

# 石川 IC 周辺交流拠点化推進業務 報告書 概要版

令和 8 年 3 月  
日本工営株式会社・日本工営都市空間株式会社  
共同企業体

1.	交通結節点構築に向けた与条件整理	2
1.1.	関係機関ヒアリング	2
1.2.	公民連携事業の適合性整理	3
1.2.1.	効果的な事業スキーム検討	3
1.2.2.	財政負担軽減可能な補助メニューの整理及び活用可能性精査	3
1.3.	シンポジウムの開催	4
1.3.1.	開催概要	4
1.3.2.	パネリストによる講演内容	4
1.3.3.	パネルディスカッション	4
1.3.4.	会場からの質疑応答	4
2.	事業の基本事項の整理	5
2.1.	事業の必要性の整理	5
2.2.	必要機能の決定	5
2.2.1.	道の駅としての登録有無	5
2.2.2.	ターゲット・コンセプトの設定	5
2.2.3.	北側エリアの必要機能・規模の検討	5
2.2.4.	南側エリアの導入機能・規模の検討	6
2.2.5.	機能配置の検討	7
2.2.6.	ペDESTリアンデッキ導入可能性	7
2.3.	事業認定に係る現地情報の整理	7
2.3.1.	対象地に係る法規制・対象地面積・地権者情報の整理	7
2.3.2.	ドローンによる 3D 測量	7
3.	事業認定申請資料（案）作成	8
3.1.	事業認定申請書（案）（事前相談資料）の作成	8
3.2.	図面作成	8
4.	追加 IC の設置	9
4.1.	IC 設置に係る要件等の整理	9
4.1.1.	IC 設置検討の方針	9
4.1.2.	IC 設置に係る要件	9
4.2.	追加 IC の必要性の整理	9
4.2.1.	現況交通状況の視点	9
4.2.2.	将来交通需要変化の視点（外部環境）	9
4.2.3.	周辺開発との連動性の視点	9
4.2.4.	高規格交通ネットワークの視点	9
4.2.5.	地域振興の視点	9
4.3.	設置場所の選定	10
4.3.1.	スマート IC の設置パターンの検討	10
4.3.2.	各設置パターンにおけるメリットとデメリット・課題	10
5.	検討委員会の開催支援	11
5.1.	第 1 回検討委員会（令和 7 年 11 月 28 日開催）	11
5.2.	第 2 回検討委員会（令和 8 年 2 月 18 日開催）	11

# 1. 交通結節点構築に向けた与条件整理

## 1.1. 関係機関ヒアリング

### 1.1.1. ヒアリング実施概要

交流拠点における交通結節点構築に向けて、関係機関へのヒアリング調査を実施し、調査結果を取りまとめた。ヒアリングはバス事業者4社、レンタカー事業者4社、先進技術を扱う事業者1社、沖縄県と周辺自治体3町村を対象として実施した。

表 1-1 ヒアリング対象一覧

業種	対象	実施日	実施方法
バス事業者	沖縄バス株式会社	令和7年9月2日	対面
	合同会社やんばる急行バス	令和7年10月10日	対面
	沖縄エアポートシャトル 有限責任事業組合	令和7年12月2日	WEB
	第一交通産業グループ	令和7年12月11日	WEB
レンタカー事業者	タイムズモビリティ株式会社	令和7年11月28日	WEB
	スカイモビリティサービス株式会社	令和7年12月15日	WEB
	沖縄トヨタ自動車株式会社	令和7年12月17日	WEB
	オリックス自動車株式会社	令和8年1月8日	WEB
先進技術	Zip Infrastructure 株式会社	令和7年12月17日	WEB
広域行政	沖縄県企画部交通政策課	令和7年9月2日	対面
周辺自治体	恩納村		メール回答
	金武町	令和7年10月10日	対面
	宜野座村	令和7年10月10日	対面

### 1.1.2. ヒアリング実施結果

業種	主な意見	方向性
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>石川 IC 周辺は交通結節点として高いポテンシャルがあるが、集客力や地域連携が伴わなければ路線運行は成立しにくい。</li> <li>高速バスは速達性が前提であり、下道への離脱は避けたい。</li> <li>運転手不足や渋滞、休憩施設不足が運行の大きな制約となっている。</li> <li>交流拠点には荷物預かりや物販等、待ち時間を有効活用できる機能があると良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>石川 IC 周辺を那覇・名護軸と東西連携をつなぐ広域交通の結節点として位置付ける。</li> <li>既存路線の活用を前提とし、広域連携によるネットワーク形成を図る。</li> <li>高速道路上バス停、乗務員休憩機能等、乗り入れしやすい施設条件を整備する。</li> <li>集客機能を重視し立ち寄る必然性を創出。</li> <li>自動運転・新モビリティの実証も見据えた拠点とする。</li> </ul>
レンタカー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港や主要観光地へのアクセス分散の観点から、石川 IC 周辺は一定の集客効果が期待できる。那覇空港でのレンタカー待ち時間解消には拠点分散が重要である。</li> <li>現状空港から石川 IC までの導線や案内が分かりにくい。</li> <li>周辺に魅力的な滞在・観光資源がなければレンタカーの利用に結びつきにくい。今後はカーシェア中心の導入が現実的である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港混雑緩和に向け、中北部エリアへの拠点分散を進める。</li> <li>新規整備が難しい場合は、カーシェアを軸に少数台から段階的に導入する。</li> <li>空港から石川 IC、目的地まで一連で理解できる分かりやすい導線・案内を整備する。</li> <li>ホテル誘致等、周辺開発との連携を図る。</li> </ul>
広域行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>単なる交通結節点ではなく、まちづくりの一環として進めるべきである。</li> <li>中北部エリアの宿泊・滞在促進に寄与する機能が必要である。</li> <li>路線バスは隣接自治体との連携が不可欠。</li> <li>石川から与那城・勝連、海中道路方面への動線は、今後強化すべき周遊ルートである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドライドを導入し、通勤・観光双方での利用を促進する。</li> <li>中北部エリアの周辺自治体や市内の観光拠点と連携し、広域観光ルートを形成する。恩納村宿泊者やリピーター層を中北部へ誘導する。</li> </ul>
周辺自治体	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バスやパークアンドライド拠点としての整備はとても良い。石川 IC を起点に東海岸側へ人の流れをつくる構想は魅力的である。一方、明確な目的地がなければ安定的な人流創出は難しい。</li> <li>観光客だけでなく、地域住民の日常利用を支える機能が重要である。</li> <li>新たなモビリティの導入を検討する場合、既存交通事業との競合には配慮が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇方面への通勤にも対応したパークアンドライド拠点として整備を進める。</li> <li>高速バス拠点として地域交通の要となる役割を担う。</li> <li>観光利用と住民利用の両立を意識した拠点機能を整備する。</li> <li>周辺地域と役割分担し、東海岸側への人流創出を図る。</li> </ul>

