考えると事業的にむずかしいのではないか？
c)土地利用と地区を分断してしまう。

以上の点から、さらに検討が必要とされている。

②検討内容

今までの地主会で考えられた親水空間としては、「水際のプロムナード」のほかに「水路」と「人工ビーチ」があるが、今回検討された結果は、以下のとおりである。

＜水路のタイプ＞

水路については、基本的に以下の３つの形態で考える。

1. 運河型
   修景型よりは規模が大きく、ボート等の利用が可能である。
2. 修景型
   せせらぎ型と比べ、規模は大きいが主として修景に変化を加えることを目的としたものである。
3. せせらぎ型
   親水性は高いが、小規模な水路である。

＜人工ビーチのタイプ＞

人工ビーチは、集客力でその効果が期待され以下のように位置づけられる。

1. 市民のレクリエーション施設
2. 観光客の立ち寄り施設
3. 亜熱帯型ウォーターフロント開発の修景として
4. 都市型リゾート施設の付帯施設

a)利用客の対象

対象として以下の２つが考えられる。

1. 都市型リゾートの付帯施設として、限られた範囲の利用客を対象とする。
2. 市民、一般観光客、その他全ての利用客を対象とする。

b)形態

人工ビーチの形態は、開放型、閉鎖型の２つのタイプに大別できる。前者は、いわゆる海との仕切りがなく海水をそのまま取り入れたビーチであり、例としては、波の上ビーチや、北谷サンセットビーチがあげられる。一方、後者は海とは直接つながっておらず、修景的な点で特徴あるタイプであり、海水を利用する場合と、上水を利用する場合がある。サウスバンク（オーストラリア　ブリスベン）や、タイフーンラグーン（アメリカ　フロリダ）などが例としてあげられる。

③検討の方向

整備手法の可能性がない計画を提案することは実現性という点で問題であるが、また計画の初期から堅実な方向のみで検討を進めることは、施設の魅力という意味でおもしろみのない計画に陥ってしまう場合がある。本地区の開発については、那覇市と地主会の２つの案を統一して１つの案にしていく作業であること、集客を前提とした計画を目指すことを考慮し、可能性があるものについてはさらに情報を集め検討するという方向で進める。

具体的な方向としては、

a)「運河型」の場合は、大型の水路としての計画となり、その使用される土地が、平均減歩率以上の減歩が必要となり土地所有者にとって負担が大きい。
「せせらぎ型」は、小規模であり集客という点で効果がとぼしい。
従って、「修景型」の水路として、形態、規模、各種整備事業、土地の生み出し方等についても検討する。

b)人工ビーチは閉鎖型、開放型両面で事業規模、各種整備事業の可能性、さらに維持管理、運営の基本的な方法について総合的に検討する。

(2)ＦＴＺと隣接するゾーンについて

①相違点について

地主会は、ＦＴＺと隣接するゾーンについて、

フリートレードゾーンは現状近くにとどめ、大きく拡張はしない

とし、既存ＦＴＺと関連づけたゾーニングの考え方については賛成できないとした。

その理由については、現在のＦＴＺが充分に活用されてなく、将来的にその関連ゾーンとして考えることはできない点である。

さらに臨空港型のショッピングセンターをメインとした「商業・業務ゾーン」を計画し、逆にＦＴＺのあり方について提案するといった考え方となっている。

一方、那覇市は、

フリートレードゾーンと連携する地区を計画地西側に配置する

とし、業務ゾーンを配置している。そしてＦＴＺは現存する施設として考慮したゾーニングを計画している。

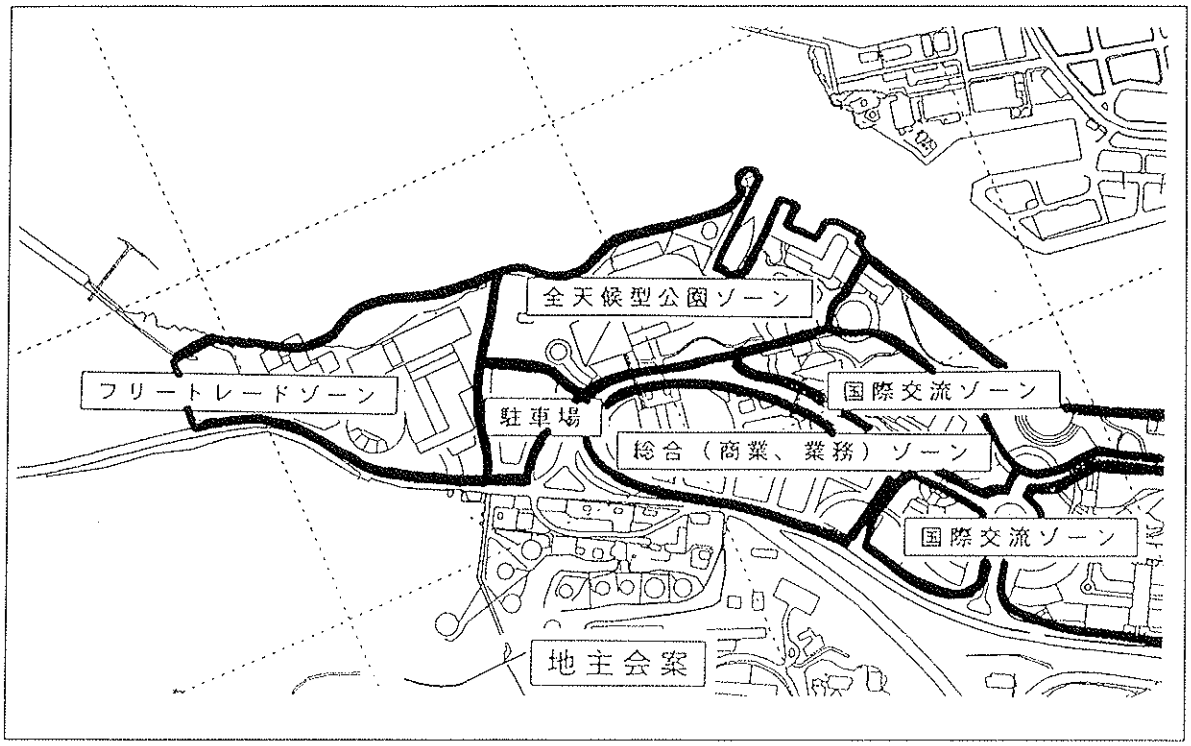
また、県は、

物流中継加工拠点の形成

とし、ＦＴＺの活性化の方策の１つとして空港側への拡大を考えている。

現在ＦＴＺの見直しを検討しているが、全体としては「国際都市形成整備構想」の中で検討されているように、10の機能の中で「観光支援機能」と同様に「物流、中継貿易機能」の整備がうたわれている。

②地主会案、那覇市案のゾーニング



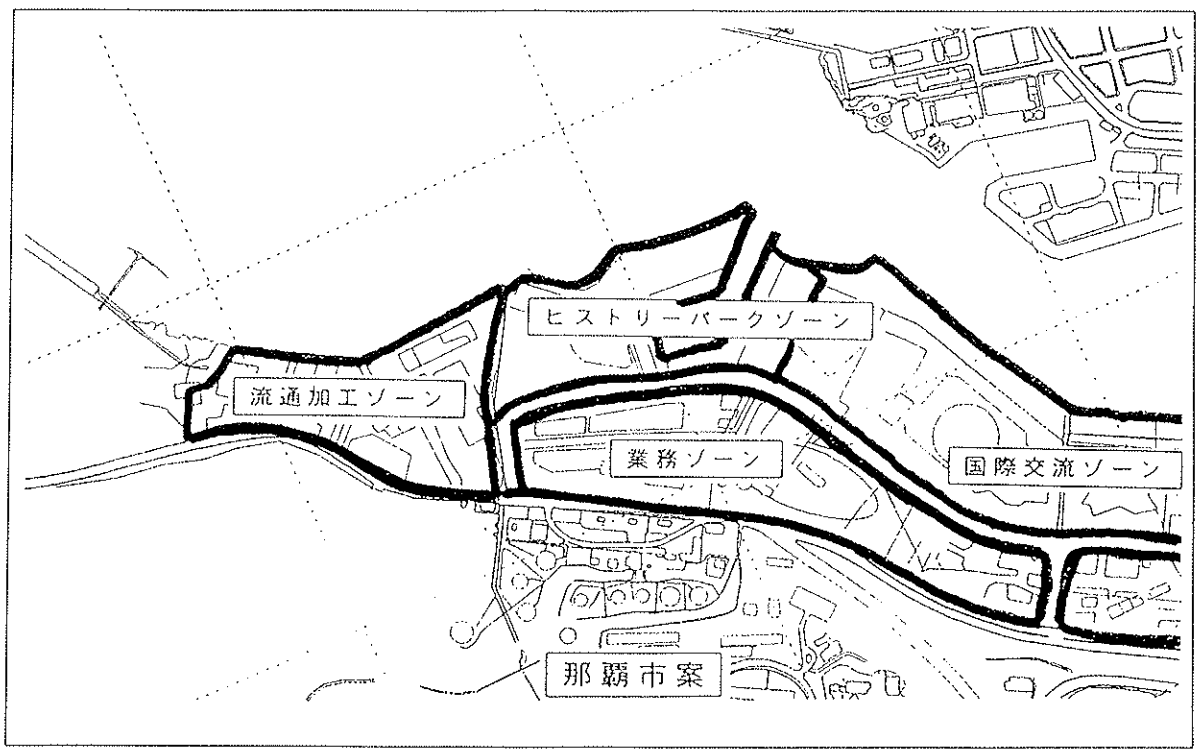


図１－１－１　地主会案、那覇市案ゾーニング図

③統一案づくりとしての考え方

ここで地主会と市の基本的な考え方について確認すると、

a)共通点

ＦＴＺそのもののゾーンの東側への拡大は考えない。

b)相違点

地主会：ＦＴＺを無視したかたちで、独自にそのゾーンについて検討する。

那覇市：ＦＴＺの機能と関連づけたゾーニングを検討する。

しかし、ＦＴＺは現在効果的に活用されていない点は確かであり、見直しがなされ活性化された時点で初めて『連携』という概念がうまれてくる。

しかし、現在のＦＴＺの活性化策の１つとして『観光ショッピング型』に移行する点も検討されており、この考え方には地主会が提案する『臨空港型のショッピングセンター』と共通している点が多い。その場合、地主会と那覇市の考え方が全く相反しているということではなく、むしろ充分調整可能な範囲として考えられる。

この点から考えると、ゾーニングとしての議論も必要であるが、施設整備計画レベルの議論として取扱う必要がある。

今後の検討作業の方向としては、以下基本方針に基づき検討作業をすすめる。

1. 自由貿易地域那覇地区の東側への拡大は考えない。
2. 既存ＦＴＺの扱われ方に関わらず、商業、業務系の土地利用で検討する。
3. ＦＴＺの機能、内容が国際交流、商業、観光等の面から見て、活性化する見通しが確認された時点で、それとの連携も検討する。

(3)漁港

①相違点について

地主会側の考え方としては、

漁港区域の設定には否定的であり、マリーナとしての整備を検討している。

一方、那覇市は、

区画整理事業及び国道改良事業によって移転を余儀なくされた漁港の権利を本地区の一部に移設することをうたった「壺川漁港の移転に関する覚書」を那覇市沿岸漁協及び那覇地区漁協と交わしている。

②今後の検討方法

那覇市、地主会の御物城周辺の開発の方針として「マリーナ施設」を中心にした開発の方向で一致している。しかし、那覇市は全体の行政の責任者として漁港区域の設定の問題は、解決しなければならない重要な問題である。

つまり、ポイントは相反する2つの方向を一致させることではなくむしろ計画としては一致している問題をどう実行段階に移行させるかという点である。

この点について以下の方向で検討する。

a)計画の面ではマリーナを中心にした施設構成とし、それと共存するかたちで、漁港としての機能を配置し、さらにレストランや商業施設等の整備を考える。

b)漁港区域の設定という行政上の手続きについては、各行政機関で調整検討する。

3．新たな視点での検討

１）交通拠点計画

現在計画されている那覇軍港周辺の交通計画は以下の通りである。

＜　陸　＞

①那覇空港自動車道

那覇空港自動車道は、空港と北部地域間の時間短縮及び、利用客の利便性を高めることを目的とし、西原ＪＣＴから空港へ連結する計画が進められている。

②沖縄西海岸道路

那覇空港と那覇都心部、那覇港及び空港周辺と西海岸リゾート地域を連結するとともに、都市圏域外への連絡道路として重要な路線と位置づけられている。

③モノレール

那覇市内におけるさまざまな交通問題の緩和を図ることを目的とされている。

＜　海　＞

那覇港の整備

①ＴＳＬターミナルの整備

ＴＳＬ（テクノスーパーライナー＝超高速貨物船）ターミナルの整備を図るため、空港地区に海上交通ターミナルの確保と航空貨物を連動した機能を確保するとされている。

②ジェットフォイル、ウォーターバスターミナルの整備

空港利用の観光客などを対象として、リゾート航路に就航するジェットフォイル（高速船）や、港内ウォーターバスのターミナルを空港利用者の利便性の高い現空港ターミナルビルに近接した位置に配置するとされている。

＜　空　＞

①新ターミナルの整備

年々増加傾向を示している航空需要に対応するための施設整備を図るとされている。

以上のような交通計画との関連を考慮し、次のような整理、提案を行うことができる。

(1)開発地域周辺の位置づけ

開発地域周辺にはバスターミナル、那覇港及び那覇空港など陸、海、空の交通機能が集中しており、それらは沖縄県における物流、情報の拠点であると考えられる。

(2)拠点機能整備の方向性

①県外に対する沖縄県の玄関としての拠点を目指す。

②観光・リゾート交通の充実を主とした北部、又は南部へのアクセスの利便性を図る。

③新交通システムの導入とあわせ、陸、海、空それぞれが一体となった総合的ターミナル機能の整備を図る。

④リゾートおよび、各レクリエーション施設等への物資の流れに対応した湾岸道路、沖縄自動車道、ＴＳＬ等へのアクセスの整備を図る。

(3)提案

①計画地内

a)観光船バースとジェットフォイルターミナルを計画地内に配置し「待つ時間」を有効につかうため、ショッピング、レストラン、アミューズメント等の施設との連携をはかる。

b)交通拠点という立地を活かし、人、物、情報の交流の場としたコンベンション機能を計画地内に配置する。そのことにより新たな事業の拠点を生み出す。

c)ジェットフォイルターミナルについては、さらに空港ターミナルのチェックイン機能も持たせa)、b)で述べた機能との連携をはかる。

②計画地周辺

a)空港－ＴＳＬターミナル間の物資の運搬は、距離が短いことが望ましく、ＴＳＬターミナルは、現計画のまま配置する。

b)計画地内にコンベンション機能を持たせる事により、周辺地区に物資を保管する機能が必要になるため、その機能を検討する。

c)開発区域は、「都心機能の補完」としての機能が求められるため、そのために市街地との結びつけは、不可欠である。

③新交通システムについて

モノレールの延伸について県の「国際都市形成整備構想」の中では、「那覇軍港用地へのアクセスに課題点があることから、このモノレールの延伸について考える必要もあり、那覇港付近でループ状に結ぶパターンや海岸地点へ延ばすパターンも考えられる。」と述べられている。本検討委員会の中でも「空港までのルートから、本開発区域内まで延伸させ、さらにバスターミナルまで延ばして環状線状のルートも考えてはどうか。」という意見が強く出されたが、本計画では駅の位置のみ想定し、延伸等については新交通システムを含め今後の検討課題である。

２）域内交通計画

開発区域は東西に約１．5kmと長く、開発区域全体に集客施設が計画されているため、域内を手軽に移動する手段が必要である。その方法として以下の方法が考えられる。

(1)域内を循環するシャトルバス
(2)港内を循環するウォーターバス
(3)動く歩道

この点についても総合的な検討が必要になるが、「移動の手段」といった需要性だけではなく、集客性のある「のりもの」という視点での検討も必要である。

３）国有地の処理方法について

国有地は開発地区全体で約２１haあり、主として西側に存在する。
この内約３haは既存の施設であるフリートレードゾーンに利用されている。
横浜市新本牧地区の事例視察によって国有地の処分、土地利用の基本方針について調査した結果、横浜市では「３分割の利用」で計画を進めたことが判った。
３分割の利用」とは、国、地方自治体、留保地に３等分され、それぞれの土地利用が可能であるという国有財産中央審議会の大蔵大臣への答申によるものである。
この原則が本地区にも適応されるとすると、利用可能な国有地は約18haあり、６haずつに分割されることになる。
この国有地は、開発地全体のコンセプトにあった土地利用が望まれるが、照応の原則にもとづいて、西側に分割配置された場合、航空機騒音に係る環境基準から、非住居系の土地利用となることが予測される。

今までの土地利用計画の範囲で考えると国有地は、植物園や、プロムナード等のための土地利用が考えられる。国有地の土地を開発の全体コンセプトに適応させ、集客力を増大させるような施設整備に誘導することも必要であると考えられる。
さらに那覇市としてはいわゆる「軍転特措法」の趣旨に沿って、地方自治体が留保地を含め国の利用する土地以外のすべての土地を使えるような方向での検討を行う必要がある。また処分方法についても同様に特別な措置によって行われるような方向での検討も必要である。

4）那覇軍港周辺の開発計画について

(1)対岸（那覇埠頭）の開発方向

対岸の那覇埠頭は那覇港を挟んで本地区と対面する。
水面を挟んだウォーターフロントの開発は共通点を持った開発方針が望ましい。

①土地利用条件

この地区については、以下の構想、計画で土地利用計画がうたわれている。

『西町ポートサイドタウン構想（昭和62年３月那覇市）』
『メインコアベルトゾーン整備計画（平成３年３月沖縄県）』
『那覇港長期整備構想（平成５年３月那覇市）』

②今後の土地利用について

最も基本的な点は、両岸を統一した開発の方向で検討していくことであるが、当開発地区については、現時点では『返還』という条件が付加されるため、那覇埠頭と同一地区の計画として扱うことはむずかしいと考えられる。

今後、相互の役割分担、景観的統一性等という点では共通な視点で検討をされるべきである。

(2)自衛隊駐屯地

自衛隊の利用している区域は約180ha（内返還済24.7ha）である。

一部の区域については『メインコアベルトゾーン整備計画』では以下のように開発の方向性が記述されている。

> 国際エアロガーデン、フラワービジネスメッセ、ポートビュー公園からなる『国際流通ターミナル地区』は、国道332号の南側に国際商業・業務地区と一体的に配置する。

また、『国際都市形成整備構想調査(Ⅲ)』（那覇空港国際機能等整備拡充構想）では、以下のような検討が行われている。

> 那覇空港の現在のエリア（264ha）に隣接する那覇軍港や自衛隊基地を重点整備地区の対象として現在の約４倍である1,050haの規模に拡大する構想を示している。機能の面では24時間型空港とし、臨空ビジネス物流・中継拠点、アジアの国際医療等救援機能、国際郵便の中央集配センター、国際航空大学等、10機能の導入が検討されている。

現在、土地利用の方向性として考えられるのは国道３３２号沿いの民有地である。この土地の開発の方向としては、以下の２つが考えられる。

①臨空港型の業務施設
②那覇市民のための緑地公園

この地区についても対岸と同様、本地区と統一性のある開発として検討すべきである。

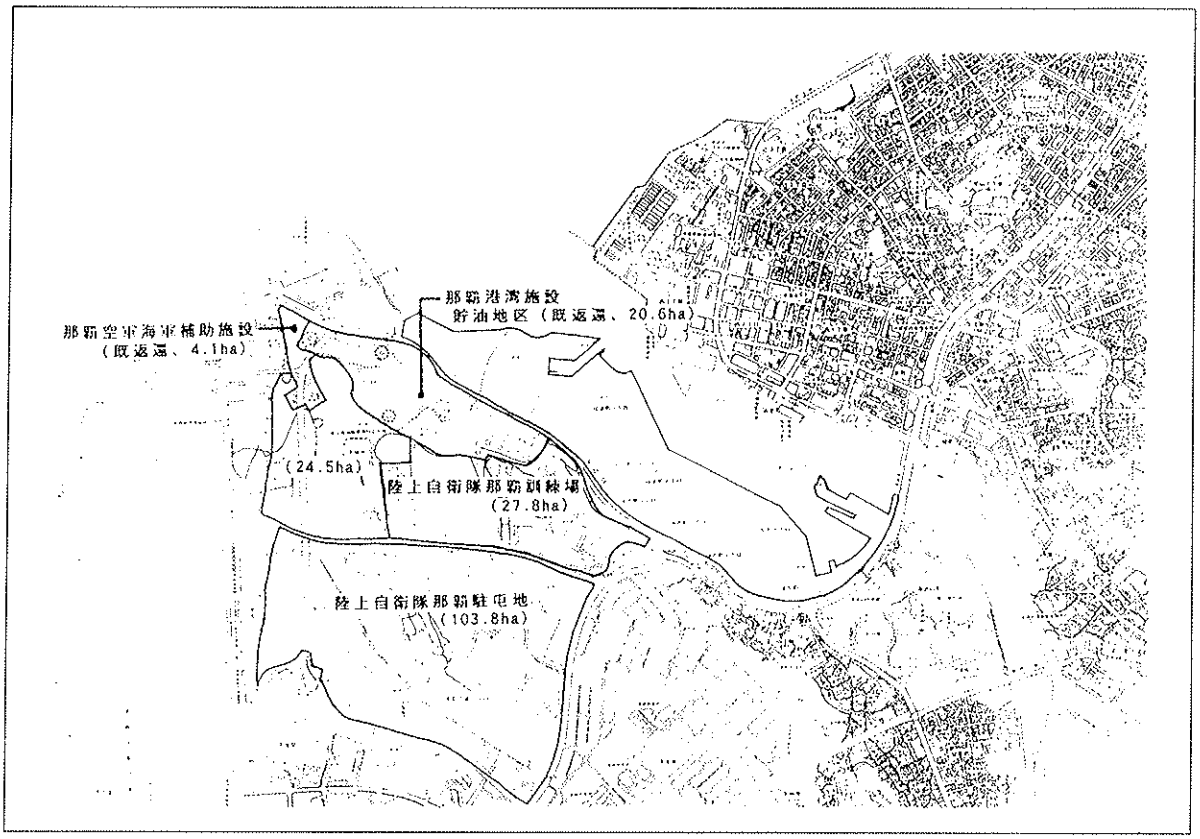


図１－１－２　陸上自衛隊使用の地区

5）亜熱帯型のウォーターフロント開発

景観的な視点で亜熱帯型のウォーターフロント開発というものはどうあるべきか？ということは最も重要な問題の１つである。この問題については、日本の大都市のウォーターフロント開発に答を求めるのではなく、むしろ気候的に似通ったオーストラリアやハワイ、シンガポールといった地域に注目すべきである。

これらの明らかな相違点は、充分な植栽計画がなされているか否かという点である。水や岩、木など自然の素材を取り入れ、”亜熱帯らしさ”を演出することによって他府県では見られないかたちのウォーターフロントを創ることができる。開発区域の前面には椰子が植えられ、南国的な景観を表している。この景観を開発区域内まで持ち込み、開発区域全体が公園的な雰囲気を持つように景観計画を行うことが必要である。

さらに水際の修景をどうするかということも同様に重要な問題である。現在の護岸はコンクリートで覆われ、いかにも「かたい」といった感じを受ける。特に水に接する部分はプロムナードとして利用者が多いことから、水際の植栽についても亜熱帯としての特徴あるかたちを検討するべきである。

4. 開発の基本コンセプト及び基本方針

1）基本コンセプト

(1)国際交流・交易を支援する新拠点づくり

臨空港、臨港という地域の特性を活用し、全県的に推進する国際交流・交易を支援する街づくりを行う。

(2)歴史的な港の特色を活かした那覇市のゲート空間の形成

御物城や屋良座森城など歴史的な遺産を活かし、那覇市のゲートとして特徴ある開発を行う。

(3)都市型リゾートの快適な居住空間の形成

充分な植栽と親水性のある開発手法により、都市型リゾートの快適な居住空間を実現する。

(4)ウォーターフロントと海洋レクリエーションの形成

都市型のウォーターフロント開発として、市民が気軽に利用でき、また多様な海洋レクリエーションに参加できるような開発を実現する。

2）基本方針

(1)親水空間の創出

水際のプロムナード公園や水路、人工ビーチ等多様な親水空間を創出する。また水路は主として修景のための規模とする。

(2)将来的なフリートレードゾーンとの連携の可能性

フリートレードゾーンに隣接する地区は、国際交流・交易を支援する街づくりという見地から、将来的なフリートレードゾーンとの連携の可能性を残しながら、現段階では単独でも成立しうる施設の方向で検討する。

