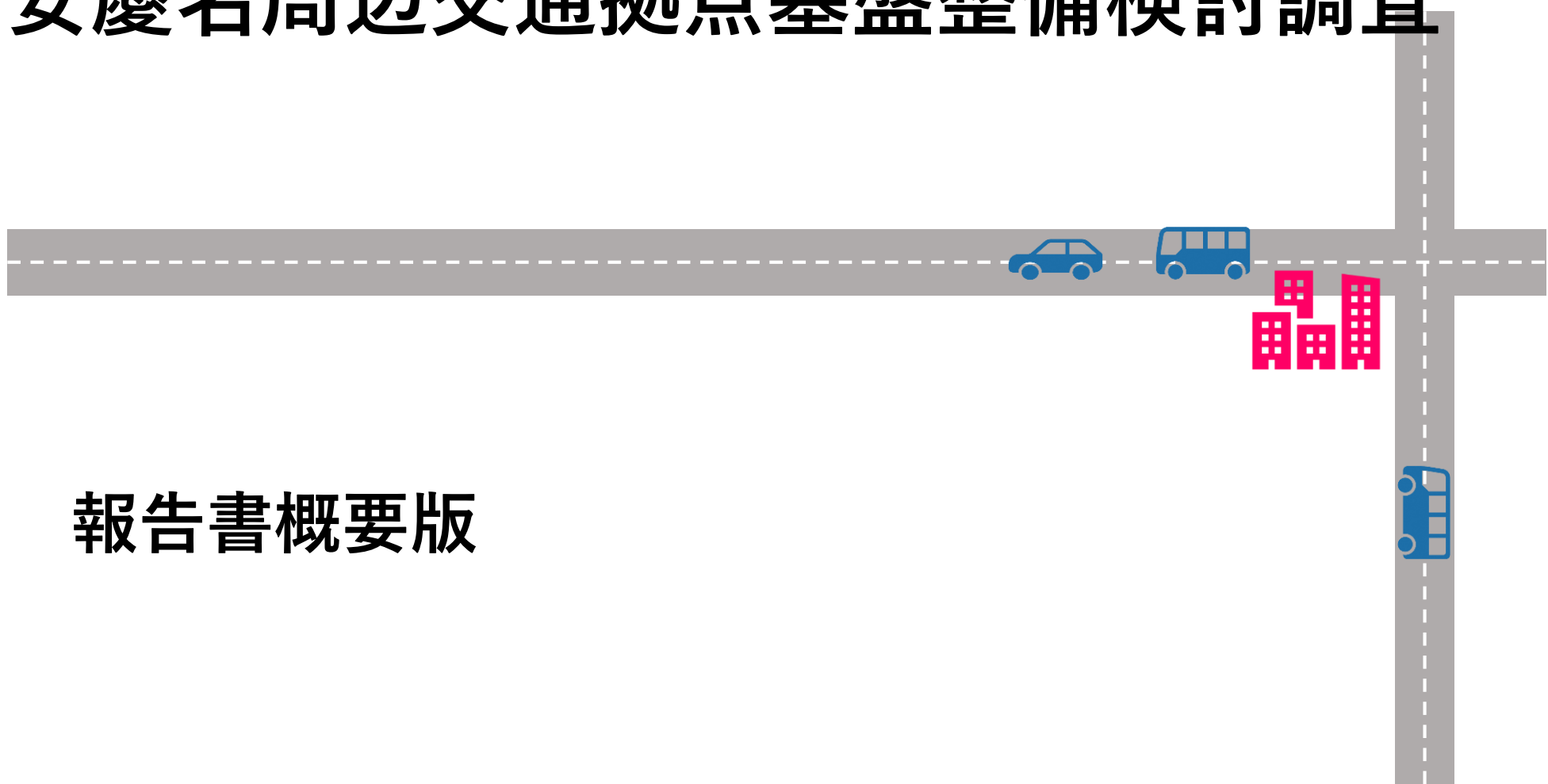


安慶名周邊交通拠点基盤整備検討調査

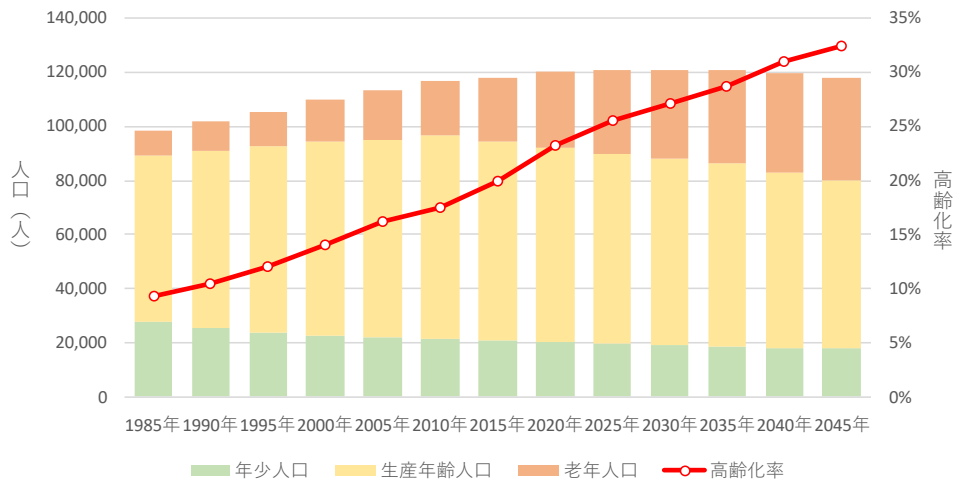
報告書概要版



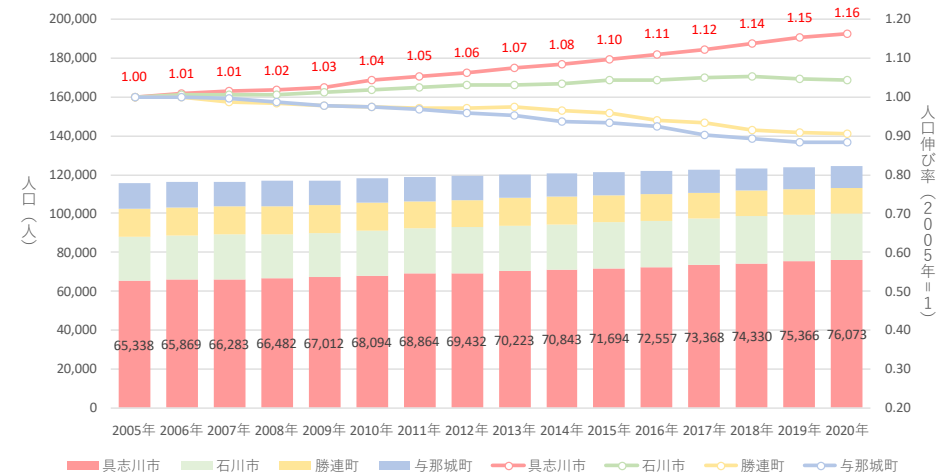
①人口特性

- うるま市の人口は増加基調から横ばいに変遷してきており、2030年頃の約12.1万人をピークに減少に転じることが予測されている。高齢化率は急速に上昇しており、2020年時点の高齢化率は23%だが、2045年には3人に1人が高齢者となることが予測されている。
- 2005年の合併以前の旧市町別の人口は、旧具志川市は増加しており、旧石川市は微増、旧勝連町・旧与那城町は減少傾向である。