## 1.2. 公民連携事業の適合性整理

### 1.2.1. 効果的な事業スキーム検討

#### (1) 公民の役割分担及び事業方式

過年度の検討（令和6年度に実施された民間事業者サウンディング結果）や、内閣府が示す公民連携事業の整理に基づき、各施設において実現性が高いものと想定される公民の役割分担と、想定される事業方式を整理した。

表 1-2 施設ごとの公民役割分担と想定される事業方式

施設		公民の役割分担			想定される事業方式		
		施設所有	整備	管理運営	整備	管理運営	
北側	舞天館	既存改修	公共	公共	民間	従来、DB	従来、指定管理
		跡地活用	民間	民間	民間	民設民営、PFI-BOO	
	北側駐車場	公共	公共	民間	従来、DB	従来、指定管理	
	石川運動広場	公共	公共	民間	従来、DB	従来、指定管理	
	多目的ドーム	公共	公共	民間	従来、DB	従来、指定管理	
ペDESTリアンデッキ		公共	公共	民間	従来、DB	従来、指定管理	
南側	地域振興施設		公共	民間	民間	PFI-BTO、DBO	
	休憩・情報発信施設		公共	民間	民間	PFI-BTO、DBO	
	南側駐車場		公共	民間	民間	PFI-BTO、DBO	
	交通結節点		公共	民間	民間	PFI-BTO、DBO	

#### (2) 先進的な公募方法の整理

民間ノウハウをより効果的に活用し、施設整備に反映するため、他自治体において道の駅等に適用されている公募方法を整理した。

【運営事業者の先行選定（EOI方式）】	【計画付事業者公募（前橋方式）】
<p>「Early Operator Involvement」の略で、長期間にわたって創意工夫のある維持管理運営が求められる施設において、施設整備を行う事業者の選定前に運営事業者が関与することにより、運営面を見据えた魅力ある施設の整備が期待できる。</p> <p>犬山市（EOI+PFI方式（民間提案制度））、那珂市（EOI+従来（指定管理））、村山市（EOI+DB）等で採用されている。</p>	<p>基本計画を民間事業者に策定させる方式であり、設計～運営までを行政と民間事業者が相互に内容を検討し、民間事業者が基本計画を策定することで、実際の運営に則した基本計画となる。計画時から、魅力あるテナントの誘致や運営者の意向反映ができることが特徴である。</p> <p>PFI方式により令和5年3月に開業した「道の駅まえばし赤城」にて採用されている。</p>

#### (3) バンドリングの考え方

内閣府では規模が小さく単独ではPPP/PFI事業としての事業化が困難なものについては、一定程度の事業規模にして事業の成立性を高める工夫として、複数施設を一括して事業化する手法である「バンドリング」を推進している。複数の事業を一体化することにより、事業者公募の事務負担の軽減や、事業コストの縮減、施設間の機能連携や事業の効率化、人材の融通等が期待される。本事業においても、事業効率化を見据え、可能な限りバンドリングをすることを前提として検討を進める。

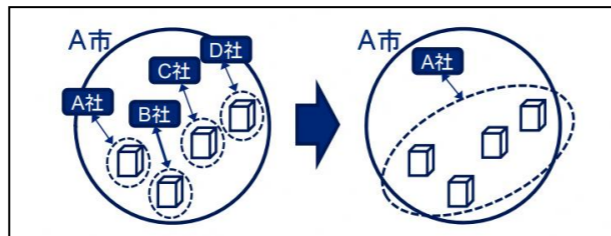


図 1-1 バンドリングの概念図（出典：内閣府）

#### (4) 事業範囲の検討

本事業の対象施設において想定される民間事業者の事業範囲をパターン A～E の 5 案検討した。

表 1-3 民間事業者の事業範囲

			北側エリア				ペDESTリアンデッキ	南側エリア				
			舞天館 (跡地活用)	舞天館 (既存利用)	北側駐車場	石川運動広場		多目的ドーム	地域振興施設	休憩・情報発信施設	南側駐車場	交通結節点
舞天館 既存利用	パターンA (南北一体PFI等①)	管理運営	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		整備	—	(従来方式で公共整備)	●	●	●	●	●	●	●	●
	パターンB (南側PFI等+北側指定管理)	管理運営	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		整備	—	(従来方式で公共整備)	●	●	●	●	●	●	●	●
舞天館 跡地活用	パターンC (南北一体PFI等②)	管理運営	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●
		整備	●	—	(従来方式で公共整備)	●	●	●	●	●	●	●
	パターンD (南北一体PFI等+民間事業)	管理運営	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●
		整備	●	—	(従来方式で公共整備)	●	●	●	●	●	●	●
	パターンE (南側PFI等+北側指定管理+民間事業)	管理運営	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●
	整備	●	—	(従来方式で公共整備)	●	●	●	●	●	●	●	

#### (5) 今後の検討方針

今後は、民間事業者サウンディング調査等を通じて、市・民間事業者のメリットが最大化できる公募方法や事業範囲、官民のリスク分担等の事業スキームについて検討が必要である。

### 1.2.2. 財政負担軽減可能な補助メニューの整理及び活用可能性精査

本事業において利用が想定される国の補助メニューを整理した。

表 1-4 利用が想定される補助メニュー

補助メニュー	活用可能性	補助メニュー	活用可能性
沖縄振興特別推進交付金	○	都市公園等事業	△
新しい地方経済・生活環境創生交付金	○	官民連携基盤整備推進調査費	○
ローカル10,000プロジェクト	○	インバウンド受入環境整備高度化事業	△
充電設備導入補助金	○	地域観光魅力向上事業	○
直轄道路事業・社会資本整備総合交付金	○	農山漁村振興交付金	○
都市再生整備計画事業	○	木材製品の消費拡大対策	△
		地域レジ事業	△

### 1.3. シンポジウムの開催

#### 1.3.1. 開催概要

うるま市が推進している石川 IC 周辺における交流拠点の形成について、多角的な見地からその意義や必要性について意見交換を行い、交流拠点の実現に向けた意識の醸成を図ることを目的としてシンポジウムを実施。4名の登壇者を招き、参加者は現地 47名、WEB12名、合計 59名であった。

