

名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア） 実施計画

**令和 4 年 3 月
名護市**

はじめに



名護市は、「あけみおのまち・名護」に象徴される通り、美しい湾や緑深い山を有する山紫水明の地です。「あけみお」は、開けゆく無限の可能性を秘め、未来に向けて発展していくことへの願いが込められた言葉でもあります。

未来に向けた発展の糸口として、名護湾沿岸の活性化は、本市にとって長年の悲願です。この悲願の達成に向けて、本市ではこれまで、名護湾沿岸基本構想（令和2年3月）及び名護湾沿岸基本計画（令和3年3月）を策定しました。

名護湾沿岸基本構想は、名護湾沿岸を対象とし、市民が楽しめる空間づくりを重要な目標としつつ、市民と来訪者で賑わう地域を目指していくことを示しています。また、名護湾沿岸基本計画は、「名護漁港周辺エリア」及び「21世紀の森公園エリア」について、エリア別のコンセプトや整備イメージ等を示しています。

これらの構想・計画を受けて策定する名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画は、中心市街地を含めた名護漁港周辺エリアについて、活性化に向けた、より具体的な整備計画を明らかにするものです。

近年の社会情勢に目を向けると、長引く新型コロナウイルス感染症の拡大が、市民生活や市内経済に大きな影響を与えていますが、この脅威を乗り越えた先に、市民が安全・安心に楽しめるまちを見据え、着実にまちづくりを進めていくことが必要です。また、少子高齢化への対応やSDGsの達成への寄与、低炭素社会の実現、テクノロジーの急速な進展への対応など、様々な課題への対応も求められています。

本土復帰を果たしてから50年の節目を迎える本年は、沖縄県においても「新たな振興計画」が策定され、社会・経済・環境の三つの側面が調和した「持続可能な沖縄の発展」と「誰一人取り残さない社会」を目指すことが示されています。

本計画の策定にあたっては、こうした社会情勢の変化や国・県の動向、関連する市のまちづくりの動向等を踏まえつつ、常に実行と改善を繰り返しながら、多様な関係者との連携を深め、目標の実現に向かって取り組んでいくことが重要と考えています。

本計画の推進により、未来に向けて発展し続ける名護の土台をしっかりとしたものにし、市民の豊かな暮らしの実現、ひいては北部全体の発展につながるよう、努めてまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見・ご提言をいただきました市民の皆様をはじめ、多くの議論を重ねていただいた有識者懇談会の皆様、関係者・関係団体の皆様に、厚く御礼申し上げますとともに、本計画の達成に向けて今後ともなお一層のご協力をお願い申し上げます。

令和4年3月
名護市長 渡具知 武豊

目次

1. 計画策定の背景と目的	1
1.1 背景	1
1.2 目的	1
1.3 対象エリア	2
1.4 実施計画の位置づけ	3
2. 前提条件の整理	4
2.1 基本構想・基本計画における対象エリアの位置づけ	4
2.2 社会動向	5
2.3 関係法令及び規制等	6
2.4 上位関連計画における対象エリアの位置づけ	9
2.5 名護市のまちづくりに関する計画に基づく整備状況	13
3. 関係者の意向	14
3.1 市民意向	14
3.2 地域関係者の意向	15
3.3 来訪者からの期待	17
4. 対象エリアの現状と課題	18
4.1 人口	18
4.2 中心市街地の土地・建物	20
4.3 漁港	22
4.4 交通	23
4.5 災害リスク	27
4.6 観光客の動向	28
5. 対象エリアの方向性	29
5.1 対象エリアのブランド	29
5.2 ターゲット	30
5.3 ブランディングを通して目指すこと	30
6. 対象エリアの整備計画	31
6.1 まちづくりの基本的な考え方	31
6.2 土地利用計画	32
6.3 交通結節点の計画	39
6.4 空間配置イメージ	42
6.5 建築物のデザインイメージ	45
6.6 実現化方策（事業手法等の検討）	47
6.7 ロードマップ	50
6.8 計画の推進体制	51
6.9 計画の進行管理	52
6.10 計画の目標設定	53

1.計画策定の背景と目的

1.1 背景

本市では、名護湾沿岸の魅力をいっそう高めることで、まちの賑わいを生み出し、市民の暮らしの魅力向上や滞在の促進、市街地の賑わい創出の起爆剤とすることを目指し、名護湾沿岸のまちづくりに取り組んでいます。

令和元年度には、名護湾沿岸基本構想（以下「基本構想」という。）を策定し、名護湾沿岸の将来像を明らかにしました。その中では、市民が楽しめる空間づくりを重要な目標としつつ、市民が楽しむ姿に来訪者も惹きつけられ、市民と来訪者で賑わう地域を目指すことを決めました。

基本構想を受けて、令和２年度に策定した名護湾沿岸基本計画（以下「基本計画」という。）では、基本構想でゾーニングされた２つのエリアについて、エリア別のコンセプトや整備イメージ、ロードマップ等を明らかにしました。このうち、「21世紀の森公園周辺エリア」については、「誰もが“健幸”になれる、海と陸のスポーツ&レクリエーション拠点」をコンセプトとし、短期的な取組として、官民連携による公園の魅力向上に向けた実証実験等を位置づけ、次年度から具体的な取組を進めるための道筋ができました。その一方、名護漁港を中心とする「名護漁港周辺エリア」については、「まちなかの賑わいを生み出す、やんばるの生活・観光拠点」をコンセプトとし、長期的なまちづくりを見据えて、既存の公共施設の機能配置や、中心市街地のまちづくりについて検討していくこととしており、具体的なまちづくりの計画はこれからです。

今後は、「名護漁港周辺エリア」について、基本計画で示した整備イメージを実現するため、具体的なまちづくりの計画を明らかにしていくことが求められています。

1.2 目的

「名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画」（以下「実施計画」という。）は、基本計画においてゾーニングされた「名護漁港周辺エリア」（以下「対象エリア」という。）について、基本計画に示された方向性を基本としつつ、着実な事業の推進を図るため、対象エリアを明らかにするとともに、まちづくりの方向性や、具体的な取組を明らかにすることを目的として策定します。

事業の推進を通して、市民が楽しめる空間・来訪者を惹きつける空間をつくり、賑わいを生み出し、将来にわたり持続可能で住み続けたいくなる中心市街地を目指します。

1.3 対象エリア

対象エリアは以下に示す通り、名護漁港及び、名護漁港に隣接する中心市街地（約 45ha）とします。

これは、平成 16 年 3 月に策定された「名護市中心市街地活性化基本計画」における中心市街地活性化区域（約 63.1ha）のうち、賑わいの核となるポテンシャルが高いと考えられる名護漁港及び名護十字路を中心とした一団の範囲です。建物が老朽化した密集市街地でもあり、これらの改善に集中的に取り組むことで、整備効果の早期発現と、周辺エリアへの波及を狙います。

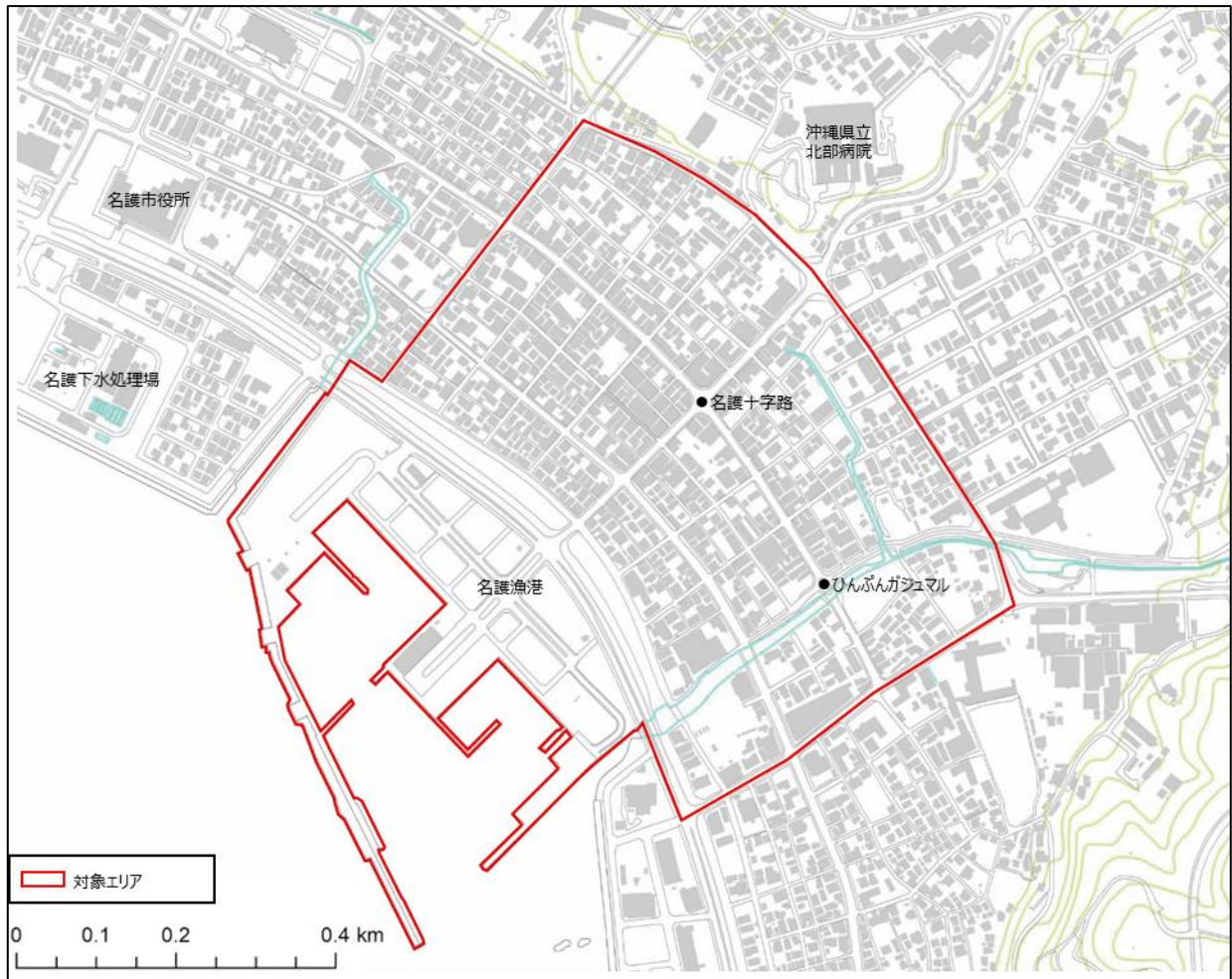


図 1-1 対象エリア

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

1.4 実施計画の位置づけ

実施計画は、昨年度までに策定した基本構想及び基本計画を具体化するものであり、本市の最上位計画である「名護市総合計画」を踏まえつつ、都市計画マスタープランやその他の各分野別計画とも整合を図り、策定するものです。

