

2014年・平成26年4月4日（金曜日）

OTRG 沖縄市まちづくり提言（中間報告）

Okinawa city Town Research Group は(以下では、OTRG と略す)沖縄市に営業拠点を置く建築関係 5 団体、すなわち、沖縄市建設業者会、沖縄市管工事協同組合、沖縄市建築士事務所会、沖縄市電業会、沖縄市土木コンサル会で結成された任意の勉強会です。

OTRG は、参考に掲載された規約にありますように、安全・安心な沖縄市のまちづくりに関わる有志によるまちづくり研究会等結成の準備のため、1年という期限を定めた組織です。そのため、OTRG の活動は、2014年・平成26年3月31日で役目を終えました。

この間、OTRG では、2013年・平成25年4月より、3つのグループ、すなわち、安全・安心班、豊か・楽しいまちづくり班、および、都市計画班、に再編し、沖縄市の理想となるまちづくり研究しました。勉強会は、定例では毎月一回、また、一部の班では、案を集約するために不定期に集まり、鋭意努力し、各班がまとめた内容等を各論という形式で併記しました。

改めて説明するまでもなく、まちづくりに一つの解答はありません。また、ある国、ある都市、あるいは、あるまちで成功したまちづくりを、一考することなく導入しても成功するとは限りません。

なぜなら、まちの地理的条件、歴史、文化、住民意識、行政力といったまちづくりの主体が同一でないばかりか、制度変更、景気動向、他地域の都市計画などといった外部要件も異なるからです。

したがって、まちづくりは、長期間にわたる研究、成功地域の視察、議論と対話などを繰り返しつつ、築き上げていくものです。

当 OTRG も、建設関係、そして、世界に誇れるような沖縄市のまちづくりに積極的に参画したいという同一の土俵はあるものの、各団体、各企業、あるいは各個人が思い描く沖縄市のまちづくりを集約し、参加者が納得いくような案を一年弱の期間でまとめるには、前述の理由から困難であります。

また、各班がまとめた内容は、前提条件を是とすれば、納得いくような結論を導き出しています。全知全能でない人間は存在しないわけですから、いずれの内容も、前提条件を否定できませんので、内容も否定はできません。また、意見が集約されていないため、各班がまとめた内容には、相容れない内容もあります。

意見や考えの未集約や齟齬があるとは言え、各班がまとめた一つ一つの内容は、まちづくりの核心とも言える優れた提案でもあります。

上記の理由から、一年間という短期間でありましたが、各班がまとめた優れた考え、意見や提言等を「OTRG 沖縄市まちづくり議論集」としてまとめることにしました。

ここに、OTRG において議論された内容を今後の沖縄市のまちづくりの案をまちづくり関係者に送付致します。関係する皆様が、本沖縄市のまちづくりの一助となれば幸いです。

OTRG 参加者(五十音順)

沖縄市管工事協同組合 理事長・普久原朝典
沖縄市管工事協同組合 副理事長・饒波正司
沖縄市管工事協同組合 専務理事・岳原孝
沖縄市建設業者会 会長・内間安盛
沖縄市建設業者会 副会長・来間敏一
沖縄市建設業者会 副会長・仲宗根貢

沖縄市建築士事務所会 会長・浜川清
 沖縄市建築士事務所会 副会長・具志堅達
 沖縄市建築士事務所会 理事・仲村渠常広
 沖縄市電業会 会長・仲本潤
 沖縄市電業会 副会長・川畑真幸
 沖縄市土木コンサル会 会長・石川勇
 沖縄市土木コンサル会 副会長・佐渡山安徳
 沖縄市役所企画部政策企画課 課長・花城博文
 沖縄市役所建設部企画調整担当 技幹・川満輝繁
 沖縄県立美里工業設備工業科 教諭・仲里裕樹
 建設産業専門団体沖縄地区連合会 会長代行・豊田益市
 公立大学法人名桜大学 教授・宮平栄治
 事務局 有限会社内盛産業・大嶺勉

概略

OTRG がまとめた沖縄市まちづくりのまとめでは、まちづくりを 4 つの視点から考えました。安全・安心なまちづくり部会、豊か・楽しいまちづく部会、都市・便利なまちづくり部会、沖縄市が、住んで良し、暮らして良し、訪れて良し、働いて良し、学んで良しとなるよう有機的な街づくりを提言致します。

その中で、沖縄市には、文化資産が多数存在しているが観光資源として未活用、また、市民の花や木など設定しながら生け垣等に利用されていないなどの例にあるように沖縄市民が沖縄市のことを十分に知らない、あるいは、周知されていないなど俯瞰的・網羅的な視点が十分ではないことも改善策の一つとして提言します。

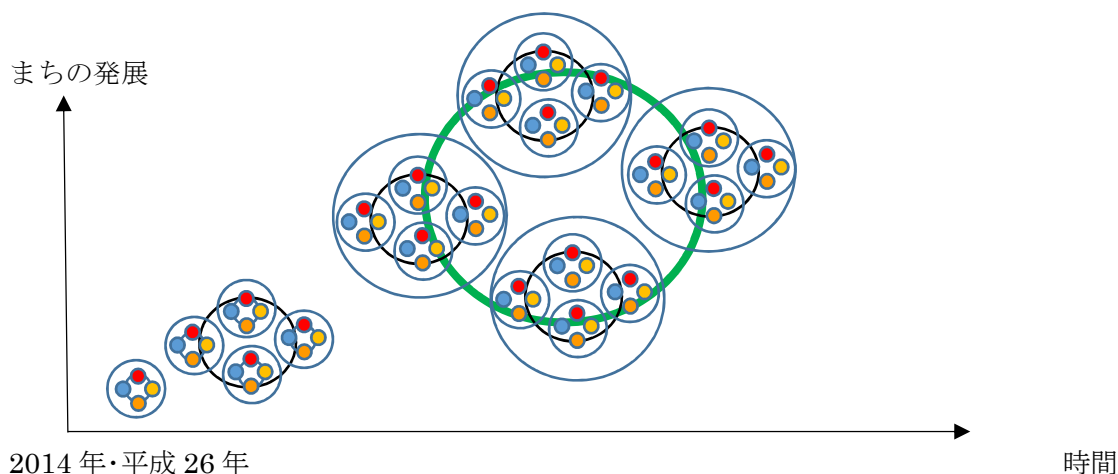


図1 OTRG の沖縄市まちづくり構造図・小さな輪から大きな輪（沖縄市）へ

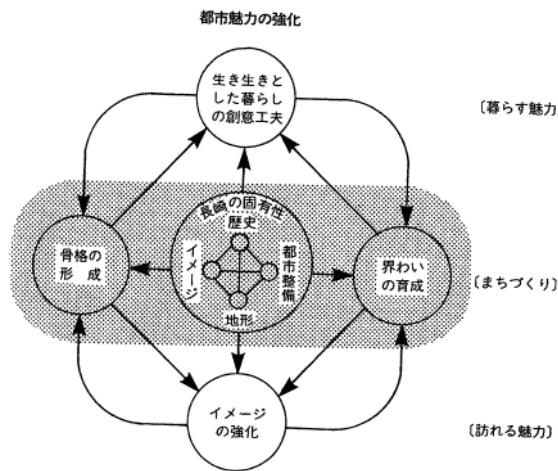


図2 都市魅力強化の取り組む

資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.94、「図8-5 都市魅力を強化する取組み(長崎市、1992年)」を引用した。

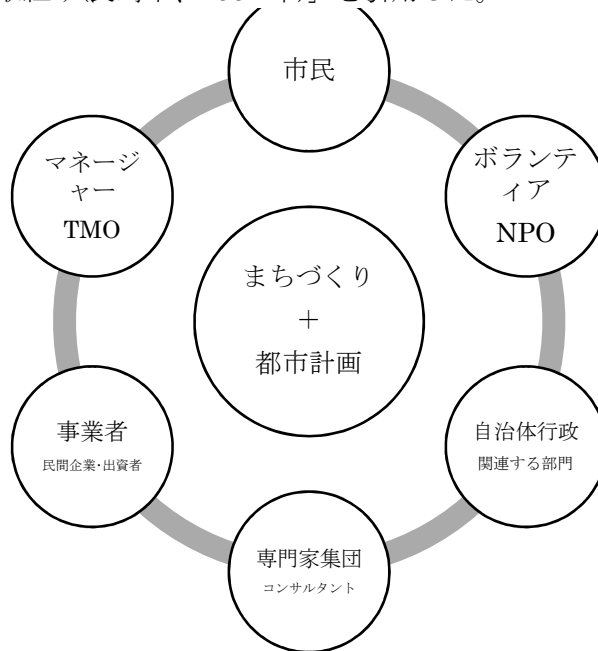


図 市民・コミュニティをささえるまちづくり・都市計画組織

資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.13、「図1-5 市民・コミュニティをささえるまちづくり・都市計画組織」を引用した。

ミクロ的まちづくり

ミクロ的まちづくりは、2つの観点から再分類される。第一の観点は安全・安心なまちづくりであり、第二の観点は、ガーデンシティである。OTRGが、以上の2つの観点を提言するのは以下の理由からである。

まちづくりを推進する上では、安全は必須であり、最低限、保障しなければならない。なぜならば、災害がない、または、他の地域に比べ少ないなど客観的な指標に基づく安全が確立し、人々は、安心というまちの心理的財産や優位性を得ることができ、人々が居住

するからである。

安全・安心なまちだけでは、まちに魅力があるとは言いがたい。例えば、同じ料理であっても、料理を食べる前に、どのような絵や画像を見せるかによって、人々の美味しさの程度が変わる。このことから、景観など視覚的な要素が加わるとまちの価値が変化する。また、まちの景観は、まちの価値を高めるだけでなく、教育を通じ、人々の心を育む効果もある。

安全・安心なまちづくり

安全の辞書的意味は、次の 2 つである。①危険がなく安心なこと。②疾病などの生命にかかる心配、物の盗難・破損などの心配のないこと。また、そのさまである。安心の除諸的意味は、次の 2 つである。①気がかりな事が無く、心が落ち着き安んじることである。②気にかかる事が無く、心が落ち着いていること。また、そのさまである。さらに、危険の辞書的意味は、次の 2 つである。①あぶないこと。生命や身体の損害、事故・災害などが生じる可能性があること。また、そのさま。②悪い結果を招く可能性があること。また、そのさまである。

つまり、安全・安心を語彙で解釈すると、将来、あるいは、未来について、生命や身体の損害、事故・災害などが生じる可能性がなく、気がかりなことが無い状態ということになる。

安全とは、事件、事故、災害、疾病など、私たちの生命や財産への具体的・客観的な損害や損傷等を言うのに対して、安心は、安全を前提とした心の平癒を意味している。

沖縄市を安全・安心なまちにするために、ブレインストーミングを行った結果、以下のような具体例が出た。

「安全」については、①住みよさ、②人的・物的ネットワーク、③情報、④交通ルール、⑤交通安全、⑥信号、⑦広い道、⑧明るい道、⑨公共交通、⑩事件や事故、自然・人的災害の未然防止などである。

「安心」については、①衛生、②水の確保、③通学路、④緊急時の避難場所の確保、⑤防犯訓練、⑥緊急時の初期対応、⑦安全管理などである。

部会員が感じている安全・安心に関する具体例は、私たちの生活全般に及んでいる内容であることが分かる。

危険に対する把握と備え

安全・安心部会では、日本や世界で自然災害の 5 例、すなわち、2011 年 3 月 11 日の東日本大震災、1995 年 1 月 17 日の阪神淡路大震災、2004 年 12 月 26 日のスマトラ沖地震、2005 年 8 月末のハリケーン・カトリーナ、そして、2013 年 11 月 4 日の台風第 30 号・Haiyan(フィリピン巨大台風)を検証・分析し、沖縄市の安全・安心なまちづくりの提言を行う。

東日本大震災からの教訓

東日本大震災からの教訓は、想定外の事態に対する対応、避難先の確保と非常食等の備蓄、復旧の初動体制、組織体制、連絡体制、工程表および復旧資材や用具等の、民間企業との協力体制の確保である。

また、建設団体等には、復旧工事に必要な、建設機器や用具、人員、ノウハウ等がある。

また、ヘルメット、安全靴、手袋等の災害復旧には欠かせない備品と扱いに慣れた人員もいる。

東日本大震災でも、災害等復旧時には、自衛隊に先立ちいち早く、災害復旧活動を行ったのが建設関係の企業であった。建設団体と協力し、市民のライフライン確保等に何が出来るか、どのような災害等復旧資源がどの企業に、どの程度の数量で確保されているかなどのハードと人員面の基礎データの共有化と、災害等復旧等における手順の確認などソフト面の共有化を行う必要がある。さらに、建設団体に限らず、民間企業やNPO等との連携は、不可欠である。そのためには、想定される被害、避難者の人数、避難場所の確保などを行政が熟知し、的確な指示や協力依頼等が出来る態勢が整っていることが前提である。

さらに、防災や危機意識は、放置すると希薄化するため、防災訓練は必要となる。また、防災訓練は、目的ではなく、災害時の生命財産を守るための手段である。そのため、再審の防災情報や方法などを取り入れた訓練を行うと同時に、問題点を検証し、改善することは論を待たない(図3参照)。

例えば、帰宅困難者への対応や毛布などの緊急物資の備蓄、アレルギー、アトピーや内臓疾患等によって特定成分の摂取が制限されている人などの沖縄市民の対象人数、どの程度の日数の備蓄が必要なのかを推計、非常食等がどこに備蓄され、どのような手続きで配給するのか、また、対象となる市民への周知徹底方法等を検討しなければならない(表1参照)。