(3)漁港の一部の機能の配置

御物城の周辺の土地利用は、全体的にはマリーナ施設の整備の方向とし、一部漁港の機能を配置する。

(4)新交通システムの検討

開発区域の地域特性から、集客性が開発の重要な要素であることが確認され、モノレールを含めた新交通システムについて引き続き検討する。

Ⅱ　ゾーニングについて

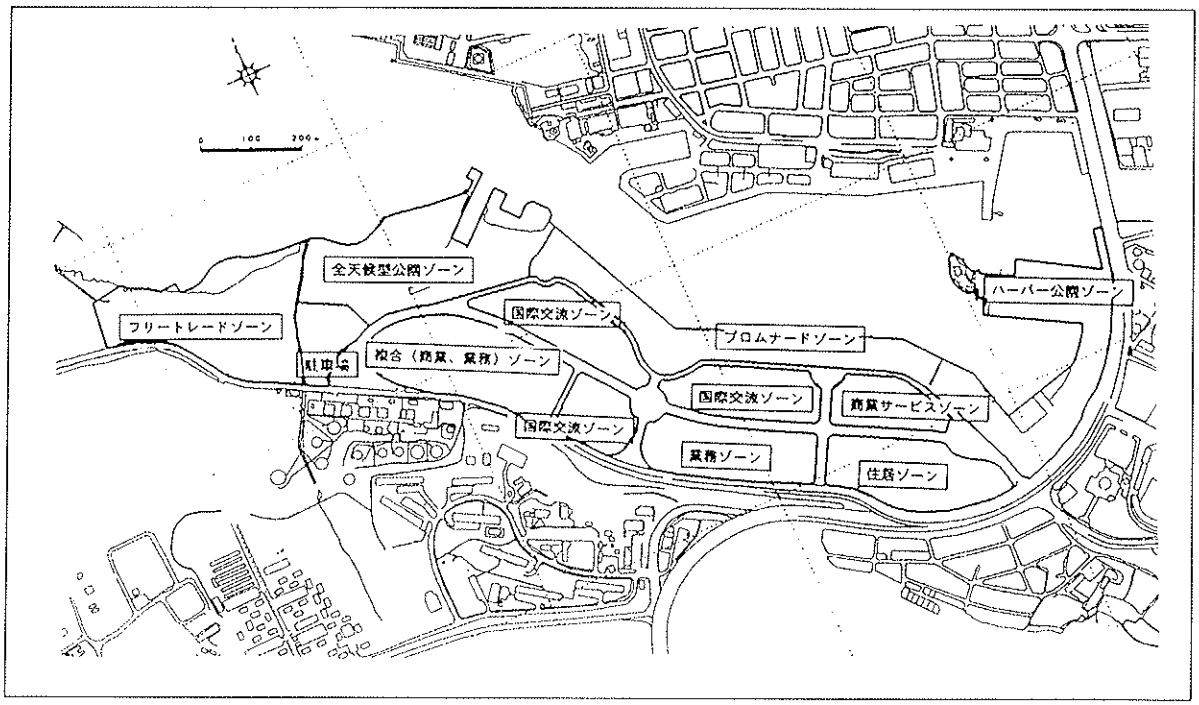
1．2案のゾーニングの比較

那覇市案（平成４年度）と地主会案（平成６年度）のゾーニングについての比較検討を行った結果、基本的なゾーニングの構成に大きな相違点はない。しかし、その中で異なっているのは、以下の点である。

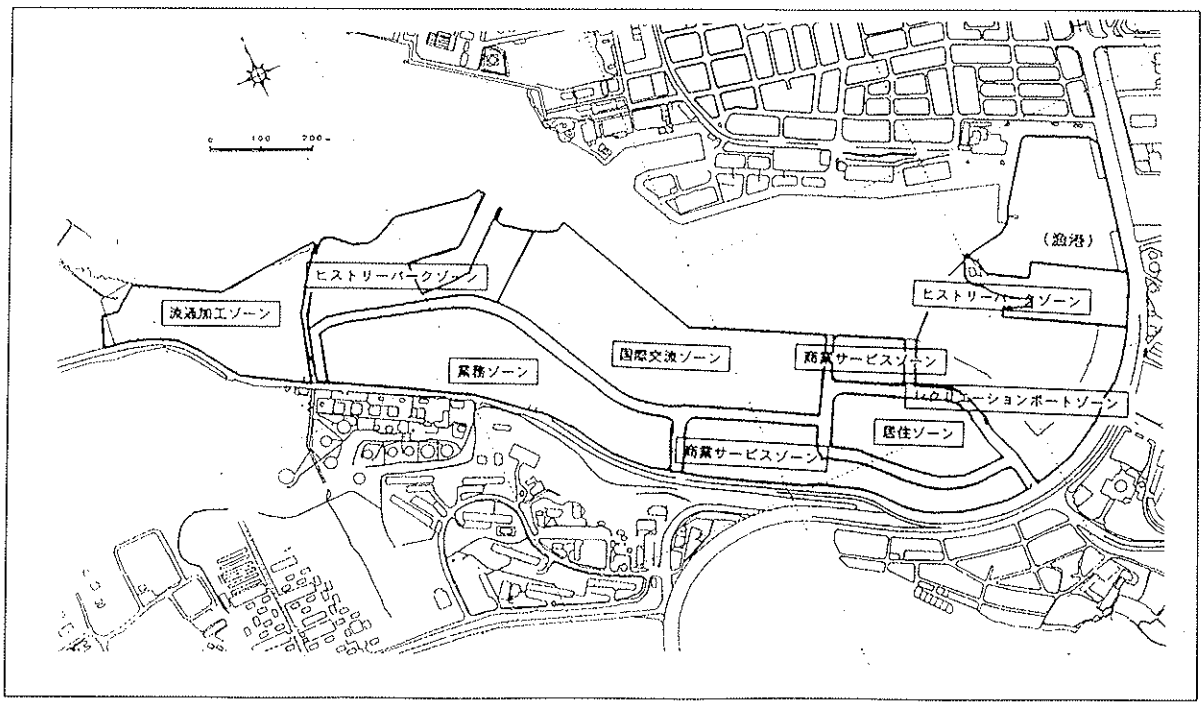
(1)住居ゾーンについては、那覇市案は国道３３２号沿道の商業サービスゾーンとレクリエーションポートゾーンの中間に配置した計画に対し、地主会案は隣接する住区である垣花地区との結びつきを考慮、国道３３２号に接したかたちで配置している。

(2)ＦＴＺに隣接する計画地西側のゾーンについては、那覇市案はフリートレードゾーンとの連携を考え業務ゾーンを配置し、地主会案では新たな提案として複合的な土地利用を考え、商業と業務の複合ゾーンを配置した。

(3)地主会案では車での来場者をスムーズに処理するための施設として大規模な公共駐車場を配置した。



地主会案（平成６年度）



那覇市案（平成４年度）

図１－Ⅱ－１　２案のゾーニングの比較

2. ゾーニング決定要素

ゾーニングを決定する要素としては、次の１０項目が考えられる。

１）国際交流ゾーンの必要規模

開発区域は那覇市の一部ではあるが、既存の那覇市の将来的な需要の一部を分担するという考え方よりも、むしろ新たなかたちの需要を生み出すとする見方が適切であると考えられる。それは周辺の条件が国道と国場川とで既存市街地と分断され、西側は空港施設となっているため周辺との結びつきが少ないことが挙げられる。また同様に、国際交流ゾーン、商業サービスゾーン、業務ゾーン、全天候型公園ゾーンに整備される臨空港、臨港型施設が新しい需要を生み出す可能性を持っていることも挙げられる。

よって各土地利用の必要面積を算定する際はマクロ的な捉え方ばかりではなく、開発区域の中心となるゾーンの必要規模を算定し、それら施設に関連する需要から周辺のゾーン面積を算定する。本計画地の場合は、中心となるゾーンは国際交流ゾーンである。その施設は以下の規模で検討する。

表１－Ⅱ－１　国際交流ゾーンの必要面積

用　途	施設名称	敷地面積	延床面積	備　考
コンベンションセンター	福岡市第１期展示場	2.82ha	40,500㎡	展示機能　9,100㎡ アリーナ機能　8,000㎡ ﾎｰﾙ機能最大収容人員　15,000人
マリーナ 旅客ターミナル	伊東ﾌｨｯｼｬｰﾏﾝｽﾞﾜｰﾌ	4.80ha	21,700㎡	マリーナ　400艇 リゾートマンション　300戸 商業施設、温水健康施設
情報センター	横浜国際通信ｾﾝﾀｰ	0.28ha	5,600㎡	地上7階、地下1階 技術センター、ショールーム、 国際交換局、国際テレビ会議室
ホテル	ハイアット福岡 （ｷｬﾅﾙｼﾃｨ博多）	0.67ha	34,000㎡	地上13階、地下1階 客室数　248室 ビジネスセンター、式場等
博物館 （水族館）	海遊館	2.00ha	23,540㎡	展示施設、展望施設、 多目的ホール他
物産センター	産業振興センター （神戸ﾊｰﾊﾞﾗﾝﾄﾞ）	0.15ha	11,200㎡	産業交流施設 人材育成施設 地上10階、地下1階
合　計		10.72ha		

2）地権者の要望と土地利用

地権者の土地利用に関するアンケート調査が平成３年に行われているが、土地区画整理事業における「申し出換地」を前提に考えると、基本的に地権者の意向と土地利用が一致することが好ましい。しかし、このアンケート調査が「申し出換地」のために行われたのでないことや、対象者の年齢が高いことなど将来的に変化する要素があるため、予備的なものとして検討する。

民間地権者の土地を31ha、平均減歩率を30％程度とすると、

(1)アンケート調査では全体の約60％の人が土地を売らないとし、約25％の人がわからないと答えている。このため、区画整理後の民間所有の土地は13～18ha必要となる。この数値を住居、商業サービス、業務、ホテル、複合の各ゾーンの区画整理後の面積15ha（平成６年度　那覇軍用地等地主会）と比較すると調整可能な数値と言える。

(2)アンケート調査では土地利用について住居系を希望する人が20～47％、非住居系を希望する人が27～53％と考えることができる。
よってそれぞれの必要面積は以下のように考えることができる。

住　居　系：4.3～10.2ha

非住居系：5.9～11.5ha

しかし、この数字は住居ゾーンが10.2ha必要ということではなく、複合ゾーンを含め居住施設が整備できるゾーンの合計ということになる。

表１－Ⅱ－２　返還後のご自身の土地について

設問８		選択肢	数	%
1）返還後、あなたの土地の利用予定はありますか	1	商売、事業を営む	51	13.2
	2	現在の商売・事業の拡張	10	2.6
	3	自分の住家にする	65	16.8
	4	住宅、マンションの建設	28	7.2
	5	貸し事務所にする	17	4.4
	6	貸しアパートにする	12	3.1
	7	土地を貸す	48	12.4
	8	土地を売却する	24	6.2
	9	わからない	12	28.9
	10	その他	20	5.2
2）1「商売事業を営みたい」と思う方へどのような業種ですか	1	ショッピングセンター	25	37.9
	2	レストラン	9	13.6
	3	貿易業	5	7.6
	4	情報産業	5	7.6
	5	娯楽施設	9	13.6
	6	その他	13	19.7
2）2ここの場所が良いという理由は何ですか	1	港湾に隣接している	71	31.1
	2	フリーゾーンに隣接している	14	6.1
	3	空港に近い	77	33.8
	4	官公庁に近い	14	6.1
	5	自分の土地がここしかない	45	19.7
	6	その他	7	3.1
3）返還後の跡地へ住みたいと思いますか	1	ぜひ住みたい	56	17.1
	2	良い環境になるなら住みたい	23	37.5
	3	住みたくない	78	23.8
	4	わからない	71	21.6
3）1住みたいと答えた方へ何故ですか	1	元々住んでいたから	75	48.1
	2	海辺で環境がよいから	67	42.9
	3	その他	14	9.0
3）2住みたくないと答えた方へ何故ですか	1	宅地として購入してないから	14	16.9
	2	不便だから	10	12.0
	3	騒々しくなりそうだから	33	39.8
	4	その他	26	31.3

「那覇軍港跡地及び周辺整備基本計画調査報告書」（平成３年地主会）より

3）新交通システムの駅と、ジェットフォイルターミナルについて

（1）新交通システムの駅

「1－I－3．新たな視点での検討」のなかで、モノレールを含めた新交通システムのルートについて、延伸させる考え方もある事が記述されているが、将来、大量交通輸送機関を導入するとすればその駅について検討する必要がある。

以下のような理由により計画地内に2カ所の駅を配置することが考えられる。

①計画地東側に位置する駅は、山下交差点付近とする。
本計画地東側の需要と既存市街地の利便性を高めることが出来る。

②計画地西側に位置する駅は西側の水路付近とする。
山下交差点付近の駅と新空港ターミナルの中間点であり、本計画地の主要な出入口の一つに隣接させることにより利便性を高めることが出来る。

(2)ジェットフォイルターミナル

ジェットフォイルターミナルに関してはここでは2案提案する。

①A案
空港にできるだけ近い場所に配置した計画とする。

②B案
本計画地の中心部分にターミナルを配置する。

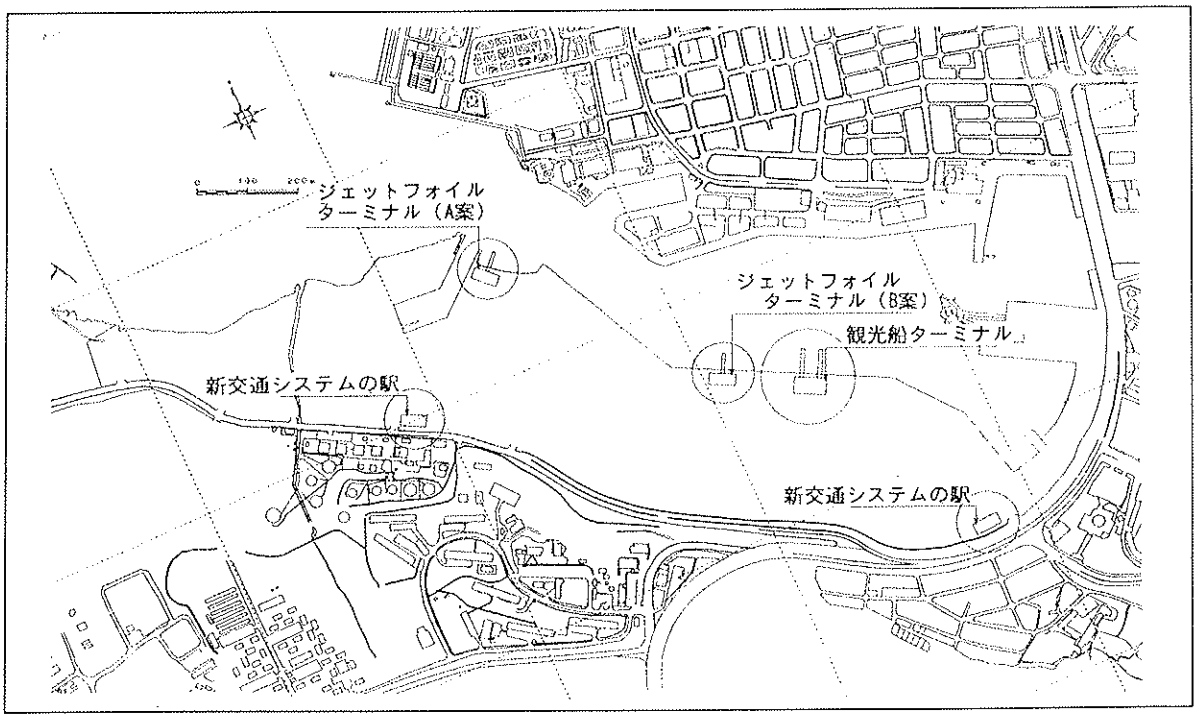


図1－II－2　新交通システムの駅とジェットフォイルターミナル

4）交通計画

交通計画について以下の点を検討する。

a)地区内の道路計画をどのように考えるか。

b)地区の出入口をどのように配置するか。

c)駐車場をどのように配置するか。

d)市街地側からの右折車線をどのように考えるか。

(1)道路計画

①地区内の幹線道路について

ゆったりとした印象をもつ幹線道路が必要である。またスピードが出せないように直線的にせず、要所に修景的演出を施す。また、西側の国道取りつけ位置については（図1－II－3）の2つの位置が考えられるが、隣接の複合ゾーンとフリートレードゾーンとの将来的な関連、さらにフリートレードゾーンそのものの土地利用を考えB案を基本とする。

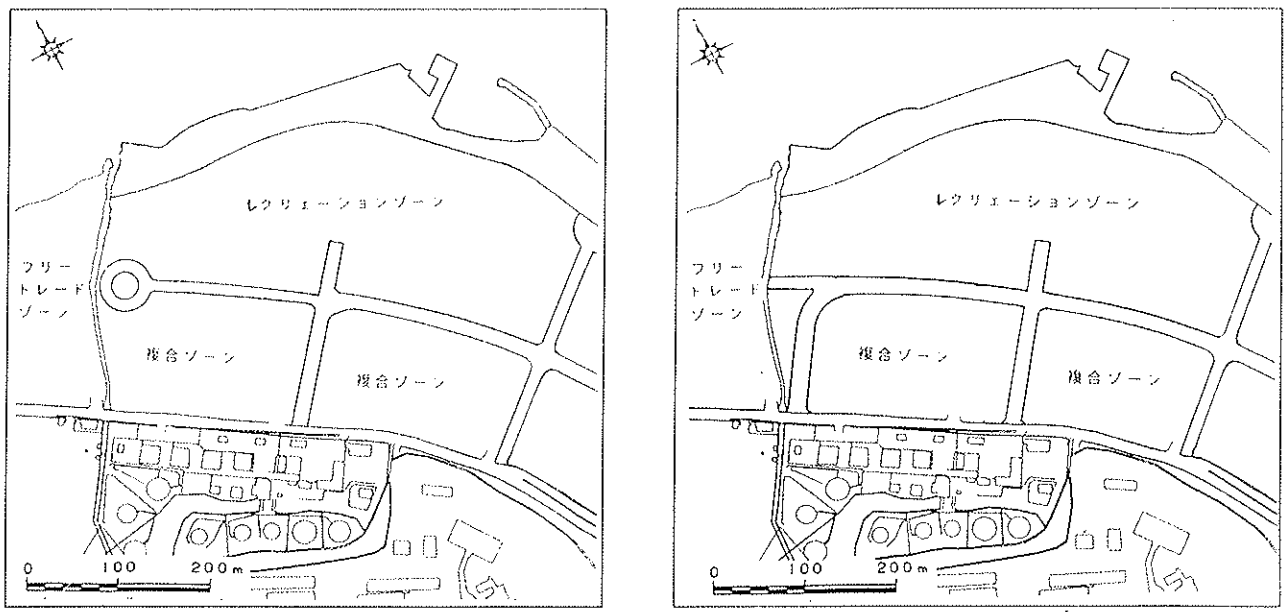
②国道332号との接道（出入口）について

域外の自動車交通の円滑な流れを確保し、以下のように設置する。一般市街地における補助幹線道路の配置間隔は、300m～500mが望ましいとされており、従来通り3箇所の出入口を配置する。

（図1－II－4参照）

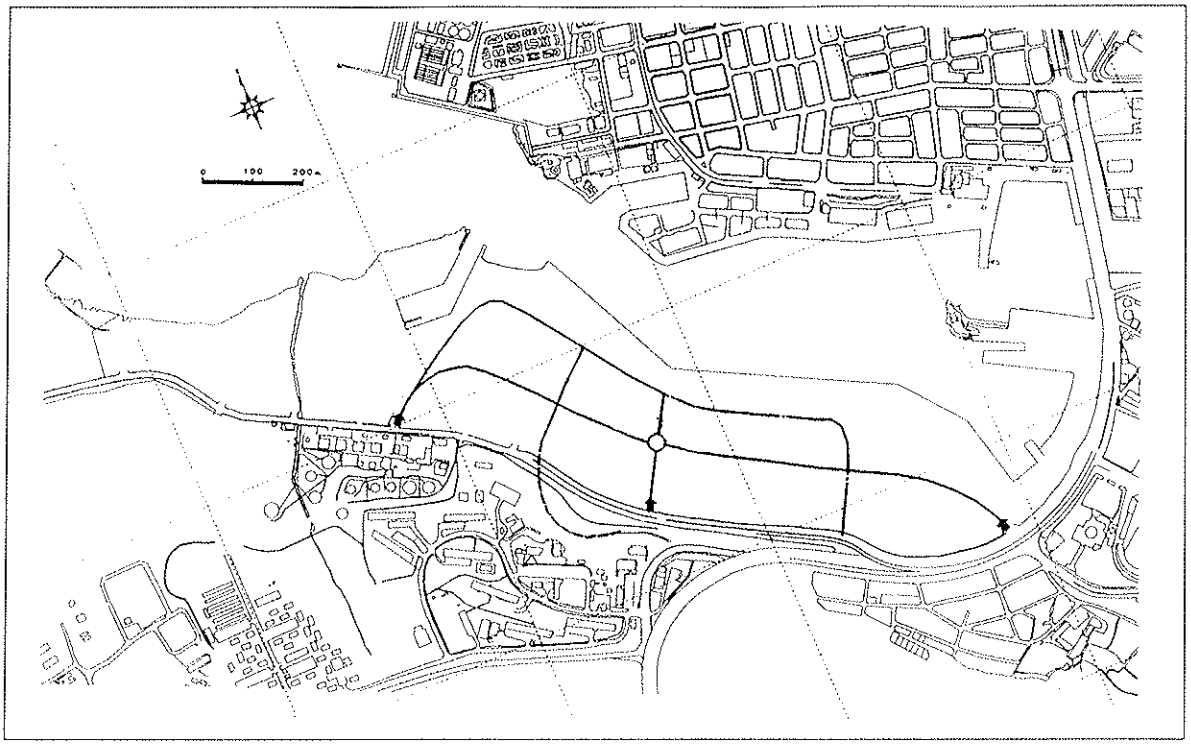
(2)駐車場計画

先進事例であるシドニーのダーリングハーバー、横浜の新本牧地区を参考にすると、駐車場台数は集客を前提とした当開発にとっては、重要な条件の一つである。各集客施設の週末のピーク時に対応するため駐車場を出入口付近に分散配置する。大量集客施設等一時期に駐車が集中する施設については、全て開発区域内で整備するのではなく、域外にもその機能を求める。

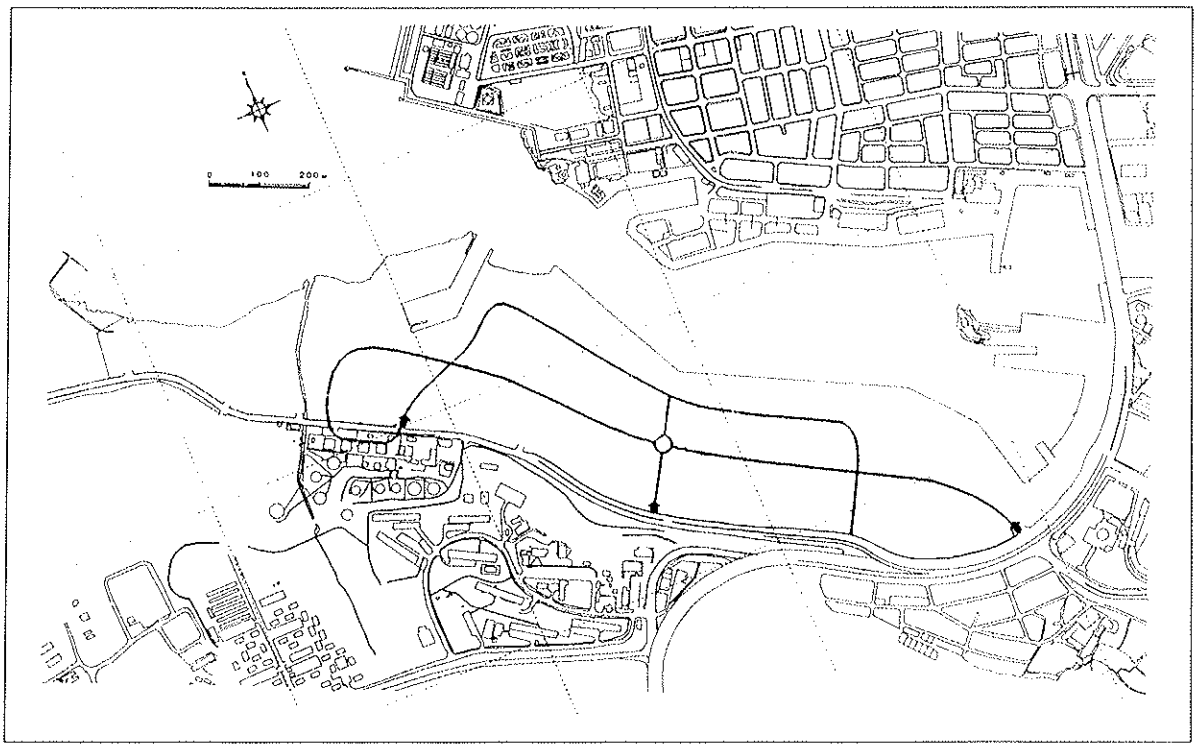


A　案　　B　案

図1－II－3　国道取り付け位置



A　　案



B　　案

図 1 － II　4　道路計画

５）国有地

開発区域内の国有地、約21ha（那覇防衛施設局資料より）の処分方法は「１－Ⅰ－３．新たな視点での検討」で確認されたように「３分割方式」が原則となる。

３分割の内、国が利用する土地がどのように利用されるかが重要なポイントになる。通常、国は各省庁のための施設を建設すると考えられるが、開発側としては、集客性がある施設が建設されることが望ましいと考える。主として西側に存在する国有地については、住居系の施設は考えにくいため、各省庁の研究施設、研修施設等が考えられる。海岸線のプロムナードやマリーナ施設のための土地利用も考えられるが、運輸省側の事業的な補助を前提とした場合、事業主体が港湾管理者の那覇市となるため、国が市へ土地を賃貸する事になり考えにくい。