名護漁港及び中心市街地を対象とした施策の展開により、総合計画で掲げられた市の将来像の実現を目指します。

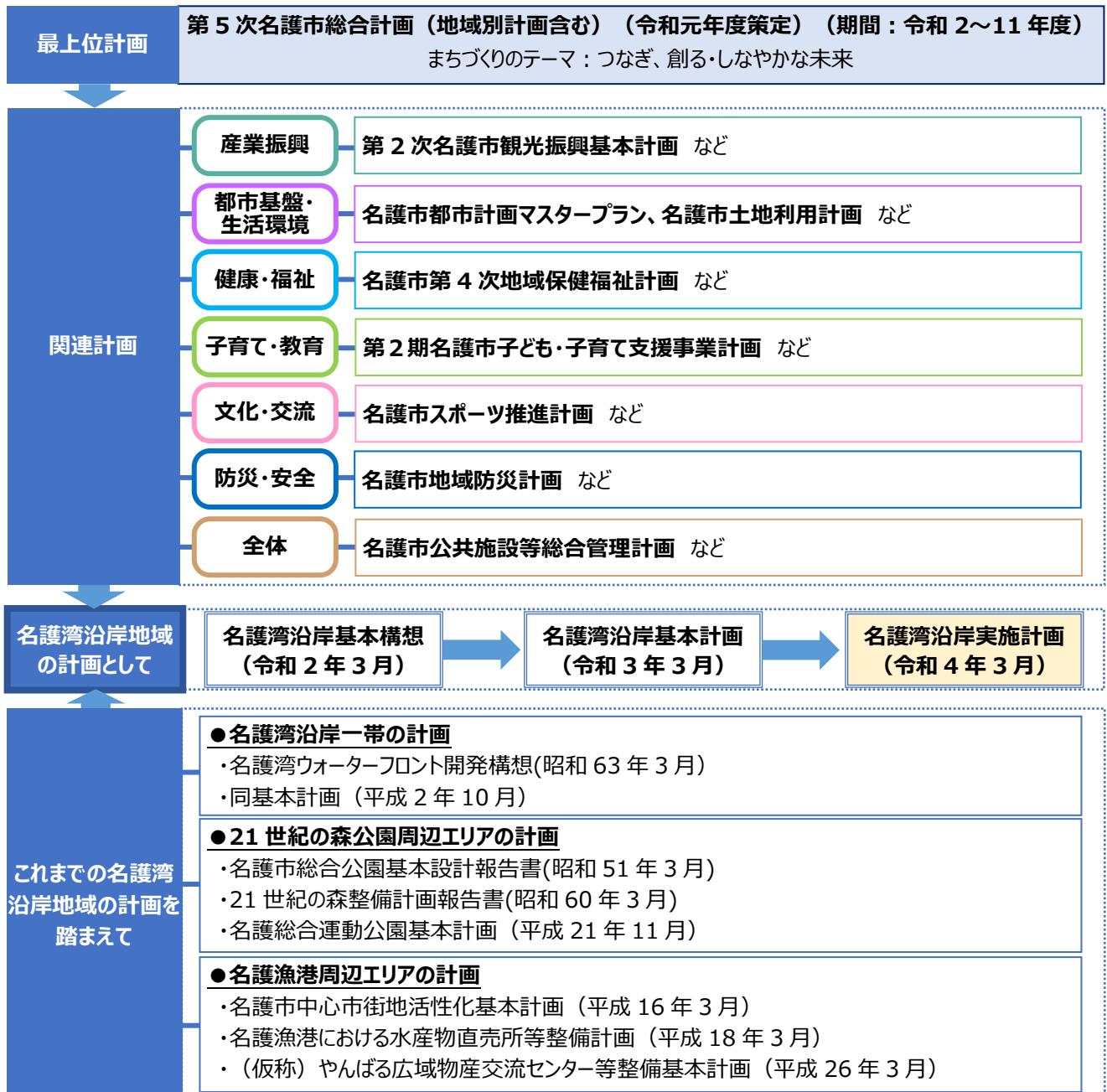


図 1-2 実施計画の位置づけ

2.前提条件の整理

2.1 基本構想・基本計画における対象エリアの位置づけ

基本構想・基本計画における対象エリアの位置づけは、以下の通りです。

【名護湾沿岸基本構想】

■コンセプト

海をまるごと堪能できる名護湾沿岸～海を楽しみ、海を味わい、海を眺め、海で憩う～

■目標

市民が楽しめる空間

市民と来訪者の交流で
にぎわう空間

来訪者を惹きつける空間

方針 1：名護湾のある豊かな
暮らしの実現

方針 2：誰もが快適に過ごせる
サステナブルなまちづくり

方針 3：来訪者を惹きつける魅力づくり

【名護湾沿岸基本計画】※対象エリアに該当する部分を抜粋

■エリアコンセプト（名護漁港周辺エリア）：

まちなかの賑わいを生み出す、やんばるの生活・観光拠点

～市民の生活利便性を高め、来訪者が観光地を巡る拠点となる～

■コンセプトの実現に向けた戦略：

【市街地活性化】まちなかの資源を活かし、名護湾沿岸と連携することで中心市街地を活性化させる。

【生活・観光拠点の形成】名護湾沿岸へのアクセス手段と市内の回遊手段の充実により、生活拠点及びやんばるの観光拠点としての地位を確立する。

■ロードマップ ※短期・中期・長期のうち、対象エリアの短期のみを抜粋

対象エリアの整備項目として、大きく「交通結節点」、「物産拠点」、「中心市街地（まちづくり）」を位置づけている。

項目	No.	整備内容等	主な 実施主体	市 担当課	現年度 令和2年度 (2020)	短期				
						1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目
						令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
交通結節点	12	市内の回遊手段の充実 ・コミュニティバスの運行	名護市	企画政策課	実証実験		路線の 検討等		本格運行	
	13	広域観光情報発信施設の整備	名護市	企画政策課	設計・施工		供用			
	14	高速船乗降場（浮桟橋）の整備	名護市	企画政策課			設計・施工		供用	
	15	交通結節機能の充実 ・鉄軌道ターミナルの整備 ・市内外への移動手段の充実 ・駐車場の整備 など	名護市/民間	振興対策室		施設整備（				
物産拠点	16	物産拠点の整備 ・やんばるの名産品が揃う物産・飲食施設 ・魚食の振興施設 など	名護市/民間	振興対策室 農林水産課		名護漁港・ 中心市街地 のまちづくり 検討（国道 58号移設を 含む）	事業手法検討及び関係機関調整、 住民説明等			事業計画 策定
中心市街地	17	名護漁港と連携したまちづくり （国道58号移設を含む）	名護市/沖縄 県/国	振興対策室 都市計画課						
					都市計画マスタープラン改定			計画期間（10年間）		
漁業体験	18	漁業体験の充実 ・セリ市場の疑似体験 ・小型定置網体験 など	名護市/民間	振興対策室 農林水産課	実証実験を通じた実施スキーム等の検討・プログラム化					

図 2-1 基本構想・基本計画における対象エリアの位置づけ

2.2 社会動向

実施計画において考慮すべき近年の社会動向について整理します。

(1) SDGs を原動力とした地方創生の推進

2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」は、2030 年までに、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

第 2 期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（2020 改訂版）（令和 2 年 12 月 21 日閣議決定）では、「持続可能なまちづくりや地域活性化に向けた取組の推進にあたり、SDGs の理念を取り込むことで、政策の全体最適化、地域課題解決の加速化という相乗効果が期待できる」として、「SDGs を原動力とした地方創生を推進する」ことが位置づけられています。また、「SDGs の達成に向けた取組を行っている都道府県及び市区町村の割合」を 2024 年度までに 60%とする目標が示されています。

(2) CN（カーボンニュートラル）の実現への貢献

近年、世界各国で、2050 年までのカーボンニュートラルを目標として掲げる動きが広がっています。日本政府が 2020 年 10 月に発表した「2050 年カーボンニュートラル宣言」でも、2050 年までに脱炭素社会を実現し、温室効果ガスの排出を実質ゼロにすることが目標とされています。

また、2021 年 6 月に国・地方脱炭素実現会議から示された「地域脱炭素ロードマップ」では、重点対策の一つとして「コンパクト・プラス・ネットワーク等による脱炭素型まちづくり」が位置づけられています。その中の目標として、「全国各地で都市のコンパクト化やゆとりと賑わいあるウォーカブルな空間形成が進み、車中心から人中心の空間に転換されるとともに脱炭素化に向けた包括的な取組が進展している」ことなども示されています。

(3) DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進

デジタルトランスフォーメーションは、「ICT の浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる」という考え方です。

2021 年 6 月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生基本方針 2021」では、新型コロナウイルス感染症の拡大により、地方移住への関心の高まりや、テレワークを機とした人の流れの変化の兆しなど、国民の意識・行動に変化がみられるとされ、地方創生の 3 つの視点の 1 つとして、「デジタル（地方創生に資する DX の推進）」が挙げられています。