市町村	備蓄内容(数量)	対応粉ミルク
那覇市	アルファ米(12000食)	なし
沖縄市	五目がゆ、ぞうすいなど(4850食)	7グラム入り 12本×45箱
うるま市	カレー(1000食)	なし
宜野湾市	なし	350グラム×12缶
豊見城市	カレー、ハヤシ(416食)	なし
糸満市	カレー、ハヤシ(400食)	なし
宮古島市	アルファ米(1000食)	850グラム×5缶
石垣市	カレー(100食)	なし
恩納村	カレー(6000食)	なし
宜野座村	カレー(2700食)	7グラム入り 12本×75箱
中城村	カレー(350食)	なし
与那原町	カレー(100食)ベビーフード(240食)	350グラム×50缶
南風原町	なし	350グラム×24缶
久米島町	カレー(1400食)	なし
伊平屋村	おかゆ(380食)	13グラム入り 13本×30箱

表1 食物アレルギー対応の主な備蓄*年度内到着分含む

資料：「アレルギー対応の食料備蓄 実施 15 市町村 患者団体「全域に広げて」 粉ミルク、7自治体のみ」『琉球新報』、2014年3月17日月曜日、朝刊、第20面(ひと・暮らし)を引用した。

非常食の確保が行われていたとしても対象となる市民に確実に届けるためには、どのような課題があるのかも検証し、改善策を講じなければならない。例えば、宮城県立こども病院総合診療科など3団体が2011年10月から2012年1月に、患者の保護者900人に実施したアンケート調査によれば食物アレルギーについては、除去食が必要な患者の約7割

が食べ物の入手が困難だったと回答している¹。

阪神淡路大震災からの教訓

阪神淡路大震災は活断層を起因とする地震である。沖縄市周辺でもうるま市や名護市には活断層があり、活断層による地震の発生は否定できない。阪神淡路大震災では、死者 6,634 名のうち、約 80%の約 5,000 名が家屋倒壊による圧死、また、約 10%の約 600 人が、室内家具転倒による圧死である。

これらの死者は、免震、減振、耐震などの建物の補強や家具転倒防止などを施せば救われた可能性が高い。沖縄市においても、東日本大震災後の耐震構造見直し以前の建物については、補助金等によって耐震補強工事等の実施、また、自治会や小中校における家具などの身の回りにある危険に対する教育と対策教育などを関連団体と協力し行う必要がある。

また、沖縄市の家屋の多くには、渇水時に備え、屋上に水タンクを設置している家屋が多い。水タンクの一部には、

スマトラ島沖地震からの教訓

スマトラ島沖地震では、津波の様子がテレビ等で放映されていたにも関わらず、東日本大震災では、防潮堤等への過信等で津波による被害が発生した。このように、私たちは、他地域や他国の自然災害を対岸の火事のように捉えがちである。地震に限らず、地球温暖化によってこれまでと異なる自然災害の発生が起こることを専門家は指摘している点を踏まえ、過去の事例を研究し、発生を前提とした実行力ある計画策定を行うべきである。

ハリケーン・カトリーナからの教訓

2005 年 8 月末にアメリカ南東部を襲ったハリケーン・カトリーナは、最大風速は、1 分間平均で 78m/s、したがって、最大瞬間風速はそれ以上と想定できる。また、最低気圧は 902hPa の台風であった。死者は 1,836 人、行方不明者は 705 人、被害総額は、日本円で約 1 兆 1,000 億～約 2 兆 8,000 億円となった。

ハリケーン・カトリーナからの教訓は、上陸前から避難命令が発令されていたにもかかわらず死者が出た点である。

上記の背景には、避難命令を受けた老人ホームの職員が、自力で避難できない高齢者を放置したまま避難した事例、刑務所の看守が不在のまま、600 人以上が、水や食料を与えられず 4 日間放置され、受刑者の 517 人が行方不明となった事例、移動手段のない低所得者など、いわゆる社会的弱者への配慮を欠いていたことである。

また、避難先への移動も避難後の対応を考慮に入れていなかったため、移動が出来ない、支援物資不足のため高齢者の衰弱死、被災者名簿作成業務の遅滞による離散家族の出現などが起こった。

フィリピン巨大台風からの教訓

2013 年 11 月 4 日に発生した台風第 30 号 Haiyan は、台風になれているはずのフィリピンのレイテ島周辺で、死者 6,201 人、行方不明者 1,785 人の被害をもたらした。死者の多くは、風速 60m の風雨の中、高さ 8m に達する高潮による犠牲者である。沖縄市においても、特に、東部地区は埋め立て地のため、海拔が低く、また、先述に様に温暖化によって台風が巨大化、また、低 hPs 化することで高潮による被害の可能性がある。

¹ 「東日本大震災後のアレルギー調査 7割「食べ物入手困難」 配給、ほとんど食べられず」『琉球新報』、2014 年 3 月 17 日月曜日、朝刊、第 20 面(ひと・暮らし)。

沖縄市の留意点としては、仮に高潮の被害が予想され、それが夜間の場合、どのように対象地域の住民に避難を呼びかけ、どのように避難先まで誘導するかである。夜間の場合、高潮が見えず、また、防災放送も風雨のため良く聞き取れないことが想定される。

安全・安心班のまとめ

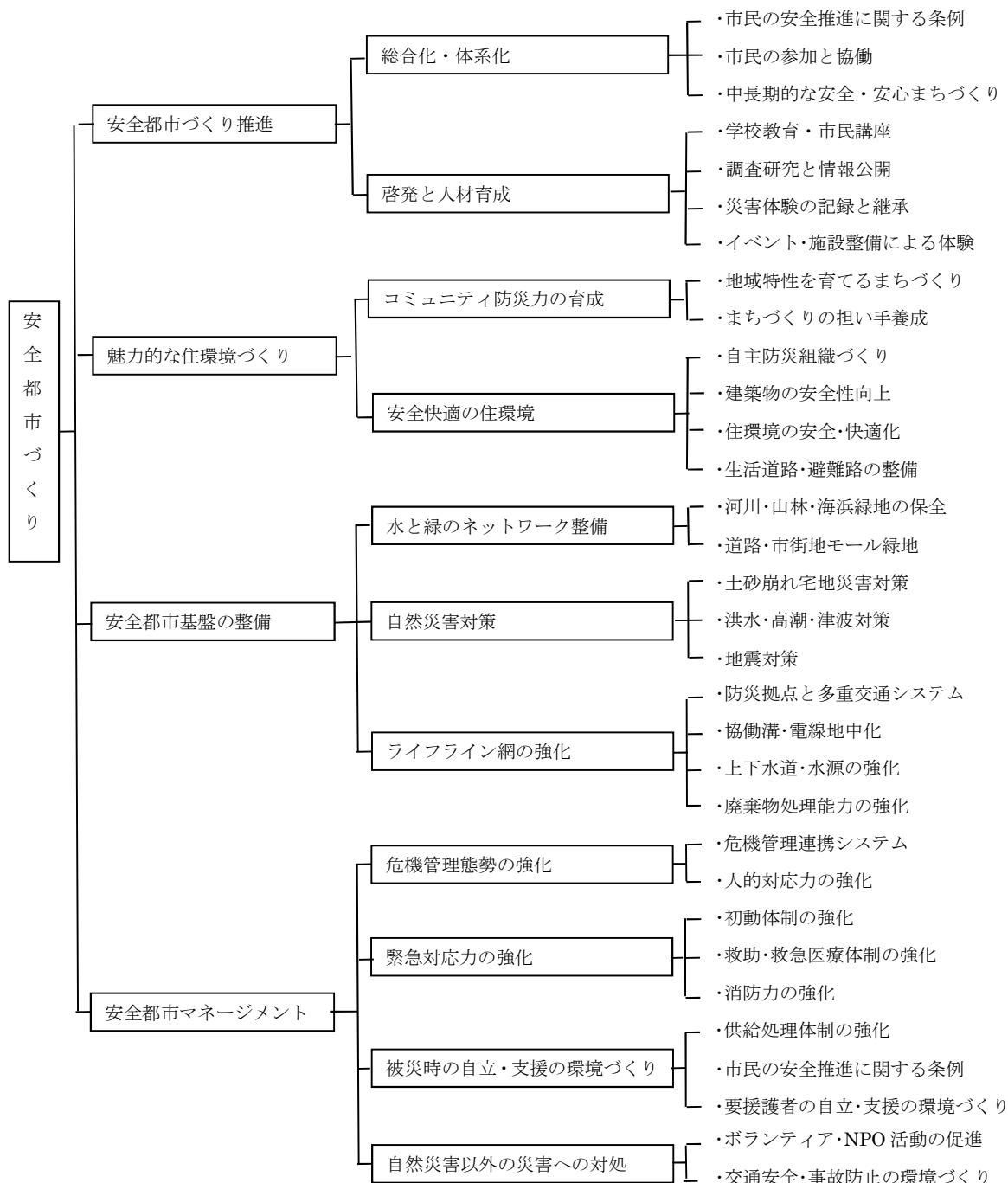


図3 安全・安心なまちのコンセプト

資料：三村浩史著『地域共生の都市計画－第二版－』学芸出版、2005年、p.145、「表12-1 安全都市づくり体系(出典：神戸市『安全都市づくり方針』1996年を参考にした)」を引

用。

台風や高潮について、事前に襲来が予測できる。しかしながら、猛烈な風雨や高潮の中、避難や救助を行うことは、かなり困難であることが思慮する。したがって、沖縄市東部など海拔 8m 以下の地域に住む住民は、台風による高潮が予測される場合は、事前に安全な場所に避難することが犠牲者を少なくする対応策である。

多くの市民を安全な場所として受け入れることが出来る施設として、公共施設が挙げられる。公共施設の中でも小中高の学校施設はその役割を担う施設として候補先として挙げられる。

しかしながら、避難の概念や認識が共有化されても、どのような課題があるかは、机上ではなく、過去の被災地や現場、あるいは、避難訓練等によってしか分からない。そこで、避難訓練の一環として、平時の学校施設への宿泊訓練が有効である。台風襲来時を想定し、夏の蒸し暑い時期に避難した学校でどのような事態が発生するかを検証する。

また、停電を想定し、発電機や証明施設の搬入、扇風機などの暑さ対策、食料や水、トイレ、浴室や洗濯などをどのように確保し、どのように提供するのかなどの課題を検証する。

この訓練に参加する沖縄市民には、台風による高波の危険性や台風直撃下の風雨が強い中の避難と避難生活を想定することが肝要であると同時に、参加しやすい雰囲気作りの仕組みが求められる。また、各自治体、PTA や民生員協会など関係団体との平時からの連携も重要である。

緊急時即応協力会結成の提言

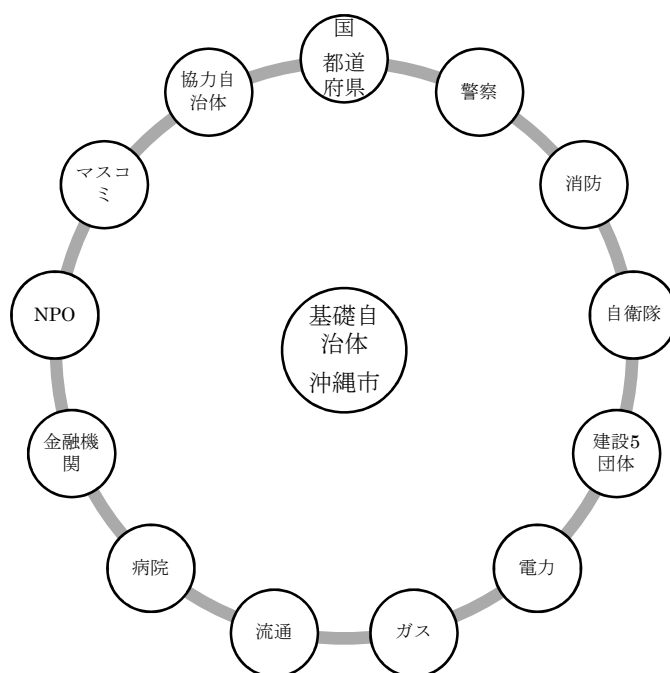


図4 緊急時即応協力会組織図のイメージ

自然災害等の緊急時には、行政だけでの対応には、限界がある。緊急時期から平時の生

活へいち早く復旧できるかは、沖縄市民が平穏な生活ができるということのみならず企業にとっても沖縄市民の経済活動が戻り、無理・無駄のない経営体制で利益形成が可能となる意味で重要である。

建設 5 団体は、建築物、道路、水道、電気、土木など通常の業務が災害時の復旧や復興に直接役立つ経営能力やノウハウを持つばかりでなく、発電機やブルドーザーなどの建設・土木機器や工具等の備蓄や扱える人材、電気やガスなどの危険物に対する知識と技能、作業工程作成と実施の経験、目視等による建物、ブロック塀や屋上タンク等の劣化状況および道路等の危険箇所の把握、さらには、安全靴やヘルメットなど災害復旧時などに欠かせない備品や資材なども有している。

そのため、建設 5 団体が、緊急時に即応する組織に入り、平時および緊急時に対応することは、沖縄市民の安全で安心できる生活や暮らしに資する活動であり、また、可能な社会貢献でもある。

緊急時即応協会の活動内容

緊急時即応協会は、緊急時には協力関係や組織力を発揮し、沖縄市民の生命と財産を守ることを主な目的とするが、緊急時に目的を円滑に行うためには、平時からの種々の活動、例えば、シミュレーションや訓練などのような災害を念頭においた活動が不可欠である。ここでは、想定される活動を平時と緊急時に分けた活動内容を提案する。