#### 1.3.2. パネリストによる講演内容

タイトル	県内の公共交通事情と将来への課題
登壇者	谷田貝 哲 (バスマップ沖縄 主宰)
内容	沖縄県は自動車依存が非常に高く、路線バスの本数や直通性が大きく低下。一方で、バス・タクシー運転手の減少と高齢化により、公共交通の維持が深刻な課題である。今後は石川地域の立地を生かし、交通結節点の整備と路線再編によって、持続可能な地域交通を構築する必要がある。
タイトル	観光・地域経済と公共交通の関係性
登壇者	大井 尚司 (大分大学 経済学部 教授)
内容	公共交通利用者は情報不足や「不便」という思い込みにより行動範囲が限られ、観光消費の機会を逃している。観光情報が自動車前提に偏ることも公共交通利用を妨げている。一方、移動・体験・滞在を分かりやすく組み合わせれば、既存の公共交通でも観光振興は可能であり、日常利用と観光を兼ねた拠点づくりが地域の持続性を高める。
タイトル	沖縄本島内での交通に関する取り組み
登壇者	神谷 大介 (琉球大学 工学部工学科 教授)
内容	沖縄では自動車依存と渋滞が深刻化する一方、観光客や若年層を中心に「運転しない・できない」人が増えており、公共交通の役割が拡大している。公共交通は移動手段にとどまらず、観光消費と地域経済を支える重要な基盤である。石川地域は中南部と北部を結ぶ要衝として、交流拠点型の結節点整備が求められる。
タイトル	石川地域の発展の歴史と将来に向けて
登壇者	照屋 利江子 (みほそあきない組合 副理事)
内容	石川地域は戦後、人々の助け合いと交通の拠点として発展してきた。その温かいつながりこそ地域の強みである。今後は利便性と自然、暮らしやすさを両立させ、住民が住み続けられる持続的なまちづくりと周辺地域との連携が重要です。

#### 1.3.3. パネルディスカッション

##### ①みほそとは？地元から見た石川、今と昔の関係性

- ・ 「みほそ」は旧石川市の地理的なおへそ、石川の細い“ウエスト”部分に位置すること由来
- ・ 40年以上この地に暮らす中で、人口減少による寂しさを感じる時期もあったが、近年は再び活気が戻りつつあると実感している

- ・ 石川の市街地と IC 周辺は、無理に一体化するのではなく、生活の場と人が集う場として役割を分けて発展していくことが大切

##### ②県外視点からの石川地域の特性

- ・ 県外から見ると、うるま市の成り立ちや特徴が外部に十分伝わっていないと感じられる。観光やアクセスの情報が分散・不足しており、初見では地域像をつかみにくい
- ・ 一方で海中道路や立地の優位性、生活拠点としての集積力を生かせば、沖縄本島中部の要として発展する可能性は大きい

##### ③地域振興を支えるための公共交通機関の意義

- ・ 地域振興を支える公共交通には、行政が主体となって拠点を整え、路線機能を整理する発想が重要
- ・ 車前提の意識から転換し、バス利用を前面に押し出す環境整備と評価の仕組みが必要
- ・ 行政と民間バス事業者が長期的・地域的視点で対話し社会的役割を共有することが不可欠

##### ④沖縄本島内における石川地域の優位性や問題点

- ・ まちの魅力は交通や施設整備そのものではなく、住民の営みによって「らしさ」が空間として表れることで生まれる
- ・ 沖縄は歩行が前提になりにくい地域である一方、歩いて楽しい景観や雰囲気づくりができれば、独自性は十分に発揮できる
- ・ 行政の支援を得つつ、住民や商店街が中心となって石川地域の個性を形にしていけることが、同規模都市との差別化の鍵である

#### 1.3.4. 会場からの質疑応答

**Q:** 地元住民は、バスが時間通りに来ないことや IC カードが利用できない印象から、日常利用が進んでいない。観光客向けの利用促進の前に、まず地元住民が使いやすい環境整備が必要だと思う。

**A:** バスの利便性向上には、定時性だけでなく本数の充実が使いやすさにつながる。IC カードはコスト課題もありますが、クレカ決済など改善の流れはある。問題は、一度バスに不安を感じた方がもう使わなくなってしまう事。道路混雑や環境整備も含め、皆で議論し前向きに進めたい。

**Q:** 那覇からの利便性は高いが、石川地域には宿泊施設が少なく、来訪者の誘客機会を逃している。今後、宿泊施設を増やす計画はあるのか。

**A:** 安定需要がなければ宿泊運営は難しいが、飲食・回遊性や滞在目的を明確にすれば可能性はある。別途検討している IC 周辺と旧市街の開発を組み合わせ、前向きに検討したい。



図 1-2 シンポジウム会場の様子

## 2. 事業の基本事項の整理

### 2.1. 事業の必要性の整理

うるま市の産業は人口増加とともに成長してきたが、近年は各産業ともに伸び悩み・減少に転じており、市民の所得は県内でも低水準のままとなっている。一方で、小禄道路の供用や県中北部における観光施設・宿泊施設の開業により交通流動の増加が見込まれ、石川 IC 周辺の交流拠点の設置により、市外からの来訪者の増加や、地域産品の流通の活性化が期待できる。

さらに、うるま市の推進する感動産業特区の取り組みや、地域産品の6次産業化と連携した商品展開により、農業や食品加工業を中心とした地域活力の増進に大きな役割を果たすものである。

### 2.2. 必要機能の決定

#### 2.2.1. 道の駅としての登録有無

石川 IC 周辺交流拠点を道の駅として登録する可能性を考慮し、道の駅として登録する場合の整備主体、導入施設・要件、登録にあたってのメリット・デメリットを整理した。

表 2-1 道の駅登録のメリット・デメリット

	「道の駅」として整備（登録）しない場合	「道の駅」として整備（登録）する場合	
		単独型（市町村で全て整備）	一体型（道路管理者と市町村等で整備）
整備主体	地域振興施設 市町村	市町村	市町村
整備主体	駐車場/トイレ 情報提供施設 市町村	市町村	道路管理者 ※土地の取得を含む。管理は含まない。
導入施設・要件	必要機能 休憩施設の運営時間 敷地・設置者の制約	①休憩機能 ②情報発信機能 ③地域連携機能 の導入が必須 ● 駐車場、トイレ等を <b>24時間開放することが必要（部分的に有料化している事例有）</b> ● 駐車場は <b>無料</b> であることが必須 ● 一体型の場合、駐車場や休憩施設は道路用地となるため、 <b>公共所有とすることが必要</b> ● 設置者は <b>市町村（または市町村に代わり得る公的な団体）に限る</b>	
メリット	● 駐車場を有料化した場合、事業の収益性を高めることや、周辺住民等による常駐を抑制することが期待できる。 ● 必要以上の整備を行う必要が無く、整備コスト、維持管理コストを低くすることができる ● 道の駅への登録申請が不要であり、事業期間が短縮できる	● 道の駅のブランド力による集客が期待できる<雑誌・旅情報サイトで、「沖縄県No1の道の駅」等の特集が組まれる（じゃらん、トリップアドバイザー等）> ● カーナビ、地図、道路上に案内されることで、沖縄自動車道や西海岸を通行している人にも認知されることが期待できる ● 高速道路上の案内看板に道の駅名が案内される<沖縄自動車道のSA・PAの案内と同列に表示される> ● 民間事業者による出資意欲が高まることを期待できる	● 一体型での整備に求められる要件（防災機能等）の制約がなく、自由度が高い ● 市町村にとっては、整備コストが抑制される
デメリット	● 高速道路には案内看板を設置することができない ● 駐車場の有料化によって、周辺の商業施設等に駐車される可能性がある ● カーナビ、地図への案内は確実とはいえず、集客力が高くない	● 駐車場24H開放により深夜のたまり場、キャンプ場（車中泊）化する恐れがある ● 近隣住民等による駐車場利用を抑制できない ● 道の駅登録（国による認定）が必要であり、事業期間に影響する可能性 ● 整備コスト、維持管理コストが高まる	● 道路管理者側での整備必要性の整理や予算編成が必要となり <b>事業実現性に影響する可能性</b> ● 北部国道事務所より、道の駅一体型の整備については難しい旨の回答あり