○人口推移・高齢化率推移



○旧市町村別人口推移

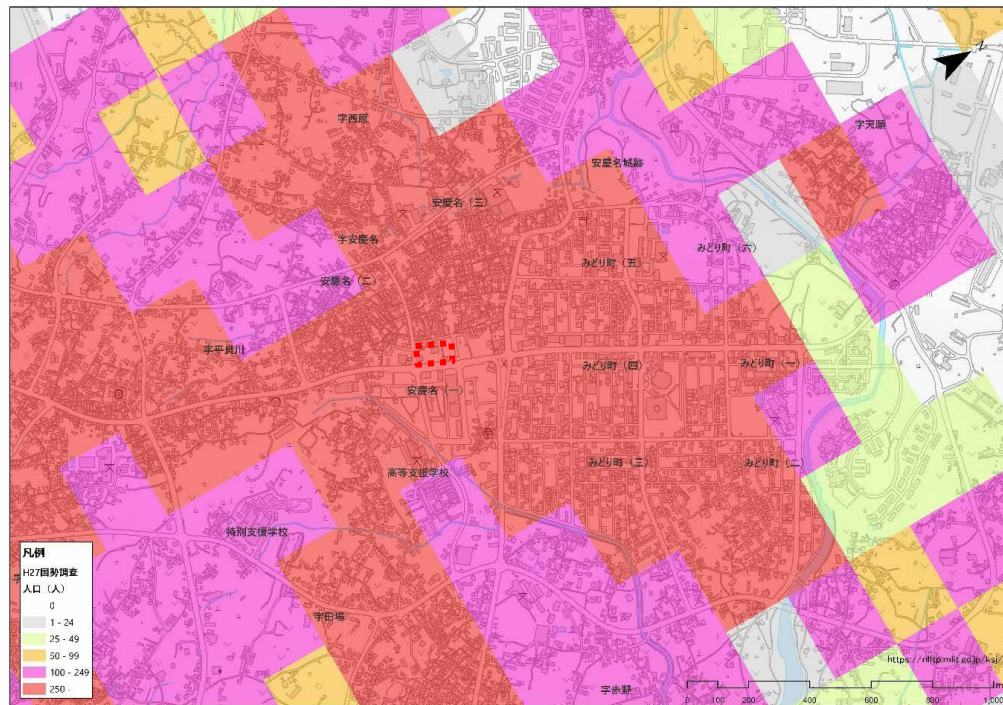


1 対象地域・候補地の条件

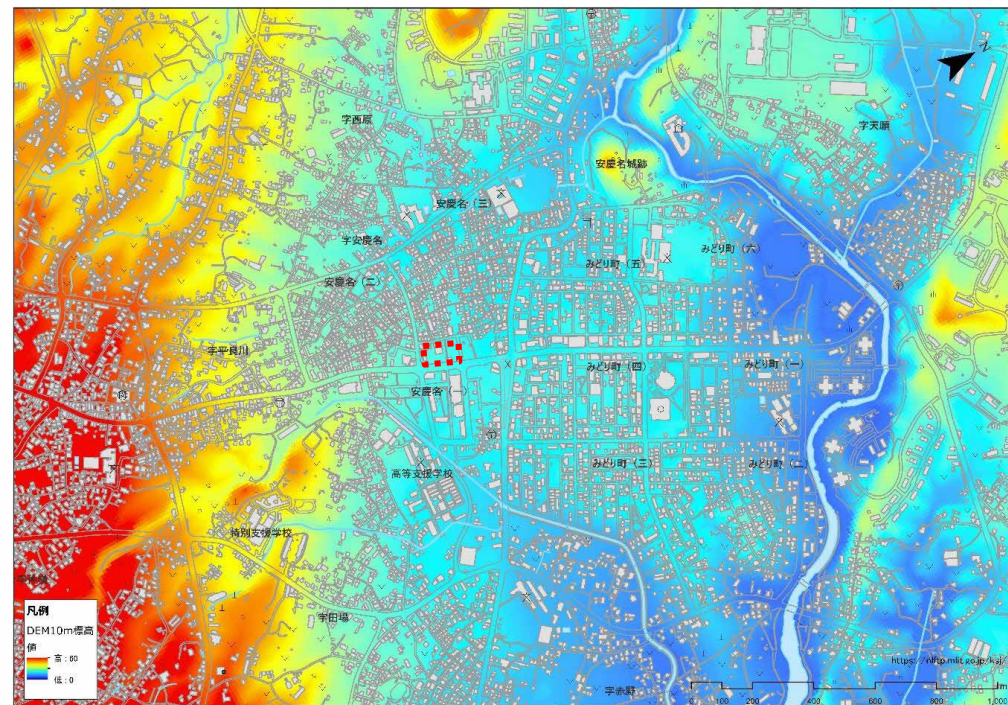
②対象地の人口分布・標高

- 対象地周辺はみどり町・安慶名を中心に田場・平良川方面の幹線道路沿いに連坦する市街地部を形成している。
- 安慶名交差点を中心に、安慶名およびみどり町にかけて広がる市街地部は概ね平坦な地形を有しているが、中央図書館が立地する平良川では、安慶名と比較して約30m高くなっている。また、みどり町の北を流れる天願川周辺には低地がまばらに分布している。

○人口分布



○標高・起伏の状況



1 対象地域・候補地の条件

③対象地周辺の主要施設立地状況

- 県道沖縄石川線沿いは商業施設が集積している。また、市役所や健康福祉センターといった主要公共施設が立地する。その周囲に住宅が立ち並び、学校が点在する。
- 都市機能施設は概ね安慶名・みどり町に立地するものの、市立図書館は平良川地区に立地し、中心市街地からはやや離れている。