1. 平時活動内容

緊急時即応協会を設置するためには、設置主体である沖縄市が、かの災害事例を検証し、災害時被害からの対応を階層化、例えば、災害予想段階、災害段階、復旧初動段階、復旧初期段階、復旧中期段階、復旧後期段階、復興段階、平常段階等でどのような災害時に、どのような段階で、どのようなことが必要とされるのかをシミュレーションし、関係団体に何を依頼するのかをまとめ、協力協定等の組織化を図る必要がある。

協力協定等の締結後、沖縄市と建設 5 団体との協力関係としては、次の 3 態勢が考えられる。第一は災害への備えの仕組みづくり、第二は危険状況把握および危険軽減の仕組みづくり、第三は災害情報提供の仕組みづくりである。

1.1 災害への備えの仕組みづくり

第一の災害への備えの仕組みづくりは、さらに次の 2 つに分類できる。①シミュレーションによる関係機関連携強化と PDCA サイクルの構築、②緊急時即応要員および資材備蓄等の状況報告である。

シミュレーションによる関係機関連携強化と PDCA サイクルの構築では、行政が、最新の災害情報や防災・減殺情報等を収集し、対策案を作成する。

その対策案のシミュレーションを工事工程や土砂等の積算等の経験が豊富な建設 5 団体等と協議し、行政策定段階の案の課題等を把握し、沖縄市に相応しい防災体制の構築、および、防災訓練等で検証することで実際の災害に備える体制を構築する。

次に、緊急時即応要員および資材備蓄等の状況報告とは、災害発生時では、復旧への人員、資材、建設工具等の把握が必要である。これらの情報は、定期的に災害復旧の本部となる部署が情報を入手し、即応できるような表示等の工夫が必要である。

上記の理由から、建設 5 団体では、復旧支援の局面や展開で必要な人員、資材および建

設工具等を業務や作業に無理のない程度の頻度で報告する体制を整えなければならない。

また、行政の役割としては復旧支援や復興の各段階、局面や部面において展開が必要とされる人員の技能や能力、資材や建設工具を描き出し、関連する団体等へ提示しなければならない。

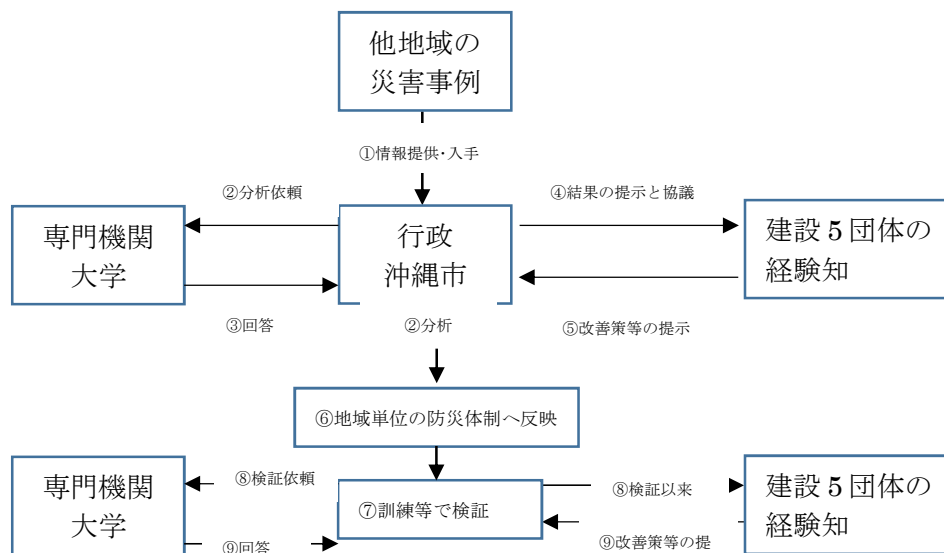


図 シミュレーションとPDCA サイクルの構築

資料：筆者が作成した。

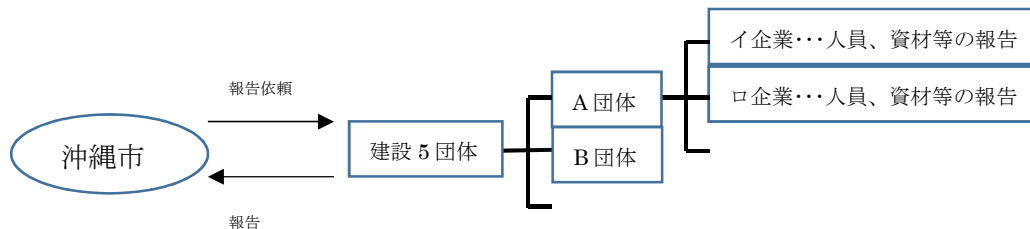


図 緊急時即応要員および資材備蓄等の状況報告体制

資料：筆者が作成した。

1.2 危険状況把握および危険軽減の仕組みづくり

第二の危険状況把握および危険軽減の仕組みづくりでは、災害を未然に防止する活動が主となる。①崖崩れ箇所等の危険箇所の把握とパトロール、②洪水や高潮時の下水道のマンホール流出や避難時の側溝の危険箇所の把握と避難路のシミュレーションおよび避難路確保、③目視による建物等の診断と補修等の提言等をおこなう。④その他人命や財産等への危険性の軽減策を検討することである。

提言を行う場合は、沖縄市の職員と建設5団体が共同で行う。その理由は、行政という公正な機関が関与することで、提言に対する市民からの信頼と安心を確保できるからである。

また、市民が、補修等を要望した場合に備え、公正な競争を阻害しない程度で、業界団体での工事の規模や種類別の単価表を用意する。また、行政側は、補助金等の支給を検討する。理由は、危険箇所の補修を行うことで、災害時の人命や財産への棄損や消失を未然

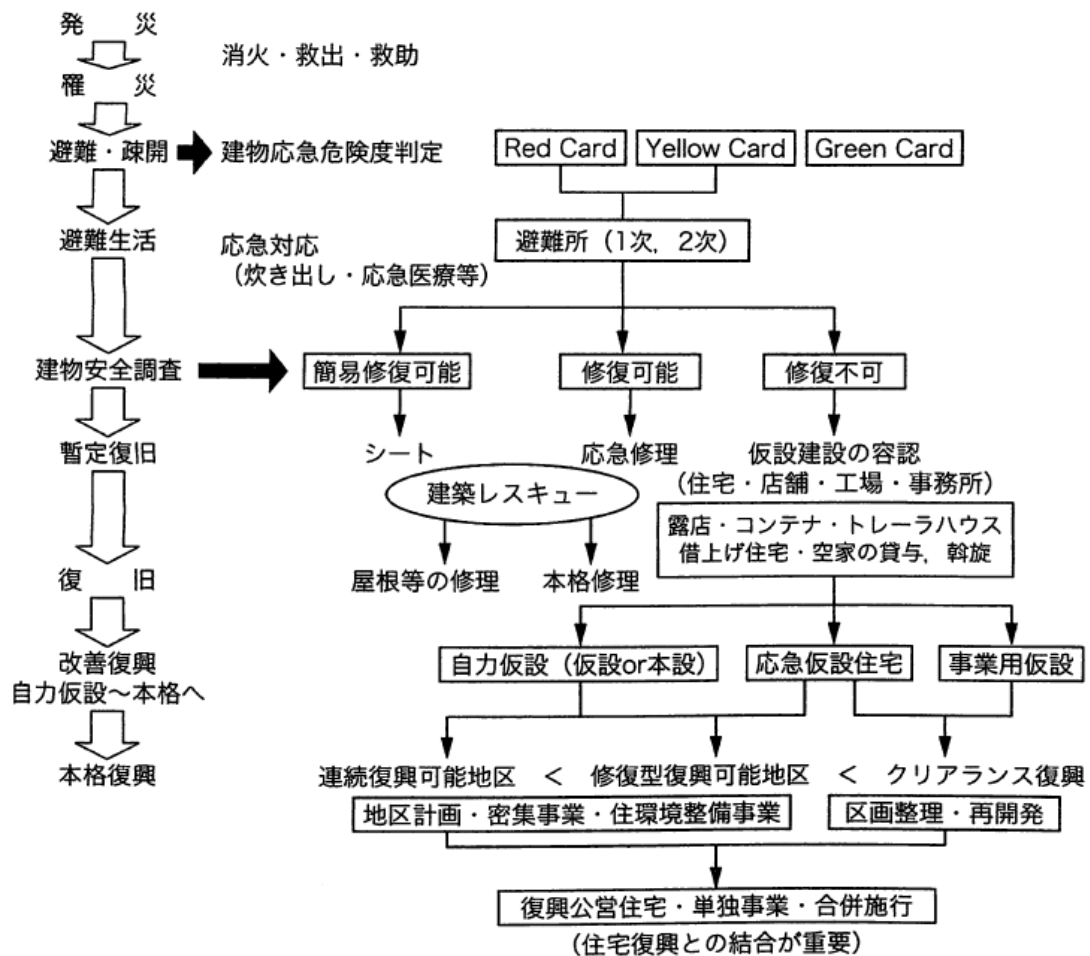
に防ぎことができる。その結果、ブロック塀倒壊瓦礫による道路不通箇所の軽減、素早い避難や援助道路の確保などの防災と復旧面での効果の他に、破片落下に負傷による医療費の削減、対物被害への保険金支払い削減などの社会的コスト削減につながるからである。

さらには、建設団体へ安定的な工事需要を創出し、経営基盤の安定化、継続的な人材育成および新規採用拡大の効果が期待できる。

1.3 災害情報提供の仕組みづくり

緊急時協力制機関が想定通りの役割が機能するためには、シミュレーションや PDCA サイクルが機能しても、対象となる市民の意識が希薄の場合は、期待した効果が得られない可能性が高い。したがって、関係者への防災関連情報提供のみならず、災害から得られた情報を市民にわかりやすく提供することは重要である。

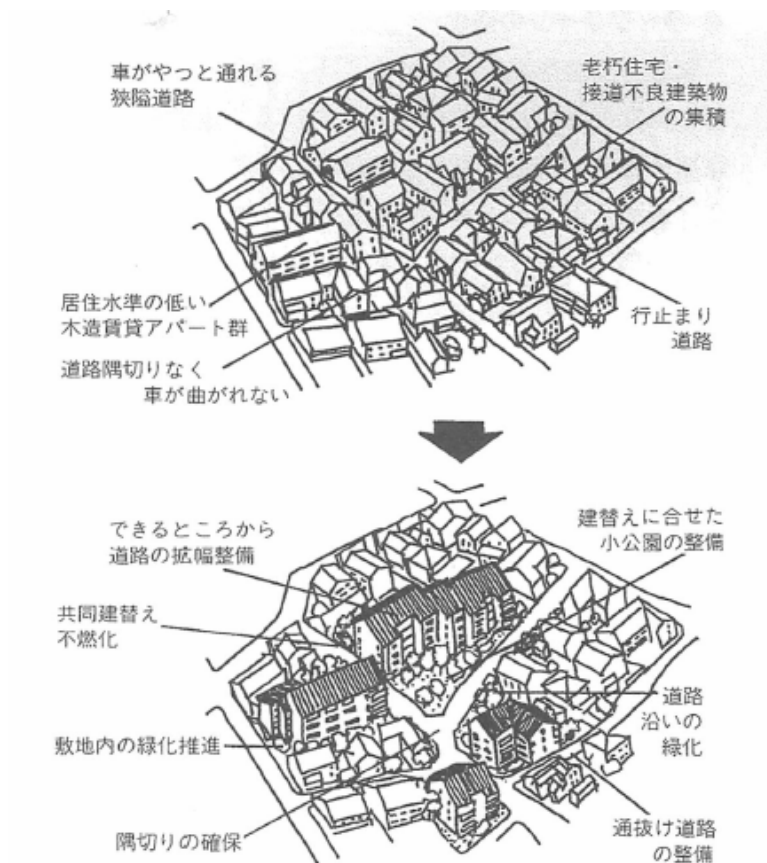
2.緊急時活動内容



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画－第二版－』学芸出版、2005年、p.150、「図12-7 復興市街地づくりプロセス図(出典：墨田区『墨田区災害復興マニュアル』2004年)