しかしながら、「沖縄県における駐留軍用地の返還に伴う特別措置に関する法律」（軍転特措法）などの、諸条件を考慮し、この点についても積極的に検討すべきである。

開発区域内の国有地は約21haであるが、既に返還されているフリートレードゾーンには、その内の約3haが使用されているため「３分割方式」の対象となる面積は、残りの18haとなり、約6haずつに分割されることになる。

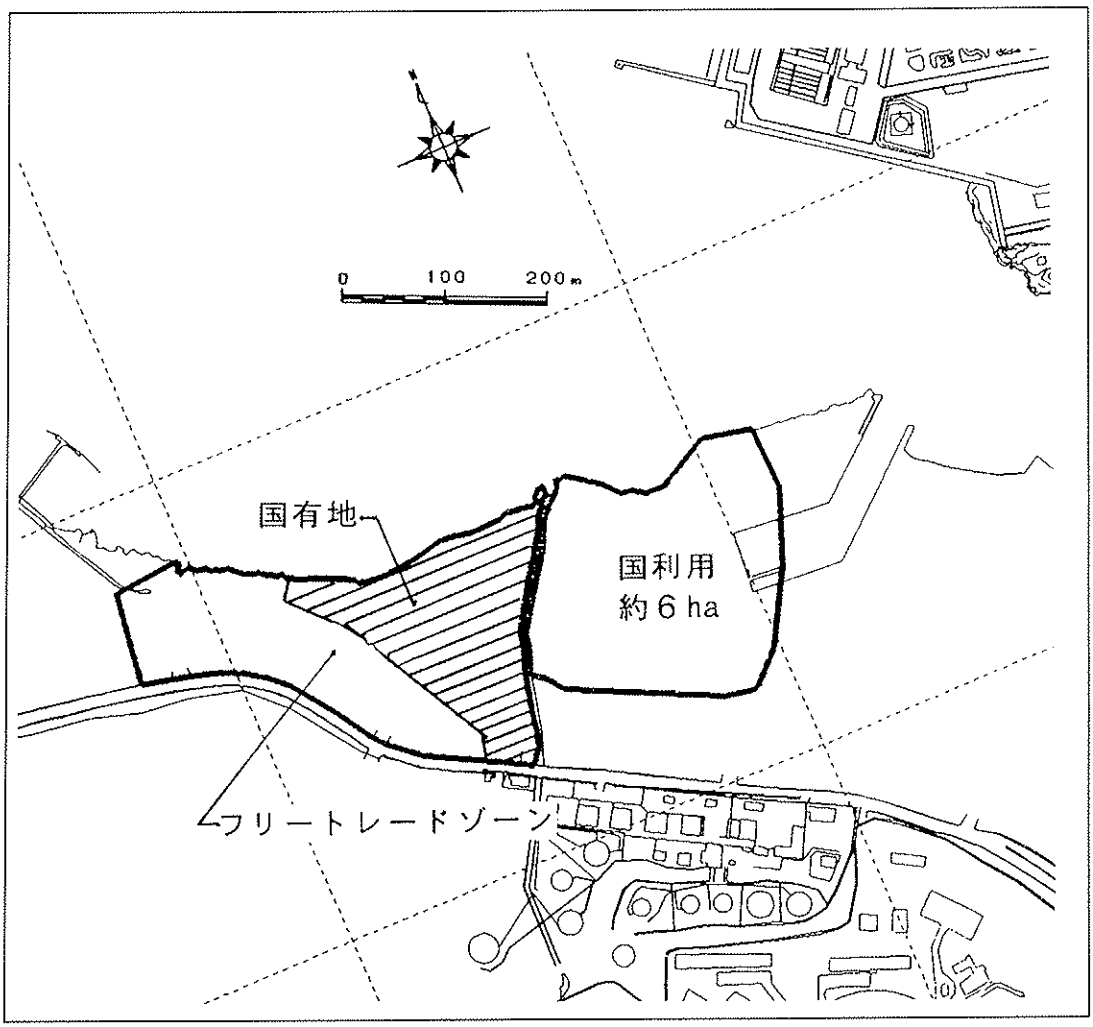


図１－Ⅱ－５　国有地

6）親水空間

(1)水路

今回の検討作業では、基本的に修景型の水路で検討していくことが確認され、規模、配置、事業手法等の検討を行う。

①規模について

糸満市西崎（埋立て面積275ha）の親水公園の規模は9．2ha（水路と緑地）とかなり規模が大きいが、本計画地3～5ha前後が適正な事業規模と考えられる。また水路には何らか機能的な位置づけが必要になる。

②配置について

主たる目的は変化のある外部空間の演出であり、どのゾーンにも配置することが好ましいが、一方、面積的な限度や管理上での問題を考えるならば、商業サービスゾーン、国際交流ゾーン、公園ゾーンに配置することが好ましい。

③事業手法

水路とその周辺は都市公園の緑地として整備する。各区画が大規模になり、区画整理上細かな土地所有状態になると考えられるため、区画整理前に水路の位置決定をすることが望ましい。

(2)人工ビーチ

人工ビーチの形態の選択は、そこで泳ぐことを目的とするか否かによる。将来的にも、この人工ビーチで泳ぐことが可能で、それが集客のための施設として重要であると考えられるため、ラグーンタイプ（閉鎖型）の人工ビーチを提案する。

また室内の温水プールも、屋外プールが閉鎖している期間の集客のため必要と考えられる。

①規模について

一般的に5～10haの規模が適正規模であるといわれている。

②配置について

公園と一体となった配置が望ましく、周囲に充分な造園を施す。各公共交通機関に近く、大規模な駐車場の付帯が必要となる。宿泊施設と比較的近い位置にあるとより効果的である。

③事業手法

手法としては以下のように考えられる。

a)港湾整備事業の緑地整備

新たな水面を整備することがこの事業に適合するか疑問である。

b)都市緑地＋市民プール（例：岐阜県　各務原市）

補助はあるが市の起債が必要である。

C)都市緑地＋民間（第３セクター）のウォーターパーク（例：宮崎シーガイヤ等）

民間事業者の参加が条件となり、必然的に使用料は高くなる。

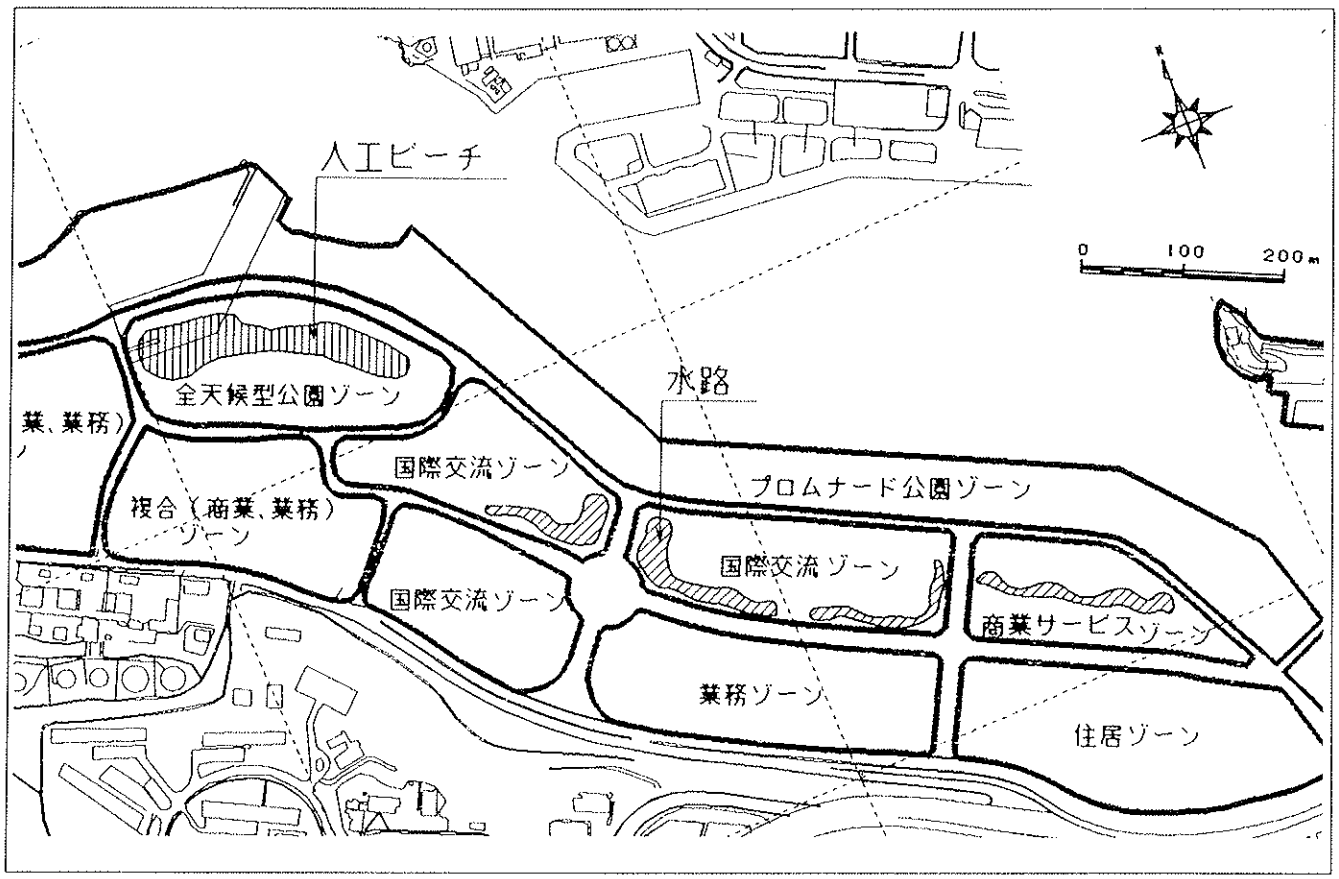


図１－Ⅱ　6　親水空間

7）ＦＴＺと隣接するゾーンについて

「１－Ｉ－３．新たな視点での検討」のなかでＦＴＺの隣接ゾーンは将来の可能性を残しながら、単独で成立し得る臨空港型のショッピングセンターという方向で検討することが確認された。さらに、このショッピングセンターはコンベンション施設や貿易情報センター等の施設と隣接させ、開発区域全体の西側の核施設として成り立たせる必要がある。

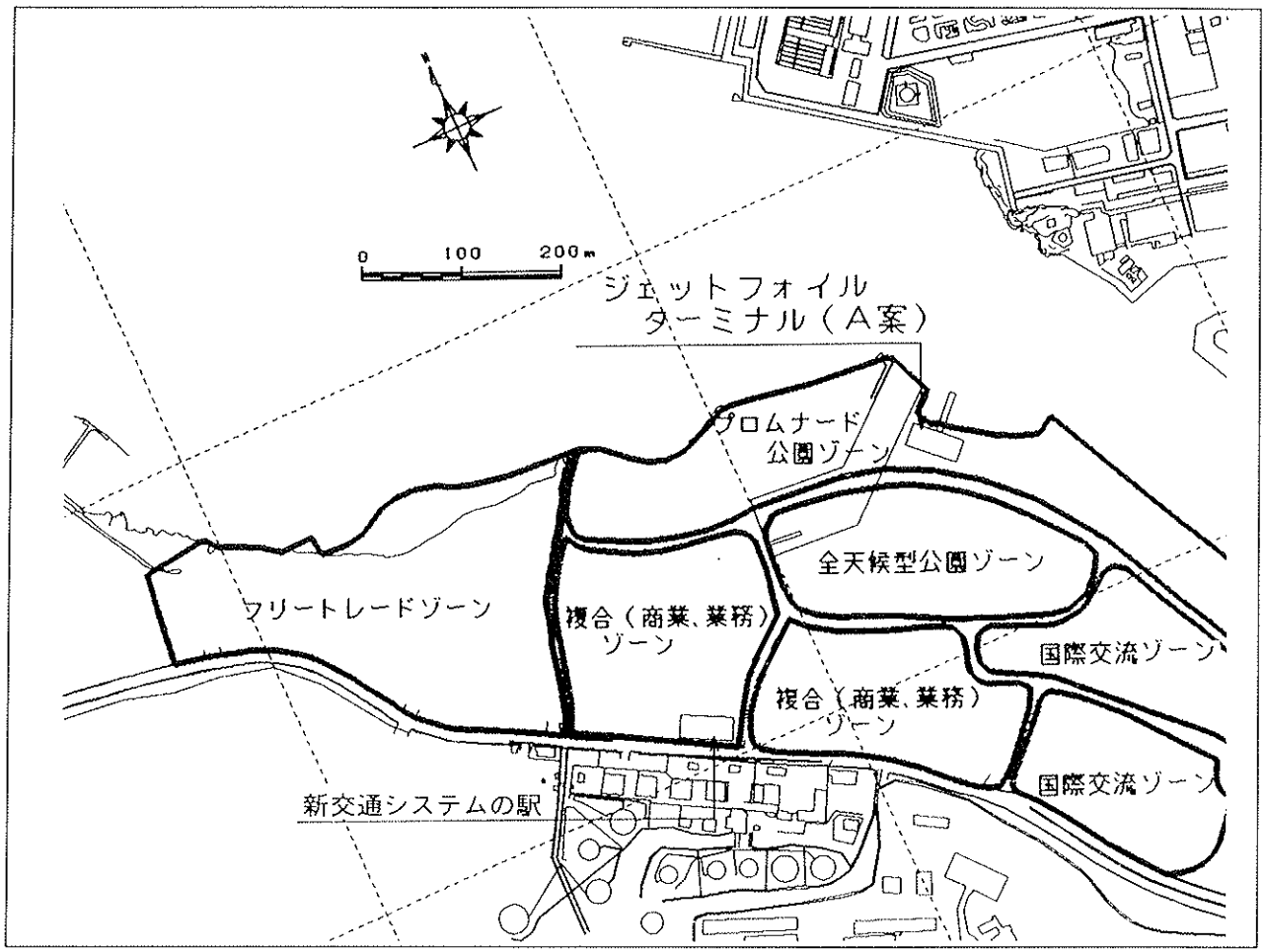


図１－Ⅱ－７　ＦＴＺと隣接するゾーン

8）土地利用と用途地域の指定

土地利用計画、土地区画整理、用途地域指定と開発の一連の行政の手続きは各制度が個別の基準で判断するため、一貫した土地利用計画が難しいが、この点を一貫した計画に完成させるために地区計画や建築協定がある。今回視察した新本牧地区はその制度を利用した成功例といえる。

当開発区域でこの点についての問題は、国道沿い部分と思われる。（図１－Ⅱ－８　参照）通常、幹線道路に面した部分は騒音振動の点で住居系のゾーニングは好ましくないとされており、平成４年度の那覇市案でも国道側に緩衝のための商業サービスゾーンが配置されている。しかし、区画の規模や日照、眺望などの好ましい点もあるため、住居ゾーンではあるが、下層階を商業として利用することを定めた土地利用の方法も考えられる。

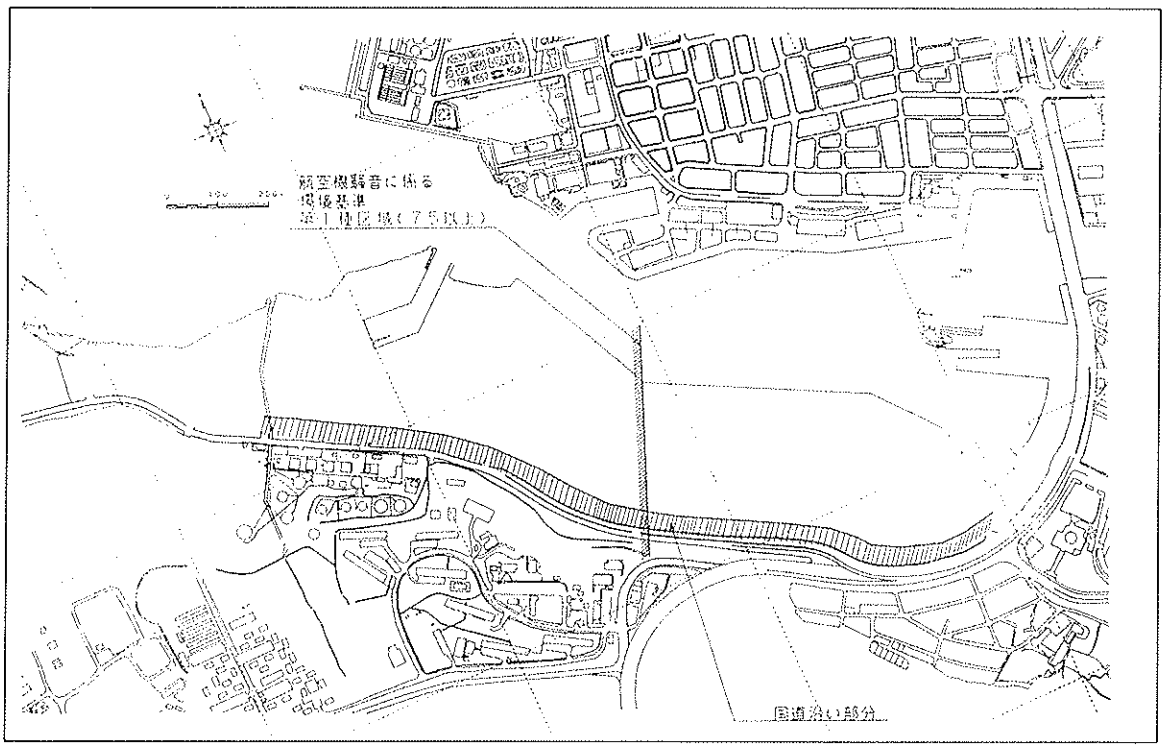


図１－Ⅱ－８　土地利用と用途地域

9）港の景観分析

「天然の良港の景観を生かす」

天然の良港にはいくつかの共通点がある。対岸までの距離が400～500mであるという要素もその１つとしてあげられるが、それは港におけるヒューマンスケールに関係する。那覇軍港もまさしく天然の良港であり、この特徴を計画に反映させることによって、美しく、特徴あるウォーターフロントの開発が可能になる。

天然の良港には「アテ山」や「日和山（ひよりやま）」と呼ばれる港の位置を確認する際、古くから用いられていた景観的目印があるが、この要素と視線の位置によってより港を印象づけることが可能になる。また地形的シンボルも同様に港を特徴づける要素になり得る。

那覇軍港の場合、これらの要素は「ガジャンビラ丘陵」と「御物城」であると考えられる。これらのポイントと開発区域内の道路の軸、オープンスペース位置、パブリックアクセスの位置、集客性のある施設の配置などを関連づけて検討することによって、より印象強い計画が可能になる。

細かい検討は後の作業とするが、ゾーニングのレベルで以下の点について留意する。

(1)港のシンボル的な存在の御物城、屋良座森城（復元の場合）周辺にオープンスペースを設ける。

(2)明治橋、御物城、ガシャンビラ丘陵の軸線上にオープンスペースを設ける。

(3)国道３３２号からの西側のアクセス道路と中央のオープンスペースから汀線（ていせん）上にシンボル的な要素を設ける。

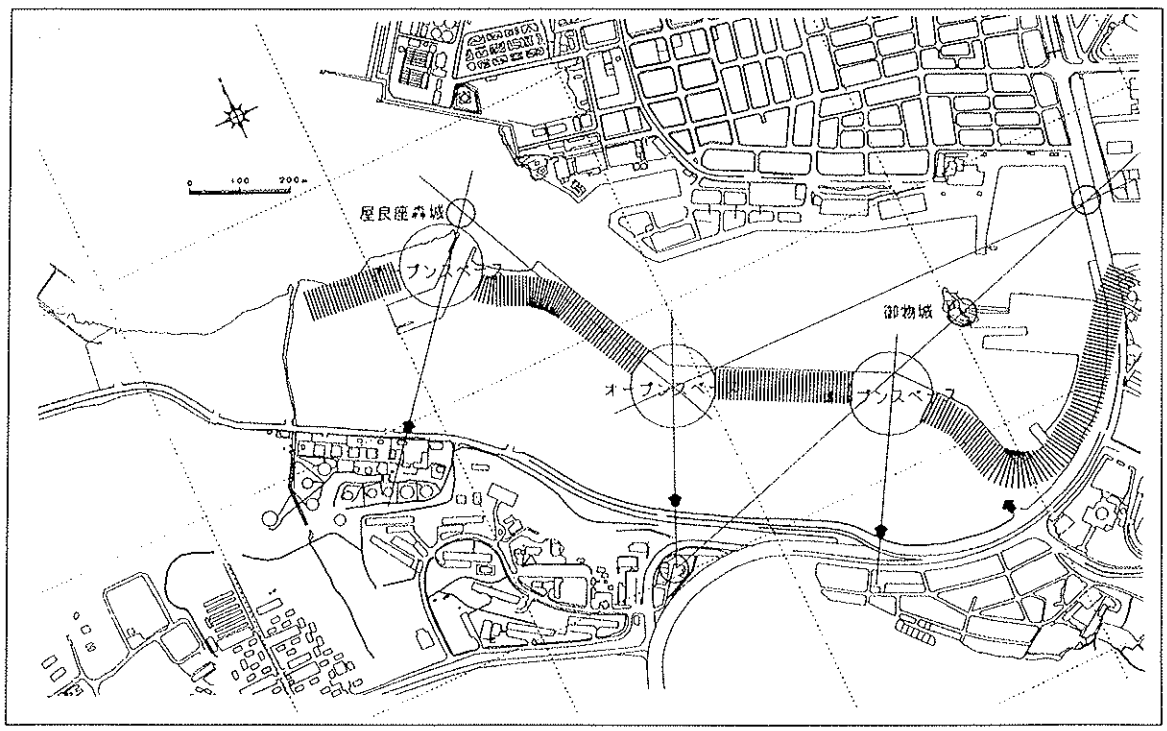


図１－Ⅱ－９　港の景観分析

１０）より強い集客施設

当開発地区は、市街地の一部の開発という考え方よりも、独立した地区の開発という考え方に近いため、より集客力のある施設を配置し、活性化をはかる必要がある。もちろん、水路等景観的に多様な手法を取り入れた計画にするということは必要なことであるが、それ以上に、強烈な集客力をもつ施設を配置することが必要と考えられる。この意味で臨空港、臨港という点を前面に出し、年間300万人の観光客を当地区に引きつけることが最も有効な方法である。そのため、観光船のターミナルや、ジェットフォイルのターミナルを整備することが必要であるが、それ以上にもっと観光客が楽しめ、滞留ができる施設が必要である。

例えばウォーターパークやアミューズメント施設などが考えられ、これらの施設は単に観光客のための施設だけではなく、市民も充分楽しめる施設であるべきである。

3. ゾーニングの提案

1）ゾーニングの決定要素と3案の比較

今回提案する3案のゾーニングは、「1－Ⅱ－2．ゾーニング決定要素」をもとに検討したものであるが、その決定要素の中でも特に以下の5つの点はゾーニングに影響を及ぼす要素となる。

①核となる施設の配置
②住居ゾーンの居住環境についての考え方
③ジェットフォイルターミナルと、新交通システム駅の配置
④既存ＦＴＺとの関連性
⑤全天候型公園（レクリエーション）ゾーンの規模