○主要施設立地状況

市立中央図書館



ヌーリ川公園

ヌーリ川公園

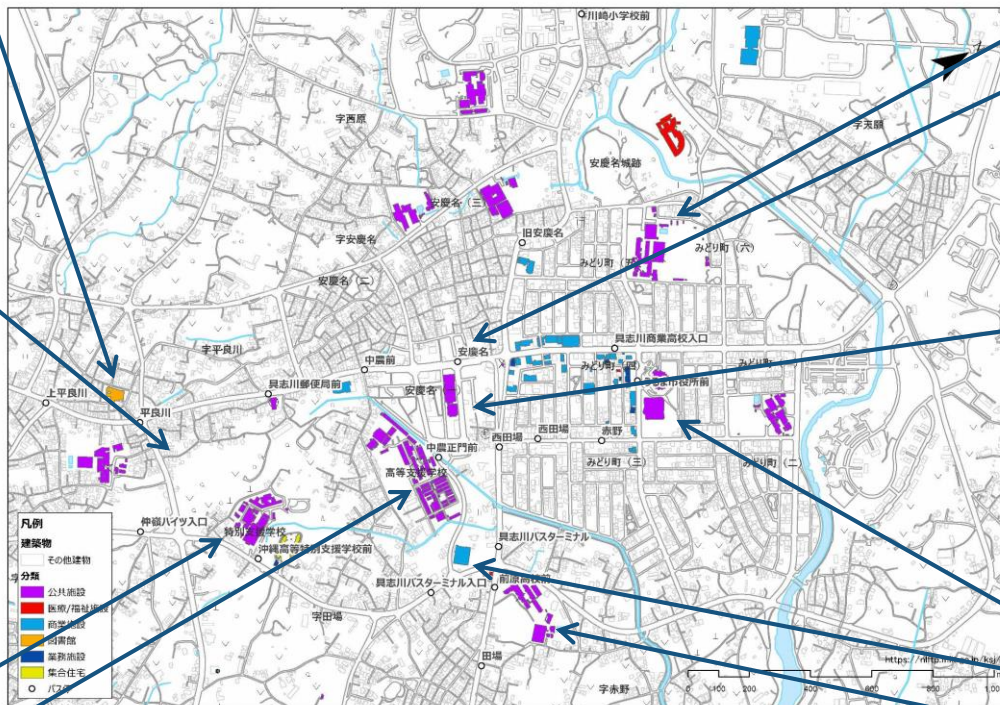
まちなかの緑のひとと暮らしから始まるPark Life



パースは概観点でのイメージです。

沖縄高等特別支援学校

中部農林高校



具志川商業高校

うるま市地域交流センター



うるみん



うるま市役所

具志川バスターミナル

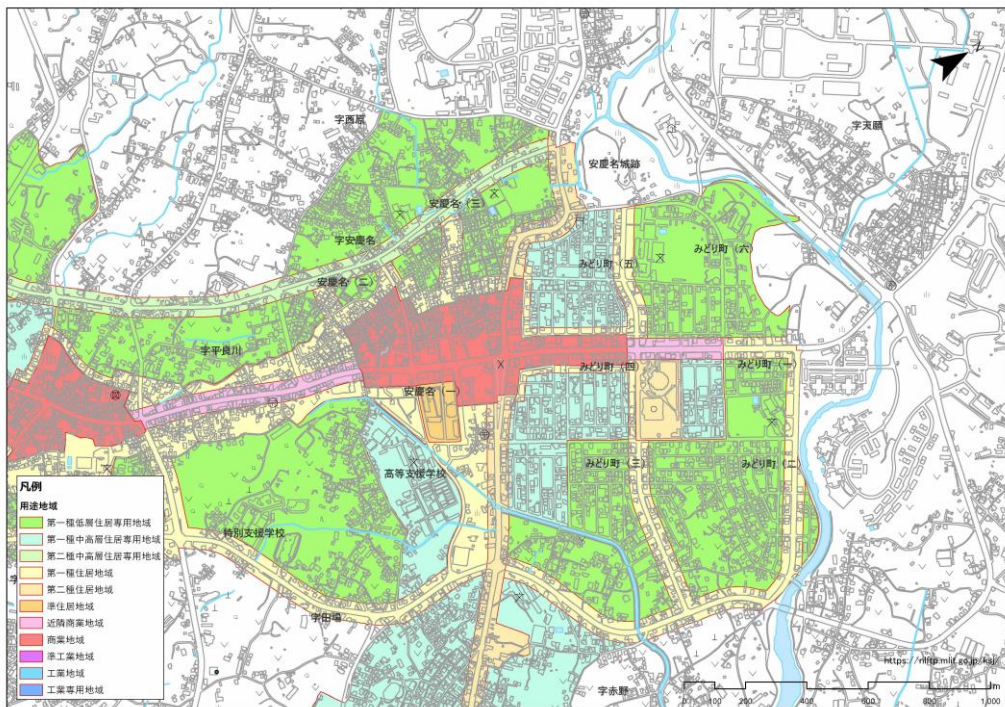
前原高校

1 対象地域・候補地の条件

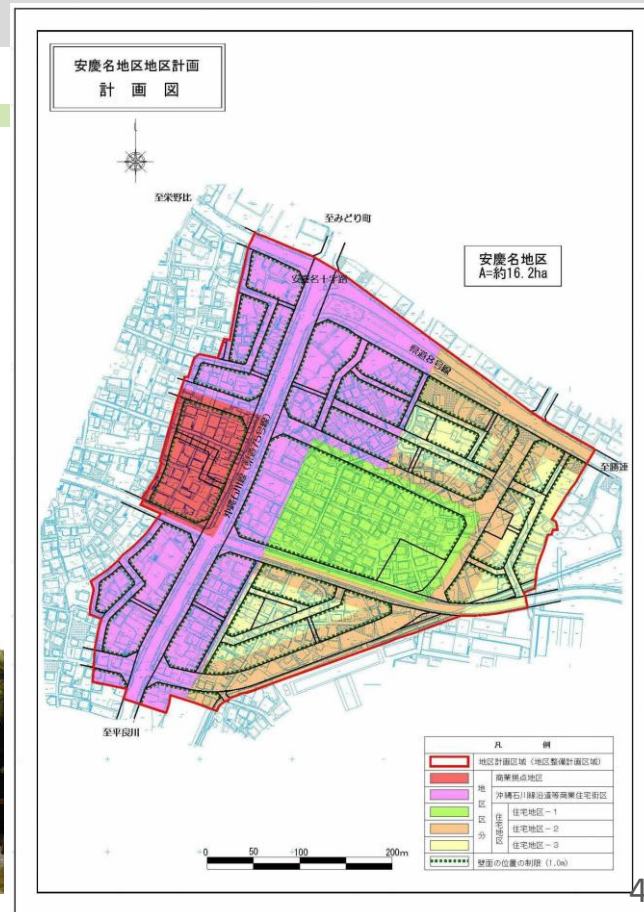
④候補地の条件（都市計画・安慶名地区計画）

- 安慶名地区周辺には用途地域が指定されており、安慶名交差点南部に位置する候補地は全域が商業地域地域に指定されている。容積率/建ぺい率はそれぞれ、400/80となっている。
- 安慶名地区では、用途地域の指定に加え、地区計画が定められている。
- 地区計画では、建築物の高さを一定範囲内にそろえ、安慶名のまちなみになじむ低・中層、ヒューマンスケールで統一感のあるまちなみをつくるため、建築物等の高さの最高限度が20mに規制されている。
- 県道75号線の歩道は6mの幅員があり、地区計画により連続性のある賑わいの空間づくり及び自動車交通を円滑にするため、県道からの乗り入れを原則行わないものとしている。

○都市計画における指定状況



○安慶名地区計画



歩道空間活用による、賑わい空間創出の様子

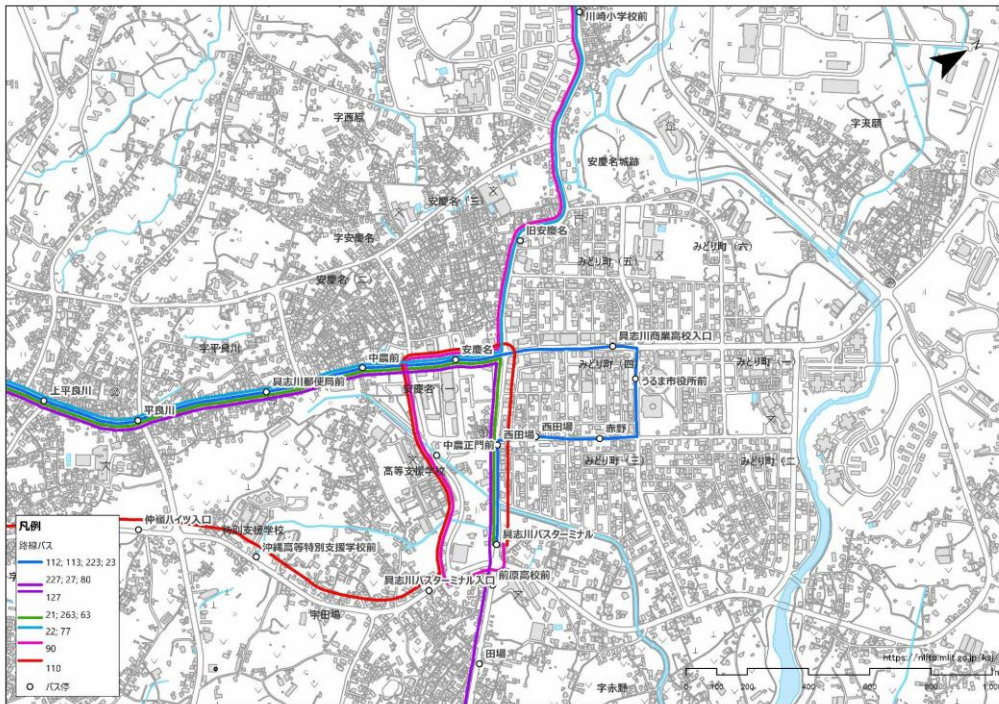


1 対象地域・候補地の条件

⑤公共交通の運行状況（路線バス）

- 安慶名地区周辺は那覇、与勝、石川（名護）方面の幹線的なバス路線が運行する拠点となっている地区であり、県道沖縄石川線には那覇方面の系統が特に高頻度で運行している。
- また、安慶名交差点を經由して石川方面や勝連・与那城方面にも幹線的な路線が運行している。
- 安慶名地区の路線バスの運行ルートは6つに大別される。
- 安慶名バス停は1日に約500便の路線バスが発着する。

○周辺のバス路線



○路線別の運行便数

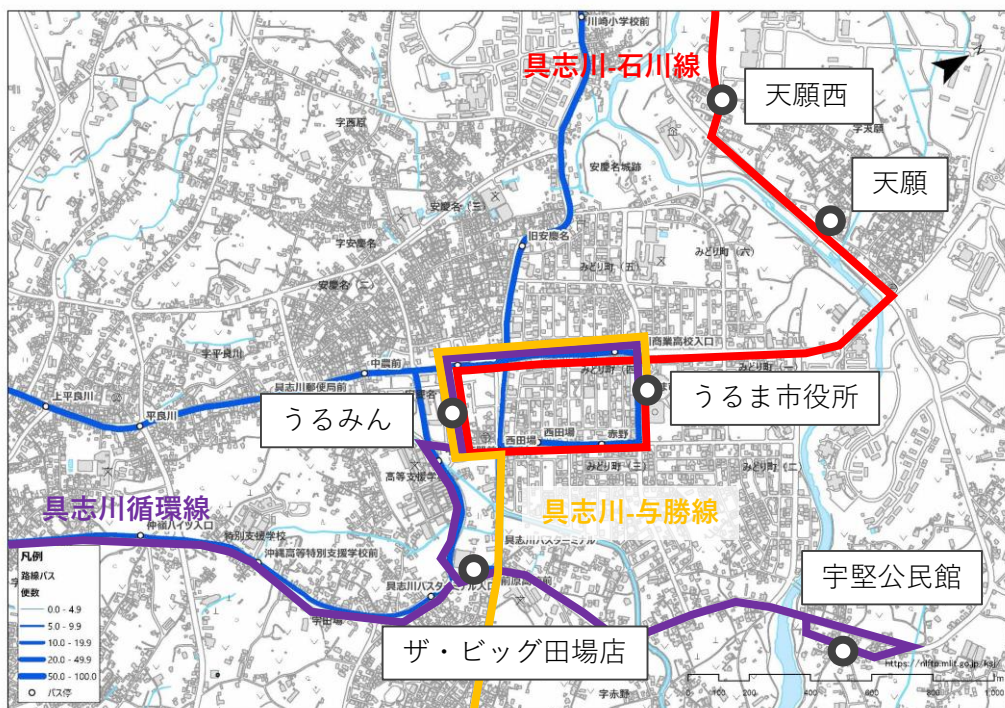
路線名		便数(平日)	
23,112,113,223	具志川線、国体道路線、具志川空港線、具志川おもろまち線	132	473
21,63,263	新都心具志川線、謝苺線、謝苺おもろまち線	107	
110	長田具志川線	38	
90	知花線	80	
22,77	名護・うるま線、名護東線	50	
27,80,127,227,777	屋慶名線、与那城線、屋慶名・高速線、屋慶名おもろまち線、急行バス(屋慶名)線	66	