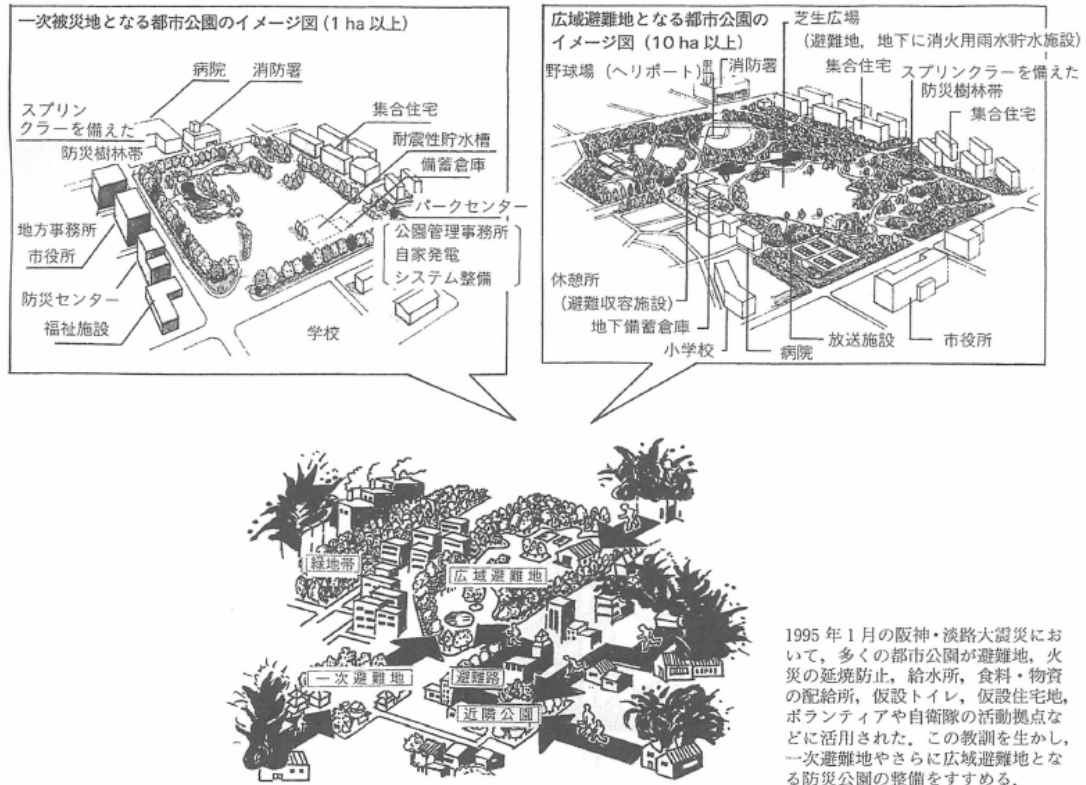
を引用した。

3.緊急時避難地の確保



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.129、「図12-6(A) 基盤未整備・木造アパート密集地区の整備イメージ」を引用した。

4 広域避難地としての大型駐車場の必要性



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画－第二版－』学芸出版、2005年、p.148、「図12-4 防災公園イメージ(建設省のまちづくりパンフレット、1996年から)」を引用した。

豊か・楽しいまちづくり部会班のまとめ

はじめに

我がまち、沖縄市

国から地方へと、地方から地域へと、住民が主体となって創意工夫によるまちづくりが求められている。

今日の社会情勢を取り巻く環境は、少子高齢化、社会保障への不安など安定した生活維持の確保が困難な状況となっている。

このような激動する時代の潮流にあって、我がまち沖縄市はどのような未来へと進もうとしているのかを真剣に考え、発展あるまちづくりを進めるために、何をすべきかを追求した。研究テーマである「豊か・楽しさ」を活かしたまちづくりに向け、行動する力が必要であると考える。

1 沖縄市のまちのすがた

沖縄市の地勢については割愛するが、我がまち沖縄市は、戦前・戦後を通して、堅固な地域コミュニティを維持しながら、地域住民に親しまれてきたエイサー(旧盆の奉納舞)をはじめ、ウスデーク、京太郎、獅子舞、民謡など多彩な伝統文化・芸能や異国文化と相まった町並みを形成し、チャンプルー文化とも称される新たな地域創造を遂げてきた。

しかしながら、社会経済・社会保障など不安定さを要因に、現在、目に入る町並み(中心市街地)は、衰退しているように見えるのが現状である。

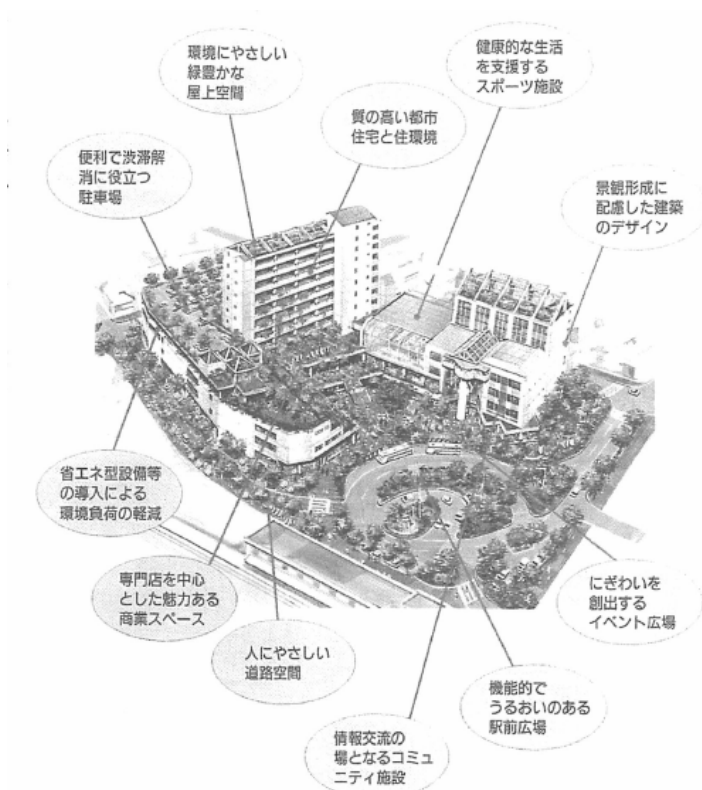
1-1 豊か・たのしさ(ライフステージ)

バブル経済以前の生活活動は、アニメ漫画サザエさんに代表されるような家族を中心に、地域との強い関わりを保ちつつ、コミュニティを形成していた。このような地域環境の中で豊かさ・楽しさを大勢の人々が共有できた。

現在は、車社会・少子高齢化・核家族化・ロードサイドに見られる郊外型大型商業施設や、ネット社会等々の要因により、人と人との係わりが希薄化し、多種多様な個人主体の活動が顕著となっている。

バブル経済崩壊後、全国的な問題であるが、我がまち沖縄市においてもこのような社会変化へ対応出来ず、地域社会の絆が衰退している。

2011年の東日本大震災以降、様々な主体がまちの求める多様なニーズに対応するため、住民・NPO・企業・行政が、これまで以上の係わりを持ち続けながら、まちの再構築にむけて活動している。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.125、「図10-11 市街地開発事業による拠点形成イメージ」を引用した。

2-1 豊か・楽しさの変化(既存商店街)

大規模商業施設の郊外への進出

①生活行動圏の拡がり

沖縄市においては、徒歩から公共交通(バス・タクシー)へ、公共交通から自動車へと生活活動に交通手段が変化した。モータリゼーションが進展するにつれ、行動圏は拡大し、市民生活活動の多様なニーズに対応する沖縄市の商店街は、これまで以上の広い範囲のライバルとの競争を強いられることになった。

公共交通機関が主だった時代は、消費の中心は、徒歩圏内の商店街の時代といえたが、モータリゼーションの時代や共働き盛大の増加による週末型消費や夜型消費に伴い、高規格道路や大型駐車場が隣接しない商店街は、不利な状況下に陥った。

さらに、今後、ますます拡大すると予想されるネット社会の進展では、日用品から住宅購入までネットによる購入が拡大する。さらに、地域の商店街は、ますます広域化する競争を強いられることになる。

問題の所在	市民と自治体の連携・信頼に基づく活力ある再開発
<ul style="list-style-type: none"> ・都心のシンボル性の後退 ・住宅の老朽化と新規供給の停滞 ・若年定住人口の流出・減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の新しい活動拠点の形成 ・総合的な都市の成長力の増進 ・都市型住宅の供給と住環境の整備

<ul style="list-style-type: none"> ・大型店舗の郊外化、商店街の活力低下 ・駅前広場等公共施設・駐車場不足 ・市民にも事業者にも魅力がなく、個性に乏しい市街地景観 	<ul style="list-style-type: none"> ・購買だけでない市民の交流・賑わいの場を創る文化福祉施設の整備 ・個性豊かなまちの顔づくり ・環境にやさしいまちづくり
---	---

表 再開発で活力あふれる豊かなまちづくりー中心市街地の再開発のすすめ

資料：三村浩史著『地域共生の都市計画ー第二版ー』学芸出版、2005年、p.125、「表10-4 再開発で活力あふれる豊かなまちづくりー中心市街地の再開発のすすめ」を引用。

中心市街地に住宅が必要な理由は、バランスのとれた中心市街地が持続的に発展するためには、定住人口とそのための住環境が必要である。

●中心市街地に人が住むことはメリットがある

混合用途市街地の長所 住居・商業地・業務の混在している地区は活気があって、暮らしやすいコンパクト・シティ化できる	スラム化の防止 定住人口が郊外へ転出すると、織れ窓の法則で中心市街地の住環境が悪化し、スラム化する
防犯・防災上の長所 夜間・休日に人がいれば、まちの安全性が高くなる	緊急時の安全保障 緊急事態に対応する要因の重篤は、中心市街地に必要である

●都市基盤投資・運営の効率化を確保する

都市再生が新規投資より優位 少子化の時代では公害に住宅地を開発するより、中心市街地で住環境の充実に図ることが効率的	既存公共施設の活用 定住人工の現象で、中心市街地の学校等の公共施設が遊休化している 定住人口を回復し、遊休化している公共施設をかつようする
---	--

●長時間通勤の弊害を解消する

家庭・地域でのコミュニケーションを確保 遠距離・長時間通勤が、家庭や地域でのコミュニケーションを阻害している	情報・文化拠点としての機能を確保 域外との密接な連携が必要は業界では、中心市街地に住宅が必要である
既婚女性の社会参加を促進する 家庭と両立できる環境づくりのため、中心市街地に職住近接型環境を確保する	子育て環境の整備 職住近接型の環境を確保することで、子供の急な病気にも短時間に対応出来、安心して働ける

●中心市街地住民の生活を守る

住み続けることを保証する 現在、中心市街地に住む人たちの生活と居住環境を守る	世代間近居隣居を実現する 中心市街地に高齢者だけが残らないよう、家族・親類などが近くに住めるようにする
買い物弱者を防止する 中心市街地に生鮮三品が成り立つ程度の人口規模を確保し、高齢者等の買い物弱者の出現を防止する	

図 中心市街地が必要とされる理由

資料：三村浩史著『地域共生の都市計画ー第二版ー』学芸出版、2005年、p.106、「図9-4 魅力ある都市居住を求めて」に一部筆者が補筆した。

②既存商店街への投資が低い理由

沖縄市の既存の商店街に対して、行政側の施策は、チャレンジショップなどの空き店舗対策事業等、様々な事業展開支援の取り組みが行われた。

しかし、活性化の一つの要素である新規参入が少なく、民間活力を利用した設備投資など抜本的な立地改善や「面的開発」の難しさなど投資を躊躇するような状況を抱えている。

また、郊外型大型店舗の営業形態と比較した場合、都会的なセンスあふれる店舗づくり、圧倒的な資本による豊富な品揃え、消費者の購買意欲をそそるディスプレイなどは消費者

を惹きつける魅力がある。

段階	内容
0	中心市街地の信頼醸成 ① 核となる人物探し ② 核となる人物との課題、目標、活動行程などの協議 ③ 協賛者探しと連絡網の立ち上げ ④ 勉強会等の立ち上げ
I	中心市街地の歴史検証と優位性・弱点の発見 ① まちの成り立ち ピーク時と衰退時 現状の顧客 各種調査による ② 個店の調査 個店のウィッシュリスト ③ 中心市街地を取り巻く住民からの意見聴衆 ④ 点から線 線から面 面から立体へのプラン作成 ⑤ 脅威と夢の共有など商店街分析の実施 組織化準備 ⑥ 共通目標の設定と各種計画の策定
II	活性化プログラム推進 ① TMO 組織化、理念・コンセプト 人材結集と育成 組織化・資金調達など ② 将来構想・アクションプラン立案 多様な提案の受け入れ マネージャー派遣 ③ 市民参加 情報発信 レター イベント
III	商店街のイメージアップと複合機能化 ① 商業者の豊かさ創造の経営マインド 商店街リノベーション こだわりの店・馴染みの店づくり 共同サービス強化 コミュニティマネー ② 商店街の魅力再発見 多様な集積 ヒューマンコミュニケーション 観光客の受け入れ 満足度の高いコンパクトさ ③ 空き店舗・空きビルの活用 核店舗の誘致 起業家ショップ開設 共同店舗 ④ 市民機能の導入による 交流プラザ 子育て支援 健康増進施設 福祉増進施設 図書館端末 シネコン 地場産業コーナー 観光案内所 ⑤ 居住人口の回復 家族向け住宅 ケアハウス シルバーハウジング 空き業務施設の用途変換
IV	アメニティと集客 ① 安全で魅力的なモール・歩行者空間 電線地中化 バリアフリー タウンモビリティ(電動車いす利用) 自動車乗り入れ規制 ② アーバンデザイン 看板デザイン 並木・ストリートファニチャー ③ 中心市街地にふさわしい土地利用の実現 市街地再開発制度や地域地区制度の地域に即した運用
V	アクセス性と回遊性の向上 ① 交通アクセス バス・市電・LRT・鉄道および道路などの結合プログラム(乗り継ぎスポット・ターミナルの快適化と適切配置、共通乗車券) コミュニティバス運行 低床バリアフリー車両の導入 ② 自転車ルートと駐輪場整備・管理 ③ 環状道路設定・整備 自家用駐車場の配置と案内情報

資料：三村浩史著『地域共生の都市計画―第二版―』学芸出版、2005年、p.129、「表10-5 中心市街地活性化の取組メニュー例」に「平成23年度 中心市街地活性化支援事業 地域の実情に応じた商業活性化のための連携の進め方」沖縄総合事務局産業経済部のpp.24-26の「連携のありかた」の内容を加味した。なお、筆者は同事業の委員長を務め、また、資料作成に関わった。一部筆者が補筆した。