### 2.2.2. ターゲット・コンセプトの設定

#### (1) ターゲット

整備を想定する各機能のターゲットについて、令和6年度実施した県外客に対するアンケート調査結果を深掘りして整理を行った。全体的に、若年層（19歳～20代）から子育て世代（30～40代）の意向は中高年世代に対して高く、整備による来訪が期待できる。中でも、「沖縄の文化」は若年層・子育て世代の男性、「食事」は若年層の女性、「特産品」は子育て世代の男性や若年層の女性の期待が高い。県外客は特に、若年層や子育て世代のアクティブに移動する観光客をターゲットとすることで来訪が期待できる。

#### (2) コンセプト

ペルソナマーケティングに基づきコンセプトを2案作成する。

【平常時コンセプト】 地元の若者やファミリーが日常的に訪れ、身体を動かしながら学びと発見を楽しめる遊び場
【休日イベント時コンセプト】 感度の高い来訪者が休日に足を運んで1日楽しめる、エッジの効いた体験型スポット

### 2.2.3. 北側エリアの必要機能・規模の検討

北側エリアの既存施設（多目的ドーム、舞天館、石川運動広場）の活用検討にあたり、サウンディングを実施した。意見を聴取した企業は計7社（アンケート6社、ヒアリング5社）。サウンディング結果を踏まえ、各既存施設における必要機能を整理する。

表 2-2 サウンディング結果に基づく導入機能

導入機能	提案のあった事業者	ターゲット
(1) 多目的ドーム		
①全天候型アーバンスポーツ会場	県外スポーツ企業1社、県内スポーツ企業1社	休日イベント時
②映像・舞台の観覧	県内デベロッパー1社	平常時
(2) 舞天館		
③アーバンスポーツ付帯施設	県内スポーツ企業1社	休日イベント時
④e-Sportsの拠点施設	県内スポーツ企業1社	平常時 休日イベント時
⑤宿泊+スパ施設(跡地利用)	県外サウナ企業1社、県外ホテル企業1社	平常時 休日イベント時
(3) 石川運動広場		
⑥多目的イベント広場	県内デベロッパー1社	休日イベント時
⑦大型遊具+飲食施設を伴う公園	県内デベロッパー2社	平常時
⑧スケートボードパーク	県外スポーツ企業1社、県内スポーツ企業1社	平常時

### (1) 多目的ドーム

既存の多目的ドームについて、3×3やブレیکن、ダンスバトル等の「①全天候型アーバンスポーツ会場」や、パブリックビューイングやエイサー等の「②舞台・映像の観覧」の場としての活用を想定する。

多目的な半屋外イベント等施設としての活用を期待し、各種設備（照明・音響・広告媒体）の充実化を図るものとし、規模は既存施設全面の2,581㎡を想定した。

概算事業費は、照明・音響改修費等を見込み、合計約1億円とした。

### (2) 舞天館

#### 1) 既存活用

既存の舞天館について、アーバンスポーツ用の倉庫や選手控室として活用する「③アーバンスポーツ付帯施設」や、e-Sportsの大会会場や訓練施設として用いる「④e-Sportsの拠点施設」としての活用を想定する。1,344㎡全面の大規模改修と、右に示す各諸室（計約550㎡）の用途変更に伴うリノベーション改修を想定した。概算事業費は、大規模改修費、リノベーション改修費等を見込み、約6億円とした。

#### 2) 跡地活用

既存の舞天館を解体撤去し、民間企業に土地を貸し付け、「⑤宿泊+スパ施設」としての活用を想定する。規模は敷地面積の3,781㎡を想定した。概算事業費は、解体撤去費等を見込み、約0.6億円とした。なお、施設整備は民間事業者が行うことを想定するため算定しない。

### (3) 石川運動広場

マルシェ等を行う「⑥多目的イベント広場」や、食事や子どもが遊びを楽しむ「⑦大型遊具+飲食施設を伴う公園」、パーク種目が実施可能な「⑧スケートボードパーク」としての活用を想定する。規模は⑥及び⑧を設置する広場スペースとして1,500㎡程度、⑦大型遊具スペースとして500㎡程度を想定した。概算事業費、⑥多目的イベント広場+⑦大型遊具の整備費や購入費として約0.4億円とした。また、⑧スケートボードパーク整備費として約1億円とした。⑦のうち、飲食施設の整備費については民間事業者が行うことを想定するため算定しない。

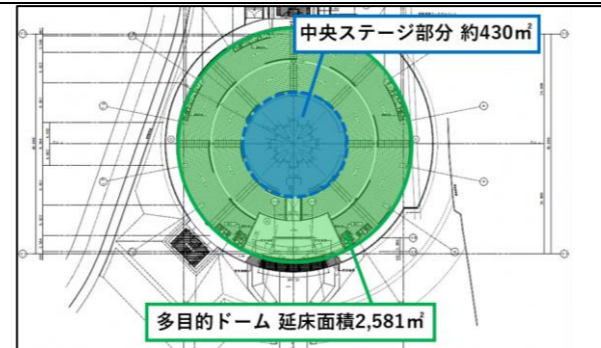


図 2-1 多目的ドームの活用範囲イメージ

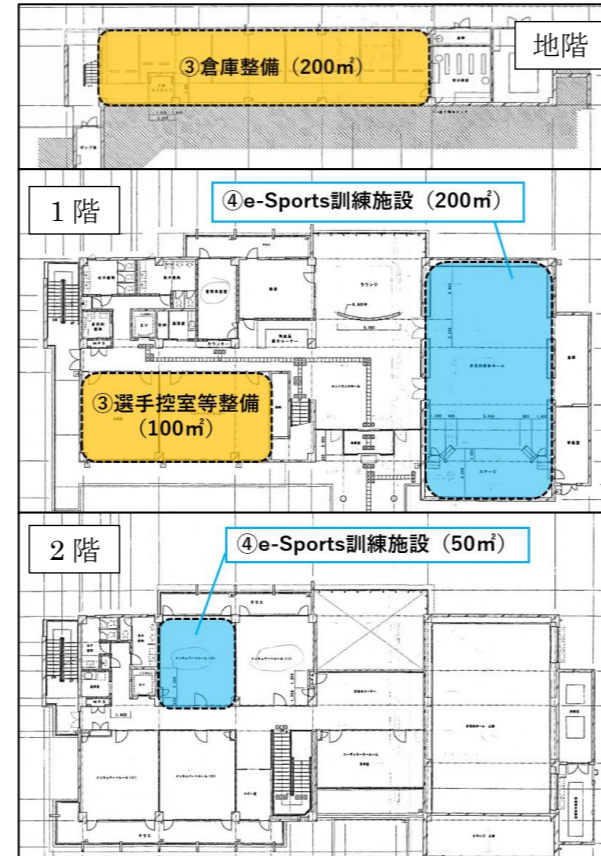


図 2-2 舞天館の活用範囲イメージ



図 2-3 石川運動広場の活用範囲イメージ

## 2.2.4. 南側エリアの導入機能・規模の検討

1.交通結節点構築に向けた与条件整理でのヒアリング結果を踏まえ、南側エリアにおける導入機能及び規模、概算事業費について整理する。

### (1) 地域振興施設（地域振興機能）

#### 1) 方向性

交通結節点構築にあたり、核となる施設として、南側敷地、石川仲泊線側に中規模程度の複合施設として設置する。ペDESTリアンデッキによって北側敷地（多目的ドーム）と接続することで、南北敷地の施設を一体の交流拠点として整備する。