また、「デジタル」視点からの具体的な取組として、情報通信基盤の整備や人材支援、データ活用基盤の整備、各分野における DX の推進等が示されています。

2.3 関係法令及び規制等

対象エリアの整備・活用等を進める上で考慮すべき法令や規制として、漁港の有効活用や市街地の賑わいづくりに関連する法令や規制、法改正の動き等を整理します。

(1) 漁港に関する法令

表 2-1 漁港の整備・活用に関連する法令

関連する法令	概要	備考
漁港漁場整備法 (昭和 25 年)	◇ 水産基本法の理念を実現するために水産基盤整備の具体的な施策の規定をしたもの。 ◇ 漁港漁場整備事業の計画は各地方公共団体が定め、国に届け出ることとされている。	
補助金等に係る 予算の執行の適 正化に関する法律 (昭和 30 年)	◇ 補助金を活用して整備した施設について、補助金の目的に反した使用、譲渡、交換等を行うことは、財産処分にあたる。 ◇ 財産処分を行う場合、事前の承認が必要となり、場合によっては補助金の返還等の条件を付されることがある。	名護漁港においても、水産庁の補助事業用地が存在することから、目的外の使用等を検討する場合には、適切な対応が必要となる。

(2) 漁港に関する規制緩和等の動向

1) 漁港の有効活用（漁港施設の利用規制の緩和）（平成 31 年 4 月 1 日）

- 漁港の有効活用を推進するため、水域・公共空地や漁港施設（用地を含む）の占用許可の期間が従来から延長されたほか、貸付けの対象となる特定漁港施設が追加されるなどの規制緩和が行われました。
- また、民間事業者が、漁港の区域内の水域や漁港施設を利用することもでき、その際の占用や貸付けに関する規制も緩和されました。
- ただし、民間事業者による漁港の有効活用を進めるにあたっては、漁港で行われている漁業活動に支障のない範囲で行うこととし、あらかじめ漁港の有効活用方針について、地元漁協をはじめ、地域住民、関係団体・企業等からの十分な理解を得ることが必要です。
- また、公の施設である漁港施設用地等を特定の民間事業者が利用する場合には、公正な手続きによる事業者の選定が求められます。

表 2-2 漁港施設の有効活用における主な活用方法

活用する場所	活用方法	期待される主な効果
水域（泊地）	蓄養・養殖水面	水産物の高付加価値化 魚価の安定 漁家収入の向上
	増殖場	水産物の高付加価値化 魚価の安定 資源量の増加 漁家収入の向上
	釣り体験施設	交流人口の増加 地元水産物の消費拡大
	プレジャーボート係留・保管施設	交流人口の増加
陸域（施設、用地）	陸上養殖施設	水産物の高付加価値化 漁家収入の向上
	直売所・食堂	交流人口の増加 地元水産物の消費拡大 漁家収入の向上
	漁業体験施設	交流人口の増加

出典：水産庁漁港漁場整備部「漁港施設の有効活用ガイドブック」（令和 3 年 8 月）

2) 民間事業者等との連携による水産都市の活性化方策の手引き（案）（平成 31 年 4 月改訂）

- 平成 30 年 6 月に、水産庁漁港漁場整備部及び国土交通省都市局から、「民間事業者等との連携による水産都市の活性化方策の手引き（案）」が公表されました。
- この中では、民間活力を活用しつつ、漁港区域及び周辺の市街地区域が一体となった水産都市の活性化方策を展開することが重要とされ、水産都市の水産振興及びまちづくり双方に寄与する活性化方策を策定する際の基本的な考え方や手順等が示されています。

(3) 市街地に関する法令及び規制等

1) 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進（道路法の改正）（令和 2 年 11 月施行）

- 国土交通省では、鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備する「バスタプロジェクト」を推進しています。
- バスタプロジェクトを推進するにあたって、法令上の課題を解決するため、バスやタクシー等の停留施設を道路施設として位置づけるとともに、施設の管理運営にあたって民間ノウハウの活用を拡大することを目的として、道路法が改正されました。
- この法改正により、「特定車両停留施設」を新たに道路附属物として位置づけるとともに、当該施設の管理運営についてコンセッション（公共施設等運営権）制度に係る規定が新たに定められました。

2) 滞在快適性等向上区域制度等の創設（改正都市再生特別措置法）（令和 2 年 9 月施行）

- 令和 2 年の都市再生特別措置法の改正により、官民一体となって「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す「滞在快適性等向上区域」（通称：まちなかウォーカブル区域）や「一体型滞在快適性等向上事業」（通称：一体型ウォーカブル事業）の制度が創設され、令和 2 年度税制改正により、同事業に基づく税制特例が措置されました。
- これらの制度の活用により、公共による道路の修復・改善と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出ができます。



図 2-2 一体型滞在快適性等向上事業の実施イメージ

出典：国土交通省資料

3) 歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定制度の創設（道路法の改正）（令和 2 年 11 月施行）

- 賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度として、「歩行者利便増進道路制度」（通称：ほこみち）が創設されました。
- ほこみちに指定された道路では、新たな道路構造基準が適用され、歩道等の中に歩行者の滞留・賑わい空間を整備することができます。また、カフェやベンチの設置などの占用がより柔軟に認められるようになり、購買施設や広告塔等の占用物を置く場合の“無余地性”の基準が除外されます。さらに、占用者を公募により選定する場合、最長 20 年の占用が可能となります。



ほこみち

- ①車線を減らして歩道を広げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ②カフェやベンチの設置など占用制度を緩和
⇒“無余地性”基準が除外され占用物が置きやすく
⇒実質的に 20 年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（占用公募を行う場合。通常は 5 年。）

まちなかウォークアブル区域

- ③公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等）
民間：税制特例、補助金
- ④区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応

図 2-3 まちなかウォークアブル区域とほこみちの併用のイメージ

出典：国土交通省資料

2.4 上位関連計画における対象エリアの位置づけ

国・県・市等の主な上位関連計画における対象エリアの位置づけについて、まちづくり・観光・交通・防災の面から整理します。

※ 計画名に「案」や「素案」が付されているものは、令和4年3月時点で改定中であり、内容が修正される可能性があることに留意が必要です。

(1) まちづくり分野における位置づけ

表 2-3 上位関連計画における対象エリアの位置づけ（まちづくり分野）

策定主体	計画名	策定／改定年月	本市及び対象エリアの位置づけ
国	沖縄振興基本方針	平成24年5月	◆ 沖縄振興の3つの方向の一つとして、「潤いのある豊かな住民生活の実現」が示されています。
県	沖縄21世紀ビジョン	平成22年3月	◆ 沖縄21世紀ビジョンの基本理念として、「21世紀に求められる人権尊重と共生の精神を基に、“時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな「美ら島」おきなわ”を創造する」ことが示されています。
	沖縄21世紀ビジョン基本計画【改定計画】	平成29年5月	◆ 北部圏域の展開の基本方向として、「拠点都市である名護市の多様な都市機能の充実を図りつつ、地域間の円滑な連携を促進し、その拠点性を高めていく」ことが示されています。
	名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」	平成29年6月	◆ 将来都市構造として、「港から名護十字路周辺にかけての県道名護宜野座線（旧国道58号）を都市の骨格軸とし、周辺の用途の複合化や歩行者空間の充実等、歩いて暮らせる都市づくりを促進して、賑わいのある都市空間の創出を図るとともに、現国道58号沿いに進展しつつある無秩序な市街化を抑制し、豊かな自然環境と共生する都市のコンパクト化を促進」することや、「鉄軌道を含む新たな公共交通システムや北部交通網の連携などにより、北部圏域の中核都市として各種機能の強化を図る」ことが示されています。
	沖縄県土地利用基本計画	令和元年6月	◆ 北部地域における地域別土地利用の基本方向として、「名護市の市街地の無秩序な拡散を抑えるとともに、空き店舗の有効活用、大型店舗との差別化、雇用促進及び人材育成等のソフト施策の展開並びに駐車場の適正配置、交通利便性の向上及び高齢者用福祉住宅の整備等のハード施策を一体的に図りながら、安全、快適で賑わいのある市街地の整備に取り組む」ことが示されています。
	新たな振興計画（素案）に対する答申	令和4年1月	◆ 北部圏域の展開の基本方向として、「若者が定着する魅力ある北部圏域の活性化に向けて、産業振興による生産性の向上や競争力の強化、人手不足に悩む企業等の人材確保や雇用機会の創出を図るとともに、定住条件の整備に向けた医療体制の充実強化、魅力ある生活環境の整備、交通利便性の向上のための基盤整備等を推進する」ことが示されています。

策定主体	計画名	策定／改定年月	本市及び対象エリアの位置づけ
市	第 5 次名護市総合計画	令和 2 年 3 月	◆ 求められる本市の役割として、以下を示しています。 ・「豊かなつながりと誇りのまち～市の主役である市民のニーズに応える～」 ・「響きあう北部の中核都市～北部圏域の玄関口として県内外のニーズに応える～」 ・「新しい時代の小さな世界都市～「世界」を結び、新しい時代のニーズに応える～」 ◆ 産業振興分野の政策として、「若者や多様な人が集う魅力あるまちづくりを進めるため、中心市街地への商業の集積、観光需要の取り込みなど、歩いて楽しめるような市街地の賑わいづくりの取組や空き家・店舗の活用など、商工会や各種活動団体と連携した取組を強化」することを示しています。
	第 2 期名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略（素案）	令和 4 年 3 月予定	◆ 人口の将来展望として、将来における定住人口 7 万人を目指すこと、令和 7（2025）年に 65,000 人超を目指すことを示しています。
	名護市都市計画マスタープラン	平成 18 年 8 月（※）	◆ 市街地地域の将来像として、「にぎわいと多様性あるまちなかの魅力と快適で利便性の高い暮らしが共存した北部の中心地」を示しています。
	名護市中心市街地活性化基本計画	平成 16 年 3 月	◆ 中心市街地活性化のコンセプトとして、「地域コミュニティの再生＝名護のちむぐくるを伝える活性化」を示しています。 ◆ 将来像として、「快適なまちなか居住の回復」、「交流と賑わいの核・名護らしさの集約拠点」、「「まち」が提供する多様なサービス機能のセンター」を示しています。
	名護市公共施設等総合管理計画	平成 29 年 3 月（令和 4 年 3 月改訂）	◆ 名護市庁舎については、「災害時には対策本部等を設置し対応を行う拠点であることから、移転を含めた更新検討を進めていく」ことを示しています。
	名護市公共施設等総合管理個別計画	令和 3 年 3 月	◆ 名護市庁舎の課題について、地震の際の倒壊・崩壊の危険性があり、今後の名護湾沿岸基本計画等の進捗も踏まえて対応方針の再検討が必要としている。対応方針として「建替え（実施時期検討中）」を示しています。