1 対象地域・候補地の条件

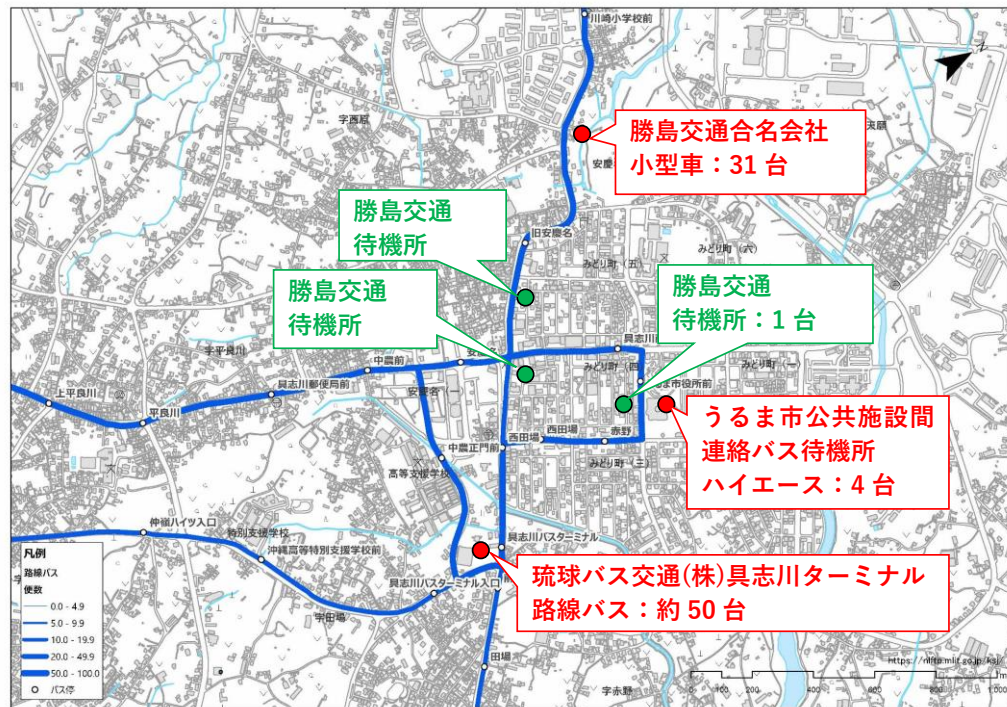
⑥公共交通の運行状況（路線バス、公共施設間連絡バス、タクシー待機所等）

- 令和3年度現在、市内を運行する公共交通サービスには、路線バス、公共施設間連絡バス、タクシーがあり、安慶名地区周辺におけるこれらの運行拠点および待機場所について下図に記載する。
- なお、路線バス運行事業者である沖縄バス(株)については、安慶名地区周辺に運行拠点・待機場所は存在せず、最寄の運行拠点は屋慶名バスターミナルとなっている。

○公共施設間連絡バスの運行ルート



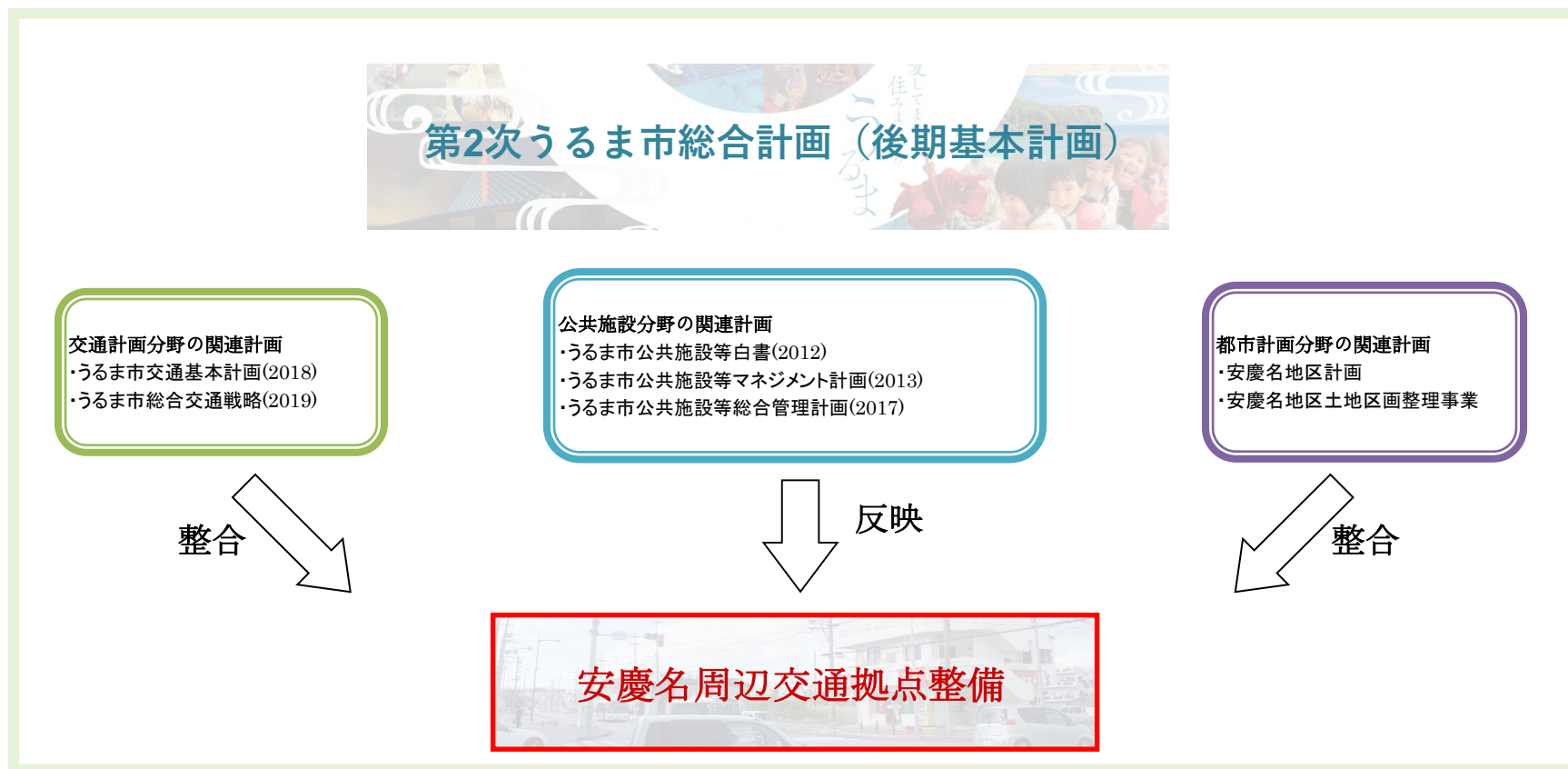
○周辺の交通資源



①上位計画・関連計画

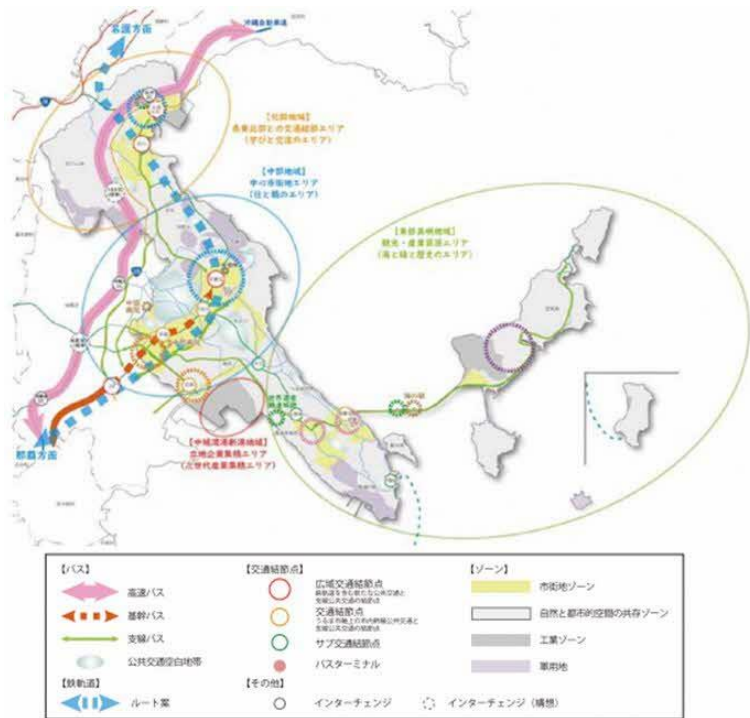
- うるま市公共施設等白書に始まる都市計画的関連計画を上位計画とした計画である
- 交通計画・公共施設関連計画などとの整合性を図り、国が策定する公共施設の基本方針に即しながら策定する