#### 2) 機能

うるま市の特色ある地域産業の6次産業化と連携し、地域の特産品を販売する物販機能、うるま市の特色ある食文化を発信する飲食機能を導入し、うるま市の特色のある食文化を地域内外に発信する施設とする。来訪者だけでなく地域住民の交流・生活拠点となるため、子育て支援機能や会議室機能（団体来訪時の飲食場所としての機能を併せ持つ）を導入する。

#### 3) 規模・概算事業費

規模は鉄筋コンクリート造2階建て・施工面積2,940㎡の整備を想定した。概算事業費は建設費、設計費・工事監理費の合計約17.1億円とした。

### (2) 交通結節機能

#### 1) 方向性

石川IC周辺が「広域交通の結節点」となるべく、バス乗降施設やレンタカー・科シェアスペースを有する駐車場を南側敷地全体に設置する。自動運転・シェアモビリティ等の新交通の導入・実証のフィールドとなることも見据えて整備する。

#### 2) 機能

##### ① バス乗降施設

高速バスやリムジンバス、近隣地域と接続する路線バス、地域内コミュニティバス等が乗り入れることを想定し、広告付きバス停2基を敷地中央部の道路に設置する。また、乗務員休憩・整備・駐機等の事業者が使いやすい機能を整備し、乗り入れのしやすい施設とする。手荷物預かりサービスやバス待ちを有効活用できる機能の導入も検討する。

##### ② レンタカー・カーシェア・駐車場

地域振興施設及び多目的ドーム利用者用としての駐車場に加え、駐車スペースの一部にレンタカー・カーシェアスペースやシェアサイクルスペースを配置することでパークアンドライド機能を導入し、通勤及び観光双方の利用促進を図る。バス等の他交通手段との連携により、利便性を高める。

#### 3) 規模・概算事業費

交規模は広告付きバス停2基、駐車場（レンタカー・カーシェアスペース等含む）18,530㎡の整備を想定した。

概算事業費は現況地物解体費、造成工事費、駐車場整備費、広告付きバス停整備費、設計費・工事監理費、用地取得費の合計約35.2億円とした。

## 2.2.5. 機能配置の検討

これまで検討内容を基に、計画地の平面図案を作成した。

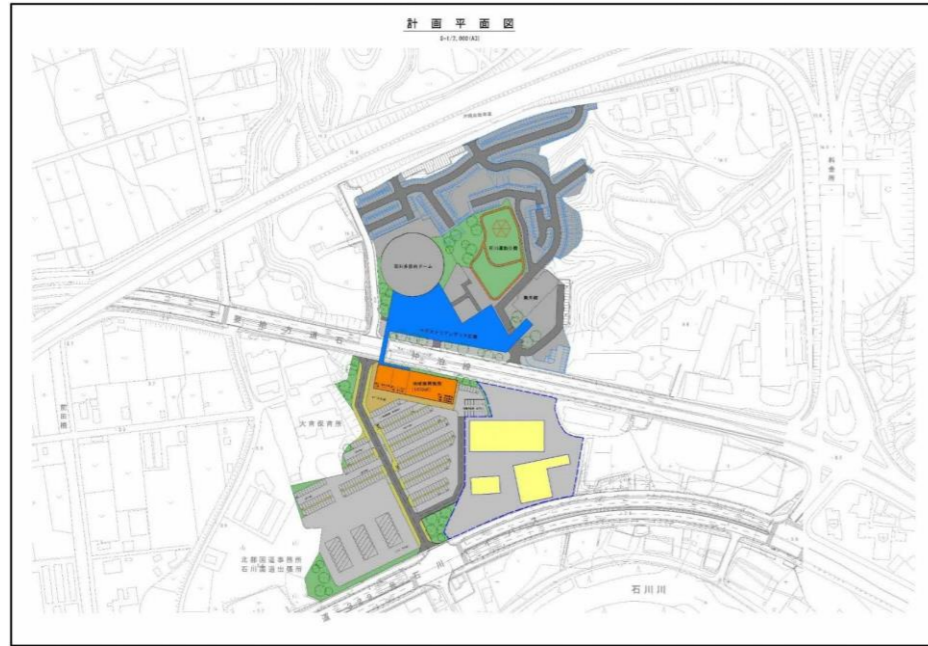


図 2-4 計画平面図

## 2.2.6. ペDESTリアンデッキ導入可能性

### (1) 機能・役割

北側敷地に位置する既存施設（多目的ドーム・舞天館）と南側敷地に整備予定の地域交流施設を接続し、施設間連絡路と付随するイベント広場としての機能を有する。

ペDESTリアンデッキ自体のイベントスペースとしての活用や多目的ドームイベント開催時の滞留空間としての活用等によって、集客効果を相互に波及させることで、南北敷地が連携した賑わいの創出や拠点全体の一体感の演出をする役割を担う。

### (2) 法規制

ペDESTリアンデッキの整備において、考慮すべき法規制を整理した。

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| ① 道路占用に係る規制（道路法第 32 条・第 37 条）                       | : 県道 73 号の占用規制               |
| ② 建築限界に係る規制（道路構造令第 12 条）                            | : 建築限界 4.5m                  |
| ③ 道路内の建築制限に係る規制（建築基準法第 44 条）                        | : 建築審査会の同意                   |
| ④ 消防同意と同意に係る基準（消防法第 7 条・平成 30 年 7 月 11 日消防予第 423 号） | : 道路上空通路の設置において消防同意に係る防災上の基準 |

### (3) 事業効果

ペDESTリアンデッキの整備による効果を、整備パターン別に整理した。

表 2-3 事業効果

No	期待される事業効果	A 案（歩道+広場）	B 案（歩道のみ）
1	物理的接続による施設間アクセスの向上	●	●
2	南北往来時の交通事故リスクの軽減	●	●
3	広場設置による賑わい創出	●	
4	下部空間の屋根機能・待合機能としての活用	●	