※名護市都市計画マスタープランについては、令和元年度から改定を行っており、改定計画は令和 5 年度から始まる予定です。

(2) 観光分野における位置づけ

表 2-4 上位関連計画における対象エリアの位置づけ（観光分野）

策定主体	計画名	策定／改定年月	本市及び対象エリアの位置づけ
県	第 5 次沖縄県観光振興基本計画改定版	平成 29 年 3 月	◆ 北部圏域の施策の展開方向として、「多様で個性豊かな自然環境を活用したエコツーリズムや、民泊など体験・参加型観光の取組による地域特性・地域産業と密接に連携した観光スタイルなどの充実を促進する」ことなどが示されています。
	ウィズ・コロナ、アフター・コロナ時代の新たな沖縄観光基本方針	令和 3 年 3 月	◆ 新たな沖縄観光基本方針として、観光における「量から質への転換」による持続可能な観光政策の推進、健康・長寿や豊かな自然環境、伝統芸能、泡盛、琉球料理、ホスピタリティなどの沖縄のソフトパワーを生かしたツーリズムの展開の活用等が示されています。
市	第 2 次名護市観光振興基本計画	令和 2 年 3 月	◆ 名護市の観光振興の基本理念として、「自然とまちが融合した魅力あふれる“やんばる観光の拠点・名護”～人と豊かな自然・文化を活かし、訪れた人の心と地域を豊かにする、活力ある協働の地域づくり～」を示しています。

(3) 交通分野における位置づけ

表 2-5 上位関連計画における対象エリアの位置づけ（交通分野）

策定主体	計画名	策定／改定年月	本市及び対象エリアの位置づけ
県	沖縄県総合交通体系基本計画	平成 24 年 6 月	◆ 「那覇と名護との移動時間を 1 時間とする圏域構造の構築」が示されています。 ◆ 沖縄本島の構造について、北部圏域は、「自然環境の保全と国際的な観光リゾートエリアの構築」、「産業振興と生活利便性の向上による北部定住圏の確立」が示されています。 ◆ また、名護は、那覇、普天間、沖縄と並んで、拠点都市に位置づけられています。
	沖縄鉄軌道の構想段階における計画書	平成 30 年 5 月	◆ 沖縄鉄軌道の構想段階における概略計画（概略ルート、想定する構造、駅位置の考え方、検討対象として想定するシステム等）、フィーダー交通ネットワーク（支線）のあり方、計画段階以降に必要な取組・検討事項等が示されています。
北部広域市町村圏事務組合	北部地域交通体系基本計画	平成 26 年 3 月	◆ 将来像として、「名護市を中心とした都市拠点を含めた有機的な連携により北部地域全体の振興を図る」ことが示されています。 ◆ 目標として、「定住」・「交流」・「振興」の 3 つの柱の支援が示されています。
市	名護市地域公共交通計画	令和 4 年 3 月	◆ 名護市地域公共交通計画における基本理念（案）として、～持続可能な公共交通体系の実現～を掲げ、「沖縄北部の拠点都市として、交通の玄関口の役割を担い、あらゆる世代の市民の移動、観光客の交流を促す持続可能な公共交通体系を実現」することを示しています。

(4) 防災分野における位置づけ

表 2-6 上位関連計画における対象エリアの位置づけ（防災分野）

策定主体	計画名	策定／改定年月	本市及び対象エリアの位置づけ
県	沖縄県地域防災計画	令和 3 年 6 月修正	◆「共通編」、「地震・津波編」、「風水害等編」からなり、基本的考え方や防災対策の基本理念、施策の概要等が示されています。
	沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画	平成 31 年 2 月	◆ 国道 58 号が第 1 次緊急輸送道路に、県道名護宜野座線が第 2 次緊急輸送道路に指定されています。 ◆ 沖縄県立北部病院が「災害医療拠点」に選定されています。
市	名護市地域防災計画	平成 30 年 3 月修正	◆ 地震・津波に強いまちづくりに向けて、「防災的土地利用の推進」を示しています。 ◆ 防災的土地利用に関する事業の基本方針として、「防災上危険な市街地の解消」、「新規開発に伴う誘導」を示しています。

2.5 名護市のまちづくりに関する計画に基づく整備状況

(1) 中心市街地活性化に向けた取組

本市では、平成 15 年度に中心市街地活性化基本計画を策定し、それに基づく中心市街地活性化関連事業を推進してきました。その中の主要な施設等の整備状況は、以下の通りです。

表 2-7 中心市街地活性化の主な取組（主要な施設等の整備）

分類	事業	事業概要	供用開始時期
都市基盤の整備	名護市営市場の整備（名護中心市街地商業基盤等整備事業）	■ 中心市街地の空洞化とともに施設の老朽化が進んでいたことから、新たな商業基盤施設としての再生を目指し、駐車場や広場などの利便施設と併せて、名護中心市街地商業基盤等整備事業として整備された。 ■ 既存商業機能のほか、チャレンジショップや食文化人材育成施設（調理実習室）等も導入された。	平成 23 年度
住環境整備	まちなか市営住宅の整備	■ 定住人口の確保のための環境整備に向けて、約 50 世帯が入居する市営住宅として整備された。	平成 22 年度
産業基盤整備	名護市産業支援センターの整備	■ 中心市街地における産業支援と IT 関連企業が入居し新規雇用を含む就業拠点施設として整備された。	平成 19 年度
	水産物直販所及び魚食普及施設等の整備	■ 国道 58 号沿いに立地し、水産業の活性化と観光産業の振興を図る上で重要な拠点になりうる場所であることから、水産物（加工品を含む）の販売促進、消費拡大及び流通経路の開拓並びに雇用の場を創出する拠点施設として整備された。	平成 21 年度

出典：名護市資料

(2) これまでの取組の評価

これまでの事業により、都市の基盤や住環境、産業基盤等の整備を着実に進めてきました。

今後、上位計画に示された将来像（若者が定着する魅力ある北部圏域の活性化、若者や多様な人が集う魅力あるまちづくり等）にさらに近づくためには、市街地全体を面として捉え、人の流れを生み出す構造へと転換していくことが求められます。

3.関係者の意向

3.1 市民意向

本市のまちづくりに対する市民の意向について、過去に実施したアンケート調査等の結果から整理します。

表 3-1 まちづくりに対する市民意向

テーマ		市民意向 (特に意見数が多かったもの)	出典
将来（20 年後）の名護市のまちづくりのキーワード		「高齢者などが住みやすい福祉、医療のまち」が求められています。	名護市都市計画マスタープランの改定に向けての市民アンケート調査（令和 2 年度） ※地域別アンケート結果のうち、「市街地地域」を参照
将来の名護市において、特に重要だと思うもの	住宅地について	「老朽化した住宅の建て替えや空き家への住み替えを促進し、既存住宅地の改善を図る」ことが求められています。	
	商業地について	「既存住宅地の近辺に、徒歩でも利用できる商店などを充実させる」ことが求められています。	
	道路・交通について	「バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどの公共交通を充実させる」ことが求められています。	
まちづくりの採点（約 10 年前との比較）		平成 18 年 8 月に策定した名護市都市計画マスタープランの方針の達成状況について、「よくなった」、「ややよくなった」、「変わらない」、「悪くなった」の 4 段階で評価を求めたところ、12 の項目のうち、「悪くなった」が最も多かったのは、「名護十字路周辺の中心市街地に、商業施設や業務施設、マンションなどの新しい建物が増え、歩行者も増えて賑わっている」でした。	
定住意向		概ね年齢が高いほど、名護市への居住継続意向を持つ人が多い一方、市外移転意向を持つ人の割合は、20 歳代で最も高い状況です。	第 5 次名護市総合計画策定に向けての市民アンケート調査（平成 31 年）
日常の暮らしの不満点		「公共交通（主にバスなどの公共交通が充実し、いつでも行きたい場所に移動できている）」に対して不満とする声がみられます。	
地域のシンボル・誇り		キーワードとして「ガジュマル」を挙げる声が多くみられます。	
観光への意識		「観光は住民の生活の質を高める産業になっている」ことを実感している人は少ない状況です。	第 2 次名護市観光振興基本計画策定に向けての市民アンケート調査（令和 2 年）
観光による経済効果への実感		「観光客が来ることを通じて、区内に経済的な効果が生まれた」と感じている人は少ない状況です。	

3.2 地域関係者の意向

中心市街地、漁港、交通の 3 つの分野に関わりの深い地域関係者へのヒアリング調査や意見交換会の開催を通して、対象エリアの現状や課題、今後のアイデア等を把握しました。

(1) 中心市街地関係者の意向

テーマ		主なご意見
中心市街地の現状・課題		・ 地域が主体となり、ひんぷんガジュマルから名護十字路までを歩行者天国にしたイベント等を実施している。 ・ 北部の自然に魅力を感じて、移住する若い人たちが多い。 ・ 漁港と中心市街地が国道 58 号で分断されている。 ・ 大西通りに飲食店の新店舗が増えており、20 代から 30 代の経営者が多い印象である。 ・ 特にイベント等の際は駐車場が足りない。駐車場の確保が必要である。
活性化の方向性・期待		・ 人口を現在の約 6 万人から、10 万人程度まで増やしたい。 ・ 人が来るようになれば、新しく店を構えたいという人が増えてくるだろう。 ・ 鉄軌道が整備され、交通結節点ができれば、北部から出ていく人が戻ってくる。那覇へ通勤する人のベッドタウンになる。 ・ 訪問の目的となるような街にしたい。
ブランド		・ 北部には、新たに計画されているテーマパークや美ら海水族館もあるが、一旦名護でビールを飲もうというコンセプトが一番わかりやすい。北部全体の拠点になれば良い。 ・ オリオン、ヘリオス酒造などの酒の拠点があるまち、おいしいビールが飲めるまちというのがブランドになる。 ・ 旧市街地のノスタルジック・昭和の雰囲気をつくりたい。旧市街地の雰囲気を残しつつ、新しいマーケットを作れるとよい。 ・ 北谷はアメリカンビレッジだが、名護はヨーロッパ的な方向性も考えられる。身近な自然があり、洗練されたものがある。アーティストのまち、専門家のまちがイメージに合っている。
活性化のアイデア・要望	賑わいづくり	・ 今後も定期的にイベントを行いたい。通りを歩行者天国化し、自由に遊べる場所、カフェなどができるとよい。名護の目玉になる。 ・ いつでも歩行者天国として使えるよう、行政が仕組みをつくることで、一過性のイベントではなく通年で効果のあるものにしてほしい。 ・ 屋台村のようなものができるとよい。早い時間から人を集めることができる。 ・ 人を歩かせる仕組みにする必要がある。国際通りのように、歩くのが当たり前という形にしてほしい。 ・ 図書館やコーヒーショップなど、若者が集まる場ができれば、自然と人が集まるのではないかな。 ・ 名桜大学と連携し、まちなかキャンパスや、まちなか図書館などを計画してはどうか。
	湾・海産物の活用	・ きれいな名護湾沿岸をもっと有効活用してほしい。 ・ 朝市で、名護湾で獲れた特産品の販売などができると面白い。
	体験	・ 見る・食べる・遊ぶ、だけでは限界がある。体験・交流・学びが必要である。 ・ 美味しいビールを飲む体験は、名護でしかできない。その体験ができる場を整備することが必要である。