③既存商店街の消費ニーズ対応

全国的に商業機能の中心となるべき既存商店街は、企業性基準からすると商業が「生業」ではなく、「兼業商家」になっているのではないかという指摘がなされている。兼業商家になってしまうと商店街活動も消極的、また、守りの姿勢に終始しがちとなるため、行政側からの一方的な支援策では、太刀打ちできないのが現状である。

つまり、再生に必要な商店街の内部の問題を直視せず、外部の要因を規制によって排除しても、沖縄市の既存商店街の再生は難しい。

大型駐車場を設置すれば、活性化と収益増に資することが期待されるが、その整備費の調達が大きな課題となる。

再生に向けては、企業・住民・NPO・商工会議所・行政などの多様な主体が、現実を見据え、抜本的な対策を居力に連携し、取り組むことで、豊かさ・楽しさを市民一人ひとりが実感できると考えられる。

以上を踏まえ、未来ある沖縄市のために、小さな事からできそうなまちづくりを提案する。

2 豊か・楽しさを求めたまちづくり

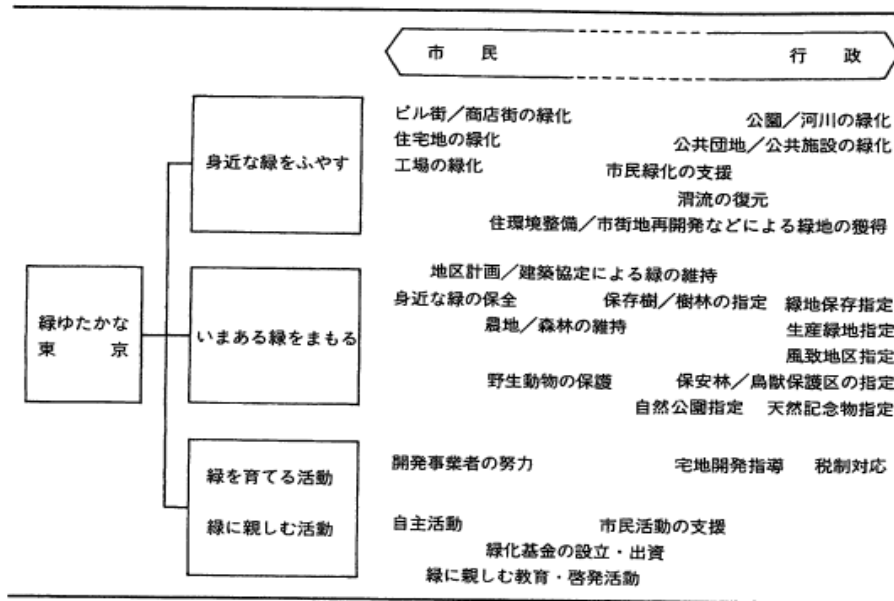
ガーデニング City づくりによるまちづくりを目指して

場所は、ライカム交差点・胡屋交差点・コザ十字路およびコザゲート通りで、5Kを提案する。

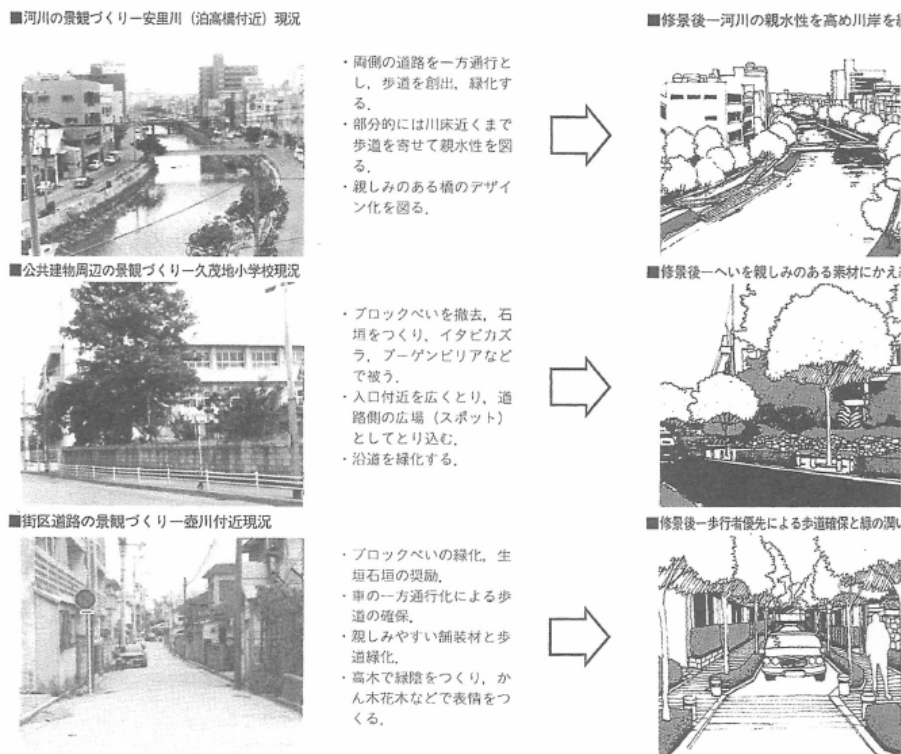
こども＞教育＞環境＞景観＞経済（観光）＞まちの活性化

表 5Kのイメージと展開プロセス

ガーデニング City では、こどもの施策はこどもの心を育む。教育施策は、ガーデンの中心である花(生命)の育てることで、生存の仕組み、そして命の尊さを学ぶ。環境施策は、市民の誰もがガーデニングに参画できるまちづくりと環境への負荷軽減を行う。景観施策では、未来につながる「沖縄市らしい景観の形成」を行う。経済(観光)施策では、沖縄市のまち中を花いっぱい埋め尽くし、まち自慢を創ることで経済活性化に繋ぐ。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.72、「表6-6 都市緑化をすすめる方策」を引用した。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.100、「図8-11 修復イメージデザイン例(那覇市、1992年)」を引用した。

木々の。インディアン・ダンス祭りは、4月1日、1,000名規模のイベントが開催されるが、1月1日の母十、ハイビスカス祭りを催しているにもかかわらず、沖縄市の花に指定していながら徹底していない。同様に、沖縄市の木はビローであるが、民家や公共施設等で見かけることは稀である。市民に親しまれる木、例えば、ヤマモモやミカンなどに代え、沖縄市ならではの

木を再選定し、市の至る所に沖縄市の木やハイビスカスが植栽されている風致・風景にすべきである。あるいは、仙台市や沖縄市のクスノキ通りのように通りごとに、通りごとに沖縄市らしい樹木を選定し、アクセントをつけることも考えられる。いずれにせよ、ガーデンシティを目指すためには、専門家や市民を交え、成功・失敗事例を検証し、どのような植栽がよいかを考える時期である。

おわりに

未来に繋ぐ「まちづく」

今回の研究活動テーマである「豊か・楽しい」まちづくりを提案する際、まちは生き物であるため、今日、住民・NPO・企業・行政などの多様な主体が、沖縄市をいかに「思い」、その思いを昇華させることが出来るのかが、10年・20年先のまちを見据える上でのターニングポイントである。

様々な主体と街作りを進めるためには、改善・継続・発展の過程の中で取捨選択をする必要があること、少数の意見も場合によってはまちを変える要素でもあるため、相互理解をもとに今後とも活発な議論、意見を交えながら、「建設的な議論」が出来る環境づくりが必要である。そのためには、まちづくりを議論する際は、損得抜きを考え、後に引きづらない客観的な議論の環境づくりも必要である。

都市・便利なまちづくり部会班

“100年かけたまちづくり”から“100年後も愛されるまちづくり”へ

“100年後も愛されるまちづくり”とは

ヨーロッパの歴史的建造物が、長年、大切にされ、現在も評価されている理由は、時の権力者が財の限りを投じ、富と権力の象徴として文化的価値の高いものを作り上げたのであって、建設当時から100年後のことを意識して建造して分けではない。価値ある文化・建築物を創出することで100年後も大切にされるように、現役世代の手で後生にのこる「まち」を創造することが「100年後も愛されるまちづくり」の基本コンセプトである。

沖縄市のまちづくりの現状認識

都市・便利なまちづくり部会班の協議の中で、デベロッパーであるイオンによるアワセゴルフ場跡地の再開発が進展すると、次の3点が浮かび上がった。第一は、アワセゴルフ場跡地の再開発によって、今後、人、物流、交通の流れが大きく変わることが予想される。第二に、中心市街地の空洞化回避は厳しい現実に直面する。

上記の外部環境の変化を前提に、沖縄市の現状を改めて見つめ直すと、以下の2点に集約出来る。第一は、病院、図書館、福祉関連施設、スポーツ施設等の公共施設は充実している。第二は、沖縄市内に点在する公共施設への移動が不便であるため、公共施設の利用

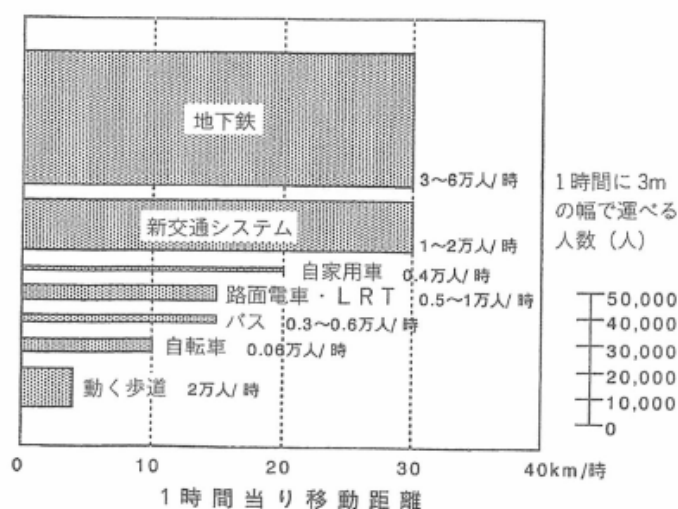
率が低い。低利用率の原因としては、次の 2 つの理由がある。理由の 1 つが、駐車場が狭いため、自動車で行けない。理由の 2 つが、自動車に代わるバスが、本数、生きたい公共施設で必ずしも停車するとは限らないという理由から不便である。第三は、公共施設や中心市街地を結ぶ循環バスが、人工の多い泡瀬地区を含むに市内全域を網羅していない、ということである。

以上をまとめると沖縄市の問題点は以下のようなになる。

現状としては、単体の公共施設、いわゆるハコモノは充実しているが、公共施設へのアクセスや利便性が悪い。

課題としては、次の 4 点に集約出来る。①公共施設間、点と点を線で結ぶ交通インフラが脆弱である。②循環バスは、沖縄市の東部地区＝泡瀬地区と北部地区＝知花地区を網羅していない。③超高齢化社会に対応したまち、高齢者が生活しやすいまちとなっていない。④沖縄市民が郊外の大型店舗へ流出しているため、人の流れを沖縄市内向けにかえる必要がある。その結果、日頃の買い物や公共施設の利用を断念せざるを得ない状況に至っていると推論できる。

対策としては、Light Rail Transit(以下では、LRT と略する。)に代わる交通インフラとして循環バスの活用を提案する。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画－第二版－』学芸出版、2005年、p.78、「図7-6 輸送手段別1時間当り旅客輸送力」を引用した。

都市・便利なまちづくり部会班が考える近未来の沖縄市のイメージ

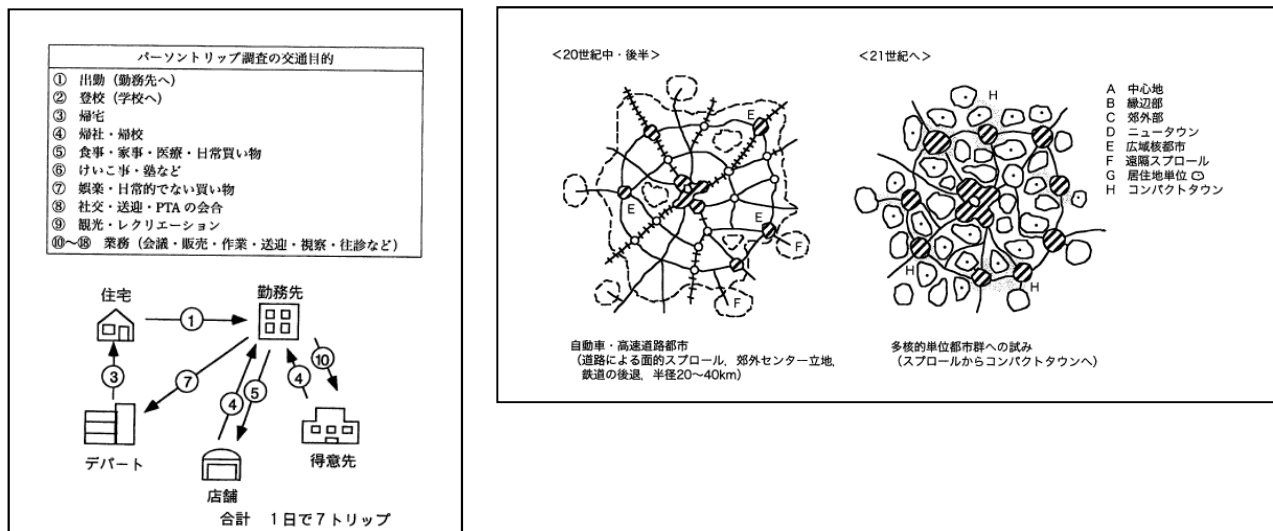
都市・便利なまちづくり部会班が考える近未来の沖縄市のイメージは、「循環バス」を最大限利用したまちづくりである。そのためには、次の 3 点による交通もの整備が必要である。