表1－Ⅱ－3　3案の比較

	A案	B案	C案
1．核施設の配置	2極	2極	1極
2．住居ゾーンについて	眺望性を重視	既存住宅地（山下町）との連携を重視	既存住宅地（山下町）との連携を重視
3．ジェットフォイルと観光船ターミナル	ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙ:中央 観光船ﾀｰﾐﾅﾙ:中央 駅からの利便性（距離:400m）	ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙ:西側 観光船ﾀｰﾐﾅﾙ:中央 バス、タクシーでのアクセス	ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙ:中央 観光船ﾀｰﾐﾅﾙ:中央 バス、タクシーでのアクセス
4．既存ＦＴＺとの関係	ＦＴＺと隣接 （将来的にＦＴＺが活性化した場合を想定）	ＦＴＺと隣接 （将来的にＦＴＺが活性化した場合を想定）	ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝｿﾞｰﾝ（強い集客性施設）との関連重視
5．全天候型公園（ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ）ゾーンの規模	5.8ha （10.2％）	8.2ha （14.4％）	11.4ha （20.1％）

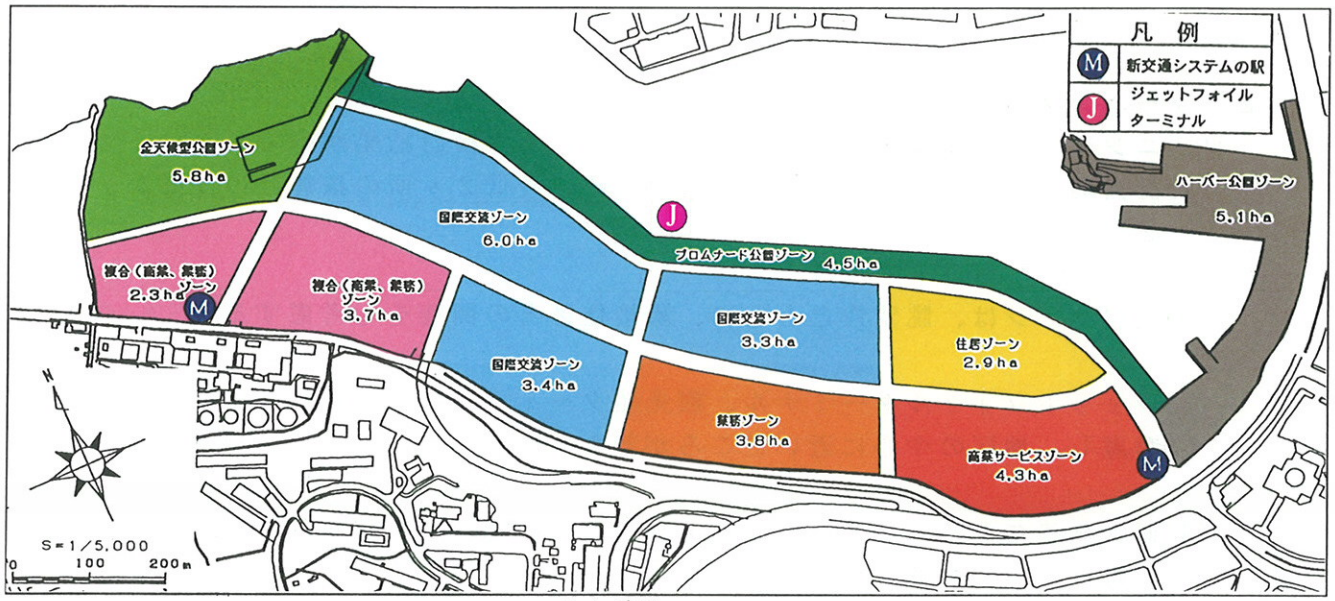
表１－Ⅱ－４　面積表

単位：ｈａ

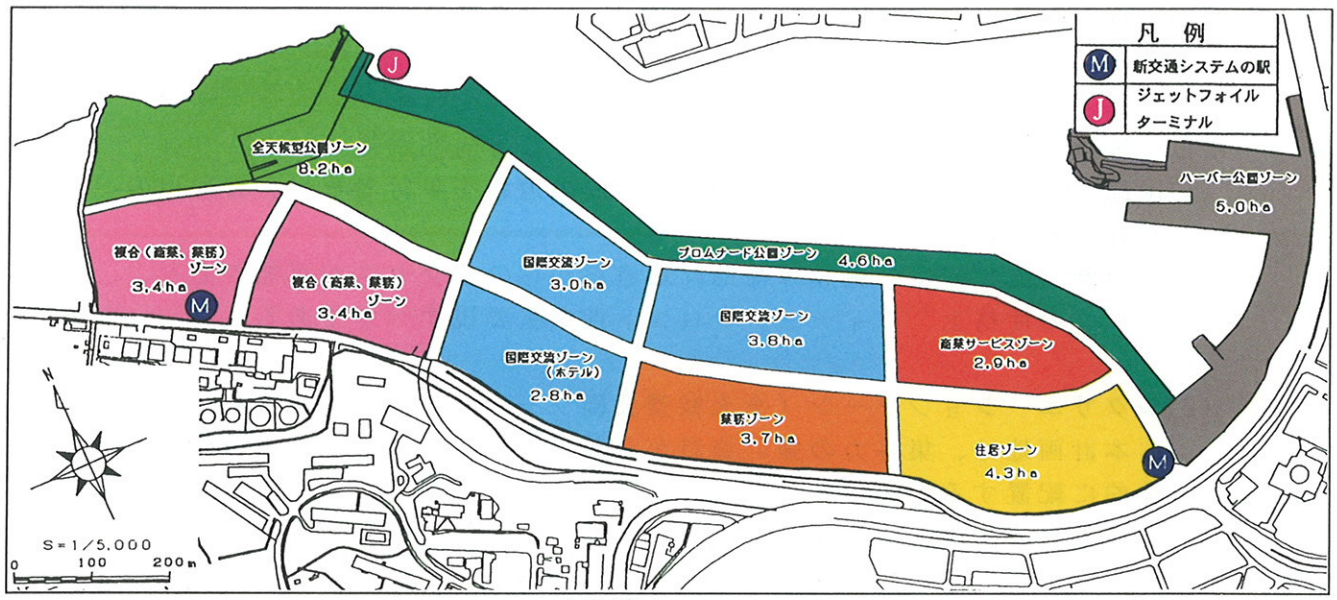
ゾーン名	那覇市案		地主会案		A　案		B　案		C　案	
国際交流	10.6		8.6		12.7		9.6		8.5	
業務	8.6		4.0		3.8		3.7		3.3	
商業サービス	6.0		2.3		4.3		2.9		3.0	
複合（商業、業務）	—		6.0		6.0		6.8		5.3	
住居	4.1		5.0		2.9		4.3		4.2	
全天候型公園	7.0		7.5		5.8		8.2		11.4	
プロムナード公園	—		4.7		4.5		4.6		3.9	
ハーバー公園	5.8		7.3		5.1		5.0		5.5	
駐車場	—		1.7		—		—		—	
漁港用地	0.1		—		—		—		—	
	小計	42.2	小計	47.1	小計	45.1	小計	45.1	小計	45.1
ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞ（流通加工）	5.6		5.8		5.8		5.8		5.8	
道路用地	5.2		5.9		5.9		5.9		5.9	
	小計	10.8	小計	11.7	小計	11.7	小計	11.7	小計	11.7
合　　計		53.0		58.8		56.8		56.8		56.8

注１）　A案・B案・C案のﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞｿﾞｰﾝ及び道路用地の面積は、平成６年の地主会報告書の数値を用いる。

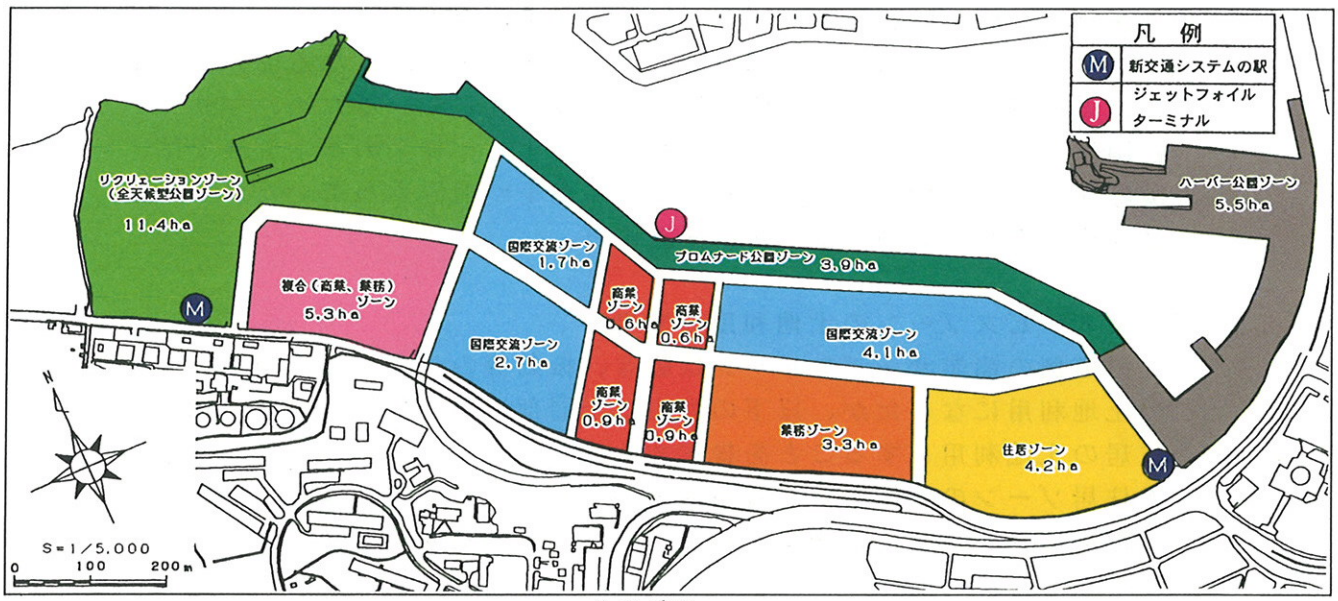
注２）　A案・B案・C案の合計面積５６．８ｈａは那覇防衛施設局（平成７年３月３１日）の資料による。



（A案）



（B案）



（C案）

図１－Ⅱ－10　ゾーニング図（案）

2）ゾーニング図

ゾーニング3案の比較を行い、主として以下に示す検討結果が得られた。

(1)計画地区は東西に長い広がりをもつため、最低2ヶ所の核施設の配置が必要である。

(2)住居ゾーンは、眺望性とともに、隣接住区との関連をも考慮する。

(3)ジェットフォィルターミナル、観光船ターミナルは、利便性、集客性を考慮し、地区の中心に近いところが望ましい。

(4)既存施設である、フリートレードゾーンとの関係は、将来的に活性化した場合を想定する。

(5)集客力の重要性から、全天候型公園ゾーンの規模は、できるだけ大きくとる。

さらに施設整備計画をイメージし、以下のような方向性が得られた。

(1)**国際交流ゾーンとプロムナードゾーン間の道路を歩行者専用、管理用の道路とする。**

国際交流ゾーンの施設は補助幹線道路からのアクセスが可能であり、ゾーンの性格上、ウォーターフロント性を重要視すべきである。

(2)**レクリエーションゾーン（全天候型公園ゾーン）の面積の見直し。**

本計画地は、集客力の強い施設が必要と考えられ、それらの施設を一体的に配置するため、レクリエーションゾーンを提案する。このゾーンは最低10ha程度の規模が必要とされ、同様に大規模な駐車場も必要となる。また、将来的な増設の余地を残すことも重要である。

(3)**住居ゾーンの一部をホテルのための土地利用に変更する。**

住居ゾーンの中の東側の部分は、この地区全体の顔になる部分である。また周辺環境としても比較的商業的な施設に適しているため、マリーナと関連づけた都市型リゾートホテルを計画する。従来の基本計画では、国際交流ゾーンで位置付けられたホテルが1つ配置されていたが、今回は性格の異なる2つのホテルを配置する。

(4)**商業サービスゾーンの土地利用の変更。**

国道側の商業サービスゾーンは騒音、振動等の点から商業施設としての土地利用になったが、以下の理由で上層部に集合住宅を乗せ、商業と住居の土地利用とすることを提案する。

①住居ゾーンの一部をホテル用地として利用することにより、必要住戸数を確保するために商業サービスゾーンを利用する必要がある。

②商業サービスゾーンの住居部分を北側へ配置させることにより、環境の問題は緩和され、同時に夜間も明るさを保つ施設配置が可能になる。

(5)国際交流ゾーンの土地利用の一部変更。

人と物の国際交流という点から、文化的要素を持った施設を提案する。またこのゾーン全体の施設整備は公共セクターが主体となるが、一部民間も参加できる施設である商業施設を提案する。

以上の検討結果をもとに図1－Ⅱ－11に示すゾーニング計画を基本とする。

空白ページ

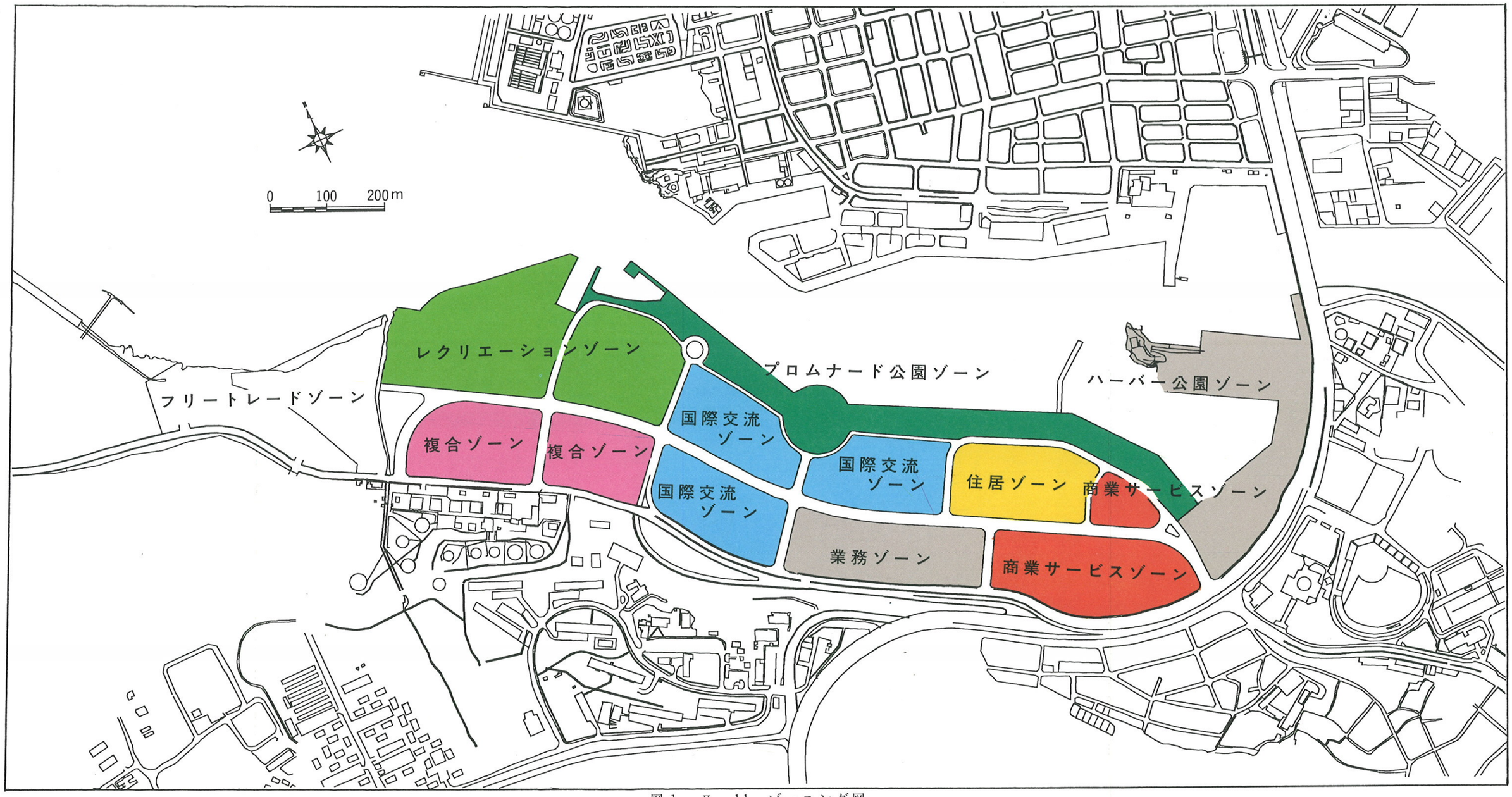


図１－Ⅱ－11　ゾーニング図

空白ページ

Ⅲ　施設整備計画

1．施設整備の決定要素

1）駐車場配置計画

駐車場は一般的に専用駐車場、公共駐車場、併用駐車場、専属駐車場に分けられる。また、土地利用の性格によっても駐車場の利用の特性が異なる。

基本計画段階では（表1－Ⅱ－1）に示すように、それぞれの施設規模から必要台数を推定し、さらに開発地区内でどの程度確保できるか、概算検討をする。この際、理想的には必要駐車台数を100%確保することが望ましいが、土地の有効利用という点から、70%程度に想定する。

また、実行段階ではその駐車台数をいかに確保するかという問題があり、今後検討が必要である。

また配置計画については、（図1－Ⅲ－1）に示すように、水際側はできるだけ地下、若しくは地上広場式とし、国道側は規模に応じて立体駐車場を併用する。

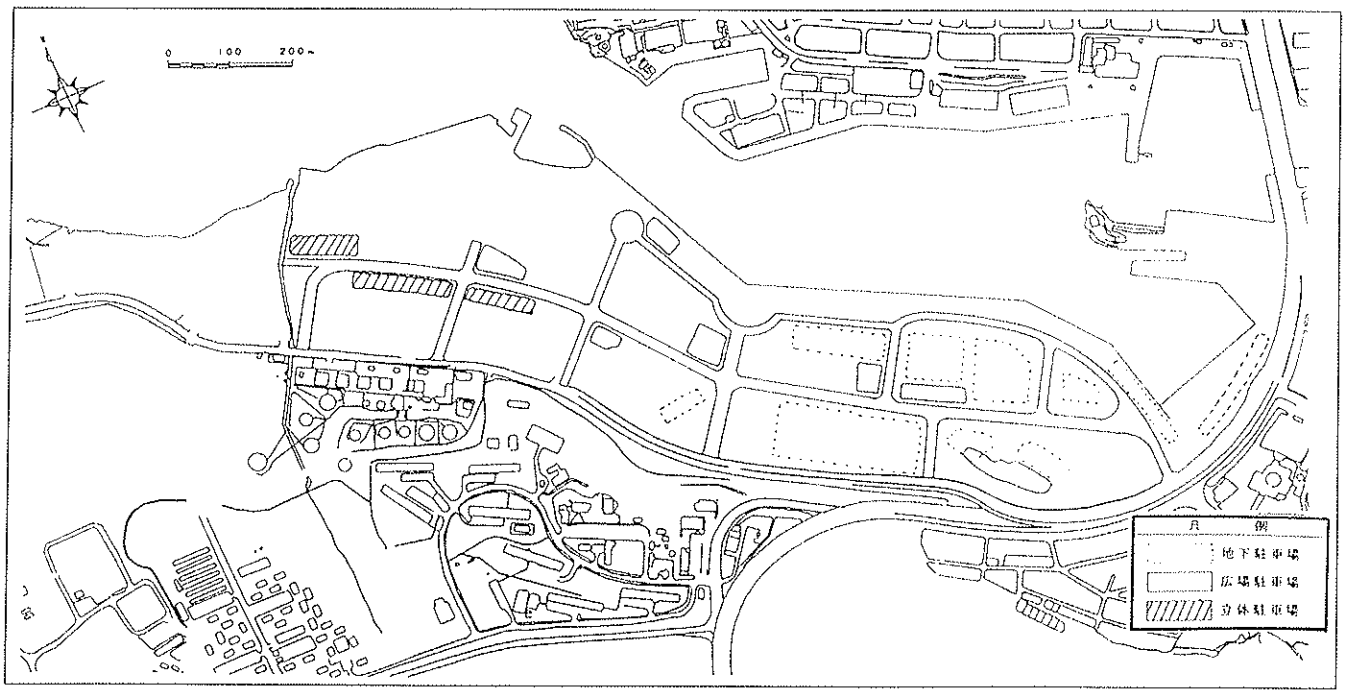


図1－Ⅲ－1　駐車場配置計画図（案）

表1－III－1　必要駐車台数と可能駐車台数の比較

ゾーン名	ゾーン面積(ha)	施設名	必要駐車台数 必要駐車台数 100%（台）	必要駐車台数 設計駐車台数 70%(台)	可能駐車台数 駐車台数（台） 面積/30㎡	可能駐車台数 駐車場面積（㎡）	可能駐車台数 駐車場方式
住居	3.2	集合住宅	317	222	267	8,000	地下1層
		（264戸）			323	9,700	地下1層
		商業施設	229	160	60	1,800	屋　外
		小計	545	382	650	19,500	
商業サービス	4.9	商業施設	351	246			
					130	3,900	屋　外
		集合住宅	317	222	252	7,550	地下2層
		（264戸）			286	8,575	地下2層
		ホテル	183	128	173	5,200	地下2層
		（250室） 小計	850	595	841	25,225	
業務	3.7	オフィスビル	480	336	1,227	36,800	地下2層
		商業施設	1,176	823			
		小計	1,656	1,159	1,227	36,800	
複合	5.7	世界のいちば	551	386	390	11,700	立体3層
		世界のﾊﾟﾜｰｾﾝﾀｰ	1,014	710	510	15,300	立体3層
		小計	1,566	1,096	900	27,000	
国際交流	8.5	ｺﾝﾍﾞﾝｼｮﾝｾﾝﾀｰ	208	146	93	2,800	屋　外
		コンサートホール	322	225	67	2,000	屋　外
		客席数：2,300席					
		ホテル	183	128	140	4,200	地下2層
		（250室）					
		ﾏｰｹｯﾄﾌﾟﾚｲｽ	379	265	225	6,750	地下1層
					108	3,250	屋　外
		小計	1,091	764	525	15,750	
ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ	8.5	ドーム型動植物園					
		世界貴重種博物館					
		琉球王朝ﾐﾆﾃｰﾏﾊﾟｰｸ					
		レジャープール	1,200	840	147	4,400	屋　外
		屋内プール			217	6,500	屋　外
		レストラン			257	7,700	立体2層
		小計	1,200	840	620	18,600	
ﾌﾟﾛﾑﾅｰﾄﾞ公園	7.8	ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙﾀｰﾐﾅﾙ	95	66			
		観光船ﾀｰﾐﾅﾙ	105	73	107	3,200	屋　外
		小計	200	140	107	3,200	
ハーバー公園	4.5	マリーナ	137	96	140	4,200	屋　外
		レストラン	151	106	120	3,600	屋　外
		小計	288	201	260	7,800	
ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞ	5.8	ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞｿﾞｰﾝ					
道路	5.2						
合　計	57.8		7,396	5,177	5,129	153,875	

※ゾーン面積の合計 57.8haは、埋立て面積 1haを含む。

2）親水空間（３つの特徴を持った親水空間と流れの創造）

(1)都市の潤いと、特徴を持った街づくりのため親水空間が検討されてきたが、さらにどのような親水空間をつくるかを検討する。

本計画地全体に３つの異なった水の空間を配置する。

①西側（レクリエーションゾーン）

亜熱帯である沖縄のウォーターフロント開発を象徴するように、ラグーン型の人口ビーチを配置する。幅２００m程度の規模であり、充分な植栽に囲まれ、夏期は水遊び用として冬期は修景としての役割を果たす。

②中央（プロムナード公園ゾーン）

人を集めるという機能を補助する機能として人工的な噴水や落水を配置する。夜間には照明を施し魅力ある夜景を形成する。重要な演出要素として機能するように検討する。

③東側（商業サービスゾーン）

エントランス部分の演出として、また、住居部分の環境整備として親水空間を整備する。自然石と自然木と水の流れで近自然工法的な計画手法で小規模な池やせせらぎを形成する。

(2)地区全体を流れるせせらぎ

地区全体のデザイン的統一感と特徴を明確にするため、東西に縦断する親水空間を形成する。この流れは各ゾーンで分断されているが、景観的には全体に長く流れているかのように見え、さらに各ゾーンでその土地利用に合わせ細かく特徴づけを行う。またこの水の流れが各ゾーンの特徴となることが望ましい。この水路は雨水の集水用の水路としても機能することをあわせて検討する。