テーマ	主なご意見
交通結節点	・ 国道 58 号の移設は、まちづくりの方向性として、よいと思う。 ・ 国道 58 号を移設して、物産店ができれば、観光客も来るのではないかと。交通結節点に人が集まると、中心市街地にも人が流れる。

(2) 漁港関係者の意向

テーマ	主なご意見
今回の計画に期待すること	・ 名護漁業協同組合では、新たに必要な施設整備として、漁具倉庫の整備、養殖施設の整備、船に係留するための浮桟橋の整備、港側への漁具洗い場の整備、老朽化した製氷施設の機器の入れ替えなどについて、これまでも要望している。 ・ 今回の計画を機に、漁業振興に資する整備として、これまで要望してきた整備が進むことを期待する。 ・ 高齢の漁業者の働く場として、今後、養殖漁業が有効と感じている。 ・ 現在の水産物直販所が、駅前など市街地側に移動することについて、異論はない。 ・ 過去のウォーターフロント構想から 30～40 年が経過している。今回こそ計画を実現してほしい。

(3) 交通関係者の意向

テーマ	主なご意見
現状・課題	・ 名護以北は交通事業者が競争できる環境ではない。行政もしっかり入り、地域の足としての公共交通をどのように守るのか、考える必要がある。 ・ 交通は、住民利用と観光客利用をあわせて需要が成り立つ形が望ましい。
交通結節点のあり方	・ 名護を拠点として、北部 12 市町村が一つのエリアとしてつながるとよい。名護が交通結節点となり、北部の観光や交通の情報（離島の船の運航状況や各地のイベント情報等）も集約できるとよい。 ・ 本市の人口を増やすためには、鉄軌道が必要である。鉄軌道も早めにひいてほしい。駅舎や物販施設により、人の流れをつくることが重要である。 ・ 交通結節点が整備されることは望ましい。
アイデア	・ 環境配慮の先進都市として、市街地には自動化したモビリティを入れてもいいのではないかと。まずは実証実験から始めることも考えられる。 ・ 環境配慮のために、名護以北は電気自動車に乗り換えるなどのルールを設け、遊園地のように電気自動車で楽しく北部観光ができればよい。
留意点	・ 利便性のよい交通結節点を作ってもらえると良いが、交通結節点を整備する際には、渋滞対策も検討する必要がある。バスの優先レーンなどを設け、自家用車よりもバスを選択しやすい環境ができるとよい。 ・ 路線の維持が難しく、路線再編が必要と考えている。中心市街地のまちづくりと連携して、広域的な公共交通のネットワークについても検討してほしい。
まちづくりへの期待	・ 本市の人口を増やすことが必要である。8 万人ぐらいに増やす施策が必要。事業者が少ない。昼間の人口が少ない。人口 8 万人にすることを考えてほしい。 ・ 移住者を増やすためには病院の整備なども必要である。

3.3 来訪者からの期待

本市に対する来訪者からの期待について、過去に実施したアンケート調査等の結果から整理します。

表 3-2 来訪者からの期待

テーマ	来訪者からの期待 (特に意見数が多かったもの)	出典
本市・名護湾沿岸への期待	・ 本市の観光に対しては、「自然体験」や「アクティビティ」への期待が高く、外国人観光客では「食事体験」への期待も高い状況です。	第2次名護市観光振興基本計画策定に係る観光客動向調査（令和元年度）
	・ 名護湾沿岸への期待として、「心が癒される場所」「沖縄北部を観光する際に滞在できる場所」が期待されています。	名護湾沿岸基本計画策定に係る全国WEB アンケート調査（令和2年度）
名護湾沿岸を訪れる際のネック	・ 名護湾沿岸を訪れる際のネックについて「空港からの距離が離れている」、「公共交通での移動手段が少ない」が多く挙げられています。	

4.対象エリアの現状と課題

4.1 人口

(1) 対象エリアの人口・世帯数

本市全体の人口は、令和2年現在 63,554 人で、これまで増加傾向で推移してきましたが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2030 年をピークに減少する見込みです。

対象エリアの人口は、国勢調査結果によると、令和2年現在 1,672 人で、平成12年と比較すると7割程度に減少しています。世帯数については、令和2年現在 849 世帯で、平成12年以降、概ね横ばいで推移しています。

なお、対象エリアの人口の集計にあたっては、城一丁目、城二丁目、大東一丁目、大東一丁目を対象範囲としています。

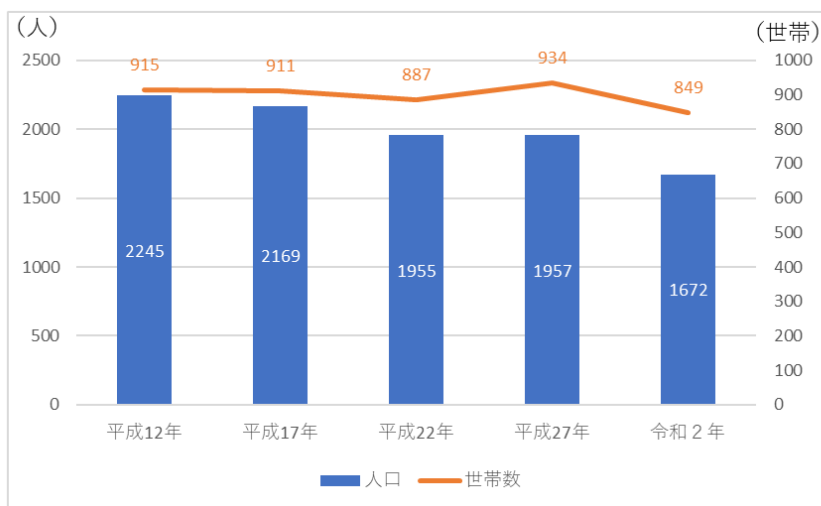


図 4-1 対象エリアの人口及び世帯数の推移

出典：各年国勢調査

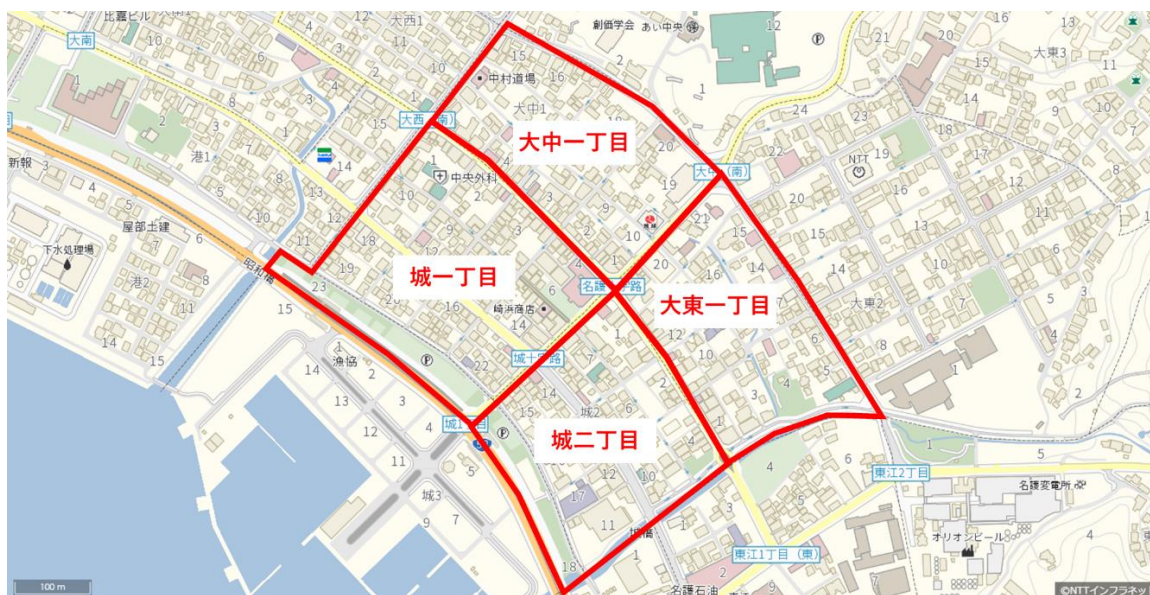


図 4-2 対象エリアの人口集計の範囲

出典：(c)NTT InfraNet に加筆

(2) 対象エリアの高齢化率

対象エリアにおいては、65 歳以上の高齢者の数及び割合（高齢化率）は増加傾向にあり、令和 2 年現在の高齢化率は 30.0%です。

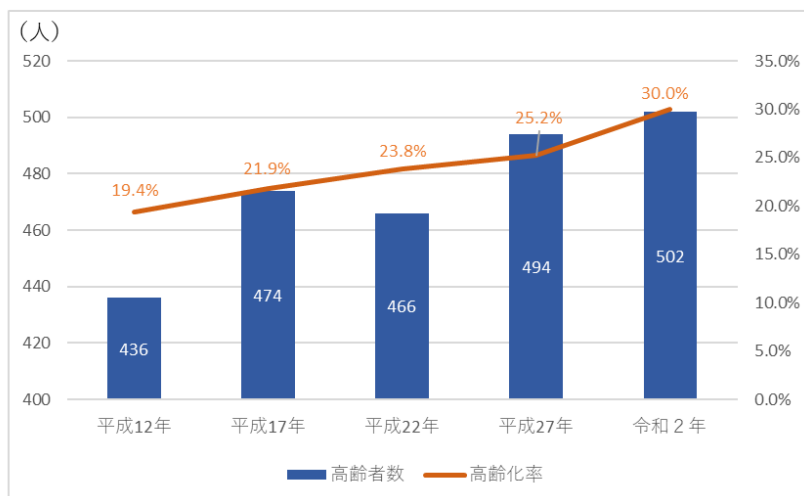


図 4-3 対象エリアにおける高齢者数及び高齢化率の推移

出典：各年国勢調査

(3) 人口増加率

対象エリア及び周辺地域における、平成 24 年～29 年の 5 年間の人口増加率は以下の通りです。宇茂佐・屋部・為又等の国道 58 号の外縁部では人口が増加傾向にある一方、中心市街地では人口が横ばいまたは減少傾向にあります。