○上位計画と安慶名周辺交通拠点整備の位置づけ



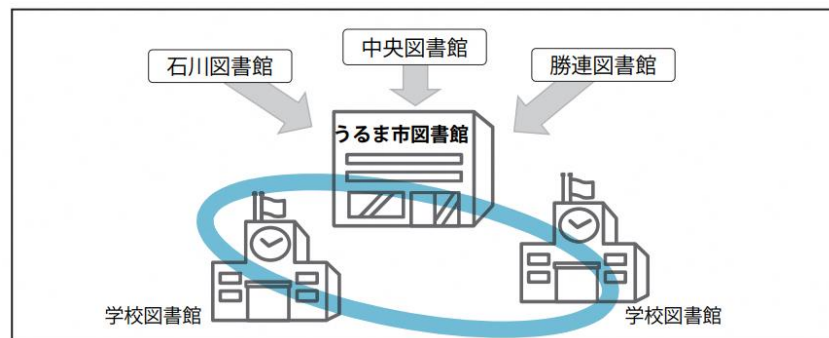
①上位計画・関連計画

○将来公共交通ネットワーク（うるま市交通基本計画）



- 公共施設間連絡バスの機能強化を図るとともに、公共交通空白地域の解消に向けて既存主要バス路線を補完する公共交通サービスを検討。さらには、地域の在り方に応じた新たな交通手段を検討する。

○図書館の集約化と学校図書館とのネットワーク化（うるま市公共施設等設マネジメント計画）



◆再編の方向性

- 自動車図書館（移動図書館）の運行の検討や電子書籍の貸し出しの検討及び施設の集約化（同種または類似の機能を集め合わせて、ひとつの施設として整備）を図る。
- 集約化の際には、図書館は多くの市民に利用されている施設であることから、地域の情報交換・コミュニティ活動等を行う地域の情報拠点として、周辺の公共施設との複合化を図る。
- 学校図書館からでも予約・貸出・返却が可能なネットワーク化を図る。
- 施設の管理運営にあたっては、指定管理者制度や民間活力の導入に関する情報収集を積極的に行うとともに、調査研究を検討する。

②職員WS結果を受けた、施設整備への反映の方向性

にぎわい

- 旧来の商店街や市街地の空き家活用
- 安慶名の歴史的な雰囲気を生かす
- 治安への不安を感じさせるような使われ方の解消
- 地域交流センターを核として、人が集う拠点化
- 健康・スポーツと連携しながらにぎわいを創出
- 学生が集まる場所に

健康・教育

- うるみんや周辺の公園、歩道などの空間の有効活用（プールや屋内運動設備などが充実している）
- ヌーリ川公園整備との連携や役割分担
- 自習室や飲食施設など、学生のたまり場を
- 宿泊もできる温浴施設など、健康分野との連携

交通

- 歩くときの拠点となる駐車場の整備
- 周辺施設との動線の整備
- 電動キックボードなどのパーソナルモビリティの貸し出し拠点
- 交通と周辺施設との連携（運賃施策など）

周辺施設

- 商店街の古き良き街並みの活用・再現
- 公園・緑地など既存施設の活用
- 屋台村のようなチャレンジショップを設置
- 地域交流センターやうるみんの有効活用
- 遊ぶ・食べるなどの目的と移動手段との連携

- 安慶名周辺に点在している様々な資源と連携した、にぎわいの核となる拠点
- 学生が多い環境を活かした、市民の憩いの場となる拠点
- 周辺で進む整備と連携しながら、これまでの歴史と将来をつなぐ拠点

- 歴史的なまちと新しいまちをつなぐ玄関口
- さまざまな交流の拠点となる空間

- うるみんや周囲の公園と連携・役割分担しながら相乗効果のある機能の整備
- 学生のたまり場となる空間（教育・健康・遊び）

- 目的施設との往來の拠点となる空間や仕掛け
- 歩いて楽しむまちの拠点

- 周辺に不足する機能の整備（チャレンジショップなどの小規模店舗）
- 周辺施設との関係を有機的につなぐ拠点

③クロスSWOT分析によるターゲットの明確化

		内部環境	
		強み (S)	弱み (W)
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 安慶名バス停を經由しながら、放射方向に広域的なバス路線網が構築されているほか、庁舎間連絡バス、タクシーなど、豊富な交通資源が集中 ✓ 安慶名周辺に高等学校が3校立地し、うち2校が専門科高校であることも影響し、広域からの通学需要が存在 ✓ 安慶名・みどり町周辺では中学生を含み、人口が増加傾向 ✓ 低未利用地の利活用が推進されてきており、まちの活気が高まりつつある 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市全域では人口減少や高齢化の進行が予測され、財政運営の見通しに懸念 ✓ 市内の路線バス需要が減少し、路線バス網の維持に向けた課題が徐々に顕在化 ✓ 財政運営の効率化のため、新たな施設整備が困難な状況にあり、民間活力の導入等による効率的な施設整備・運営が必須 ✓ 自家用車依存度が高く、歩行者が少ない地域状況
機会 (O)		①積極戦略 (SO)	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平日は1日に500便を超える路線バスが本市と那覇方面を連絡 ✓ 基幹バスも運行され、那覇方面までの通勤・通学需要が存在 ✓ 県主導で鉄軌道計画が進行し、具志川付近を經由する計画 ✓ 安慶名地区区画整理事業が進行しており、新たなまちづくりが進んでいる ✓ SDGs達成のため、環境負荷軽減に資する交通手段の転換への機運が高まっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスとコミュニティ交通との交通結節機能を集約した拠点を整備し、持続的かつ利便性の高い公共交通サービスの提供を図る ● 周囲に通学する学生が多い環境や、路線バス利用者の多くが学生である状況を踏まえ、「学生層」を賑わい創出の中心的なターゲットとし、図書館等の文教施設やカフェ・ファストフード店等の商業施設の導入を目指す ● 周辺施設の整備と連携しながら、面として一体的かつ魅力のある拠点の整備 	③改善戦略 (WO)	
脅威 (T)		②差別化戦略 (ST)	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共交通利用者が減少傾向であることに加え、運転手不足、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の持続性が低下 ✓ 全国的な少子・高齢化の進行 ✓ 感染症拡大に伴う観光来訪者の急減 ✓ 自家用車の普及が進み、移動の自家用車依存度が高まっている ✓ 他地域でも基幹交通を対象とした交通拠点の整備計画が進行中 ✓ 感染症拡大の影響により、民間企業の投資意欲が縮小傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線網の幹線と支線での分割再編も視野に、分割した場合にも公共交通指向型開発 (TOD) を推進するのに効果的な拠点の整備 ● 周辺地域の開発状況と役割分担しつつ、移動の目的地となり、公共交通需要とまちの魅力向上との相乗効果の発揮を目指す ● 広域的な交通拠点であるよりも、地域住民の移動の拠点となる施設を指向することで、着実な需要の取り込みを図る ● 感染症拡大により急速に浸透したテレワークや二地域居住・地方部への移住、アウトドア活動等の需要を取り込み、様々な小規模需要を確実に取り込む施設を目指す 	④致命傷回避・縮小撤退 (WT)	
		<ul style="list-style-type: none"> ● 過度な機能導入や施設規模とした場合、民間参加が期待しにくくなる可能性や、拠点施設の持続性や魅力の維持に支障が出る可能性があり、これらを回避するため、地域の需要実態に即した規模の整備を目指す ● 周辺に類似する施設が立地する場合は、これらと役割分担を図り、競合を避けることで、安慶名地区全体として発展するためのきっかけとなる施設を目指す 	

④施設整備の方向性

対象地の状況

- 安慶名交差点は、旧来の具志川市街地と、基地返還により整備された市街地（みどり町）の結節点であり、うるま市のにぎわい創出に向けて重要な中核的拠点
- 幹線道路の結節点であり、那覇市～うるま市および、うるま市以遠を連絡する多くのバス路線が経由
- 県中部地域における移動需要の集中拠点（業務、高校通学等）

対象地周辺の課題

- 安慶名地区区画整理事業が進行し、旧来の密集市街地の住環境が改善してきているが、事業が長期化する中で、当初の想定通りに土地利用が進まない状況
- 中学生・高校生等の若年世代は増加基調にあるが、学生のたまり場となる場所が不足
- 歩道空間を活用した賑わい創出を推進するための拠点が不足
- 来街者の自家用車への依存

都市拠点・交通拠点として、複合的な役割を兼ね備えた“結節点”を目指し、民間ノウハウの活用による、魅力的かつ持続的な拠点の整備を図る

整備の方向性

①「人」と「まち」がつながる“結節点”

- 交通結節点は「車と歩」「車と車」の乗換拠点であり、人がまちを行き来する玄関口として魅力的な結節点を目指す

②「人」も「交通」も便利な“ターミナル”