第一は、病院、市役所、福祉関連施設、コミュニティセンター、公園、商店街、運動施設、文化施設、図書館、大型店舗などを結ぶ“生活の足”となる循環バス交通インフラを整備する。

第二は、高齢者や身体障害者等の社会的弱者に対応したバス会社との契約を行う。具体

的には、丁寧な言葉遣い、急発進や急加速など乱暴運転をしない会社との契約である。

第三は、低価格料金と利便性を高めることで、利用者が増加し、採算が確保出来るようにすることである。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画－第二版－』学芸出版、2005年、p.75、「図7-2 パーソントリップの模式図」と p.77、「図7-5 交通手段の発達と都市圏の変容」の一部を引用した。

拠点間循環バスの期待効果

拠点間循環バスによって、期待される効果は、次の2点である。第一は、住民の生活の質が向上する。第二は、人が動くことで経済も動くということである。

拠点間循環バスによる第一の期待効果である住民の生活の質が向上とは、次の2側面から創出される。①公共施設利用を通じて地域内および地域間交流が生まれ、人と人との繋がりが、人々が社会の中での居場所や活躍の場を得ることによる幸福感の醸成である。②拠点間循環バスによって高齢者が住みやすいまちが創出できると、弱者に優しいまちを意味し、子育てにも適したまちとなる。子育てに適したまちが生まれると子育て世代を中心とした若い世代が流入し、まちの活性化につながる。

拠点間循環バスによる第二の期待効果である人が動くことで経済も動くとは、高齢者や若い世代が流入し人が集まると、行政が勧誘をしなくても新規店舗がオープンし、まちの利便性が高まる。その結果、さらに人が集まり、集まった人々の経済力を目当てにさらに魅力的な店舗が集積する。その結果、話題性に富、また、若者が集まり、魅力ある集まりたいまちへと変貌するというシナリオである。

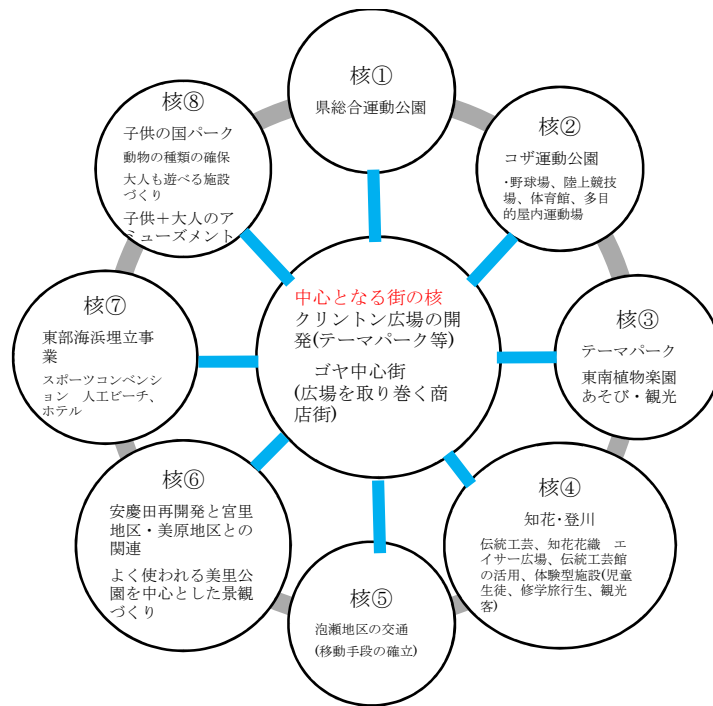


図 沖縄市のまちづくりの構想

- ・沖縄市のまちづくりは、核となるゴヤ中心街(広場を設ける)と新たにクリントン広場の開発を行い(テーマパーク型の施設の導入)、人の流れの中心となる街の核作りをする。
- ・核①から核②までの定期循環バスを運行し、また、中心となる核へのアプローチを拡大し、人の流れをつくる(インフラ整備)。
- ・大駐車場は作らない(大型バス専用、あるいは、緊急用のみ)。シャトルバスの運用、歩くことができるまち、道路の整備を行う。

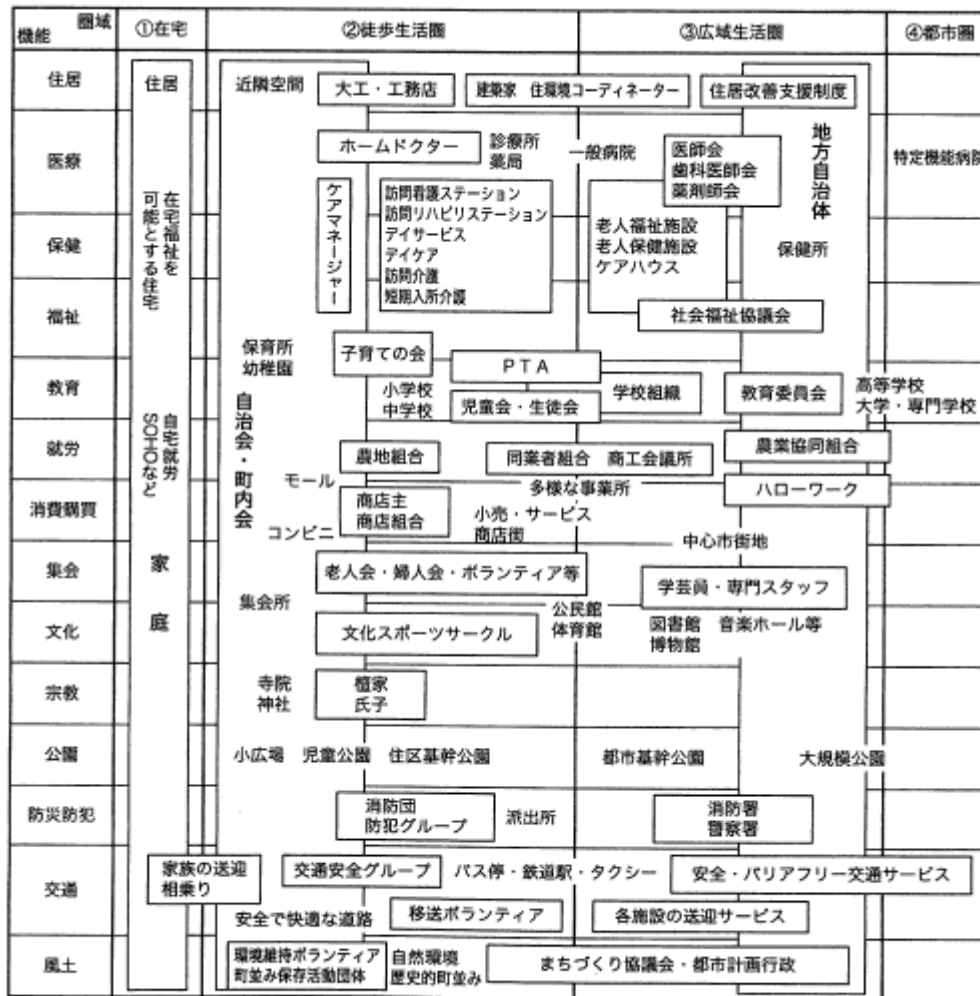
さらに先のイメージとしては、以下の 2 つを提案する。第一の提案は、沖縄市環状線の整備である。第二の提案は、テーマパークの誘致である。

沖縄市環状線の整備は、次の 3 点からなる。第一は、首都高をイメージし、現存する沖縄市内の幹線道路の環状線化を行う。第二は、環状化によって渋滞が緩和され、また、拠点間循環バスによる交通アクセスの利便性向上の結果、集客効果が期待出来る。第三は、流通の円滑化等による商業集積や本社機能集積に伴う経済効果である。

テーマパークの誘致は、次の 3 点からなる。第一は、地元の児童生徒、修学旅行生や観光客をターゲット層とする。第二は、遊園地併設型の沖縄文化・工芸体験型テーマパークとする。第三は、沖縄こどもの国や東南植物楽園と連携した沖縄の自然や動植物をコンテンツ化したテーマパークとする。

まちづくりのステップ

まちづくりのステップとしては、沖縄市の住民が住みやすいまちづくりから考え、次に、誰もが住みやすいまち、人々が集うまち、ビジネスチャンスのあるまちというような発展経路を描く。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画－第二版－』学芸出版、2005年、p.103、「図9-1 地域福祉力を支える生活圏と支援のネットワーク」を引用した。

表 7-1 自動車交通に起因する公害を減少させるさまざまな対策案

発生原単位の削減	自動車の低公害化（排出ガス・騒音の規制基準強化、車両の整備点検、運行の適性化） 低公害車の普及、ディーゼル車の排出ガス規制、ガソリン税・通行税などの対策
交通手段の転換	物流対策（物流システム見直し、貨物輸送の効率化・共同配送、商業習慣見直し、鉄道輸送の利用促進） 人流対策（鉄道・バス・モノレール・新交通システム輸送力の強化、公共交通サービスの向上、バス乗降場の改善、自転車道・駐輪場整備、自動車の都心乗入れ規制、パークアンドライド、コミュニティバス）
交通流のコントロール	交通渋滞対策（幹線道路・交差点の改良、立体交差） 交通管制対策（道路交通情報、交通管制システム、バス・路面電車専用レーン・優先信号システム） 交通規制（速度、時間帯、大型車乗入れ、レーン、路上駐車） ロードプライシング等の経済的コントロール
沿道環境の対策	沿道の住宅立地制限、建物防音工事、遮音壁・植樹帯、地下・半地下化、交通規制、代替ルート
都市構造の対策	低負荷のコンパクトシティ化、都市機能の適性配置、職住近接・複合都市開発、物流ターミナル整備



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.80の「表7-1自動車交通に起因する公害を減少させるさまざまな対策案」および「図7-9 LRTとコミュニティバスを組み合わせた地方都市の交通体系モデル」を引用した。

時間軸的まちづくり

沖縄市のまちは、第2次世界大戦の沖縄戦後、日本本土上陸作戦の前線基地としての役割を担っていたが、日本本土上陸作戦前に日本が無条件降伏したため基地機能が縮小されるはずであった。

しかし、アメリカ軍が、1950年の朝鮮戦争や1960年のベトナム戦争へ参戦したため、基地機能が強化され、基地の門前町として基地経済を目当てに人口が急増していった。沖縄市では、アメリカ軍基地の返還地域を衷心に、都市計画が行われた地域があったが、自然発生的な都市が形成されていった。

ところが、1975年にアメリカ軍がベトナムから完全に撤退すると、基地経済から潤いは、次第に縮小し、また、基地縮小に伴うアメリカ軍基地の返還後の跡地利用を行った近隣市町村は、開発計画を策定し、計画的に都市開発や商業地開発を行った。

近隣市町村の都市計画とまた、行政を中心とする積極的な商業誘致活動の結果、沖縄市の都市としての魅力は、相対的に低下し、特に、胡屋地区やコザ十字路地区の商業地区は、「シャッター街」と揶揄されるほど衰退した。

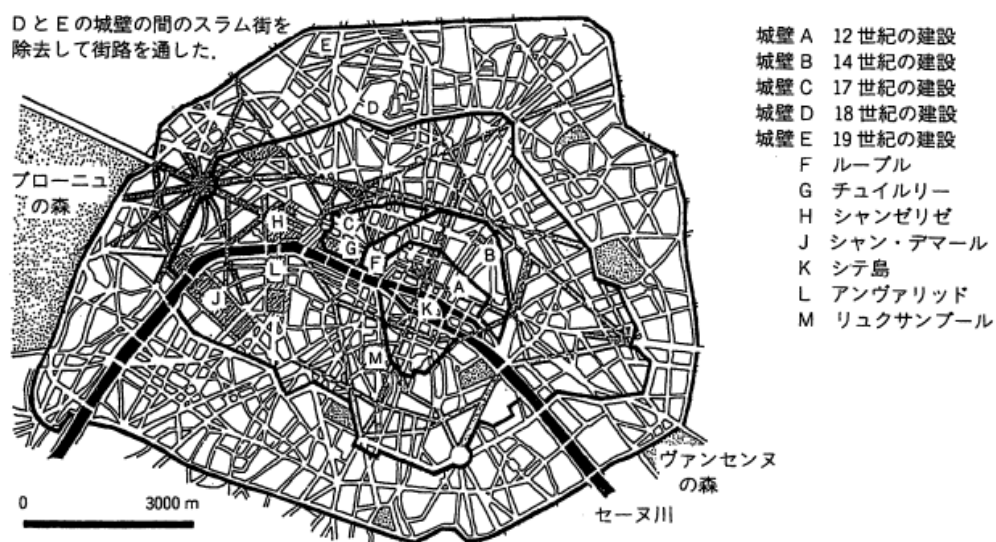
このように、沖縄市のまちづくりにおいては、アメリカ軍基地が返還され、地権者との合意で一定規模の都市計画地域がある近隣市町村と比べ、既存の市街地を再開発しなければならない。そのため、地権者、建物所有者、建物利用者（家主、地主、店子「たなご」という三者の利益調整を行いながら再開発を進めるといふ難しさがある。