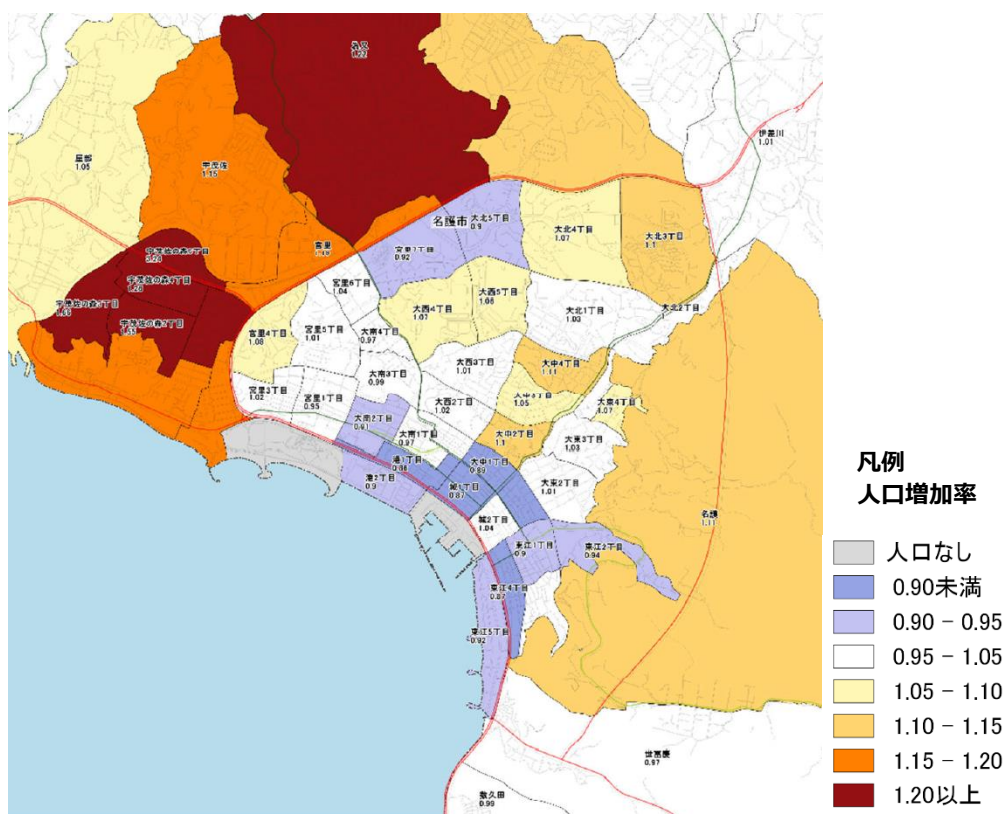


図 4-4 人口増加率（平成 24 年～29 年）

出典：名護市地域公共交通基礎調査業務 調査報告書（平成 29 年度）

4.2 中心市街地の土地・建物

対象エリアのうち、特に県道名護宜野座線沿いの街区について、土地・建物の状況を把握しました。

(1) 建物の状況

■建物用途

中心市街地には、市場や社交街があり、建物用途としては、商業・業務施設や商業・業務併用住宅などが比較的多くみられます。海側の街区では、戸建住宅が比較的多い状況です。