### (4) 整備イメージ

BIM/CIM を使用した立体モデルによる整備イメージパースを作成した。



図 2-5 ペDESTリアンデッキ（A 案）整備イメージ

### (5) 概略整備費用

歩道及び広場機能を有する A 案では、牛舎の移転を必要とするため、ペDESTリアンデッキ整備費に加え、牛舎解体費、牛舎新設費が発生し、設計費・工事監理費と合わせて合計約 16.4 億円とした。歩道機能のみを有する B 案では、ペDESTリアンデッキ整備費、設計費・工事監理費で合計約 4.5 億円とした。

## 2.3. 事業認定に係る現地情報の整理

### 2.3.1. 対象地に係る法規制・対象地面積・地権者情報の整理

事業認定資料の作成にあたり、対象地の法規制（都市計画法、うるま市景観計画・景観条例、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、森林法）、面積、地権者情報について整理を行った。

### 2.3.2. ドローンによる 3D 測量

石川 I C 周辺交流拠点事業化予定地の三次元メッシュデータを作成するためにドローンによる撮影を行い、計画地現況モデルの作成と整備計画の高精度化を行った。



図 2-6 計画現況モデル及び高精度化イメージパース

### 3. 事業認定申請資料（案）作成

#### 3.1. 事業認定申請書（案）（事前相談資料）の作成

前章までに整理した内容等をもとに、事業認定の申請に必要な資料の作成を行った。

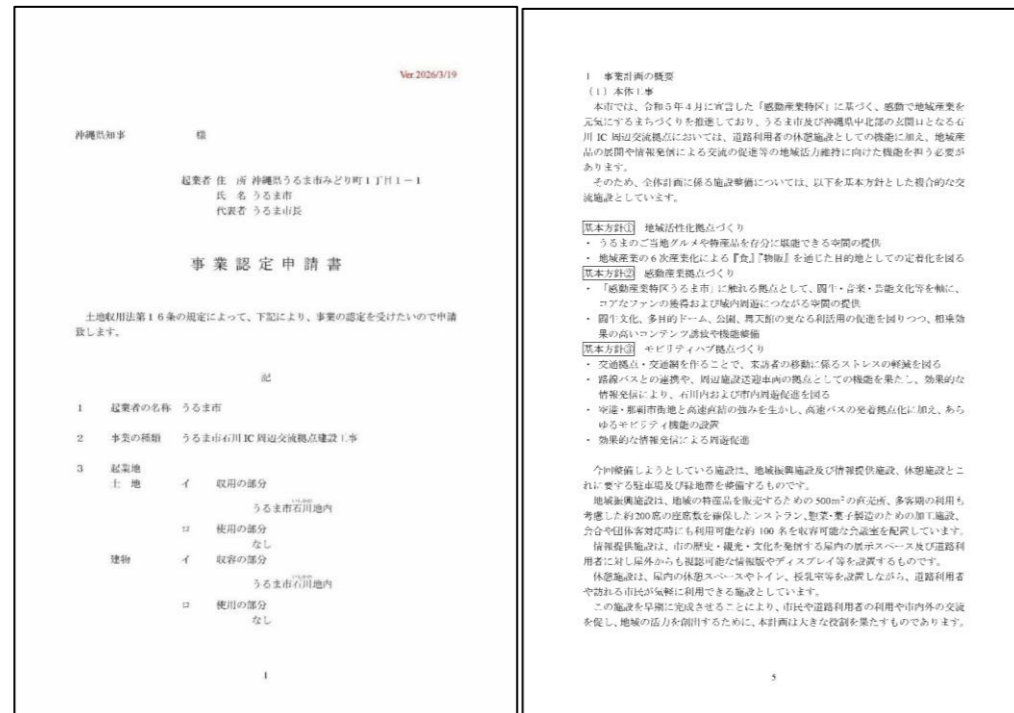


図 3-1 事業認定申請書

#### 3.2. 図面作成

業認定申請書に添付する図面について、北側エリアにおける多目的ドーム周辺環境整備による駐車場整備を加えた図面としたほか、石川国道出張所を除いた区域を対象とした設計とした。

また、計画平面図や建築計画平面図、イメージパース等を作成した。



図 3-2 イメージパース



図 3-3 起業地表示図

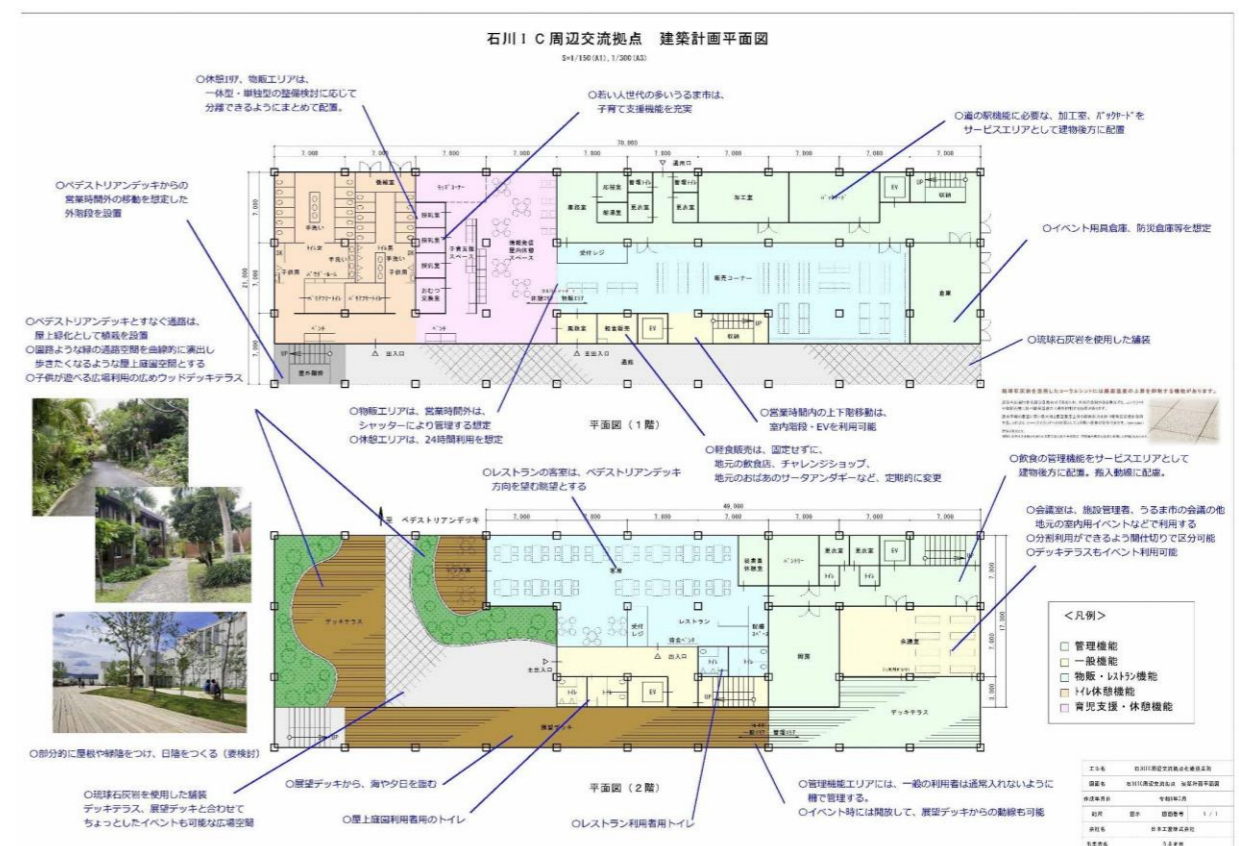


図 3-4 建築計画平面図

## 4. 追加 IC の設置

### 4.1. IC 設置に係る要件等の整理

#### 4.1.1. IC 設置検討の方針

地元要望等にもとづく、スマート IC の設置においては、地方において必要性を取りまとめた後、国による準備段階調査を経て、整備補助と新規事業化を実施するものとなっている。