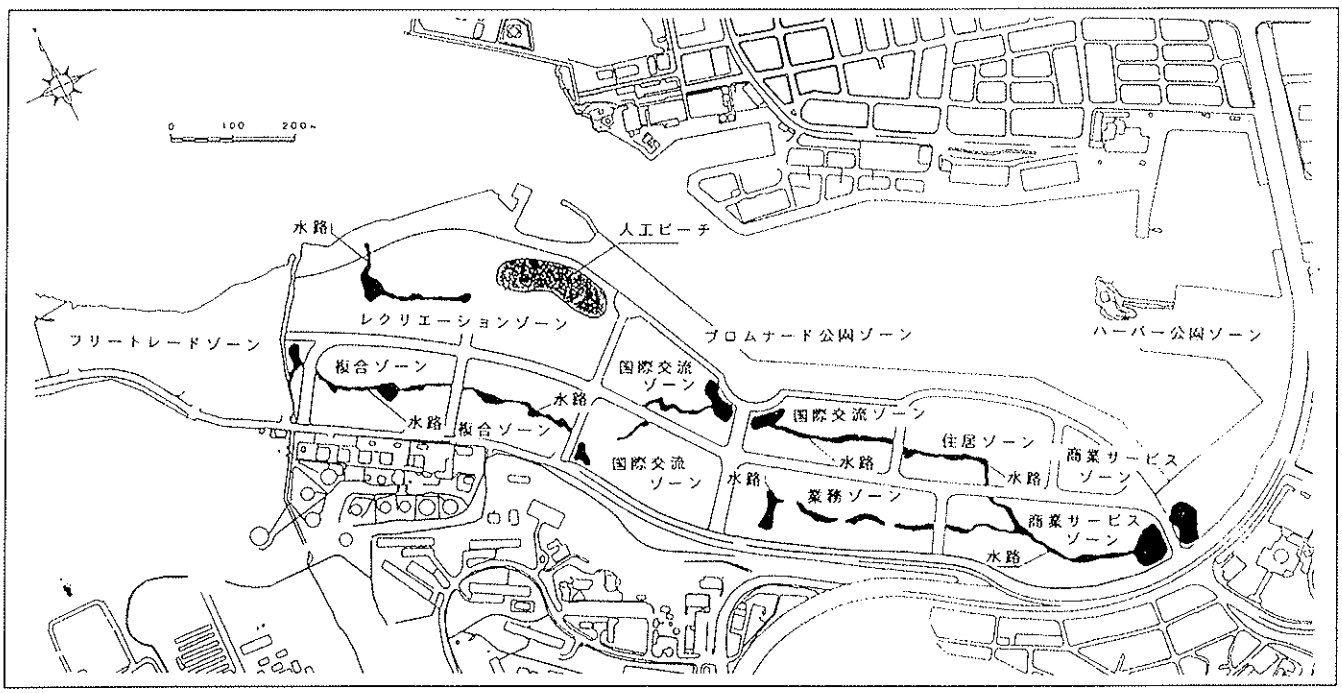


図１－Ⅲ－２　親水空間

3）施設計画コンセプト

(1)商業サービスゾーン

エントランス部分にあるショッピングヴィレッジと、国道沿いの低層の商業施設からなる。住居ゾーンに隣接するためにショッピングヴィレッジは生活密着型の店舗構成とする。また、国道沿いは沿道型の商業施設を計画する。

(2)業務ゾーン

主として観光、貿易関連等の企業を対象とし、単にオフィスを提供するだけではなく、低層部に共有の空間を設け、テーマ性があるオフィスを提供する。オフィスの環境としても既存の市街地にないゆったりとした環境を目指す。

(3)複合（商業、業務）ゾーン

複合ゾーンは隣接する既存ＦＴＺとの関連が論議されたが、結果、臨空港型のショッピングセンター等が配置される計画となった。具体的には以下の施設を検討する。

①世界の「いちば」をテーマにした商業施設と情報センターの複合施設。

②世界の品々を安い価格で提供するパワーセンター的な施設。

これまでの計画では、計画地区の西側は比較的集客性が小さい施設内容であったが、検討の結果、季節に関係なく常に人を集められる施設内容が必要である。また、海側のレクリエーションゾーンとの連携と、将来的なＦＴＺとの関係も考慮されるべきである。

(4)国際交流ゾーン

人と物の交流をテーマにした施設構成とする。

多様なイベントに利用可能な中央部分の広場を中心に、国際交流・交易センター、ホテル、劇場、マーケットプレイスなどで構成される。

従来の計画に加えられた点は、このゾーンにも商業施設を配置し、日常的なにぎわいと民間企業の進出できる機会を設けた点である。

(5)プロムナード公園ゾーン

プロムナード公園ゾーンは水域と陸域の接点であると同時に、最もウォーターフロントの素晴らしさを感じられる空間である。このゾーンは基本的に３つのオープンスペースとそれをつなぐボードウォークからなる。

整備する施設は以下の通りとする。

①ジェットフォイルターミナル

空港利用の観光客などを対象とし、高速船のターミナルを当ゾーン内に整備する。将来的にターミナル施設内での空港チェックイン機能も検討する。

②観光船ターミナル

周辺海域を遊覧するクルーズ船のターミナルを整備する。

以上２つのターミナル施設は、単に乗り換えのための施設としてだけではなく、「待つ時間」を楽しませる機能を付帯させる。

(6)住居ゾーン

本計画の住居環境として最も重要な点である眺望性を最大限利用するため、可能な限り高層にし、周辺には充分なオープンスペースをとった形態とする。

下層部は商業施設を設け、プロムナード公園側、地区内幹線道路側に配置する。都会的でかつリゾート的な点を強調した景観計画をめざす。また、海からの潮風を避けるため、充分な植栽を施す。また、この共同住宅は通常の居住目的の他、開発区域全体の開発の方向や民間地権者の生活基盤等を考えると、長期滞在型コンドミニアムとしての利用も考えられる。

(7)レクリエーションゾーン

市民のウォーターフロントのレクリエーション施設として充分機能させるため、また観光客の立ち寄り施設としても機能させるため、以下のような施設を提案する。

①ラグーン型人工ビーチ

水質の維持が将来的にも可能であり、夏期は遊泳用、冬期は修景用として利用される。

②全天候型動植物園

亜熱帯の地域性を強調し、通年集客可能な施設内容とする。

③世界貴重種博物館

世界の貴重種を近代的な映像方法等で再現し、貴重種への理解を深める。

④蝶類博物館

沖縄県だけではなく熱帯地域の色鮮やかな蝶を実際にふ化させ観賞させる。

⑤琉球王国ミニテーマパーク

15世紀の大貿易時代を再現した小規模なテーマパークを作り、琉球王朝の歴史的な認識を深める。

⑥レジャープール

⑦屋内型プール

⑧レストラン

⑨アミューズメント施設

(8)ハーバー公園ゾーン

ハーバー公園ゾーンは当地区のシンボルの１つとなり得る。ハーバー施設はその利用者だけではなく、一般の市民にとっても充分利用できる整備の形をとる。整備する施設は係留施設、クラブハウス等ハーバー関連施設の他、一般市民が利用可能であるレストラン等の施設も設ける。また、歴史的、景観的に価値がある御物城とハーバー施設という２つの

地区のシンボルがうまく調和するように充分配慮した計画とする。

4）防災計画

防災都市づくりという視点で考えると、都市レベルでいえば以下のようなことが必要であると言われている。

(1)公園、緑地、学校、道路等の組み合わせによって、線的・面的な公共空間を多く確保すべきである。

(2)港湾空間は、街の重要な空間として、パブリックアクセスが可能な水際線の確保、緊急時の防災拠点の機能を持つ多目的緑地の整備を行い、市民に開放すべきである。

この開発計画では、計画のコンセプトの1つである「建物周辺にオープンスペースを確保した計画」は防災、避難両面で有効である。
また、計画地区全体に配置される修景としての親水空間は、非常時の消防水利としての利用が可能である。
地区内を縦断する地区内幹線道路は、充分な幅員と建物の道路からのセットバックを確保し、避難活動の重要な経路となる。
空からの支援受け入れの拠点としては、プロムナード公園ゾーンのフェスティバルプラザが利用可能であり、また海からの拠点としてはボードウォークやマリーナの船上げ斜路が可能である。

2. 施設配置計画

1）施設概要

表 1 － Ⅲ － 2　ゾーン別施設概要

ゾーン名	ｿﾞｰﾝ面積（ha）	施設名	延床面積（㎡）
住居	3.2	集合住宅　264戸	46,800
		商業施設	11,200
商業サービス	4.9	商業施設	17,200
		集合住宅　264戸	46,800
		ホテル　250戸	28,800
業務	3.7	オフィスビル	80,000
		商業施設	57,600
複合	5.7	世界のいちば	15,000
		世界のﾊﾟﾜｰｾﾝﾀｰ	27,600
国際交流	8.5	国際交流・交易ｾﾝﾀｰ	20,800
		大ﾎｰﾙ：2,300席	
		コンサートホール	5,700
		客席数：2,300席	
		ホテル	28,800
		ﾏｰｹｯﾄﾌﾟﾚｲｽ	10,300
ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ	8.5	全天候型動植物園	20,000
		世界貴重種博物館	3,200
		琉球王朝ﾐﾆﾃｰﾏﾊﾟｰｸ	
		レジャープール	
		屋内プール	6,000
		レストラン	1,500
ﾌﾟﾛﾑﾅｰﾄﾞ公園	7.8	ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙﾀｰﾐﾅﾙ	800
		観光船ﾀｰﾐﾅﾙ	800
ハーバー公園	4.5	マリーナ　260ﾊﾞｰｽ	
		レストラン	1,800
ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞ	5.8	ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞｿﾞｰﾝ	
道路	5.2		
合　計	57.8		

※ゾーン面積の合計57.8haは、埋立て面積1haを含む。

空白ページ

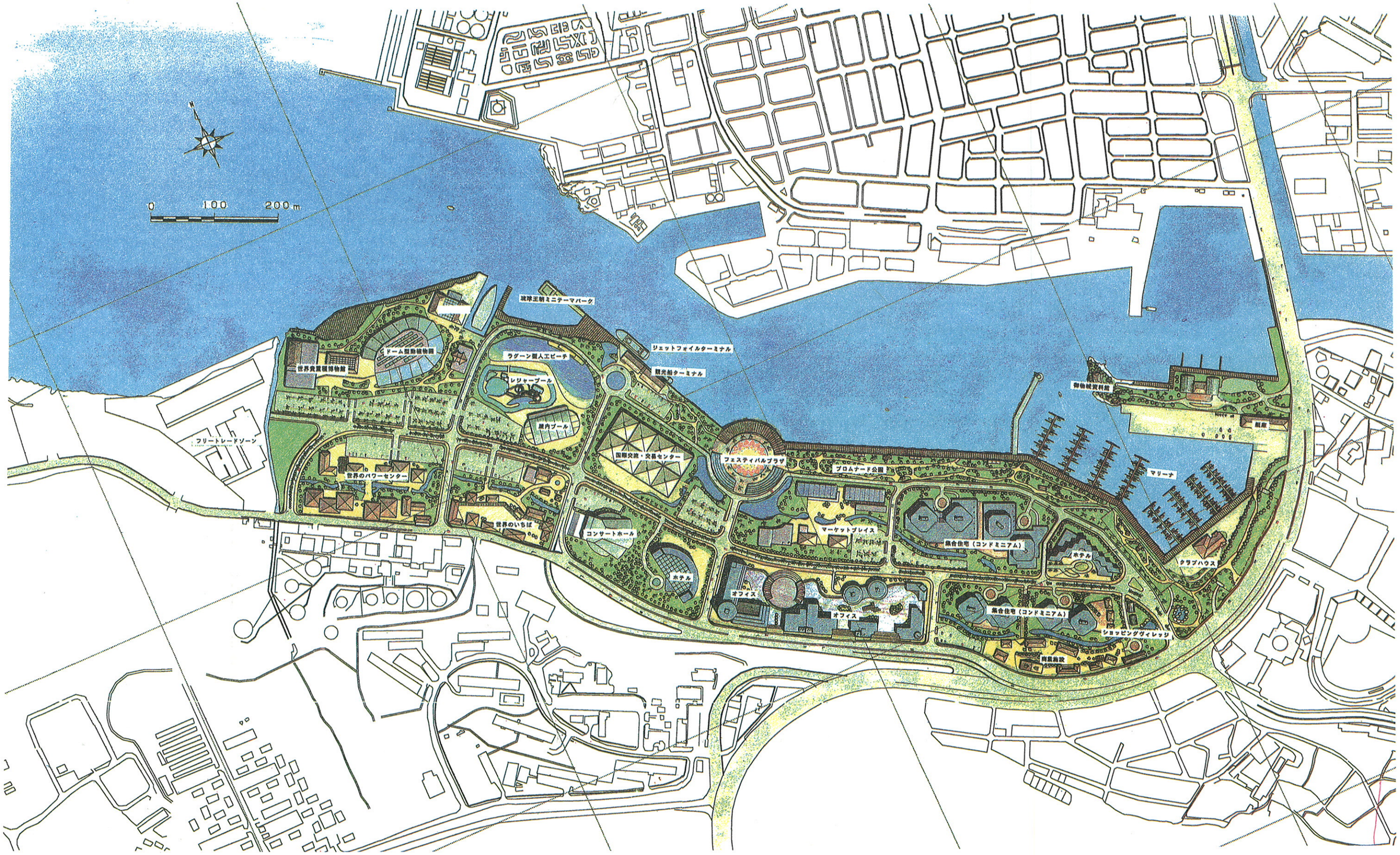


図１－Ⅲ－３　全体配置計画図

空白ページ

3. 代替案について（ドーム案）

1）提案理由

施設整備計画において「ドーム案」を提案した理由は以下の通りである。

(1)現計画は那覇市、地主会のそれぞれの開発コンセプトから検討されたもので、統一案の開発コンセプトとして満足する施設構成である。しかし一方開発区域の地域特性から、観光客までを対象にした集客力が開発の重要な点であることも指摘され、その１つの案として「ドーム案」が提案された。このドームは原案の国際交流・交易センターとコンサートホールの機能を合わせ持ち、さらにその機能を多角的に強化するものである。

(2)全国のかなりの数のコンベンション施設は、会議など本来の目的による稼働率は低く、コンサートや、スポーツイベントによってその底上げを行っている。よってコンベンション施設の稼動率には検討すべき点が多く、本計画地での可能性についても、国際会議の誘致の問題など、検討が必要である。

(3)隣接する奥武山総合公園との連携を図った土地利用を検討した場合、ドーム案もその代替案の１つとして検討することに値すると考えられる。

2）ゾーニングについて

ドーム案と全体のゾーニングについて以下のように位置づけられる。

(1)全体ゾーニングの点から考えれば、Ｃ案に位置づけられる。（図１－Ⅱ－10参照）Ｃ案の提案は、より集客力のある施設を配置するという理由から、ゾーンの規模としても従来より大きな面積を確保する必要がある。

(2)隣接するゾーンとの関連

Ｃ案のレクリエーションゾーンに隣接するゾーンは「複合ゾーン」と「国際交流ゾーン」である。この点については、縦割のゾーニングよりもむしろ全体を国際交流といったキーワードで施設計画、運営をするといった形態も考えられ、公共と民間が協力して国際交流を推進するためにさらに検討を重ねるべきである。

レクリエーションゾーンにドームが配置された場合、その隣接する「複合ゾーン」と「国際交流ゾーン」との関係を整理する必要がある。この場合、複合ゾーンには大規模なイベントを支援する施設（例えばホテルなど）、また、国際交流ゾーンには、より広い意味での国際交流が可能となる施設（例えば観光情報センター的な施設など）が考えられる。

3）施設検討課題

(1)ドームのような大規模な施設を配置する場合、決して充分な奥行きといえない本計画地に対しての景観性について充分に検討する必要がある。

(2)ドヤグとの関連

将来的にドヤグが活性化した場合の連携については、連携が可能な配置計画にする必要がある。

(3)業務施設と関連

全体の土地利用としてレクリエーション性が強調されることになるが、那覇市の業務機能の分担という開発のコンセプトの重要な1つは堅持しなければならない。この点について具体的な施設配置の検討が必要である。

(4)ドーム案は一度に大量の集客をするため、大規模な駐車場を整備することが必要となる。

4）施設検討結果

(1)景観性について

周囲に広い範囲で緑地の整備を行い、また国道332号までの距離をとるなど、圧迫感を与えないゆったりとした景観形成を考える。また、植栽計画についてはヤシ等の亜熱帯植物の植栽・植樹を施し、沖縄のドームとして特徴のある周辺環境の整備を行う。

(2)ドヤグとの関連

「動く歩道」のようなガラス状のトンネルを琉球王朝ミニテーマパークから、ドヤグまでのルートとして配置し、本計画地との関連性を持たせる。またモノレールを含む新交通システムの駅が配置された場合も、動線の確保として有効である。また、そのトンネルには、

(1)高低差や幅に変化を持たせ、景観上の特徴を持たせる。
(2)トンネル内に亜熱帯植物等を植栽する。

など、単に動線確保のためではなく集客性のある施設として特徴を持たせる。

(3)業務施設との関連

業務ゾーンの西側にオフィスとホテルの複合ゾーン（商業・業務）を配置することを提案する。業務ゾーンとの関連性をもたせながら、ドームで開かれる多様な催しなど、関連する業務の誘致を考える。

(4)大規模駐車場について

ガラス状のトンネルの下部等ドーム周辺に半地下の駐車場を整備することが必要であるが、さらにこの場合には大量輸送が可能である新交通システムの整備が必要である。

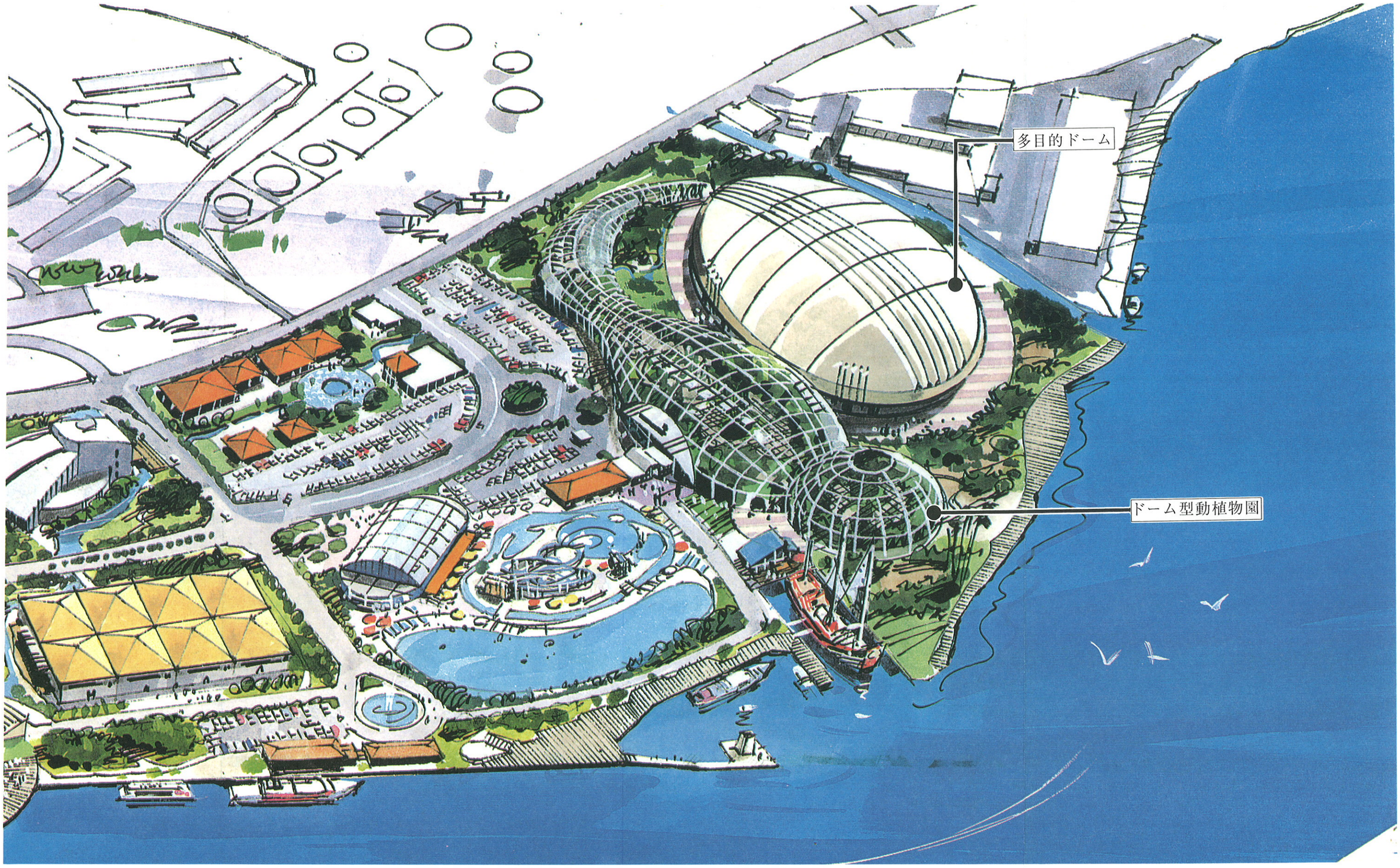


図１－Ⅲ－４　ドーム案イメージパース

空白ページ

第２章

事　業　計　画

空白ページ

第２章　事業計画

Ⅰ　事業構造の検討

当検討作業の目的は、那覇市と地主会の案の一本化であるため、事業構造の検討については、事業の基本的な要素について公共側、民間若しくは第３セクターのいずれが主体となるのか検討を行う。
事業の構造は大きく土地所有主体、施設整備主体、運営管理主体の３つの要素に分類し、その事業主体について検討する。
またこの中で公共側の事業主体としては国、県、市その他が上げられるが、現時点ではこれらを限定することは困難である。
さらに、土地所有については各ゾーン単位の検討とする。

表２－１－１　事業主体案

ゾーン名	ｿﾞｰﾝ面積（ha）	民間	公共	施設名	延床面積（㎡）	事業主体（案）
住居	3.2	3.2		集合住宅　264戸	46,800	民間ｾｸﾀｰ
				商業施設	11,200	民間ｾｸﾀｰ
商業サービス	4.9	4.9		商業施設	17,200	民間ｾｸﾀｰ
				集合住宅　264戸	46,800	民間ｾｸﾀｰ
				ホテル　250室	28,800	民間ｾｸﾀｰ
業務	3.7	3.7		オフィスビル	80,000	民間ｾｸﾀｰ
				商業施設	57,600	民間ｾｸﾀｰ
複合	5.7	5.7		世界のいちば	15,000	民間ｾｸﾀｰ
				世界のﾊﾟﾘｰｾﾝﾀｰ	27,600	民間ｾｸﾀｰ
国際交流	8.5		4.8	国際交流・交易センター	20,800	第３ｾｸﾀｰ
				大ﾎｰﾙ：2,300席		
				コンサートホール	5,700	公共ｾｸﾀｰ
				客席数：2,300席		
				ホテル	28,800	民間ｾｸﾀｰ
		3.7		ﾏｰｹｯﾄﾌﾟﾚｲｽ	10,300	民間ｾｸﾀｰ
ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ	8.5		8.5	全天候型動植物園	20,000	公共ｾｸﾀｰ
				世界貴重種博物館	3,200	公共ｾｸﾀｰ
				琉球王朝ﾐﾆﾃｰﾏﾊﾟｰｸ		公共ｾｸﾀｰ
				レジャープール		公共ｾｸﾀｰ
				屋内プール	6,000	公共ｾｸﾀｰ
				レストラン	1,500	民間ｾｸﾀｰ
ﾌﾟﾛﾑﾅｰﾄﾞ公園	7.8		7.8	ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙﾀｰﾐﾅﾙ	800	第３ｾｸﾀｰ
				観光船ﾀｰﾐﾅﾙ	800	第３ｾｸﾀｰ
ハーバー公園	4.5		4.5	マリーナ		第３ｾｸﾀｰ
				レストラン	1,800	民間ｾｸﾀｰ
ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞ	5.8		5.8	ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞｿﾞｰﾝ		既　存
道路	5.2		5.2			
小　計		21.2	36.6			
合　計	57.8		57.8			