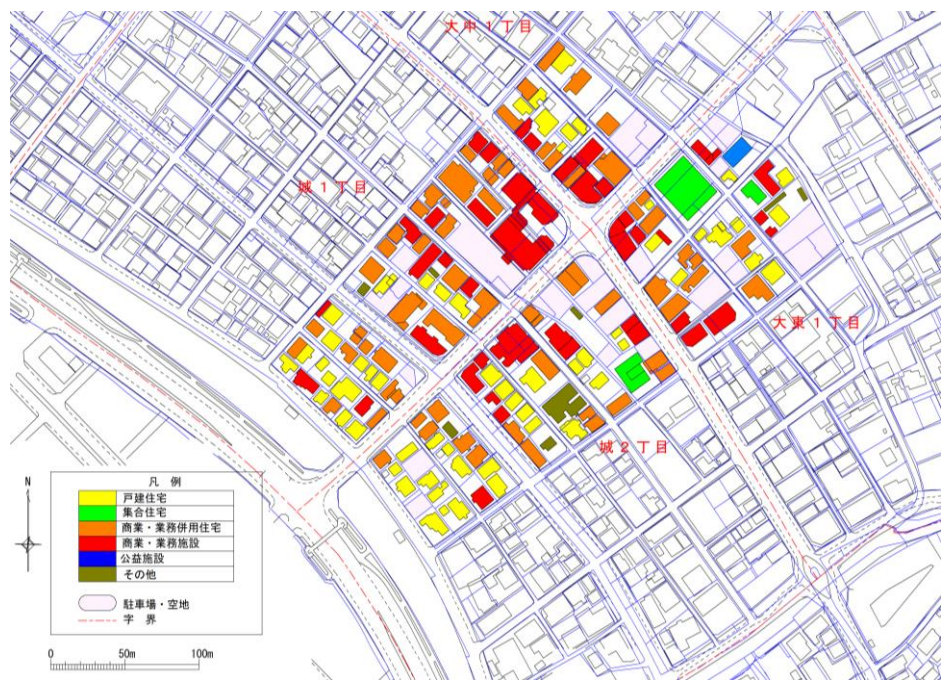


図 4-5 建物用途別の現況

■建物構造

建物構造は、RC 造がほとんどで、一部に木造や CB 造（コンクリートブロック造）もみられます。

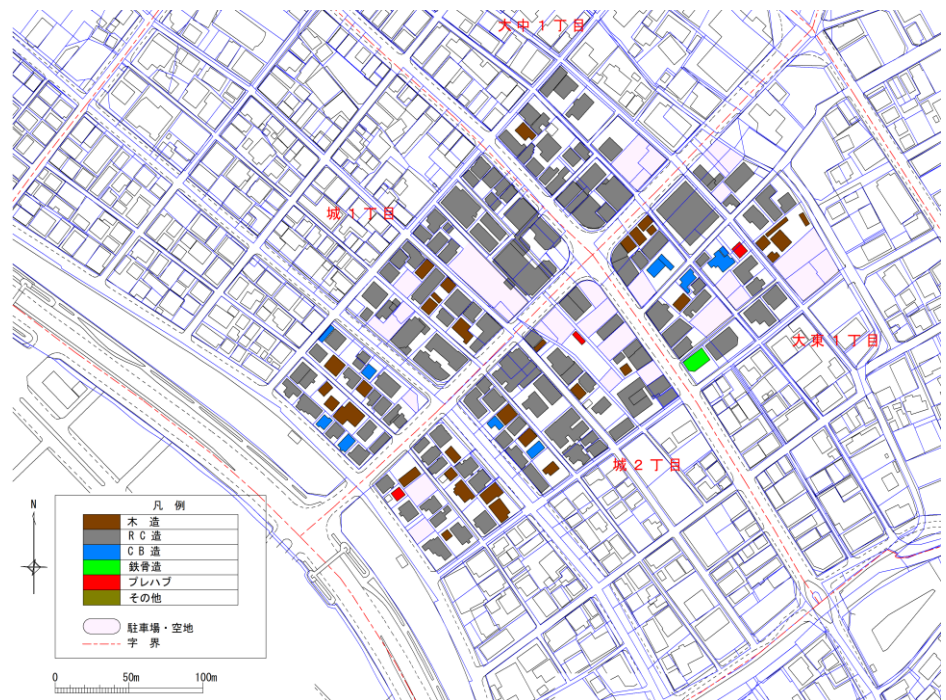


図 4-6 建物構造別の現況

■建物年代

建物の年代は、昭和56年以前に建築された旧耐震のものが多く、老朽化が進行しています。

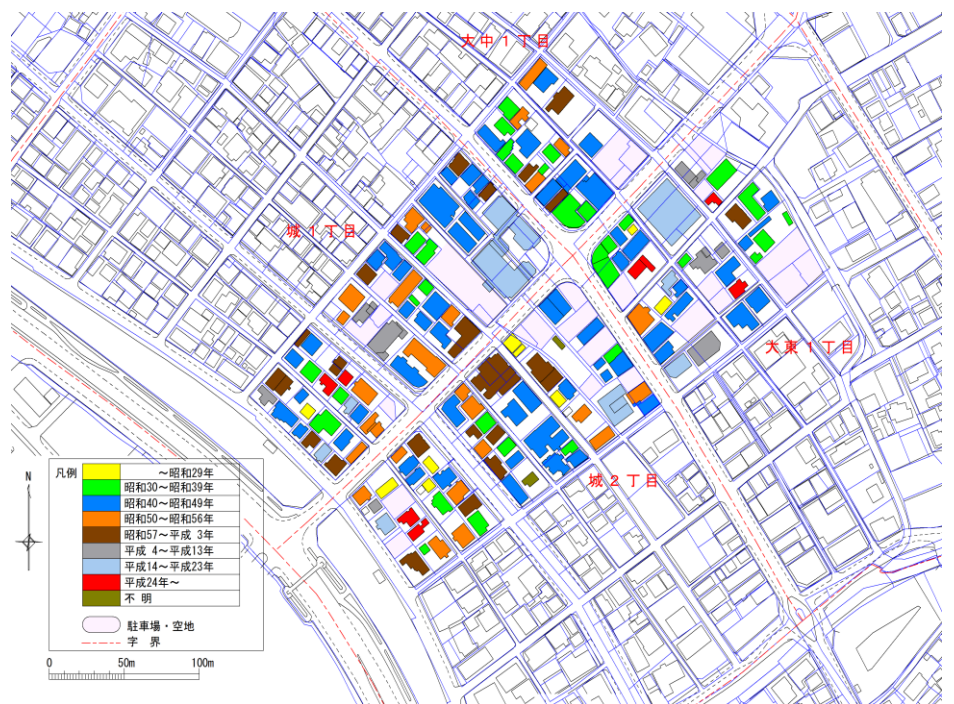


図 4-7 建物年代別の現況

■建物階層

建物を階層別にみると、2階層が比較的多く、1階や3階以上の建物もみられます。

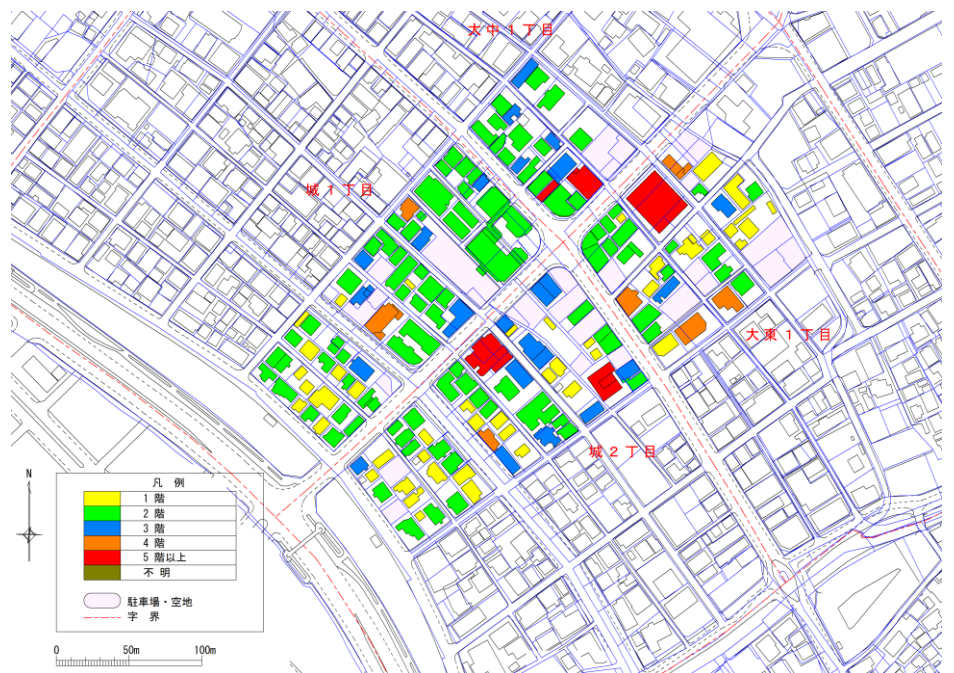


図 4-8 建物階層別の現況

(2) 道路の状況

戦災復興土地区画整理事業により市街地の道路及び宅地が形成されましたが、2項道路にのみ接道している敷地もあり、一部の街区では未接道敷地もみられます。

2項道路に面した敷地では、建築時にセットバックが必要です。また、幅員が狭いうえに、道路斜線制限もあり、建築物の新築および増改築に課題があります。

4.3 漁港

名護漁港の現況及び利用状況は以下のとおりです。

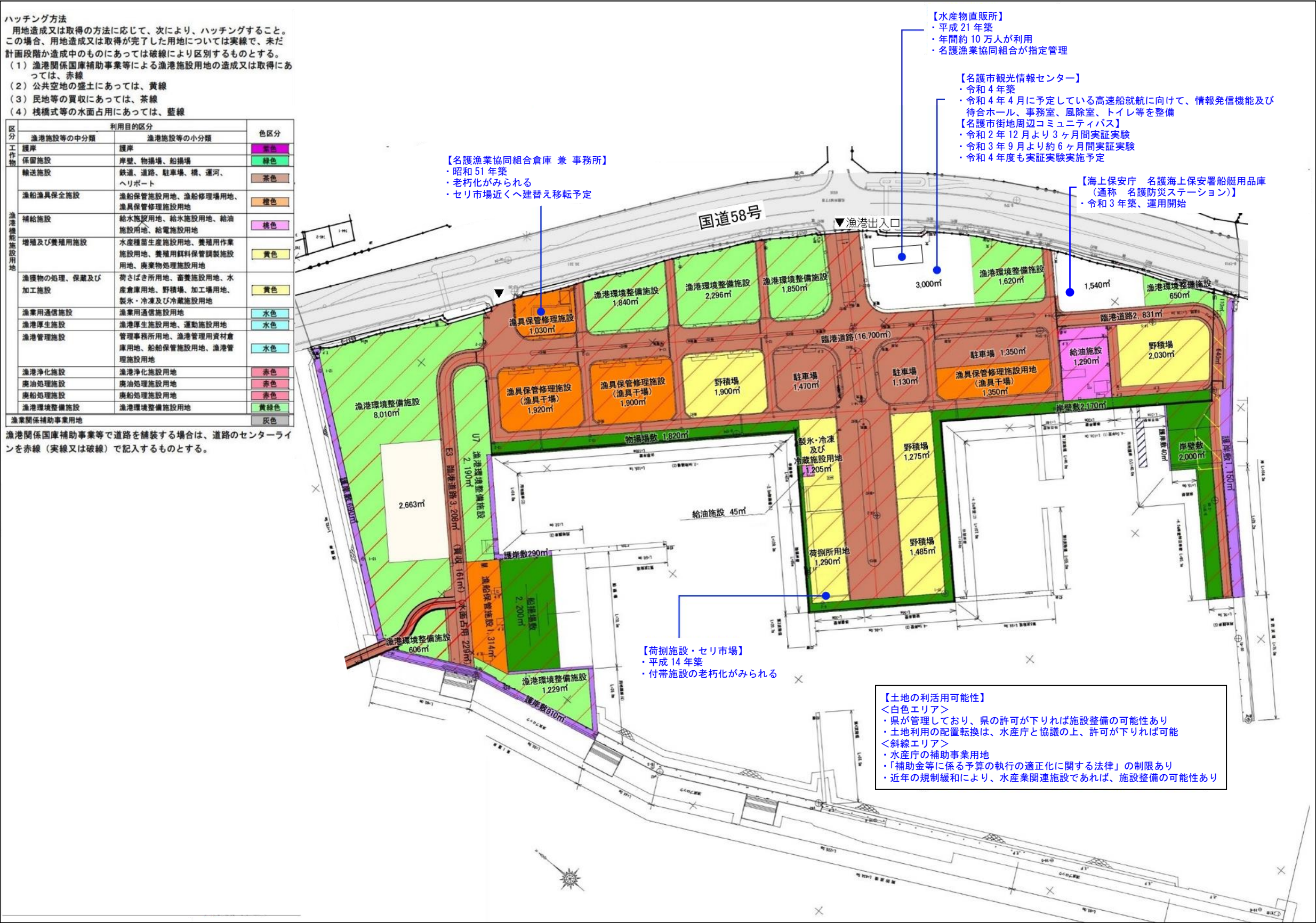


図 4-9 名護漁港の現況及び利用状況

4.4 交通

(1) 市外からのアクセス

対象エリアへの那覇からのアクセスは、車の場合、那覇空港から沖縄自動車道を利用し、車で約 1 時間 30 分です。公共交通については、高速バスや路線バス、エアポートシャトルなどが運行しています。

表 4-1 那覇市・名護市間を運行するバス

路線名	運行会社	起終点	1 日の運行便数	那覇・名護間の所要時間
20 番・名護西線	琉球バス交通・沖縄バスの共同運行	那覇バスターミナル ～名護バスターミナル	4 便	約 3 時間
77 番・名護東 (辺野古) 線	沖縄バス	那覇バスターミナル ～名護バスターミナル	20 便	約 3 時間 30 分
111 番・高速バス	琉球バス交通・沖縄バス・那覇バス・	那覇空港国内線ターミナル ～名護バスターミナル	13 便	約 1 時間 30 分
117 番・高速バス	東陽バス 4 社共同 運行	那覇空港国内線ターミナル～ ホテルオリオンモトブリゾート&スパ	10 便	約 1 時間 30 分
120 番・名護西空 港線	琉球バス交通・沖縄バスの共同運行	那覇バスターミナル ～名護バスターミナル	28 便	約 3 時間
沖縄エアポートシャ トル	沖縄エアポートシャ トル	那覇空港国内線ターミナル ～備瀬フクギ並木入り口	11 便	約 2 時間 30 分
YBK	やんばる急行バス	那覇空国内線ターミナル ～運天港	10 便	約 2 時間

出典：「名護市地域公共交通計画（令和 4 年 3 月）」を参考に作成。2022 年 2 月現在。

(2) 高速船の就航に向けた動き

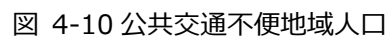
新たな観光コンテンツの提供や渋滞の無い新たな交通サービスとして期待される高速船は、現在、那覇・本部間で就航されており、両港が約 75 分で結ばれています。平成 30 年度の実証実験では、那覇市から北谷町・恩納村・本市を経由して本部に着く経由便が就航されました。こうした実績を踏まえつつ、4 月に予定している高速船の就航に向けて、本市では、名護漁港における浮桟橋の整備及び名護市観光情報センターの取組を進めています。

(3) 市民の移動手段

本市が平成 29 年度に実施した「名護市地域公共交通基礎調査」及び、北部広域市町村圏事務組合において平成 26 年 3 月に策定された「北部地域交通体系基本計画」では、市民の移動手段について、以下の通り整理されています。

- 名護市内では、一定程度の人口密度があるエリアにおいても、バス交通へのアクセスが不便な地域が残されています。
- 北部の各町村と名護市中心部を連絡する路線バス系統は確保されているものの、各町村間を直接連絡している路線バス系統はなく、路線バスによる他町村への移動は、名護バスターミナルを経由するしかない状況で、円滑な移動が確保できていません。