勢い、三者の合意が掲載された地域から再開発が行われ、沖縄市全体としてまとまりが欠けた都市再開発となる危険性がある。

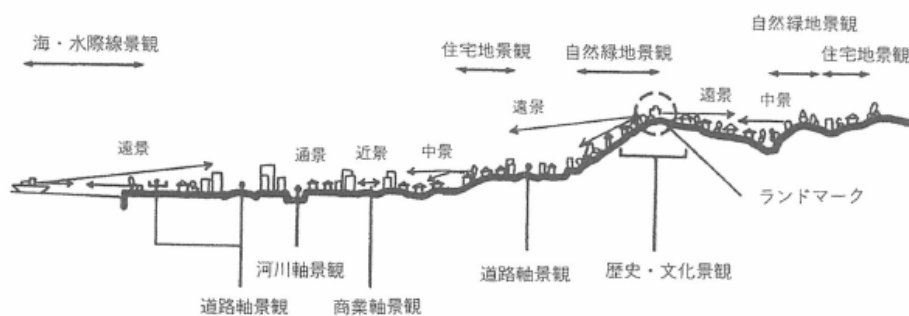
この危険性をさせるため、既存都市を軸に再開発を行ったパリなどヨーロッパや他の都市の手法を学び、都市軸と時間軸を設定したまちづくりが必要である。

ただし、ヨーロッパの平地とは沖縄市は異なり、東部地区は京浜地区、北部地区は豊か

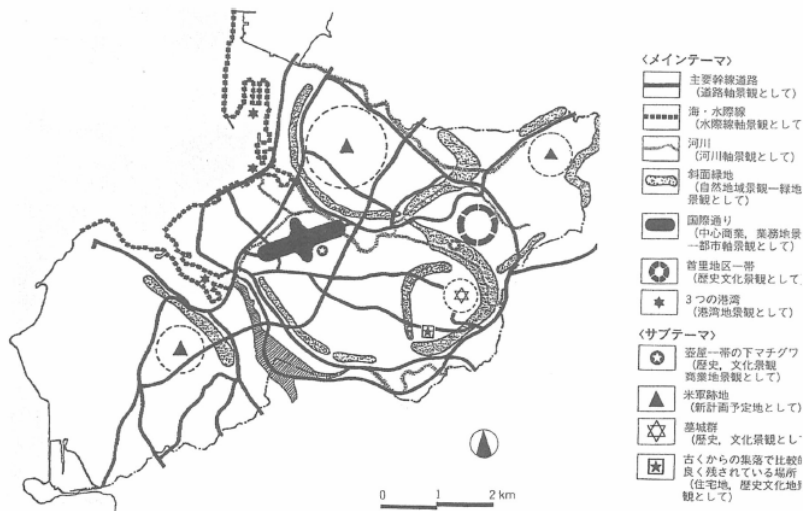
な森が続き、また、10キロメートルの距離で高低差が100メートルあるなど起伏に富んだ地形であるため、地形を活かしたまちづくりを考える必要がある。



資料：石井一郎・湯沢彰編著『地域・都市計画』鹿島出版会、2007年、p.4、「図1-4 オスマンのパリ大改造」を引用した。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.96、「図8-7(A) 景観をみるさまざまなヴィスタライン例(那覇市、1992年)」を引用した。



資料：三村浩史著『地域共生の都市計画—第二版—』学芸出版、2005年、p.96、「図8-7(B) 都市の景観軸の設定(那覇市、1992年)」を引用した。

郊外型住宅地の課題

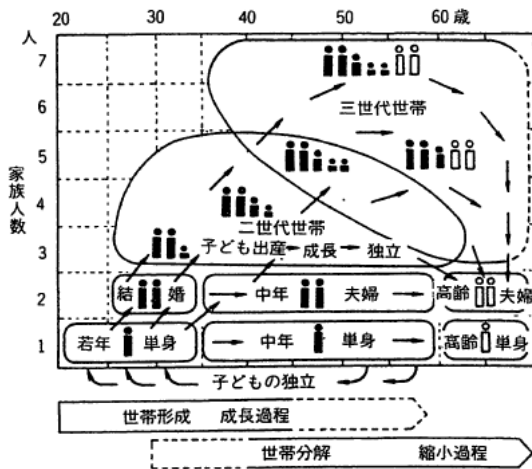


図9-5 家族構成のライフステージ (出典：三宅醇の原画より作成)

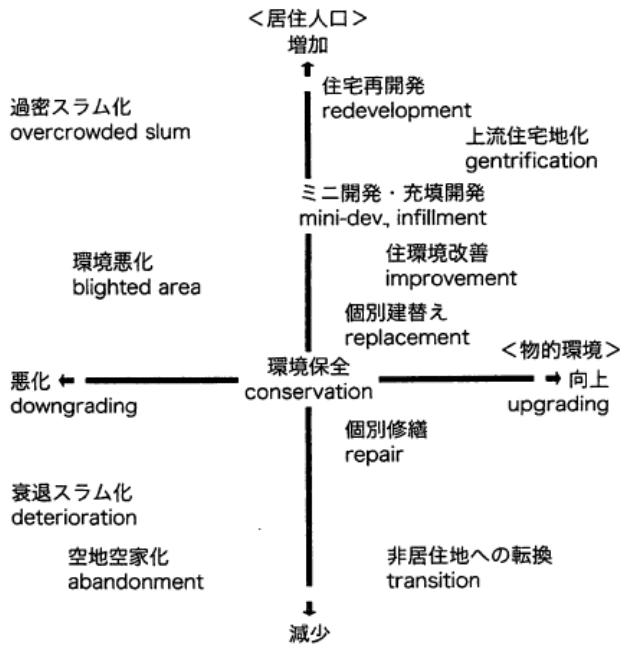


図 9-6 居住地の衰退, 保全, 改善および再開発の模式

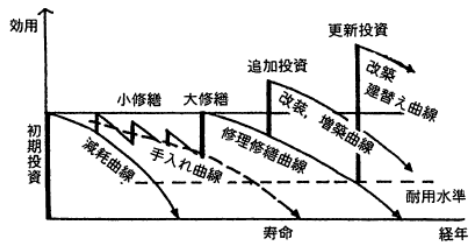


図 9-8 (A) 住宅・建築物ストックの減耗と投資の基本モデル

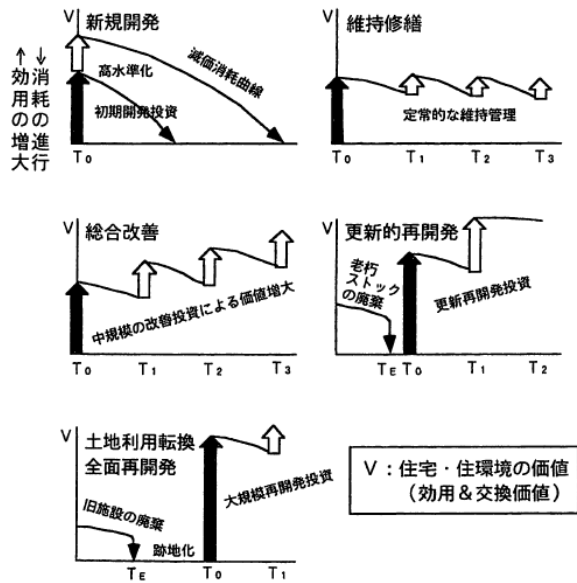


図 9・8 (B) 住宅・住環境の効用 (または交換価値) でみるストックの運用と更新

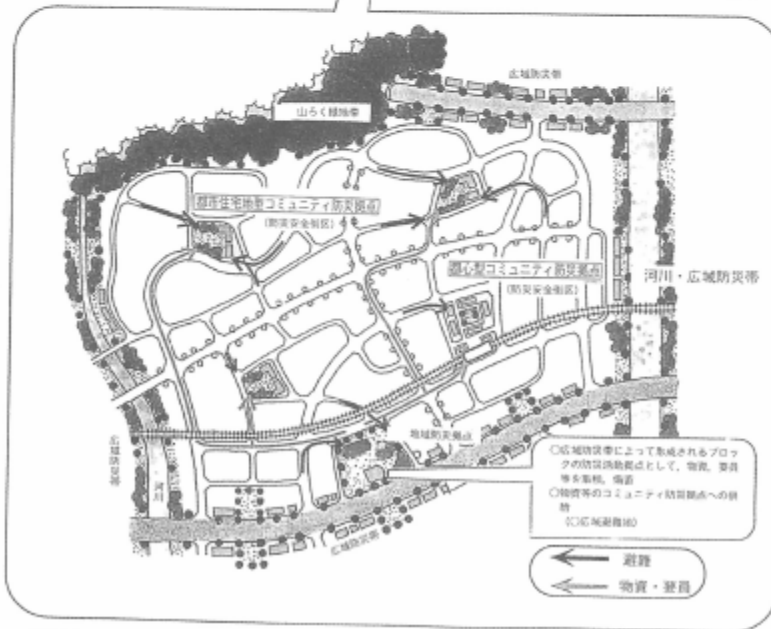
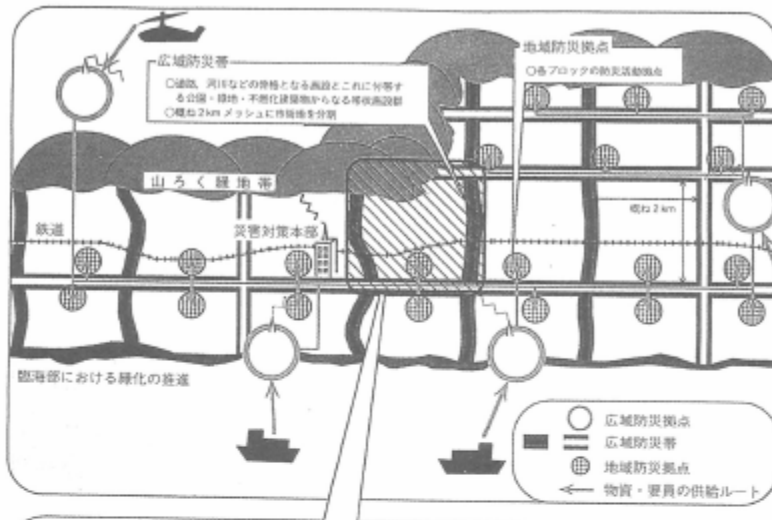


図 14.5 防災まちづくりのイメージ

マクロ的まちづくり

交通網の整備

表 9-1 居住地コミュニティのはたらき例

防犯・防火	防犯活動, 青少年不良化防止, 暴力追放 福祉マップづくり, 防火・防災訓練
交通安全	交通安全点検, シルバー交通教室
児童福祉	子供会活動, 学童保育, PTA
高齢者福祉	ひとり暮らし会食, 配食, 福祉の集い
文化体育	地域の歴史ウォッチング, セミナー 学区体育会, 文化フェスティバル
保健・衛生	健康教室, ゴミ対策, 公害発生源対策 生活道路・側溝の掃除, 河川公園の清掃
交流・交換	バザー, リサイクル市, 共同購入
まちづくり	緑化, 集会所, あそび場, 建築協定
総務	町内会自治会の運営, 専門部会, 小集會 会誌発行, 連絡総務, ボランティアの会
伝統行事	氏子檀家の集まり, 祭事, クリスマス等

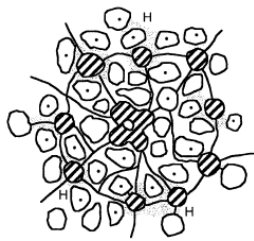
(1990年:筆者作成)

<20世紀中・後半>



自動車・高速道路都市
(道路による面的スプロール, 郊外センター立地,
鉄道の後退, 半径20~40km)

<21世紀へ>



多核的単位都市群への試み
(スプロールからコンパクトタウンへ)

- A 中心地
- B 縁辺部
- C 郊外部
- D ニュータウン
- E 広域核都市
- F 遠隔スプロール
- G 居住地単位
- H コンパクトタウン

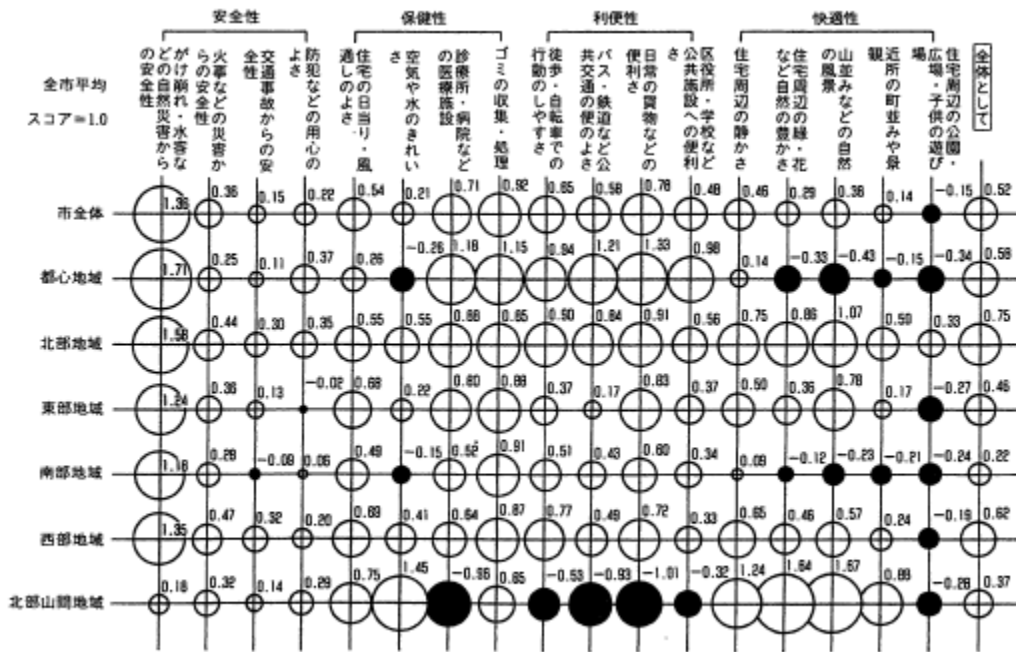


図 9-3 居住地で異なる環境評価 (京都市, 1991年)