※ゾーン面積の合計　57.8haは、埋立て面積　1haを含む。

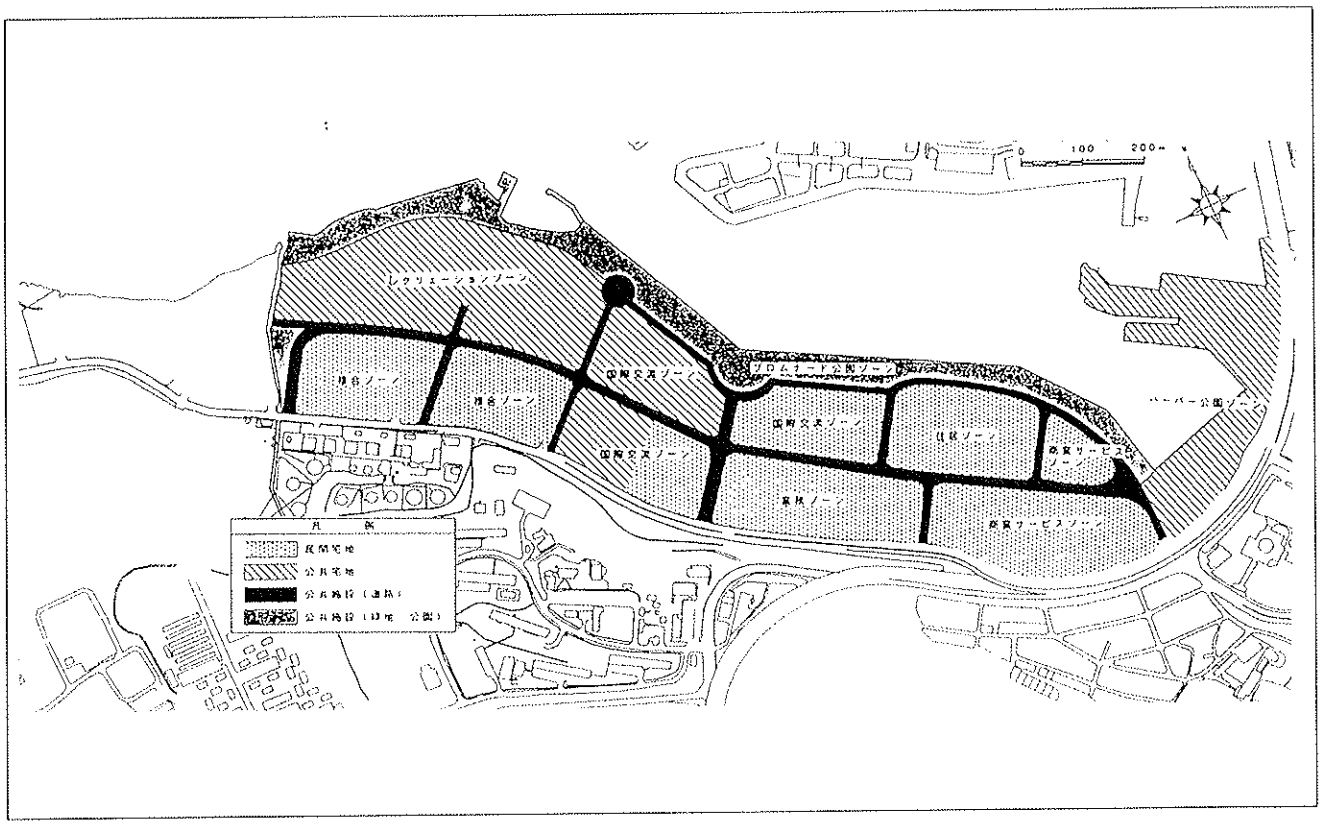


図２　１　１　土地処分計画図（案）

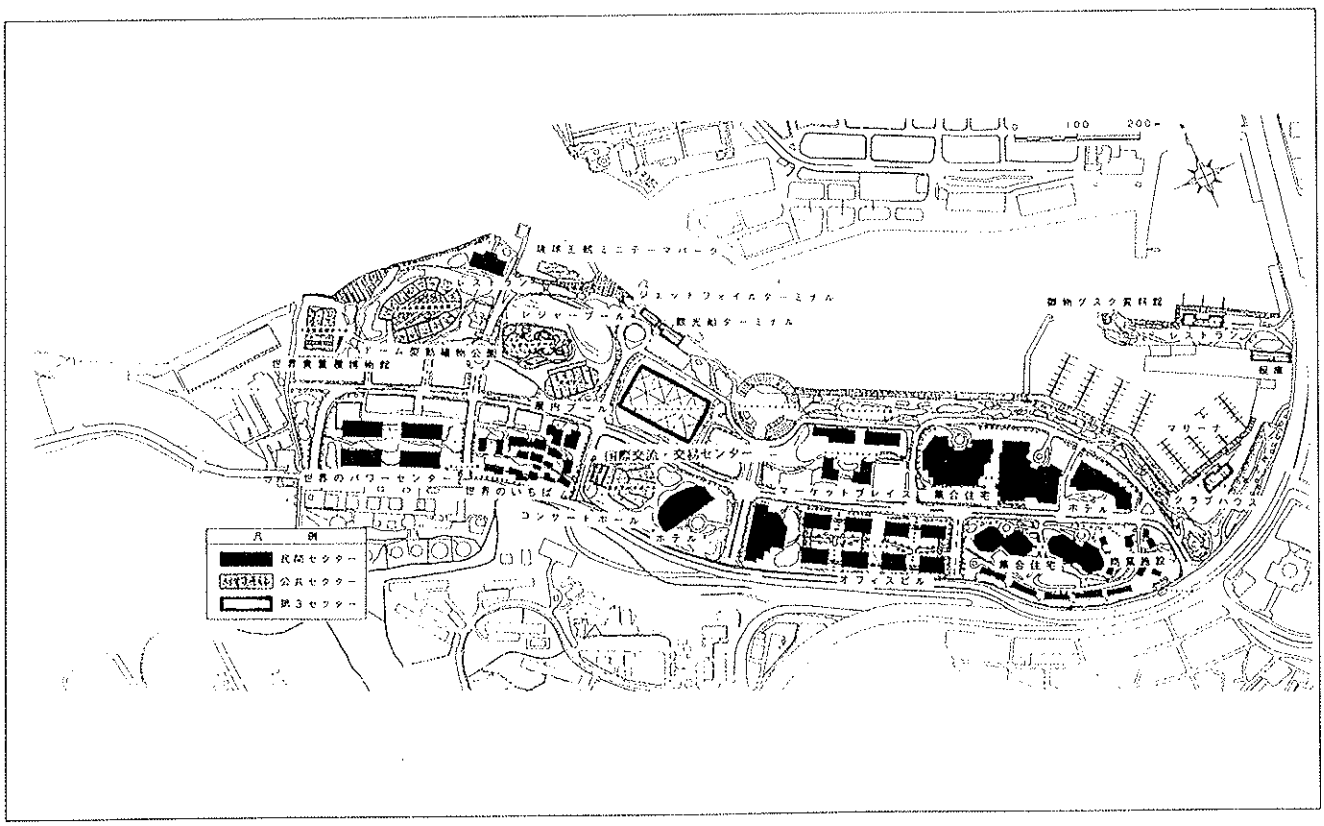


図２　１　２　施設整備計画図（案）

Ⅱ　事業規模の算出

1．総事業規模

表２　Ⅱ　１　総事業規模

（単位：百万円）

	ゾーン名	面積（ha） ゾーン	用地		土木工事 公共	土木工事 民間	主幹工事 公共	主幹工事 民間	ランドスケープ工事 公共	ランドスケープ工事 民間	施設建設費 公共	施設建設費 民間	海洋土木 公共	海洋土木 民間	小計 公共	小計 民間	合計
1	住居	3.2	集合住宅	2.4	85.32	0.00	237.05	0.00	0.00	102.38	0.00	25,137.64	0.00	0.00	322.37	25,240.02	25,562.40
			商業施設駐車場	0.4	0.00	0.00	30.01	0.00	0.00	19.44	0.00	0.00	0.00	0.00	30.01	19.44	49.45
			公園緑地	0.4	0.00	0.00	26.93	0.00	113.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	140.33	0.00	140.33
					85.32	0.00	293.99	0.00	113.40	121.82	0.00	25,137.64	0.00	0.00	492.71	25,259.46	25,752.17
2	商業サービス	4.9	集合住宅	1.6	56.16	0.00	156.03	0.00	0.00	67.39	0.00	23,042.14	0.00	0.00	212.19	23,109.53	23,321.73
			ホテル	0.8	29.88	0.00	83.02	0.00	0.00	219.62	0.00	11,458.97	0.00	0.00	112.90	11,678.59	11,791.49
			商業施設(A)	0.4	13.32	0.00	37.01	0.00	0.00	97.90	0.00	402.95	0.00	0.00	50.33	500.85	551.18
			商業施設(B)	1.4	50.76	0.00	141.03	0.00	0.00	373.09	0.00	895.44	0.00	0.00	191.79	1,268.53	1,460.32
			公園緑地	0.7	0.00	0.00	63.74	0.00	268.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	332.12	0.00	332.12
					150.12	0.00	480.83	0.00	268.38	758.00	0.00	35,799.50	0.00	0.00	899.33	36,557.50	37,456.83
3	業務	3.7	ｵﾌｨｽﾋﾞﾙ(A)	3.7	126.00	0.00	350.08	0.00	0.00	926.10	0.00	21,687.41	0.00	0.00	476.08	22,613.51	23,089.59
			ｵﾌｨｽﾋﾞﾙ(B)		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12,894.34	0.00	0.00	0.00	12,894.34	12,894.34
					126.00	0.00	350.08	0.00	0.00	926.10	0.00	34,581.74	0.00	0.00	476.08	35,507.84	35,983.92
4	複合（商業、業務）	5.7	世界のいちば	1.9	66.96	0.00	186.04	0.00	0.00	492.16	0.00	5,024.80	0.00	0.00	253.00	5,516.96	5,769.96
			世界のﾊﾟﾜｰｾﾝﾀｰ	2.3	84.24	0.00	234.05	0.00	0.00	265.36	0.00	6,927.35	0.00	0.00	318.29	7,192.70	7,510.99
			公園緑地	1.5	0.00	0.00	131.07	0.00	551.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	682.95	0.00	682.95
					151.20	0.00	551.16	0.00	551.88	757.51	0.00	11,952.14	0.00	0.00	1,254.24	12,709.66	13,963.90
5	国際交流	8.5	国際交流・交易ｾﾝﾀｰ	2.2	78.84	0.00	219.05	0.00	212.87	0.00	6,063.41	0.00	0.00	0.00	6,574.16	0.00	6,574.16
			ｺﾝｻｰﾄﾎｰﾙ	1.8	65.88	0.00	183.04	0.00	207.52	0.00	1,246.21	0.00	0.00	0.00	1,702.65	0.00	1,702.65
			ホテル	1.0	36.00	0.00	100.02	0.00	0.00	226.80	0.00	11,698.99	0.00	0.00	136.02	11,925.79	12,061.81
			ﾏｰｹｯﾄﾌﾟﾚｲｽ(A)	0.8	30.24	0.00	84.02	0.00	0.00	222.26	0.00	5,086.44	0.00	0.00	114.26	5,308.70	5,422.96
			ﾏｰｹｯﾄﾌﾟﾚｲｽ(B)	1.4	49.68	0.00	138.03	0.00	0.00	365.15	0.00	2,910.18	0.00	0.00	187.71	3,275.33	3,463.04
			公園緑地	1.3	0.00	0.00	85.28	0.00	359.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	444.38	0.00	444.38
					260.64	0.00	809.44	0.00	779.49	814.21	7,309.61	19,695.61	0.00	0.00	9,159.19	20,509.82	29,669.01
6	レクリエーション	8.5	全天候型動植物公園	3.0	109.08	0.00	303.07	0.00	196.34	0.00	2,621.22	0.00	186.11	0.00	3,415.82	0.00	3,415.82
			博物館	1.2	44.64	0.00	124.03	0.00	100.44	0.00	5,258.22	0.00	0.00	0.00	5,527.33	0.00	5,527.33
			人工ビーチ	1.2	42.48	0.00	118.03	0.00	510.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	670.54	0.00	670.54
			レジャープール	1.0	36.00	0.00	100.02	0.00	86.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	222.42	0.00	222.42
			屋内プール	1.2	28.44	0.00	79.02	0.00	40.95	0.00	1,962.36	0.00	0.00	0.00	2,110.77	0.00	2,110.77
			駐車場	0.9	0.00	0.00	35.91	0.00	25.92	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	61.83	0.00	61.83
					260.64	0.00	760.07	0.00	960.09	0.00	9,841.80	0.00	186.11	0.00	12,008.71	0.00	12,008.71
7	プロムナード公園	7.8	ﾐﾆﾃｰﾏﾊﾟｰｸ	0.6	21.60	0.00	60.01	0.00	528.12	0.00	0.00	0.00	2,316.60	0.00	2,926.33	0.00	2,926.33
			レストラン	0.9	30.60	0.00	85.02	0.00	0.00	82.62	0.00	335.79	471.74	0.00	587.36	418.41	1,005.77
			ターミナル	1.0	34.20	0.00	95.02	0.00	57.46	0.00	805.90	0.00	108.09	0.00	1,100.66	0.00	1,100.66
			公園緑地	5.3	0.00	0.00	586.20	0.00	1,144.26	0.00	840.04	0.00	7,016.80	0.00	9,587.31	0.00	9,587.31
					86.40	0.00	826.26	0.00	1,729.84	82.62	1,645.94	335.79	9,913.23	0.00	14,201.66	418.41	14,620.07
8	ハーバー公園	4.5	ハーバー施設	2.3	82.08	0.00	228.05	0.00	258.55	0.00	761.12	0.00	1,925.29	0.00	3,255.10	0.00	3,255.10
			公園緑地	2.2	0.00	0.00	175.05	0.00	315.90	0.00	392.47	402.95	1,140.48	0.00	2,023.91	402.95	2,426.85
					82.08	0.00	403.10	0.00	574.45	0.00	1,153.60	402.95	3,065.77	0.00	5,279.01	402.95	5,681.95
9	フリートレード	5.8	ﾌﾘｰﾄﾚｰﾄﾞｿﾞｰﾝ	5.8	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
					0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10	道路	5.2	道路	5.2	808.36	0.00	1,432.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,240.44	0.00	2,240.44
					808.36	0.00	1,432.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,240.44	0.00	2,240.44
11	その他				957.15	0.00	1,656.81	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,613.96	0.00	2,613.96
					957.15	0.00	1,656.81	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,613.96	0.00	2,613.96
	合計	57.8		57.8	2,967.91	0.00	7,563.82	0.00	4,977.53	3,460.27	19,950.95	127,905.37	13,165.11	0.00	48,625.32	131,365.64	179,990.96

ゾーン面積合計　57.8ｈａは埋立面積　1ｈａを含む

空白ページ

2. 総事業規模の要素

基本的に総事業規模は以下の３要素の構成とする。

① 建　　設　　費：基盤整備、施設整備、環境整備に直接必要な建設費
② 付　帯　設　備　費：建設費以外で必要な設備費
（例）備品等
③ 調査・計画・設計費：基盤整備、施設整備、環境整備を行う際の調査、計画、設計等に必要な費用

以上を図式化すると以下のようになる。

③ 調査・計画・設計費	③：　①×８％
② 付帯設備費	②：　①×１０～３０％
① 建設費	①：　各種建設費の積み上げ

3. 建設規模の算定条件

1）土木工事

・現在の舗装を含む米軍施設は撤去されることとし、大規模な地下埋設物はないものとする。

・9m以下の道路は各区画が未確定であるため1,000㎡／haを計上する。

・域外の取付道路については必要と思われる箇所について計上する。

2）主幹設備工事

・調査により基本的な供給状態を把握し、施設規模から管路の系統とサイズを設定する。

・地域冷暖房は採用しない。

・水路の水源は港内の海水・中水・上水とし、取水循環のための設備を計上する。

・共同溝は計上しない。

・CABはサブ管路部分を計上する。

3）ランドスケープ工事

全体のグレードを4段階に分類し、それぞれの用地単位で適当な単価に造園対象面積を乗じたものを計上する。

4）施設建設費

基本的に以下の2つの方法で規模を設定する。

①数量的に捉えるべき施設については、那覇市の将来需要や関係権利者の必要な数量を検討し、また用地規模から可能な整備規模などを考慮し数量を設定する。集合住宅や、商業施設、また業務施設がこの方法による。

②類似事例を調査し、適正な規模を設定する。

ホテル、国際交流・交易センター、博物館、マリーナクラブハウス、室内プール、ターミナル等がこの方法による。

施設建設費は、上記の施設規模の用途に応じた建設単価を乗ずる事によって算出する。また、付帯施設費はその施設が運営、分譲するための必要な付帯施設、例えば家具、備品等をその施設の用途により設定する。