- 自動車交通（公共交通）も人流もスムーズな交通拠点を計画し、施設整備と連携して移動需要の喚起と公共交通の持続性向上を目指す

③「まち」とともに持続的に発展する“きっかけ”

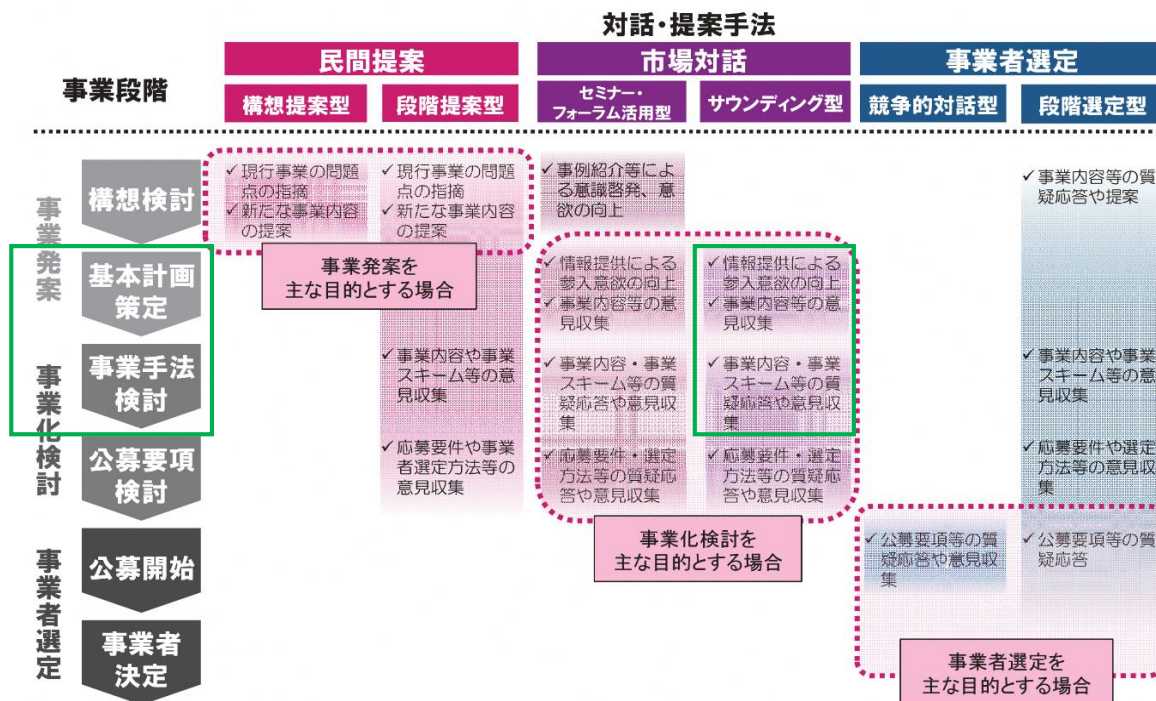
- 周辺の公共施設やまちと連携しながら、まちの持続性向上に寄与する施設の導入や民間活力の活用を目指す

①実施目的

- 安慶名周辺交通拠点整備事業の事業内容に関する民間意見の収集と、参入意欲の聞き取り、事業スキームの検討と公募条件案整理のため、県内外の民間事業者から意見・提案を聴取する。

②位置づけ

- 本調査は、「地方公共団体のサウンディング型市場調査の手引き（国土交通省）」の下図に示す事業段階のうち、緑枠で示している「基本計画査定」「事業手法検討」のために実施する位置付けと想定する。



⑥サウンディング結果を受けた検討への反映の方向性

	施設整備計画		官民連携導入スキーム		その他
	公的機能	商業機能・その他	事業期間	事業スキーム	
好意的な意見	<ul style="list-style-type: none"> 図書館設置については、公共交通との親和性や若者の集客、集客による施設全体の魅力向上など様々な側面で好意的な意見が多数 公共交通の集約・交通結節機能の設置についても、持続性や利便性の観点から支持する意見が多かった 	<ul style="list-style-type: none"> 学生視点：カフェ、ファストフード店、ゲームセンター等 高齢者視点：医療モール等 その他住民視点：スーパー、コンビニ 来訪者視点：コワーキングスペース等 上記のように、比較的小規模な店舗等について様々なアイデアの可能性が示された 	<ul style="list-style-type: none"> PFIの場合、15～20年程度（大規模修繕時期まで）とする意見が多数 	<ul style="list-style-type: none"> 施設全体で単純なスキームの選択を指示する声（デベロッパ・建設）と、リスク分散のため施設によってスキームを分ける声（維持管理・施設運営）に2分された PFIの場合はBTOとする意見が中心 	<ul style="list-style-type: none"> 民間活力導入意欲を高めるためには、周辺施設の立地状況や利用状況、施設規模や想定する集客力等の情報が必要との意見が多かった また、将来の利用者として想定される住民や高校生等のニーズをさらに抽出することもアイデアとして示された
否定的な意見	<ul style="list-style-type: none"> 機能に関して否定的な意見はほぼ見られなかった 公共機能が占める面積が大きく、商業機能や付帯する駐車場の設置が困難となったといった意見があった バスの乗入れについては、起終点ではない路線の場合、全便の乗入れには遅延防止のためやや消極的であった 	<ul style="list-style-type: none"> スーパー（生鮮品）を除くと、人口規模や集客力の観点から大規模な商業施設群の導入にはやや否定的な意見があった 特に、付帯駐車場の面積が狭い場合や、県道からのアクセスが制限されている点が支障になり得る 	<ul style="list-style-type: none"> 感染症の影響や各地でのPFI事業が活発な影響等を受け、民間のリスクに対して懸念する声 短期間の指定管理等の意見もあった 	<ul style="list-style-type: none"> 公共機能については可能な限り自治体による初期費用を求める意見が複数あり、この場合、DB+指定管理、DBOが意見として挙げられている 機能や整備箇所によって複合的なスキームを選択する声もあった 	
市側の意向	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節機能を重視 図書館の整備優先性は高く、公共施設再編の方向性とも一致 駐車場はうるみんとも連携 	<ul style="list-style-type: none"> 民間意欲向上に資するのであれば可能な限りの床面積を確保できるよう配慮 	<ul style="list-style-type: none"> できる限り長期 15～20年の事業期間には理解 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設整備への投資は難しい状況にあり、PFI（サービス購入型・複合型）での整備が基本 	<ul style="list-style-type: none"> 民間活力導入を基本としており、可能な限りのデータを提供
検討への反映	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節機能は最大限確保 図書館機能を重視し、市内3館統合を基本として施設整備を計画（サテライトとしての縮小案も検討） 駐車場は自走式を可能な範囲で設置 	<ul style="list-style-type: none"> 小規模なテナントが複数入るフロアを低層階中心に設ける 高層階への商業機能導入は、今後のサウンディングを通じて検討 	<ul style="list-style-type: none"> 15～20年を基本 	<ul style="list-style-type: none"> PFI：BTOやBOTを中心に検討 図書館フロアについて民間が設置後に市が区分所有（買取）の可能性を検討 PFIでの収支確保が困難な場合、DB+指定管理、DBO等も比較のため検討 	<ul style="list-style-type: none"> 高校生アンケートの実施 その他、市から提供可能なデータは随時提供

4 官民連携導入スキームの検討

①事業スキーム候補の整理

想定可能なスキーム組合せ：土地所有を市とした場合の、民間機能と公共機能それぞれに可能なスキームを整理した。

民間機能にありうるスキーム

従来+テナント貸し

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

PFI-BTO

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

借地権上の民設民営(PFI-BOO)

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

公的機能にありうるスキーム

従来

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

業務委託・指定管理

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

借地権/買い取り方式

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

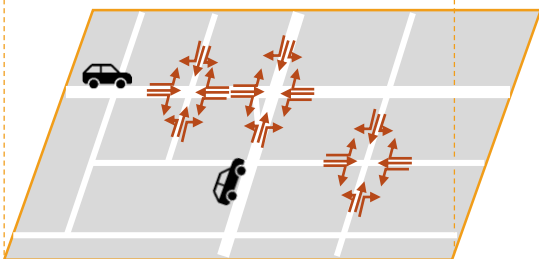
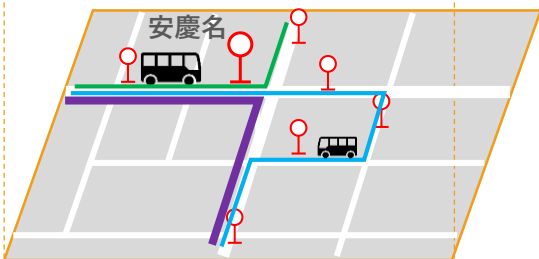
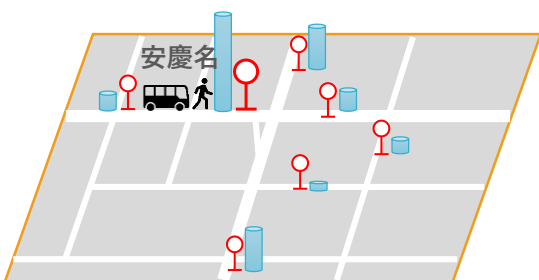
借地権/借り上げ方式