本検討では、国のスマート IC 整備フローにおける広域的検討として、IC の必要性や現況交通への影響について整理する。

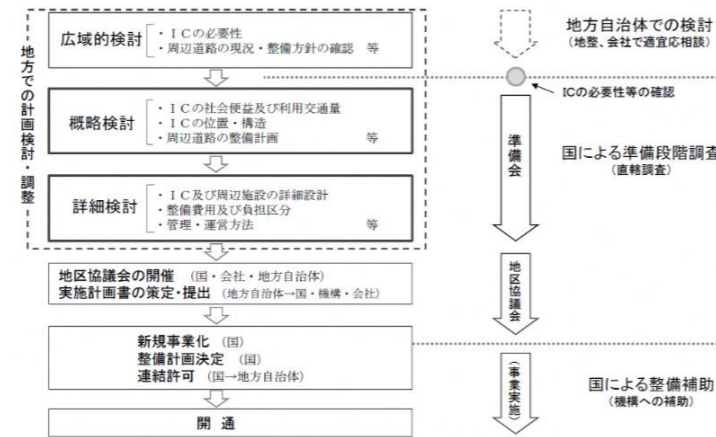


図 4-1 スマート IC 整備フロー (国土交通省資料)

#### 4.1.2. IC 設置に係る要件

NEXCO 設計要領第四集インターチェンジ幾何構造設計要領において、平面曲線半径と最急縦断勾配が幾何構造による制約条件としてあり、また隣接 IC との距離制約を踏まえ、NEXCO 西日本から貸与を受けた図面から候補地を選定する。

原則基準値を用いるが、地域の実情や整備効果の想定から特例値の適用も可能であり、必要に応じて特定値の適用を検討するものとした。

なお、道路構造令では IC の間隔は最少で 1.5km とされており、西原 IC と幸地 IC 間も約 1.5km の間隔で設置されることから、必要に応じてこの間隔を用いることも検討する。

表 4-1 IC 設置に係る要件

項目	基準値 ( )は特例値	備考
①本線幾何構造による制約		
平面曲線半径	1,500m (1,100m)	設計速度 100km/h
	1,100m (800m)	設計速度 80km/h
	600m (450m)	設計速度 60km/h
最急縦断勾配	2%(3%)	設計速度 100km/h
	3%(4.5%)	設計速度 80km/h
	5%(6%)	設計速度 60km/h
②隣接インターチェンジ等の間隔	5km (3km)	1.5km とすることも検討

### 4.2. 追加 IC の必要性の整理

#### 4.2.1. 現況交通状況の視点

沖縄自動車道では、沖縄北 IC 以南の IC においても交通集中による渋滞が本線部まで延びることがあり、現道との接続部の幾何構造によって渋滞が発生しやすい状況であり、追加 IC の設置により、既存 IC の交通集中の緩和が期待できる。

#### 4.2.2. 将来交通需要変化の視点 (外部環境)

小禄道路の供用や北部観光振興、米軍基地の移設によって、南部と北部を連絡する交通量の増加が想定される。

石川 IC～沖縄北 IC 間に追加 IC を設置することは、これらの交通流動が市街地部に流入することで市街地が混雑することを防ぐ効果を発揮することが期待できる。

#### 4.2.3. 周辺開発との連動性の視点

石川地域まちづくり推進計画およびうるま市産業集積促進基本構想に基づく開発・産業誘致が進行した場合、石川 IC にさらなる交通集中が起こることが懸念される。

周辺開発によって発生集中交通量が増大する場合、現在の石川 IC の構造では交通量をさばききれず、渋滞を誘発する可能性が懸念されることから、追加 IC の設置により交通を分散させる効果が期待できる。

#### 4.2.4. 高規格交通ネットワークの視点

沖縄ブロック幹線道路協議会が策定した新広域道路交通計画において高規格道路として必要性等を検討する構想路線に位置づけられている中部東道路の整備推進を考慮すると、高速道路からの連続性を確保することが望ましい。

一方で、沖縄北 IC は現在の空地の状況から高規格道路への接続道路をさらに追加することは考えにくい状況であり、追加 IC・JCT を設置することでシームレスな高規格交通ネットワークを構築できる可能性が期待できる。

#### 4.2.5. 地域振興の視点

4.2.3 および 4.2.3 に示す視点とも関連し、追加 IC の設置により、石川地域や中部東道路を介して与那城・勝連地域の交通利便性が向上することが期待でき、県南部や北部との移動時間が短縮されることで、業務集積地である県南部への通勤等が容易になることによる定住促進や、観光来訪者が周遊しやすくなることによる地域の飲食業等の消費向上、物流利便性向上による産業競争力の強化等の地域振興に資する効果が期待できる。

### 4.3. 設置場所の選定

#### 4.3.1. スマート IC の設置パターンの検討

上記検討結果をもとに、スマート IC の設置候補パターンについて、簡易的な検討を行う。

まず、パターン 1～3 として、IC 間の離隔距離および幾何構造上の条件に基づき抽出した 3 区間についての IC 設置パターンを検討する。

その他のパターンとして、石川 IC からの離隔距離は 1.0km 程度と十分に確保できないものの、大規模商業施設の開業が見込まれる国道 329 号沿線商業施設区域へのアクセス路としての整備パターン（パターン 4）と、石川 IC の混雑を回避するため出口を新たに設けるパターン（パターン 5）の 5 パターンを検討する。

なお、下記設置パターンはあくまでも IC 間の離隔および接続部の幾何構造に基づき抽出した区間についての平面的な検討であるため、周辺地形や支障物件の有無等を考慮していない。

特に、対象地周辺には高圧線の鉄塔や複数のアンダーパスや跨道橋、史跡の存在、起伏の多い地形が確認されており、IC の設置可否については詳細な調査に基づく検討が必要である。