5）海洋土木工事

現地の調査より護岸の状態が比較的良好と考えられ、部分的な護岸修復工事で対応できるものとする。水深は対岸と同じ9mとし、標準地盤面はHWL＋2mとする。

4．供給処理施設の算定条件

1）上水道

前面の国道に600mm、450mmが敷設されており、海底トンネルにも予備のため600mmが検討されている。

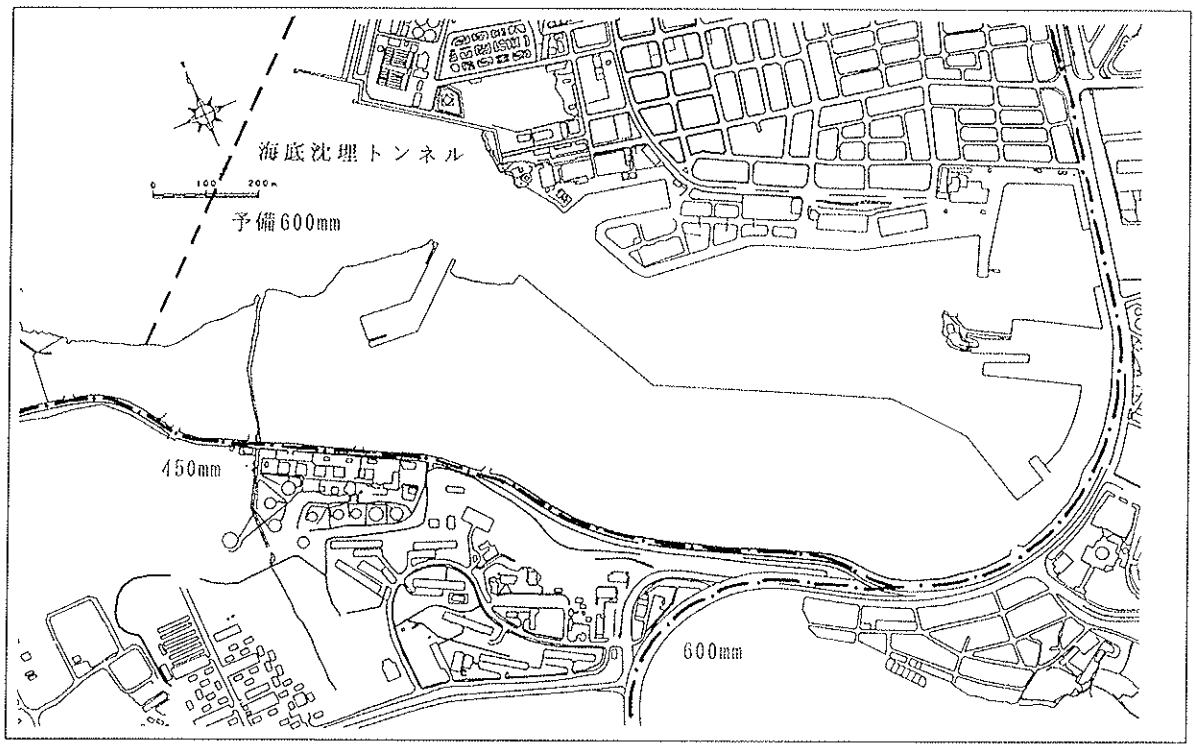


図２－Ⅱ－１　上水道供給状況

2）下水道

山下交差点付近にポンプ場があり、そこからの敷設が可能である。

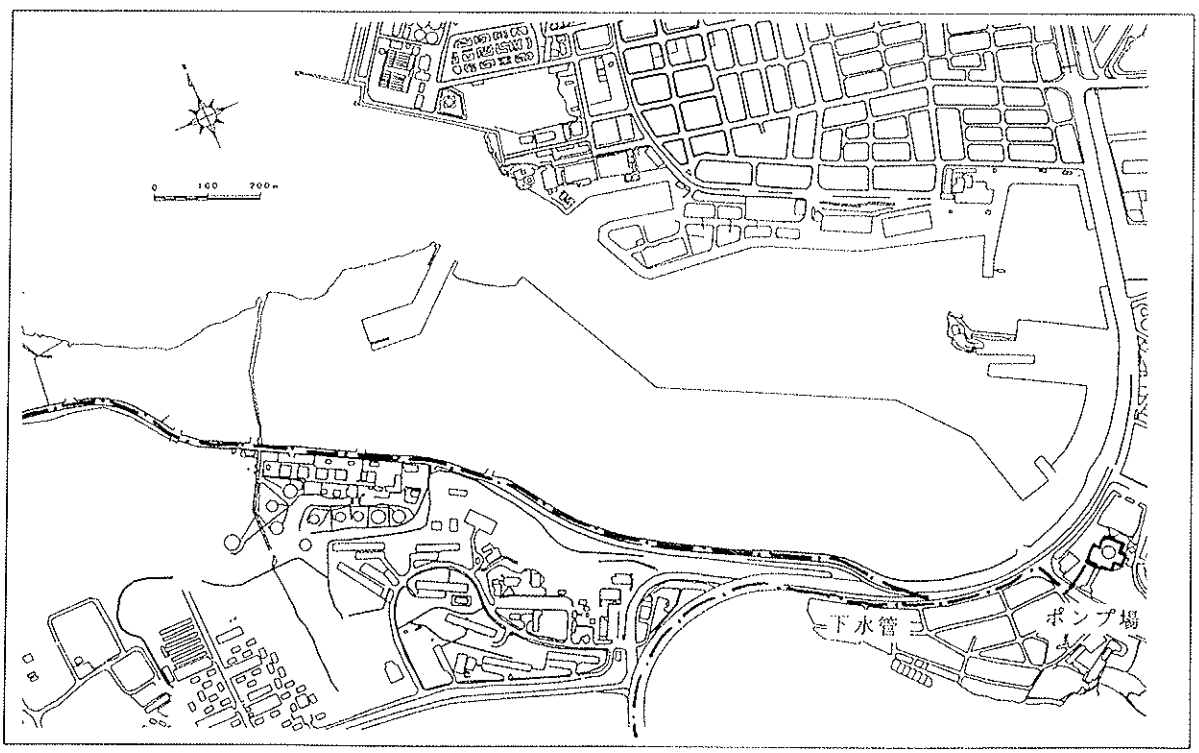


図２－Ⅱ－２　下水道供給状況

3）ガス

山下交差点まで中圧、低圧が引かれている。全域的にガス冷暖房を検討する場合は、中圧の供給が必要であるが、住居ゾーンだけの供給であれば低圧で充分である。

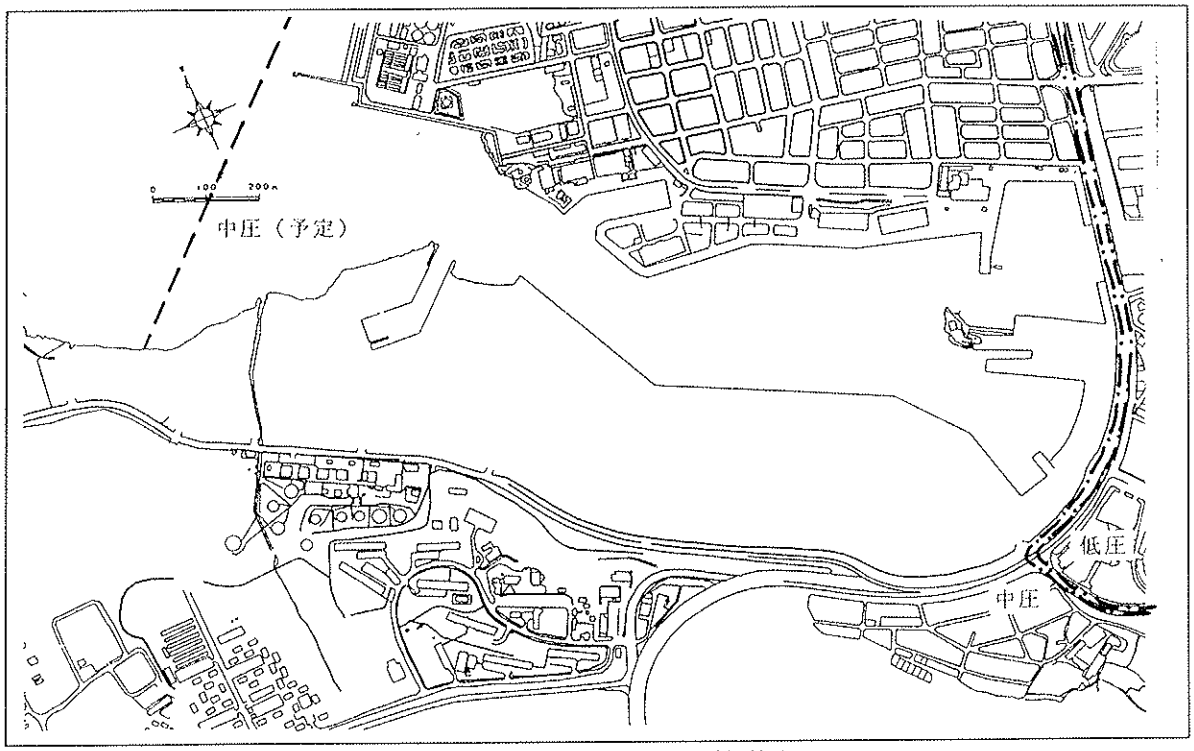


図２－Ⅱ－３　ガス供給状況

4）電気

本計画の南側に変電所がありそこからの供給が可能である。

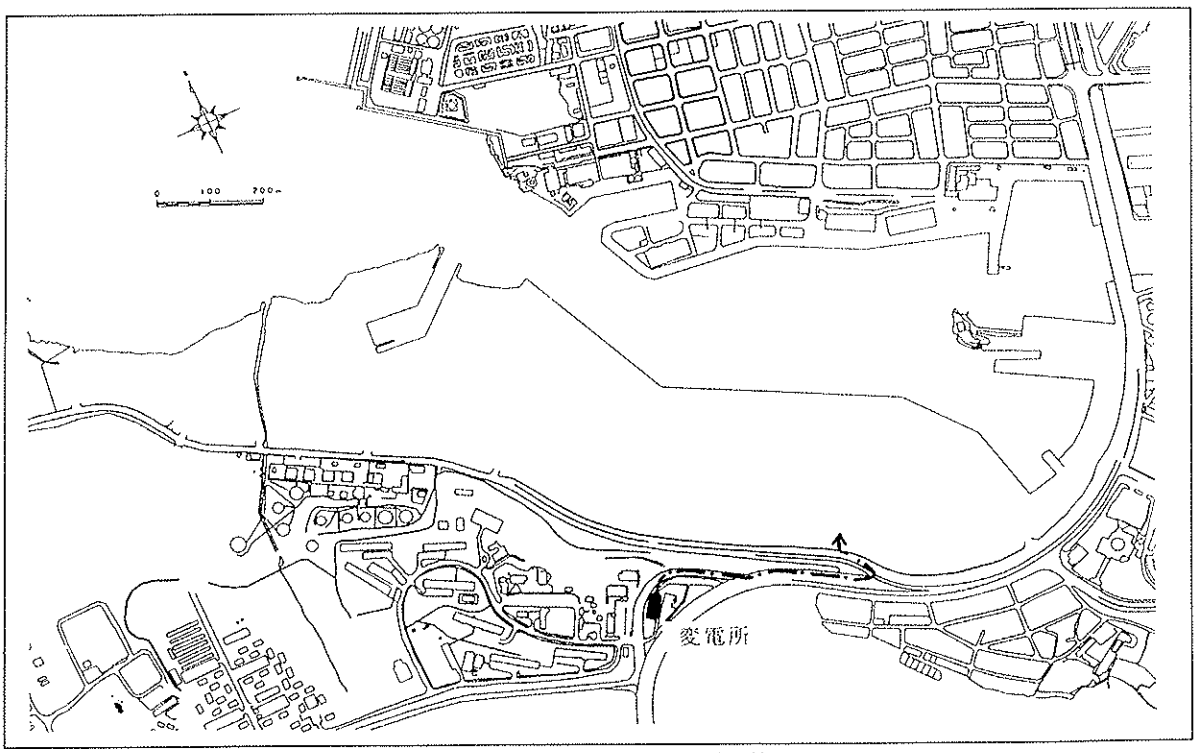


図２－Ⅱ－４　電気供給状況

5）ＮＴＴ

前面の国道に敷設されているが、回線は本計画分は見込まれていない。本計画のため光ケーブルの敷設が必要と考えられる。

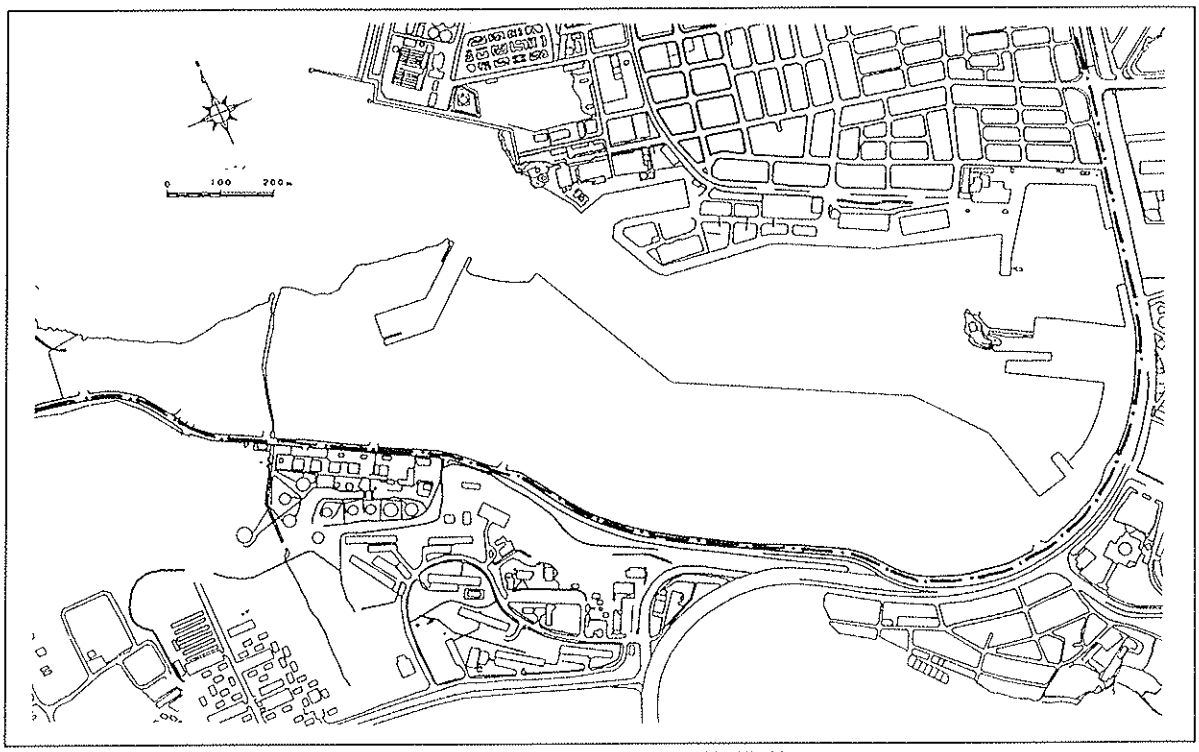


図２－Ⅱ－５　回線の整備状況

6）水路

水路は、基本的に「修景型水路」で検討されることになり、整備手法としては公園、緑地での整備として考えることにする。

水源としては、海水、中水、上水が考えられるが、実質的には各用地で分断することが可能であり、複数の水源を利用する事も可能である。この点については、今後各用地の水量や整備手法、維持管理など総合的に検討し判断することにする。

ラグーン型人工ビーチの水源については、将来的な水質の確保も考え、リーフの外側からの取水を考えた場合の建設費の算出となっている。

7）地域冷暖房

地域冷暖房とは都市部の面的開発と併せて複数の建物に一つの熱供給プラントから暖房、冷房、給湯等を行うことにより、省エネルギー、公害防止と都市防災、市街地の高度利用の促進を図ろうというシステムである。本計画の場合、航空法の空域制限から土地の高度利用がさほど期待できず、地域冷暖房にかかるコストと比較して、個別もしくはブロック別のコージェネレーション（熱電併給設備）が現実的と考えられるため、この段階では地域冷暖房は採用しないこととした。

8）共同溝とキャブシステム

共同溝とは、電話、電気、ガス、上下水道等の各種公益供給処理施設を整理統合して収容し、路面の掘削を伴う地下の占用を制限し、道路の構造を保全し、円滑な道路交通を確保する事を目的とする。また都市景観及び都市防災機能の改善についても有効である。

キャブシステムは電線類の地中化により、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等を図り、今後急速に進展する高度情報化に的確に対応した道路空間を形成することを目的とする。
当計画の事業規模の算定には、各ブロックが比較的大きなブロックであることから、個別埋設によって算出した。

Ⅲ　整備手法の検討

整備手法については、以下の４つの要素に分けて検討する。

「全体計画」「基盤整備」「環境整備」「施設整備」

整備手法は、基本的には「全体計画」から最終の「施設整備」まで一貫した手法を軸に考えるべきである。さらに重要な点は、開発の基本コンセプトを実現でき、かつ全体スケジュールに合致し、公共と民間の特徴が出せる手法が望ましい。

1．全体計画作成

今回の検討作業の結果、那覇市と地主会がそれぞれに検討していた跡地利用計画を１案にすることになるが、あくまで基本的な点についての合意である。本格的な合意案の作成には、それぞれの内部調整など今後充分な検討期間を必要とする。さらに本計画を現実のものにするために、各関連行政機関の協力を得なければならない。このために今回の検討作業を受け、全体計画を基本計画レベルでまとめ、関係者に認知させる必要がある。この全体計画の作成のために以下の３つの事業を検討すべきである。

１）街並み・まちづくり総合支援事業

(1)事業概要

街並み・まちづくり総合支援事業は、美しい街並みの形成と創意工夫を活かした地域主導の個性豊かなまちづくり、市街化区域内の計画的宅地化及び都心における交通環境の改善を推進するため、地方公共団体等に対し、国が必要な助成を行う制度を確立し、もって公共の福祉に寄与することを目的とするものである。

(2)本計画に対する適性

①本事業の目的は、まちづくりに関する基幹的な事業の実施に併せ地区計画等を活用し、公共施設と建築の調和した美しい町並みの形成と創意工夫を活かした地域主導の個性豊かなまちづくりを推進する事業として実施されるものである。この事業目的が、当開発のコンセプトに合致する。

②街並み・まちづくり支援施設整備事業として地区施設の道路、公園、緑地などからせせらぎ、カスケード、緑化施設など補助の対象が多様である。

③「地区の全部もしくは枢要部分を含む相当の区域について、地区計画その他の規制・誘導措置が講じられるまたは講じられることが確実と見込まれること。」とうたわれており、本地区は土地区画整理事業の申し出換地を基本に基盤整備事業を考えていることから、補助の要件に合致する。

④事業の検討作業の流れのなかではじめの「基本計画の策定」は市町村による作成、県による指導であるため、現在県によって進められている「国際都市形成整備構想」と「当開発計画」のすり合わせが可能となる。

⑤全体計画の策定は土地区画整理事業等に関わる基本計画の策定調査等を活用することができる。

2）地区計画調査

地区計画は住民の生活に身近な単位として、道路、公園などの施設の配置や建築物の建て方などについて、地区の特性に応じてきめ細かく定めるまちづくりの計画である。地区計画制度の内容は地区計画等の方針と地区整備計画策定であり、内容は以下の通りである。

(1)地区計画の方針
- 地区計画の目標
- 土地利用の方針
- 地区施設の整備の方針
- 建築物等の整備の方針
- その他当該地区の整備、開発または保全の方針

(2)地区整備計画
- 地区施設の配置及び規模
  （道路、公園、緑地、広場、その他の公共空地）
- 建築物に関する制限
  （用途、容積、建ぺい率、高さ、壁面の位置等）
- 土地利用に関する制限
  （現存する草地や樹林地の保全）

前述の街並み・まちづくり総合支援事業とは地区計画の誘導が条件になっており、一体となって推進されるべき制度である。

3）港湾事業調査

当開発地域は現在は臨港地区には指定されていないが、その一部で将来的に対岸の那覇埠頭地区と関連した形の港湾機能の整備も考えられる。また当開発地区の検討においても、整備手法上からも一部の臨港地区の指定は必要であるとの検討結果が記述されている。このような背景から港湾側

で全体計画の策定を行うためには、港湾事業調査という形で当地区及び関連地区の検討を行うことが好ましい。また港湾の民活が考えられる事業についてその可能性を含めた検討を行うべきである。
以上の全体計画策定のための調査は、都市側と港湾側の線引きをしてということではなく、事業主体の事業に取り組む体制等によって必要であるどちらか、若しくは両方の実行を検討するべきである。

2. 基盤整備事業

1）土地区画整理事業

(1)事業概要

都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図ることを目的とし、未整備な市街地等において換地方式を用いて、各土地所有者から少しずつ提供（減歩）された土地を道路、公園等の公共施設用地に充てこれを整備することにより、残りの土地（宅地）の利用価値を高め、健全な市街地とすることを事業内容とする。

(2)本計画に対する適応性

本計画の場合、土地区画整備事業の「申し出換地」といった手法が必要である。それは主に以下の理由からである。

①水際の土地を所有する民間の地権者にとって、おそらく臨港地区指定されるであろう従来の土地以外に、将来の生活設計にあった土地を選択する可能性を残すため。

②都市的な土地利用を図り、施設の敷地を大きな単位で維持し、共同建築を推進するため。

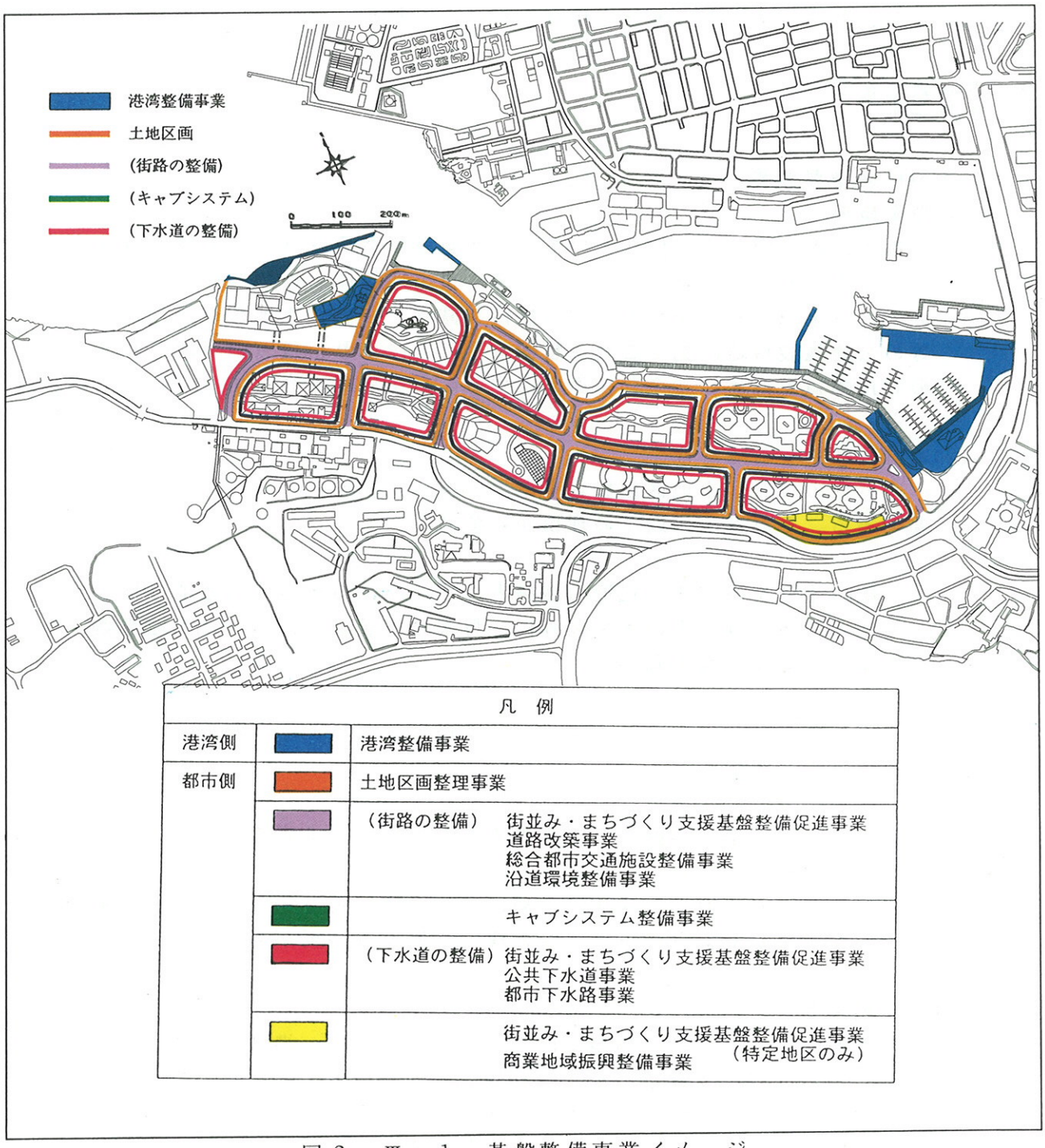
このような「申し出換地」を実現するためには、まずこの方法を関係者に充分理解してもらう必要がある。
また、「申し出換地」をするためには「建築協定」「地区計画」を前提にした街づくりのガイドラインの検討を始める必要がある。

2）港湾整備事業

基盤整備としての港湾整備事業は主として公共（国、港湾管理者）によって行われる港湾整備事業があげられる。港湾整備事業とは防波堤、航路、泊地、岸壁、道路、緑地等の基本的な施設を公共事業として整備する事業である。整備方法は、国自ら行う直轄事業と港湾事業者が行う補助事業に分かれる。国と港湾管理者等の整備資金の負担割合は港格、地域によって異なるが、今後施設がより具体的に検討される段階で整備手法についても

具体的に検討し港湾計画に位置付ける必要がある。また民活関連のプロジェクトに必要な公共施設の整備に活用できるものである。特に岸壁、桟橋、船揚場等の係留施設、道路、駐車場等の臨港交通施設、海浜、緑地、広場等の港湾環境整備施設等は充分にその導入を検討すべきである。

3）基盤整備事業のイメージ



凡　例		
港湾側		港湾整備事業
都市側		土地区画整理事業
		(街路の整備)　街並み・まちづくり支援基盤整備促進事業 道路改築事業 総合都市交通施設整備事業 沿道環境整備事業
		キャブシステム整備事業
		(下水道の整備) 街並み・まちづくり支援基盤整備促進事業 公共下水道事業 都市下水路事業
		街並み・まちづくり支援基盤整備促進事業 商業地域振興整備事業　(特定地区のみ)

図２－Ⅲ－１　基盤整備事業イメージ

3. 施設整備事業

施設整備は、まず公共側（第３セクターを含む）と民間側の整備に分けることができるが、民間側の整備手法については、それぞれの事業主体に適合した手法を民間側で選択する事になる。たとえば、住居、ホテル、商業施設など「どのような開発の手法を用いるか」はその開発事業主体の考え方による。よって本検討作業としては、公共性のある施設の整備手法についてのみ検討することとし、これらの施設は主として次にあげる民活制度による事業等が考えられる。

１）民活法特定施設整備事業（根拠法：民活法、租特法、地方税法）

民活法特定施設は、民活法第２条にうたわれている以下の施設である。

①研究開発・企業化基盤施設
②電気通信研究開発促進施設
③情報化基盤施設
④電気通信高度化基盤施設
　例）電気通信高度化基盤施設、多目的電波利用基盤施設
⑤国際経済交流等促進施設
　例）国際見本市場施設、国際会議場施設、国際交流研修施設等
⑥港湾利用高度化施設
　例）旅客ターミナル、港湾業務用施設、港湾文化交流施設等
⑦国際情報型地域開発基盤施設
　例）地域情報管理基盤施設、衛星通信高度化基盤施設等
⑧国際ビジネス交流基盤施設（ワールド・ビジネス・ゾーン）
⑨農林水産研究開発・企業化基盤施設
⑩漁港利用高度化施設
　例）漁港複合施設、漁港業務用施設
⑪総合流通機能高度化施設
　例）物流高度化基盤施設、卸共同流通ターミナル
⑫大規模都市鉄道新線多目的旅客ターミナル施設

２）特定民間都市開発事業（根拠法：民間都市開発の推進に関する特別措置法）

民間事業者による優良な都市開発事業を推進することにより、良好な市街地の形成と都市機能の維持及び増進を図り、もって地域社会の健全な発展に寄与する。

例）福岡タワー、シーサイドももち、函館シーポートプラザ、京阪瀬戸大橋フィッシャーマンズ・ワーフ、ケイヒン六甲アイランド　等

３）小型船拠点総合整備事業（根拠法：日本開発銀行法）

小型船拠点総合整備事業は海洋性レクリエーション活動の中核になるマリーナの整備を目的としており、港湾計画に位置づけられている、あるいは位置づけられる予定であること及び公共事業と一体的に整備されることが要件となる。

（対象施設）
桟橋、駐車場、ボートヤード、艇庫、クラブハウス、その他これらに必要な用地等マリーナの基盤施設

4）港湾機能支援施設整備事業（根拠法：港湾法）

港湾整備事業、海岸整備事業に含まれる事業であるが、平成3年度より新たに創設され、港湾管理者が港湾業務施設や緑地、マリーナ等における各種利便施設の整備を起債によって行う事業である。

（対象施設）
港湾業務ビル、港湾情報処理施設、休憩所（売店、レストランを含む）、シンボルタワー、魚釣施設、イベント・交流施設、加工展示等施設、研修・宿泊施設、その他