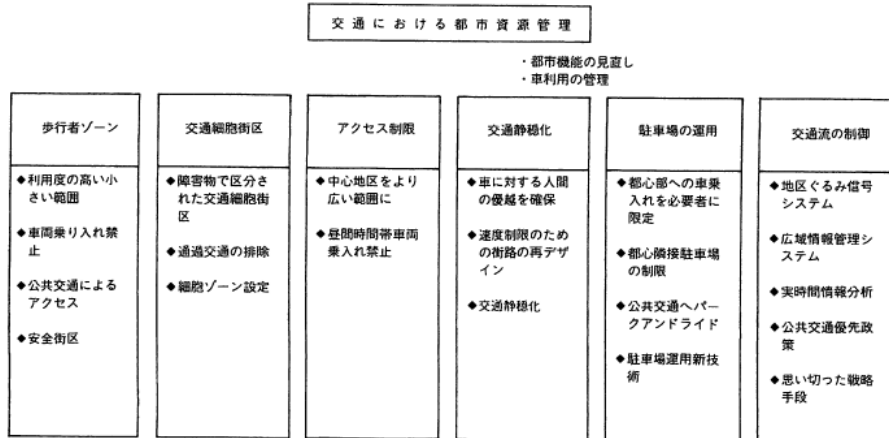


図 7-12 ヨーロッパにおける交通問題に対処する都市資源の管理 (出典：Pierre Laconte, *Transportation network in urban Europe*, *Ekistics* 352, 1992 年 1/2 月号より)

中心市街地

表 10-5 中心市街地活性化の取組みメニュー例

I 活性化プログラム推進 ① TMO 組織 理念・コンセプト 人材の結集と育成 組織化・資金調達など ② 将来構想・アクションプラン立案 多様な提案の受け入れ マネージャー派遣 ③ 市民参加 情報発信 レター イベント
II 商店街のイメージアップと複合機能化 ① 商業者の豊かさ創造の経営マインド 商店リノベーション こだわりの店・馴染みの店づくり 共同サービス強化 コミュニティマネー ② 商店街の魅力再発見 多様な集積 ヒューマンコミュニケーション 観光客の受け入れ 満足度の高いコンパクトさ ③ 空き店舗・空きビルの活用 核店舗誘致 起業家ショップ開設 共同店舗 ④ 市民機能の導入による 交流プラザ 子育て支援 健康増進施設 福祉増進施設 図書館端末 シネコン 地場産業コーナー 観光案内所 ⑤ 居住人口の回復 家族向けの住宅 ケアハウス シルバーハウジング 空き業務施設の用途変換
III アメニティと集客力あるモールづくり ① 安全で魅力的なモール・歩行者空間 電線地中化 バリアフリー タウンモビリティ(電動車いす利用) 自動車乗り入れ規制 ② アーバンデザイン 看板デザイン 並木・ストリートファニチャー ③ 中心市街地にふさわしい土地利用の実現 市街地再開発制度や地域地区制度の地域に即した運用
IV アクセス性と回遊性の向上: ① 交通アクセス バス・市電・LRT・鉄道および道路などの結合プログラム(乗り継ぎスポット・ターミナルの快適化と適切配置、共通乗車券) コミュニティバス運行 低床バリアフリー車両の導入 ② 自転車ルートと駐輪場整備・管理 ③ 環状道路設定・整備 自家用車駐車場の配置と案内情報システム

(出典：中心市街地活性化関係府省庁連絡協議会編「中心市街地活性化のすすめ」2003 年等を参考に作成した)

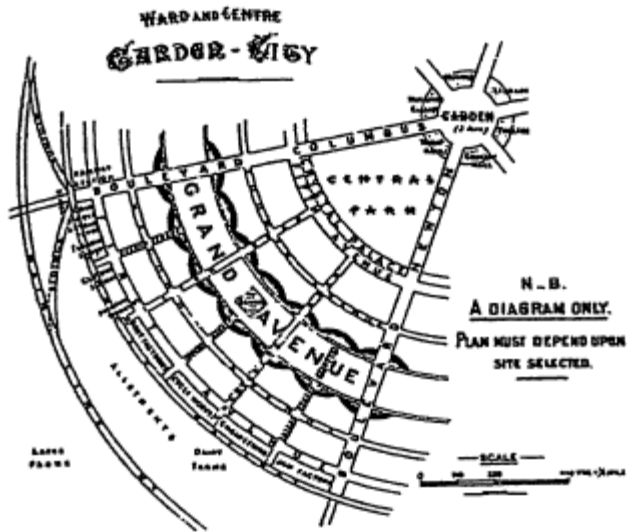


図1.5 田園都市のモデルプラン



図3.11 ベリーの近隣住区概念 (1929年) (出典: C.A. ベリー, 倉田和生訳『近隣住区論』鹿島出版会, 1976年より)



図3・12 ラドバーン団地（ニュージャージー，1928年）（出典：図3・10と同じ）

表4・3 主要な統計調査

項目	既存の調査・統計
土地利用関連	全国都道府県市区町村面積（地），固定資産の価格等の概要調査（総），国土情報整備調査（国），林野面積統計（農），農林水産統計（農），国立公園面積一覧（環），都道府県立自然公園延べ面積（環），都市計画年報（都），日本都市年鑑（市），農林業センサス（農）など
人口世帯関連	国勢調査（統），住民基本台帳人口移動報告（統），労働力調査（統），就業構造基本調査（統）など
生活関連	家計調査（統），農業経済調査（農），全国消費実態調査（統），国民経済計算統計（内），県民経済計算統計（内），住民統計調査（統），国勢調査（統），社会福祉施設調査（厚），社会福祉行政業務調査（総），社会保障統計年報（統），医療施設調査・病院報告（厚），社会生活基本調査（統），国民生活時間調査（NHK），都市計画年報（国）など
教育文化関連	学校基本統計調査（文），社会教育調査（文）など
経済関連	国民経済計算統計（統），県民経済計算統計（統），商業統計（経），国富調査（内），全国消費実態調査（統），農家経済調査（農），地方財政統計年報（総）など
産業関連	事業所統計調査（統），工業統計（経），商業統計（経），農林業センサス（農），生産動態統計調査（経），産業連関表（行），地域産業連関表（経），需要流通統計調査（経），エネルギー生産需給統計年報（経），エネルギー消費動態統計調査（経），総合エネルギー統計（資源エネ），工業用地，用水統計（経）など
交通・通信関連	道路統計年報（国），自動車統計年報（国），鉄道統計年報（国），港湾統計年報（国），貨物地域流動調査（国），旅客地域流動調査（国），道路交通センサス（国），都市圏別パーソントリップ調査（国），都市圏別物資流動調査（国），郵政統計年報（総）など
資源関連	水資源開発基本計画調査（国），水調査（国），河川統計（国），工業用水統計（経），水道統計（厚），河川水利調査（国），農業水利動向調査（農），全国森林資源調査（農）など
環境・防災関連	自然環境保全基礎調査（環），河川水質調査（国），山地災害危険地区調査（農），土石流対策調査（国），海岸統計（国），波浪調査（海），一般環境大気測定局測定結果報告（環），国土情報整備調査（国）など

（注）末尾（ ）内は実施・公表機関の略記で，おおむね国の省庁名である。なお，とくにわかりにくいものを示せば，統：総務省統計局，地：国土地理院，市：全国市長会，都：都市計画協会

表4-4 社会資本分野の費用・便益分析の手法²⁰⁾

対象事業	便 益			費用
	計測項目	算出の方法	原単位設定・評価方法	
鉄道事業	利用者便益	交通費と時間費用からなる一般化費用の差分	交通費：運賃や自動車走行費用 時間価値：所得接近法	建設費、車両費、 用地費、維持管理 費等
	供給者便益	財務分析結果による純利益の差分		
道路事業	利用者便益	走行時間費用と走行経費の差分	走行費用：燃料費、消耗品等費用 時間価値：所得接近法	建設費、用地費、 補償費、維持管理 費等
	交通事故減少便益	交通事故損失額の差分	交通時算定式より算出	
	環境改善便益	大気汚染、騒音、地球温暖化の評価額の差分	直接支出法、ヘドニック法、CVM等	
街路事業	利用者便益	走行時間費用と走行経費の差分	走行費用：燃料費、消耗品等費用 時間価値：所得接近法	走行時間、走行 経費、交通事故 の損失等
	交通事故減少便益	交通事故損失額の差分	交通時算定式より算出	
治水事業	被害回避便益	期待被害額の軽減	各被害について平均的な被害を想定	建設費、用地費
下水道事業	生活環境の改善効果	悪臭防止等の代替事業の費用を便益とみなす	代替法	建設費、用地費、 補償費、維持管理 費、改築費等
	便所の水洗化効果	浄化槽設置等の代替事業の費用を便益とみなす	代替法	
	公共用水域の水質保全効果	水質改善による環境価値の増大	CVM	
	浸水の防除効果	回避される被害額の期待値の差分	各被害について平均的な被害を想定	
	資源利用効果	覆蓋上空空間の有効利用、管渠内空間の有効利用、消雪滞利用、汚泥利用による直接支出や代替支出の軽減	用地有効利用：平均地価 空間有効利用：代替布設費 汚泥利用：処理処分費用	
港湾事業	輸送コストの削減	輸送コストの差分	平均的な支出実態より設定	建設費、維持管理 費
	海洋性レクリエーション機会の増加	交流の価値	旅行費用法	
	生態系・自然環境の保全	各環境質の差の価値評価	CVM	
	良好な景観の形成			
	海難の減少	期待回避コスト	平均的な支出実態より設定	
	業務機会の増加	コスト差分	資産価値法	

沖縄市の地理的特性を活かしたまちづくりと道路網の整備

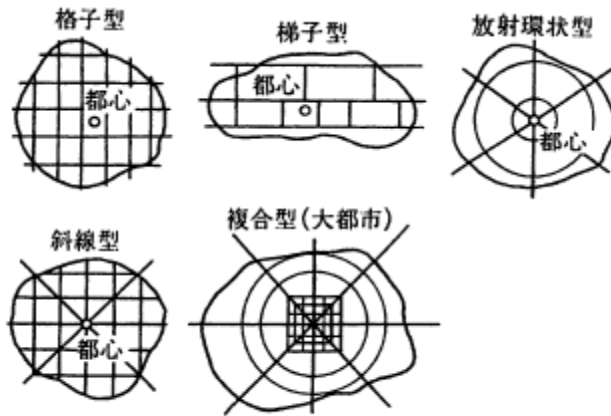


図7-1 道路網の型²¹⁾

OTRG 委員名簿

任期：平成 25 年 4 月 1 日～平成 26 年 3 月 31 日

順不同

No.	役 職	委 員 名	会 社・組織/所属	役 職	所属団体/役職等
1	委員長	宮 平 栄 治	公立大学法人 名城大学 国際学群	教 授	第 4 次 沖縄市総合計画審議会 座長
2	副委員長	内 間 安 盛	(有)内盛産業	代表取締役	沖縄市建設業者会 会長
3	委 員	来 間 敏 一	宝来建設(株)	代表取締役	沖縄市建設業者会 副会長
4	委 員	仲 宗 根 貢	(株)基土木	常務取締役	沖縄市建設業者会 副会長
5	委 員	普久原 朝典	(有)共栄水道工事社	代表取締役	沖縄市管工事協同組合 理事長
6	委 員	饒 波 正 司	(株)もろみ	代表取締役	沖縄市管工事協同組合 副理事長
7	委 員	浜 川 清	(有)浜川建築設計事務所	代表取締役	沖縄市建築士事務所会 会長
8	委 員	具 志 堅 達	(有)ウイング建築設計事務所	代表取締役	沖縄市建築士事務所会 副会長
9	委 員	仲村渠 常広	(株)建築設計同人 匠才庵	代表取締役	沖縄市建築士事務所会 理事
10	委 員	石 川 勇	(有)アジア測建	代表取締役	沖縄市土木コンサル会 会長
11	委 員	佐 渡 山 安 徳	(有)晃永調査測量	代表取締役	沖縄市土木コンサル会 副会長
12	委 員	仲 本 潤	(有)共栄電気工事	代表取締役	沖縄市電業会 会長
13	委 員	川 畑 真 幸	(株)東興電設	代表取締役	沖縄市電業会 副会長
14	委 員	川 満 輝 繁	沖縄市役所 建設部 企画調整担当	技 幹	
15	委 員	花 城 博 文	沖縄市役所 企画部 政策企画課	課 長	
16	委 員	仲 里 裕 樹	沖縄県立 美里工業高校 設備工業科	教 諭	
17	事務局長	岳 原 孝	沖縄市管工事協同組合	専務理事	建設産業専門団体沖縄地区連合会事務局長
18	委 員	大 嶺 勉	(有)内盛産業	常務取締役	沖縄市建設業者会 事務局長
19	委 員	當 山 安 弘	(有)石川電設工業	代表取締役	沖縄市電業会 前会長
20	委 員	島 袋 憲 一	(株)沖縄エンジニア	代表取締役	沖縄市土木コンサル会 監事
21	監 査 役	豊 田 益 市	建設産業専門団体沖縄地区連合会	会長代行	(社)沖縄県磁気探査協会 相談役