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

借地権/買い取り方式+業務委託・指定管理

土地所有	資金調達	整備	施設所有	施設運営
市 民 (市から譲渡)	市 民	市 民 (借地の上) / 民 (所有地の上)	市 民 (民から譲渡) / 民 (市から譲渡) / 民(所有)	市 民 (市から賃貸) / 民 (市から賃貸) / 民(所有) / 民(市から委託)

- 交通結節点が自動車と徒歩との乗換拠点であることに着目し、「自動車」および「歩行者」交通需要の実態の側面から需要特性を整理
- 交通量調査（歩行者、自動車）に加え、県のバスOD調査や公表資料を活用しコロナ禍の影響を把握



公共交通需要

活用する資料・手法

- 主要バス停（安慶名、中農前、旧安慶名、具志川BT等）での乗降者数調査を実施(7-19時)【次項1）】
- H27県実施の路線バスOD調査結果を借用し、利用特性を整理【次項2）】

歩行者流動

- 周辺主要バス停の乗降客の向かう方面を調査し、歩行者の流動を面的に把握【次項1）】
- 服装等から属性も調査（高校生利用が多い実態を定量的に把握）

バス供給量

- バスの経路情報および時刻表から、経路別の便数を把握
- 安慶名バス停の通過時刻を基準に、時間帯別の路線バス便数を集計

自動車交通量

- バスルートの変更による影響が想定される交差点を対象に、自動車類の交差点方向別交通量を調査【次項1）】
- 対象地のピーク特性を考慮し、7-19時の12時間交通量を調査

把握する目的・活用方法

- 交通結節点を設計する際に求められる滞留空間の設計要件に活用
- 整備時に周辺バス停からの利用転換も考慮

- 施設に盛り込む機能の選定に活用
- 特に当地では、高校生ニーズへの対応が施設のにぎわいに重要と想定

- バス停のバース数、駐車台数等の設計要件に活用
- ルート変更によるアクセス道路の大型車台数の変化にも反映

- バスルートの変更に伴い、ルート上での交通需要の変化の予測に活用
- 特に、安慶名・市役所周辺交差点への影響分析に活用¹⁵

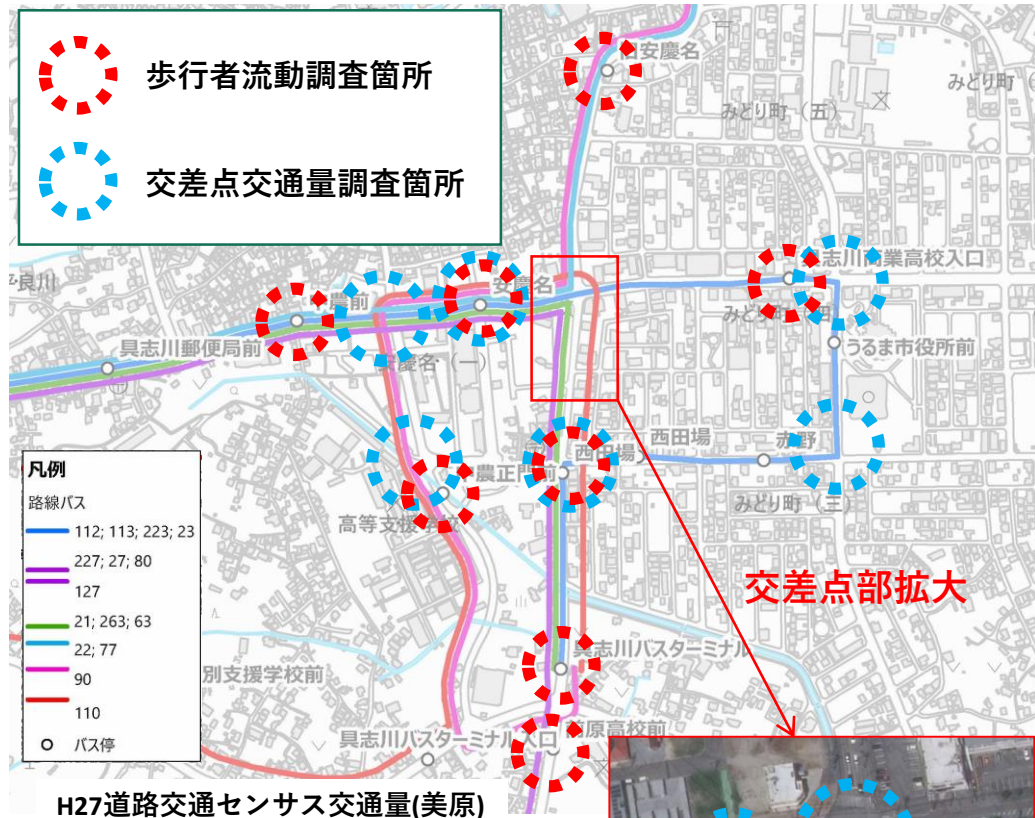
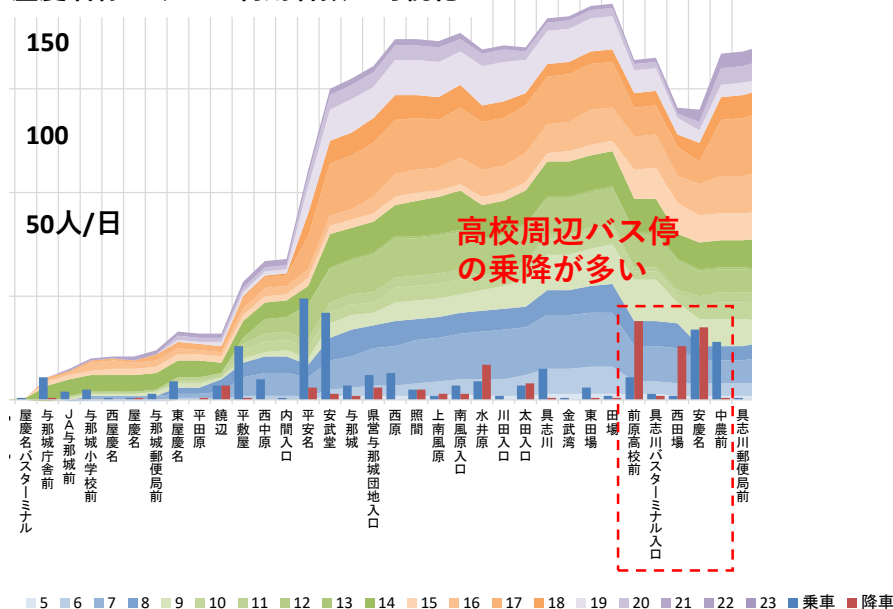
1) 需要調査(交通量調査)の実施手法・内容

- バス停利用者の歩行動線把握、結節点整備に伴う交通量変化の把握のため、右図・下表の調査箇所を設定
- 統計データを基に、7~19時に調査時間を設定
- 歩行者流動調査のバス停は全方向とも調査を実施

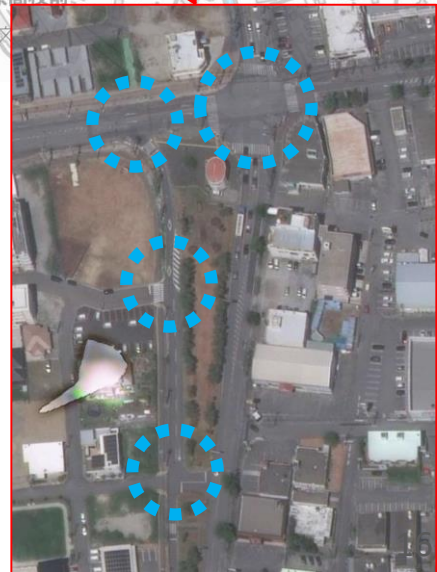
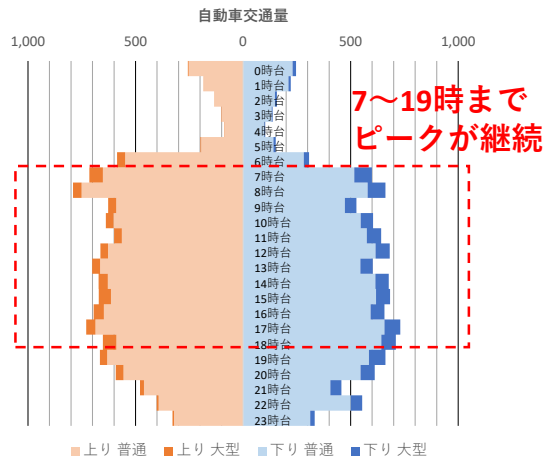
調査項目	調査内容	箇所数	時間
歩行者流動	バス乗降者数 方面別交通量	8バス停	7~19時(12h)
交差点方面別交通量	車種別(普通/大型) 方面別交通量	10交差点	7~19時(12h)