5）施設整備事業のイメージ

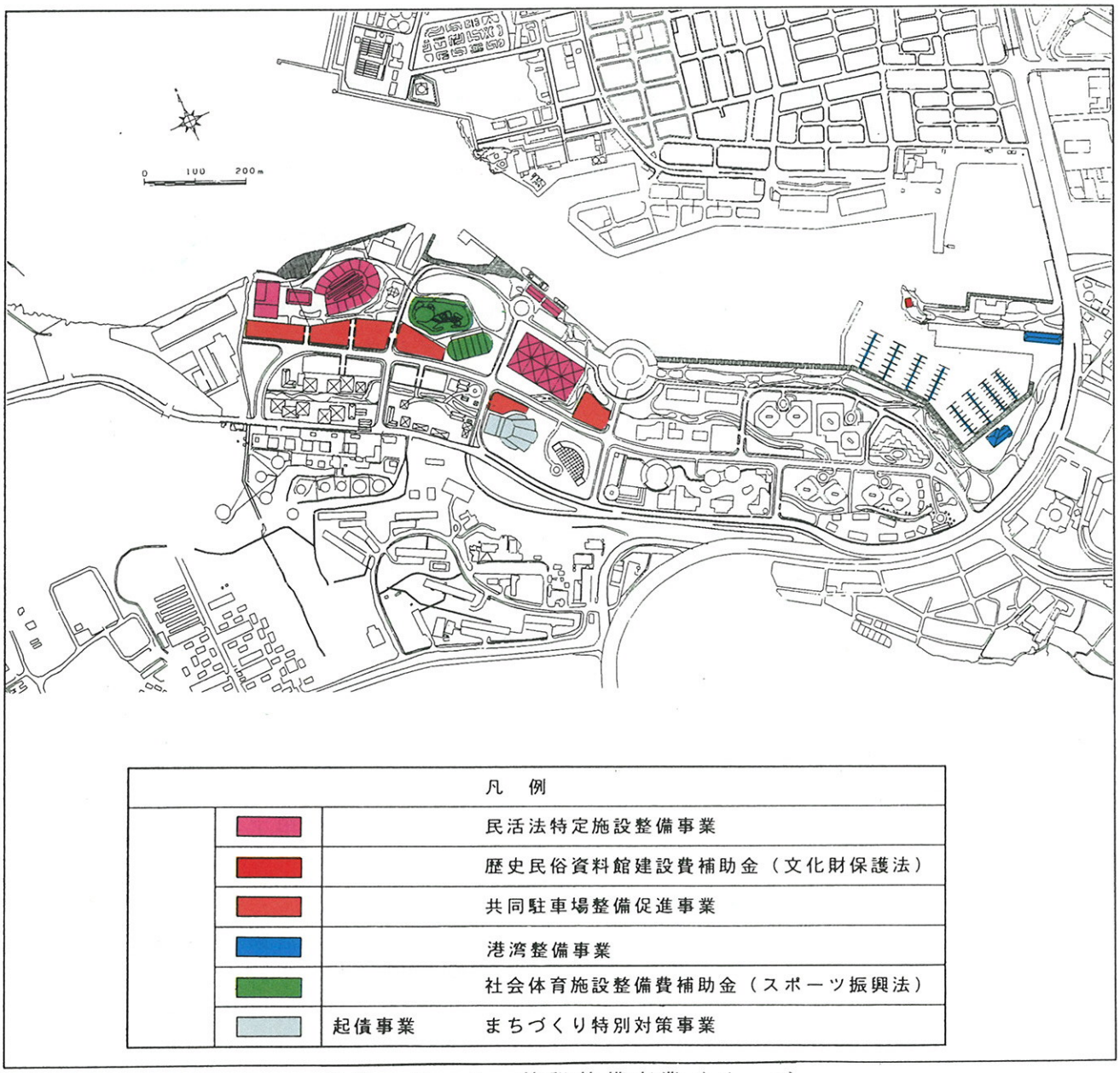


図2－Ⅲ－2　施設整備事業イメージ

4. 環境整備事業

環境整備とは主として、緑地、公園等のオープンスペースの整備を意味し、港湾側、都市側に分けて考える。

1）整備手法

港湾側：港湾整備事業として整備する。

都市側：都市施設の公園、緑地として整備する。

2）環境整備事業のイメージ

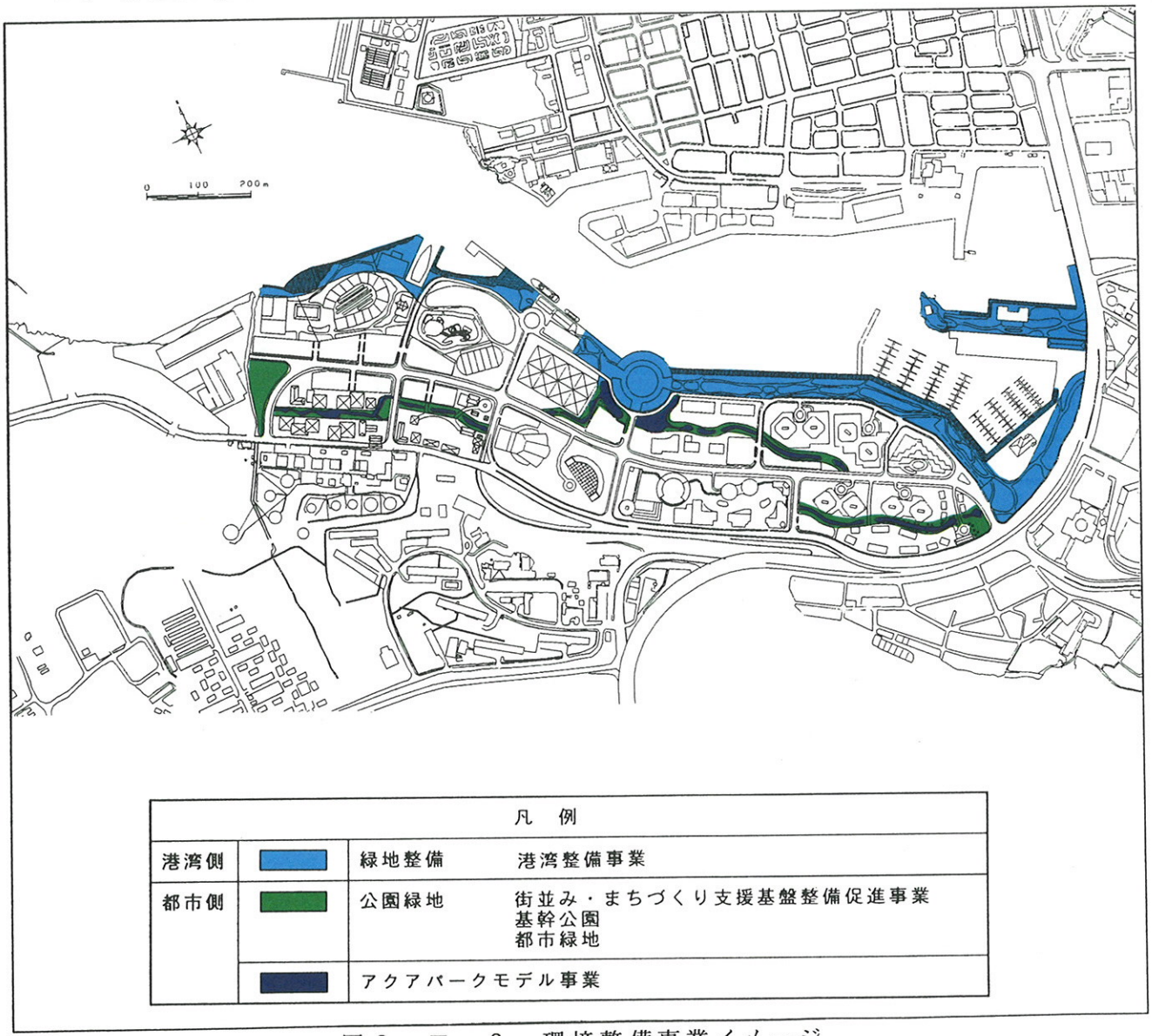
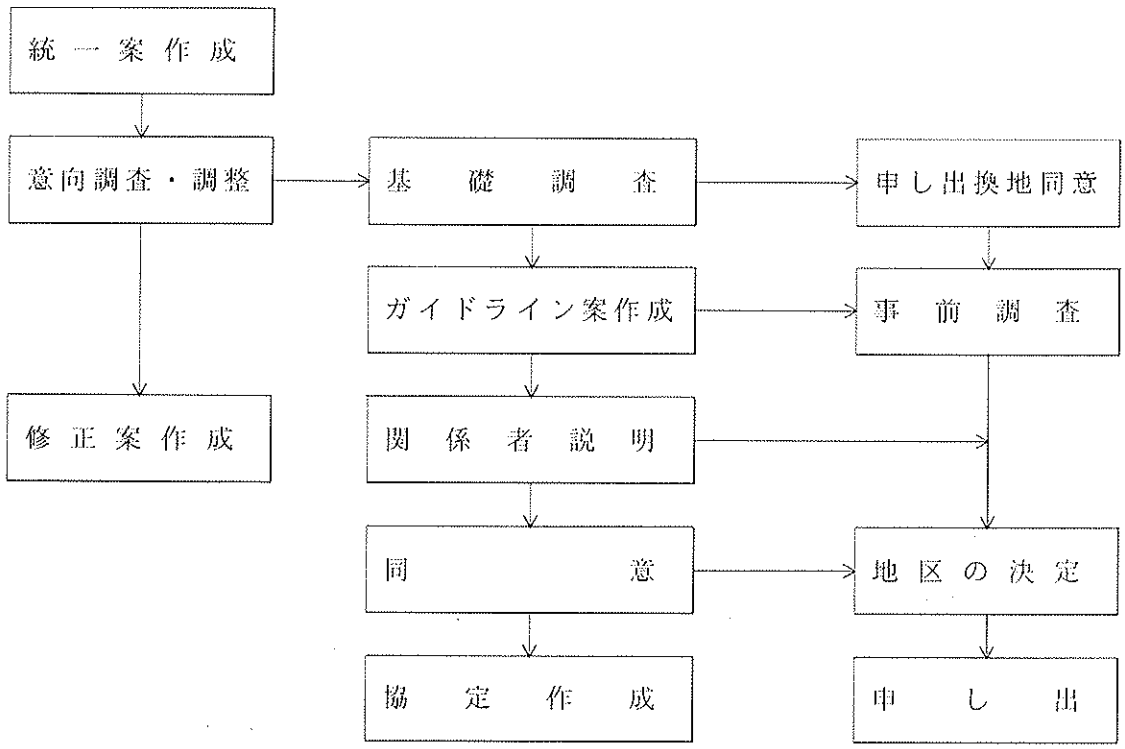


図２－Ⅲ－３　環境整備事業イメージ

5．全体計画作成と関連調査の関係について

＜全体計画＞　　＜街づくりガイドライン＞　　＜土地区画整理事業調査＞



第３章

計画の推進に向けて

空白ページ

第３章　計画の推進に向けて

Ⅰ　開発の手順

仮に返還時期を５年後から10年後の間とし、「３－Ⅱ　基盤整備までのスケジュール案」をもとに検討を行うこととする。

基本的に開発の手順は、主として公共側の投資によって集客性施設を先行整備し、充分な宣伝効果を期待することが望ましい。その施設整備と環境整備を大きく次の３段階に分けて検討する。

第１期「集客」

主として公共側若しくは公共と民間の共同事業による交通施設と集客施設。

・ジェットフォイルターミナル、観光船ターミナル
・マリーナとその関連施設
・プロムナード公園
・マーケットプレイス
・国際交流・交易センター
・琉球王朝ミニテーマパーク
・全天候型動植物園
・ラグーン型人工ビーチ

第２期「発展」

主として民間の投資により第１期の開発の特徴をより一層明確にする。

・マリーナ側のホテル、集合住宅
・レジャープール
・世界のいちば
・世界貴重種博物館、御物城資料館
・ショッピング ヴィレッジ

第３期「完成」

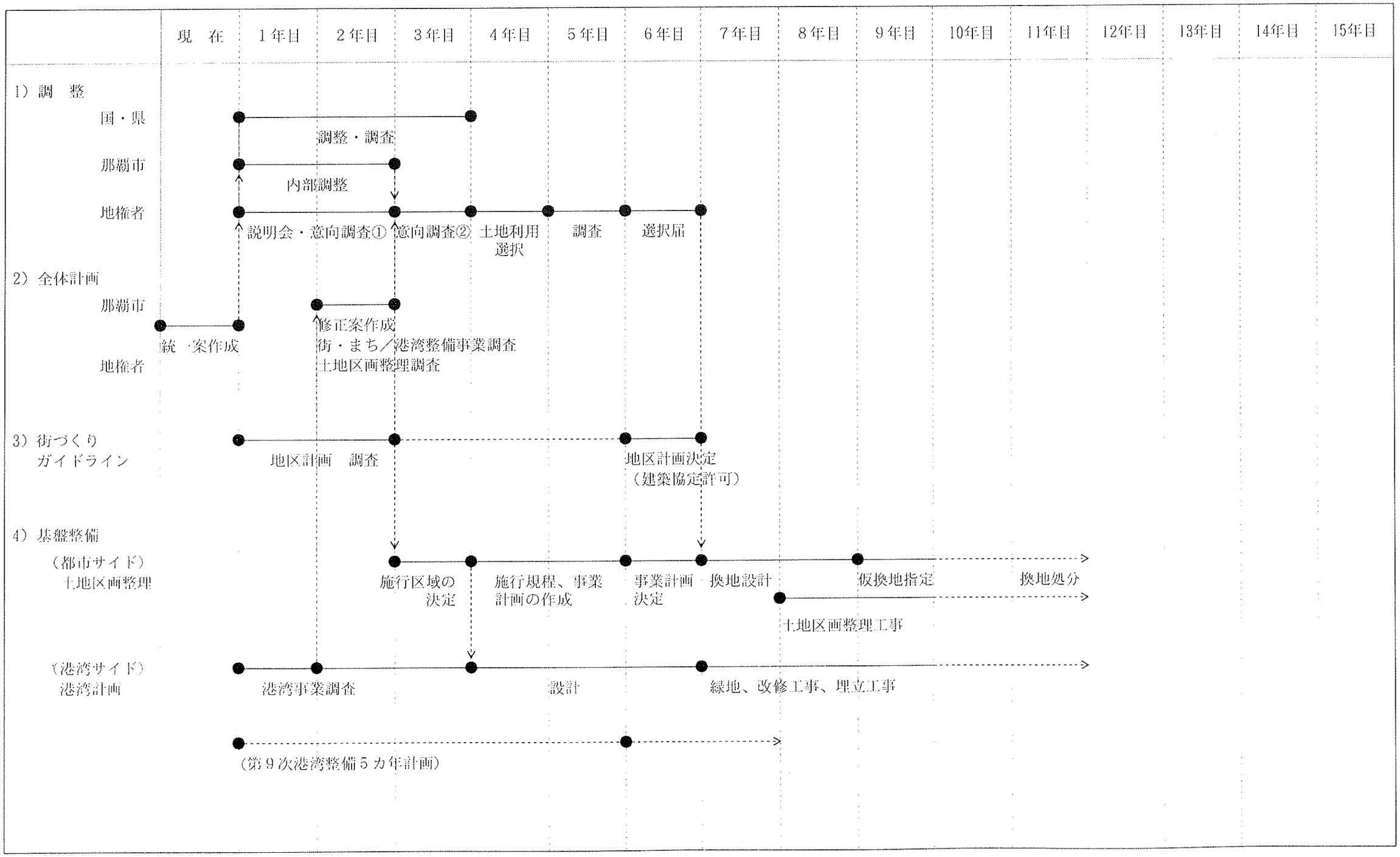
開発の最終段階として開発コンセプトに沿った形の都市の形成を完結する。

・集合住宅
・オフィス
・ホテル
・室内プール
・世界のパワーセンター

以上の施設の内容は、現在の計画にあるものを前提としているが、将来的にはこれらの施設について時代のニーズや民間デベロッパーの考え方、公共側の予算の問題やその他の点について随時検討され修正されるものである。さらに開発の手順についても施設の内容にともない総合的に検討されるべきである。いずれの場合でも公共側と民間側が協力し、充分に開発の基本コンセプトを反映させた魅力ある都市を創ることについては共通するところである。

空白ページ

Ⅱ　基盤整備までのスケジュール案



※表中の「街・まち」とは、建設省の事業である「街並み・まちづくり総合支援事業」の略称である。

空白ページ

第４章

今　後　の　課　題

空白ページ

第４章　今後の課題

跡地利用計画は多様な側面をもっており、「基地問題」「地域経済の問題」「都市の問題」等、その他にもさまざまな視点で議論されなければならない。しかし明確であることは、次の点である。

①このプロジェクトの成否は観光、貿易などの点で沖縄県にとって影響が大きい。
②返還に対し、行政側、民間側とも充分な用意が必要である。

よって当検討作業は、この目的の達成のために重要なスタートを切ったことになる。さらに一歩「開発」という目的に近づくため、いくつかの課題について提案をする。

１）プロジェクトを推進する組織

当検討作業では那覇市と地権者の代表である地主会の共同作業によって統一案作りが実現した。今後このプロジェクトを総合的にとらえ、各検討作業を系統的に推進するため、中心になる組織の形成が必要である。

平成７年度は「跡地利用計画検討委員会」というかたちで関係者が参加し、率直な意見交換を行った。この委員会には那覇市側、地主会側ばかりではなく、沖縄開発庁、沖縄県さらに学識経験者等、それぞれの立場の人が参加し、意見交換を行う事ができた。今後このような大規模プロジェクトを検討するためには、この意見交換と情報交換の場を継続的に維持することが必要である。さらに、将来的には関係者の枠を広げ、情報を受けとめ発信する機能も必要になる。この場合にも前述のような組織が核になり、さらに充実した組織になることが望まれる。

２）地主会の合意形成

民間の土地所有者の組織である地主会にとっては、計画を推進するために組織としての合意形成が重要である。それは主に以下の理由による。

①土地利用計画に民間の意見を効果的に反映させる。
②土地区画整理事業で「申し出換地」を推進する。
③公共施設整備の段階から民間の土地所有者が優良な開発会社と協力できる状況を作り出す。

このような合意形成には、プロジェクトの主要な点についての充分な検討と説明が必要である。民間の土地所有者として権利を主張するだけではなく、むしろ開発に対する民間の投資の重要性を理解し、その投資を誘導できるような状況を公共とともにつくり出す必要がある。

3）開発スケジュールの検討

開発のスケジュールを検討する場合、そのプロジェクトを取りまく多様な環境を無視することはできない。本計画の場合も他の軍用地と同様に、多様な側面をもち、早期に開発することのみを前提に考える事はできない。従って開発について関係者の充分な理解を得ることが最も着実にプロジェクトを推進する方法であると考えられる。さらに、全体の大まかなスケジュールを作成することは開発の手順を明確にし、かつ目標としての意味を持つために重要な作業である。

本計画のスケジュールを検討する際に重要な点は、「返還の時期」であるが、この件については現在のところ明言できるような状況ではない。また「沖縄における駐留軍用地の返還に伴う特別措置法」（軍転特措法）によれば返還後の地主に対する補償は「返還後3年を超えない範囲で地代相当分を支払う」ことになっており、地主はこの3年間で事業を開始する用意を行い、その後現在の地代に代わる収入を得る事が理想的であると考える。しかし「3－II　基盤整備までのスケジュール案」から検討してみると、返還の時期によっては、このスケジュールが厳しいことが判断できる。重要な点は、本計画の関係者がこの開発の総合スケジュールを常に頭に描きながら、軍転特措法の補償期間の見直しを含め多様な問題に対処すべきであるという点である。

4）周辺の開発整備計画との整合

那覇市を含め本計画の周辺には幾つかの開発整備計画があり、その中には、かなり現実的になっているものもある。これらの計画はそれぞれを単独に考えるのではなく、地域全体が発展するように考えられなければならない。本計画の開発後は、大量の人を集め、関連するさまざまな事業が成立し、また定住人口も増加することが考えられ、以下のプロジェクトとの整合性も検討すべきである。

①那覇市総合計画
②那覇市都市マスタープラン
③沖縄自由貿易地域の拡充整備計画
④空港施設整備計画
⑤対岸の港湾整備計画
⑥臨港道路整備計画
⑦都市モノレール計画
⑧国道整備計画

5）フォローアップ（推進）調査の必要性

平成7年度の調査の目的は、那覇市案・地主会案の基本的な点での計画のすり合わせであり、この目標はほぼ達成することができた。しかし、基本計画レベルでの調査についてはまだ議論されてない部分もある。

以上のような調査以外にも基本計画を策定し、次の段階に移行するために必要な調査の洗い出しを行い、実行することが必要である。

6）沖縄県との意見調整と特別調査の必要性

現在、沖縄県と那覇市・地主会の間では本開発の基本的な点での考え方の相違点が見受けられる。それは沖縄県が現在推進している「国際都市形成整備構想」による那覇軍港地区のとらえ方と那覇市、地主会が持っている本開発に対する期待とが食い違っているともいえる。

この点についてはできるだけ早期に連絡機関を設け、定期的に意見交換する場を作ることが必要である。また、連絡・調整にとどまらず、県独自に国際都市形成整備構想における那覇軍港のあり方を検討する特別調査等を実施することも必要と考えられる。さらに今後この問題に限らず、国有地の処分交渉の問題、各種整備事業の実施の問題を考慮すると、早期に相互の意見を調整し同じ方向で開発に取り組む体制を整えることが必要である。

7）民間デベロッパーの参加の検討

魅力あるウォーターフロント開発を行うためには、民間の優れた開発ノウハウが必要である。「表２－Ⅱ－１　総事業規模」からも現れているように、この地区の開発のためにはかなりの民間の投資が必要であり、さらに施設整備後の運営に関してはむしろ民間が主体といっても過言ではない。

このような開発に必要な点は、開発の早い時点で優良なデベロッパーの意見を反映させることである。もちろん特定のデベロッパーをただちに決めなくてはならないという事ではなく、開発を推進する組織に徐々にその意見を受けとめられる体制をとることが必要である。また場合によっては核となる民間のデベロッパーを誘致する為に、自治体が主導的に誘致をすることも必要と考えられる。

8）民間の総合的な土地管理会社の提案

このプロジェクトの基本的な整備手法の一つである土地区画整理事業では「申し出換地」を提案した。理由としては、

①土地所有者の将来設計に合わせた換地が可能である。
②都市的な土地利用が前提となり、大規模な区画が必要と考えられる。
③公有地と民有地が混在し、民有地は地権者の数が多く規模の小さい区画が多い。
④都市関連と港湾関連の整備が共存し、特に海側は公共的な土地利用が主となる。

この申し出換地方式は非常に複雑な換地の方法であり、選択の基準が多い。このような流れの中で民間の土地所有者にとっては、非常に複雑な問題であり、事業者側にとっても理解と認識をさせるためにかなりの作業が必要とされる。また、申し出換地そのものは地権者全員の同意が必要となるため、この作業は必要不可欠であるといえる。

さらに、民間の土地所有者は、数多くの異なった土地利用の地区の中から、個々にその地区を選択することは困難をともなうことが予想される。

また、それぞれの地区ごとにデベロッパーやテナントを探し、事業の方式を検討することなど専門的なノウハウを必要とする。
このような状況のなかで民間の土地利用計画を管理する「土地管理会社的な組織」の検討が必要である。
その組織を株式会社的な組織にするか、建設組合のような任意組織にするかはさらに検討されなければならないが、埼玉県の「大宮駅西口地区土地区画整理事業」に見られる管理会社のような組織がよい例になると考えられる。
しかし、大宮の例は一つの商業ビルの建設が目的の組織であり、今回のようにさまざまな土地利用の地区全体を管理する組織の例ではない。本地区の民間の土地所有者は約 950人（会社を含む）以上あり、これが一つの組織とした場合の非効率な点も考慮されなければならない。また各メンバーの税金や相続等の問題もあり、この組織を考える際には、この点についても検討されなければならない。

9）国有地の取扱いについて

開発区域内の国有地、約21ha（防衛施設局資料による）の処分方法は新本牧地区で行われたように「３分割方式」が原則である。しかしその内約３haはフリーゾーンの用地として現在利用され、残りの３分の１の約６haが国側の利用予定となる。本開発では次の点に着目し、利用予定の国有地全体について、道路、公園、緑地等の公共施設用地としての利用を目標に関係省庁と協議を始める必要がある。

①長い期間米軍に接収され、その期間土地所有者はたいへんな苦労を強いられた。
②現在、国側は国有地を利用する具体的な案を策定していない。

国有地の全体利用は、開発の基盤整備手法である土地区画整理事業における減歩率を下げ、民間の開発を容易にする事ができる。さらに開発の成否を決める要素でもある民間の投資を誘導しやすくなる。この協議には県を通じての協議になるため、できるだけ早い時期に県と意見交換をしておく必要がある。

この問題については「沖縄県における駐留軍用地の返還に伴う特別措置に関する法律」（軍転特措法）の改正等での対処を提案していくことが必要である。

１０）国際交流ゾーンの施設について

本地区の中に開発の特徴の１つでもある「国際交流ゾーン」があり、施設として国際交流・交易センターが計画されている。
この国際交流ゾーンは当初、「国際交流拠点」「国際性に富んだ新拠点」といった考え方から創り出されたゾーンである。しかしながら、そのゾーンのコンセプトを施設整備のみではなく、むしろ開発区域全体のコンセプ

トとして扱う方法もある。官民が一体となり人、物、文化、情報の交流のため、施設のみならず外部空間や水域を含め、総合的にこのコンセプトを反映させることを提案する。

以上のような考え方を受け、「国際交流・交易センター」に代わり、より集客力の高い施設の1案として「ドーム施設」が考えられる。しかしながら、「ドーム案」はあくまで代替案の1案であり、決して「ドーム案」を推進するといったことではない。今後さらに運営の件を含め総合的かつ具体的な検討を行い、場合によっては開発コンセプトや施設整備計画に立ち戻り再検討すべきである。

11）現況測量について

「序章　Ⅲ－3その他土地面積について」で記述したように開発区域の全体面積と国有地面積については不明な点があり、これらの数値については早い時期に明らかにする必要がある。さらに国有地面積については、道路状の土地が存在する可能性があり、国有地全体の土地利用についての協議が必要なことからも、現況調査及び測量を実施することが必要である。

委員名簿

那覇軍港跡地利用計画
検討委員会名簿

順不同

	委員氏名	所属
委員長	池田孝之	琉球大学教養部教授
副委員長	眞榮城守定	琉球大学教育学部助教授
委員	石垣弘規 屋良朝吉	沖縄総合事務局開発建設部建設行政課建設専門官 〃　建設専門官(後任)
〃	魚住聡	沖縄総合事務局開発建設部港湾計画課建設専門官
〃	兼城克夫 平良一男	沖縄県土木建築部都市計画課副参事 〃　課長補佐(後任)
〃	坂口一	沖縄県企画開発部企画調整室副参事
〃	宮城豊	沖縄県経営者協会専務理事
〃	大城則明	那覇市都市計画部都市計画課長
〃	伊佐真栄	那覇市港湾部建設課長
〃	渡嘉敷哲 高山朝福	那覇市企画部企画調整室技幹 〃　技幹(後任)
〃	知念政徳	那覇市建設部区画整理課長
〃	我那覇祥義	那覇軍用地等地主会会長
〃	新垣幸助	那覇軍用地等地主会副会長
〃	金城寿男	那覇軍用地等地主会
〃	具志堅宗伝	〃
〃	當間正雄	〃
〃	渡嘉敷邦彦 上原節夫	〃 〃　(後任)
ワーキング	山川昇	那覇市都市計画課技幹兼係長
〃	浜元泰三	那覇市都市計画課技査
〃	泉忠	那覇市都市計画課主事
〃	佐藤努	株式会社インタープラン
〃	丸谷彰	〃