表 4-2 追加 IC 設置パターン

設置パターン	設置区間	利用可能方向
1 中間・ハーフ IC①	27.62kp～27.95kp	那覇方面への入口 那覇方面からの出口
2 中間・ハーフ IC②	27.62kp～28.12kp	那覇方面への入口 那覇方面からの出口
3 中間 JCT + IC	26.33kp～27.07kp	フル方向
4 国道 329 号沿線商業施設アクセス	29.9kp～30.5kp	那覇方面への入口 那覇方面からの出口
5 石川 IC の追加ランプ	現・石川 IC	出口方向

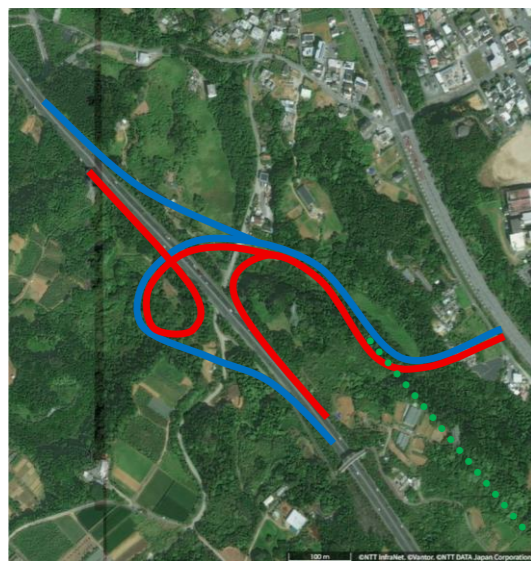


図 4-2 設置パターン 3 イメージ図



図 4-3 設置パターン 4 イメージ図

#### 4.3.2. 各設置パターンにおけるメリットとデメリット・課題

追加 IC の設置パターンについて、各パターンのメリット・デメリットを以下にまとめる。

本検討は簡易的な検討であるため、今後、周辺の地形や支障物件への影響、交通課題の解決に資する効果等を考慮して設置可能性についてさらに検討を深めることが望ましい。

表 4-3 追加 IC 設置パターン

設置パターン	メリット	デメリット・課題
1 中間・ハーフ IC①	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備の際の支障が比較的少ない</li> <li>● 橋梁の架設が 1 箇所済むためやや経済的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道 329 号石川 BP に渋滞が発生する可能性</li> <li>● 跨道橋撤去・用地取得が課題</li> <li>● 高圧線鉄塔が整備に影響する可能性</li> </ul>
2 中間・ハーフ IC②	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 橋梁の架設がなく、既設のボックスカルバートを流用可能な場合は経済的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県道 6 号線、国道 329 号石川 BP に渋滞が発生する可能性</li> <li>● 跨道橋撤去・用地取得が課題</li> <li>● 史跡、高圧線鉄塔が整備に影響する可能性</li> </ul>
3 中間 JCT + IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中部東道路を見据えた整備が可能</li> <li>● 整備の際の支障が比較的少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道 329 号石川 BP に渋滞が発生する可能性</li> <li>● 高圧線鉄塔が整備に影響する可能性</li> <li>● 橋梁の架設が 3 箇所必要であり、整備コストがかかる</li> </ul>
4 国道 329 号沿線商業施設アクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備の際の支障が比較的少ない</li> <li>● 橋梁の架設がなく、既設のボックスカルバートを流用可能な場合は経済的</li> <li>● 商業施設へ直接アクセスが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 石川 IC と近接するため整備に際しての協議・調整が必要</li> </ul>
5 石川 IC の追加ランプ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 石川 IC 周辺交流拠点や多目的ドームへのアクセス性が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高速道路を供用しながらの整備となるため、整備難易度が高い</li> <li>● 難易度・コストに対してメリットが少ないと想定される</li> </ul>

## 5. 検討委員会の開催支援

石川地域まちづくり推進計画事業化検討委員会を2回開催し、資料作成・議事録の作成を行った。

### 5.1. 第1回検討委員会（令和7年11月28日開催）

#### 【委員からの主な意見】

##### 整備・導入機能について

計画の方向性はとても良い。限られた予算の中でも、地域の顔となるようなインパクトや象徴性を備えた提案として具体化していく必要がある。南北をつなぐペデストリアンデッキについては、単なる動線ではなく、幅員や立体構造、デザイン性を工夫することで、渡ること自体に魅力を持たせたい。また、石川地域では宿泊機能が不足していることから、合宿や修学旅行等にも対応可能な宿泊施設（ドミトリー型宿泊施設等）の整備を検討すべきである。

##### 交通結節・交流拠点について

高速バスや路線バス等の公共交通との接続については、利用者に分かりやすい動線計画や情報発信が重要であり、空港直行バスの導入など、観光客と地域住民双方の利便性向上を図るべき。多目的ドームについては、パブリックビューイングやスポーツイベント、修学旅行向けコンテンツなど、全天候型施設として多様な活用を進めることが有効である。交流拠点のターゲットを明確にするとともに、来訪者数や経済効果を分かりやすく示したい。実証実験等を行い、一度シュミレーションする事も有効である。

##### 道の駅登録について

道の駅登録については、集客や情報発信面での効果が期待される一方、管理負担や制約への配慮も必要であり、メリット・デメリットを整理した上で慎重に判断する。



図 5-1 第1回検討委員会資料（抜粋）

### 5.2. 第2回検討委員会（令和8年2月18日開催）

#### 【委員からの主な意見】

##### 整備・導入機能について

多目的ドーム周辺を含めた一体的な土地利用や機能配置については、駐車場不足の解消と平常時・イベント時双方での有効活用が重要である。広い駐車場を整備しても通常時の利用が限定的になることから、多目的ドーム自体の活用促進や、シャトルバス運行等による運用面での工夫が必要。また、ペデストリアンデッキにより南北をつなぎ、人の流れを誘導することが望ましく、北側用地についてはアーバンスポーツ等の機能を持たせることも有効。施設整備にあたっては、駐車場やハード整備だけでなく、施設内の機能充実が重要である。

##### 交通結節・交流拠点について

交通拠点・地域の玄関口として観光客を主なターゲットとしつつ、物販や飲食機能については地元住民の利用も想定すべき。来訪者数の想定については今後整理が必要であり、既存施設の事例を参考にしながら検討を進める必要がある。また、高速道路から一度降りる立地特性を踏まえ、施設の認知向上や広報が重要である。交流拠点としての魅力を高めるためには、交通機能だけでなく滞在・消費につながる機能の充実が求められる。

##### 道の駅登録について

道の駅登録については、補助金制度や整備・維持管理コスト、整備スケジュールの観点から慎重な検討が必要。道の駅としない場合には、一括交付金の活用により補助率が高くなることや、駐車場規模を抑えることで整備・維持管理コストを低減できる点はメリットである。一方で、道の駅とした場合の集客効果や認知度向上も一定程度期待されるが、休憩・道路案内機能が石川地域に本当に必要かについては懸念がある。駐車場については、イベント時の運用課題を踏まえ、無料・有料の使い分けや運用方法を含めた検討が必要である。



図 5-2 第2回検討委員会資料（抜粋）