2) バス利用者数の捕捉方法

屋慶名線上りバス利用者数の可視化



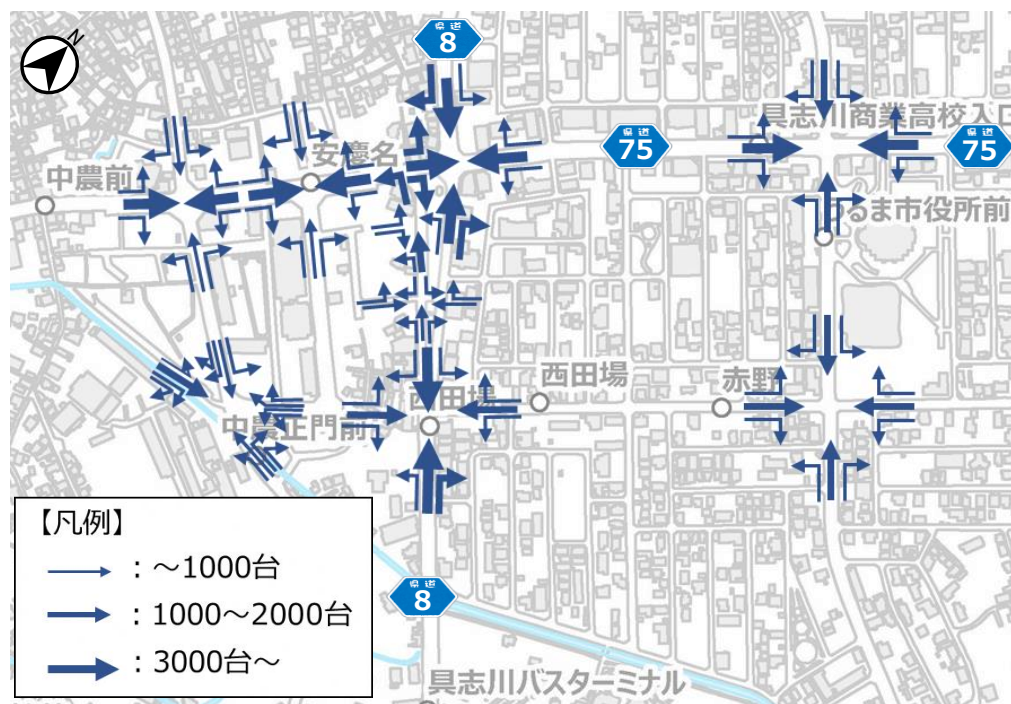
H27道路交通センサス交通量(美原)



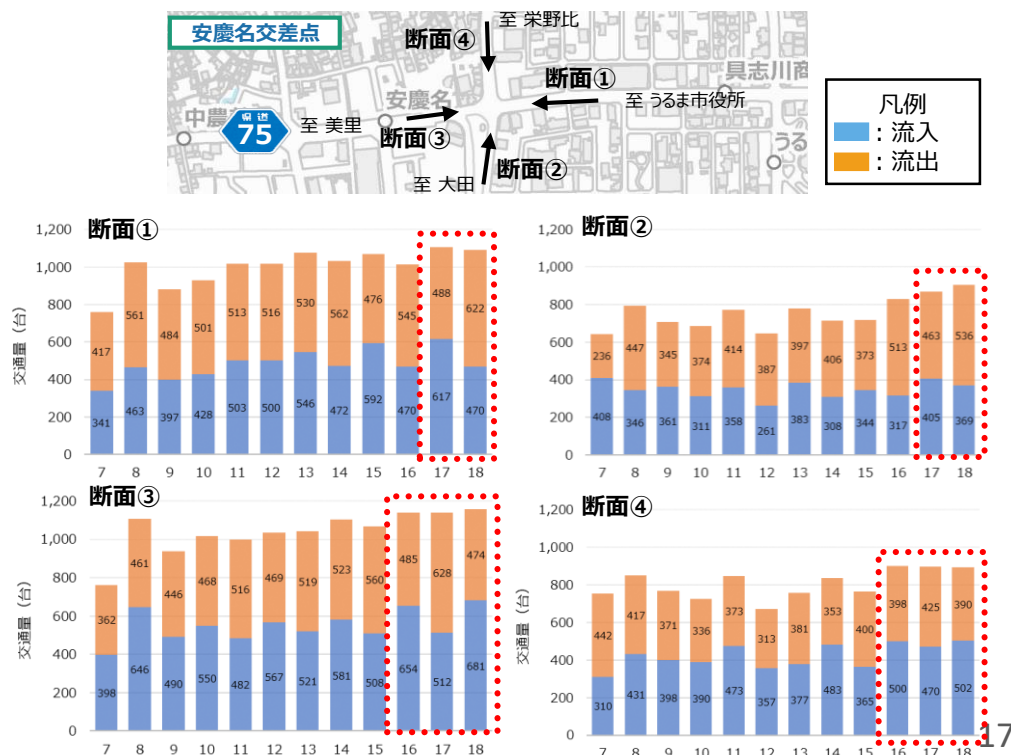
③自動車交通量の状況

- 交通量調査結果（R3.10.13(水)実施）では、県道75号線（沖縄石川線）や県道8号線において交通量が集中している。
- 安慶名交差点周辺の断面交通量は、沖縄方面12,501台、栄野比方面9,655台、石川方面12,014台、屋慶名方面9,062台。
- 安慶名交差点の交差点通過交通量は21,616台であり、調査範囲では最も交通量が多い。右左折交通も各1,000台前後と、特に交通集中する交差点となっている。
- ピーク特性として、全方向ともに8時台および17時頃～19時頃で交通量が集中している。

○12時間交通量の分布



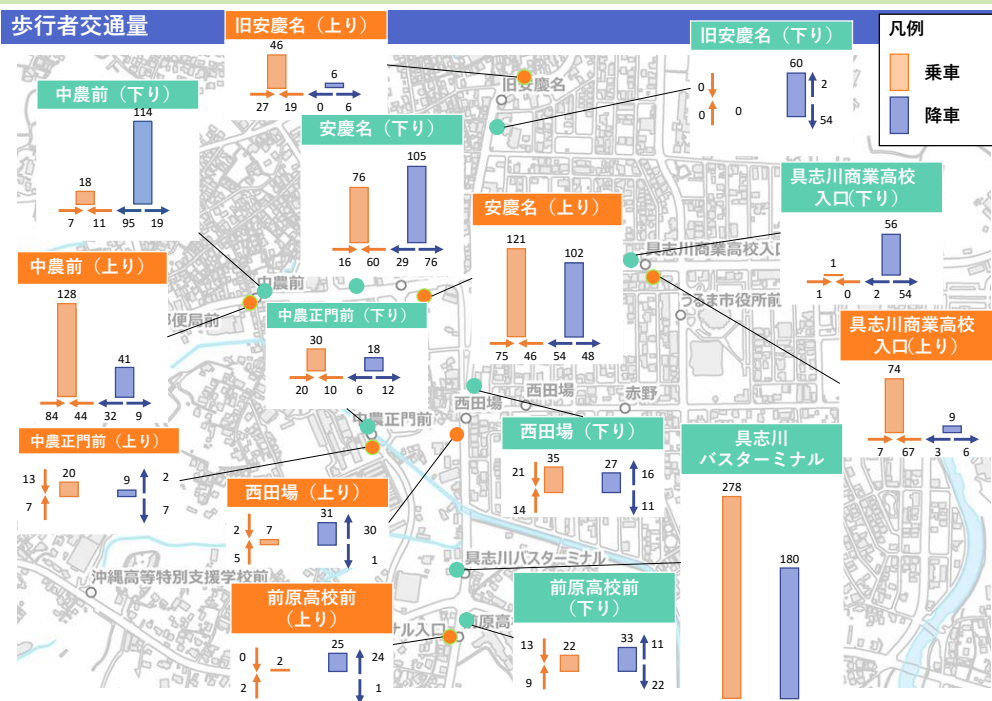
○ピーク特性



④ 歩行者交通量・バス乗降者数

- 調査日1日におけるバス乗降者数は調査地点の合計で1,694人となった。
- 高校最寄りバス停を中心に8時台の降車、下校時の乗車が多い。
- 具志川バスターミナルでは、乗車客が降車客の約1.5倍となり、周辺では最も利用者が多い(458人)。
- 安慶名バス停は上下合計404人であった。

○バス停別乗降者数



○時間別バス乗降者数