- 凡例**
- 公共交通不便地域
- H27人口(250mメッシュ)(人)
- 人口なし
- 0 - 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 1000
- バス路線
- バス停
- バス停から300m圏域

[illegible]

出典：北部地域交通体系基本計画（平成 26 年 3 月）

(4) コミュニティバス

本市では令和 3 年度に、市街地及び周辺における地域住民や来訪者等の移動に係る公共交通の利便性を確保する一環として、学校、病院、商業・観光施設等が所在するエリアを対象として、コミュニティバスの実証実験を実施しています。



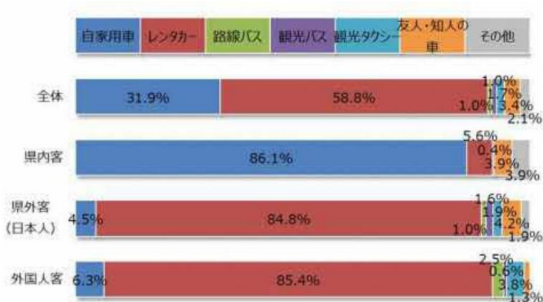
図 4-12 名護市街地及び周辺エリアを対象としたコミュニティバスの実証実験運行ルート

出典：名護市ホームページ

(5) 観光客の移動手段

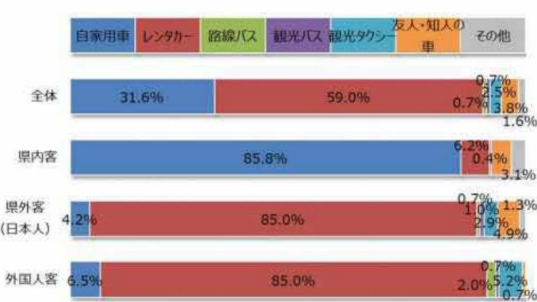
第 2 次名護市観光振興計画策定の際（令和元年度）に、本市を訪問した観光客を対象として実施したアンケート調査の結果によると、本市を訪れる際に使用した移動手段は、県内客を除く県外客・外国人客のいずれも、8 割以上がレンタカーとなっています。

【名護市までの移動手段】



[回答者数：699]

【名護市内での移動手段】



[回答者数：686]

図 4-13 観光客の移動手段

出典：第 2 次名護市観光振興計画参考資料

(6) 名護東道路の開通に伴う変化

令和3年7月末に、名護東道路（数久田～世富慶～伊差川 6.8km）が全線開通しました。これにより、国道58号から名護東道路へ交通が転換し、国道58号の渋滞状況が緩和されるなどの効果が出ています。



断面	路線・区間	開通前 R3.7.13(火)	開通後 R3.10.5(火)	開通前・後の変化
断面①	名護東道路 いさがわ よふけ 伊差川IC～世富慶IC	10,800 台/日	13,100 台/日	+2,300 台/日 (21%増)
	国道58号 よふけ 世富慶交差点(北側)	36,500 台/日	32,400 台/日	-4,100 台/日 (11%減)
断面②	名護東道路 よふけ すくた 世富慶IC～数久田IC	—	9,500 台/日	—
	国道58号 よふけ 世富慶交差点(南側)	42,100 台/日	30,900 台/日	-11,200 台/日 (27%減)

図 4-14 名護東道路開通後の交通量の変化

出典：沖縄総合事務局「国道58号世富慶交差点の渋滞解消！」（令和3年11月12日）

4.5 災害リスク

対象エリアにおいて想定される主な災害リスクは、津波及び高潮による浸水です。

(1) 津波

津波は、最大で浸水深 5m以上 10m 未満であり、名護漁港への第 1 波の到達は 34 分とされています。

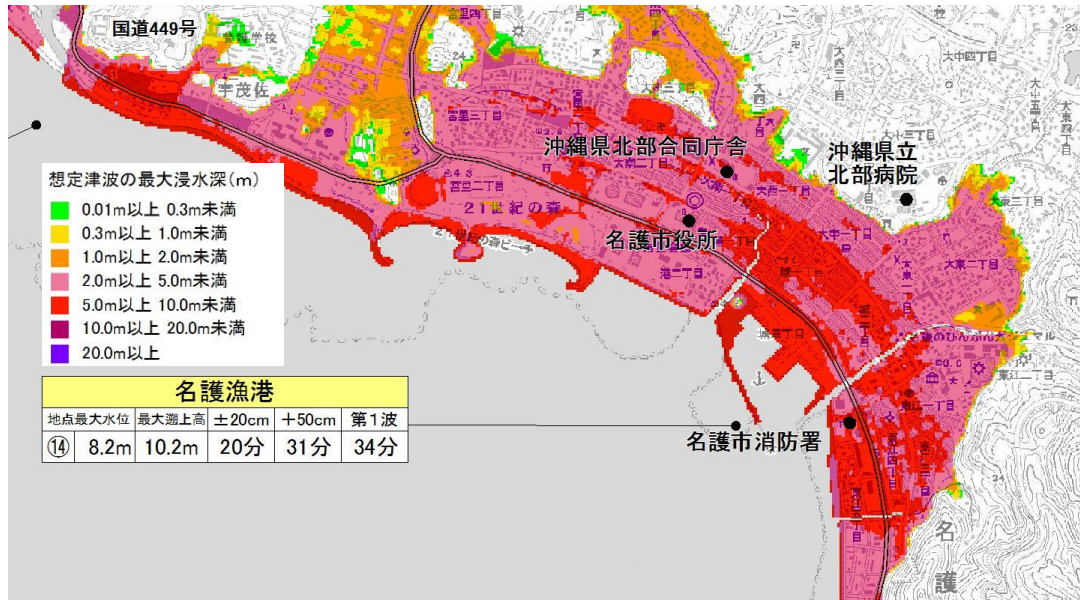


図 4-15 沖縄県津波浸水想定

出典：沖縄県「津波浸水想定について」(平成 27 年 3 月)

(2) 高潮

高潮は浸水深 1～2m、漁港の護岸沿い等で 2～3mとなっています。



図 4-16 名護市高潮ハザードマップ

出典：名護市高潮ハザードマップ

4.6 観光客の動向

第2次名護市観光振興基本計画の策定にあたり、本市を訪れる観光客等レンタカー利用者の動向を把握するため、平成30年度に実施されたレンタカーGPS調査の結果からは、以下のようなことが明らかになっています。

- 中心市街地での立ち寄り箇所は、国道58号沿いが多く、飲食店（ガスト名護店、宮里そばなど）や薬局、ガソリンスタンドが多くなっています。以上より、名護湾の沿岸等を含む新たな動線づくりや中心市街地内の施設機能を充実させ、飲食や買い物以外に立ち寄れる場所を増やすことが必要であるといえます。



図 4-17 レンタカー立ち寄り回数

出典：第2次名護市観光振興基本計画（令和2年3月）

5.対象エリアの方向性

5.1 対象エリアのブランド

対象エリアの現状と課題、上位関連計画における位置づけ、関係者の意向等を踏まえ、対象エリアのブランドを以下の通り設定します。

ブランドは、対象エリアならではの魅力や価値、他地域との差別化の方向性を示すものであり、多様な関係者でそれらを共有し、議論し続けることで、対象エリアのブランドイメージの確立を目指します。

対象エリアのブランド

誰もがなごやかに過ごせる、「あけみおのまち・名護」の拠点

～ニライカナイから豊穡をもたらす青々とした水の流れのように、未来に向けて発展していくまち～

【ブランドのイメージ】

- ◇ 若者、子育て世代、高齢者など、誰もが暮らしやすく、住み続けたいまちが実現しています。
- ◇ 風光明媚な名護湾の景観や、ガジュマルの緑に彩られた名護らしい街並みの中で、人々の気分がやわらいでいます。
- ◇ 名護湾で獲れたおいしい海産物、きれいな水に育まれたお酒、夕日の眺望など、まちの至るところで名護湾からの恵みが感じられます。
- ◇ 新しいビジネスチャンスを求める人が集まり、まちに活気がうまれ、将来への希望に満ちています。
- ◇ 多様な交通モードで市内外や北部とつながり、快適に移動することができます。
- ◇ 遊ぶ、泊まる、食べる、交流する、学ぶ、働くなど、多様な楽しみがあり、何度でも訪れたくなる魅力が感じられ、市民や来訪者でまちが賑わっています。
- ◇ デジタルインフラを通じて世界とつながり、新しい時代の小さな世界都市が実現しています。

5.2 ターゲット

対象エリアのまちづくりのターゲットは、大きく、対象エリアで「暮らす人」と、対象エリアに「訪れる人」とします。それぞれのターゲットに対して訴求する価値を明確にしながら、まちづくりを進めます。

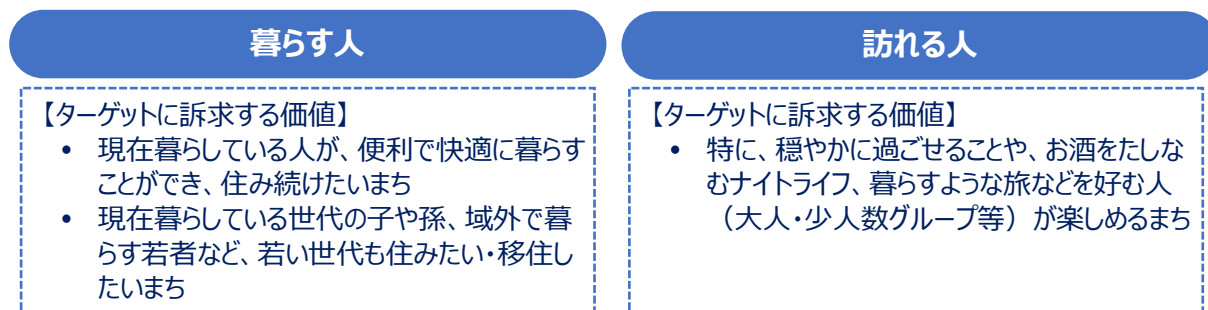


図 5-1 対象エリアのまちづくりのターゲット

5.3 ブランディングを通して目指すこと

ブランディングを通して、まちが快適で便利になることで、市民が暮らしやすくなり、暮らす人・訪れる人が増え、さらにまちが便利で快適になるという好循環を目指します。

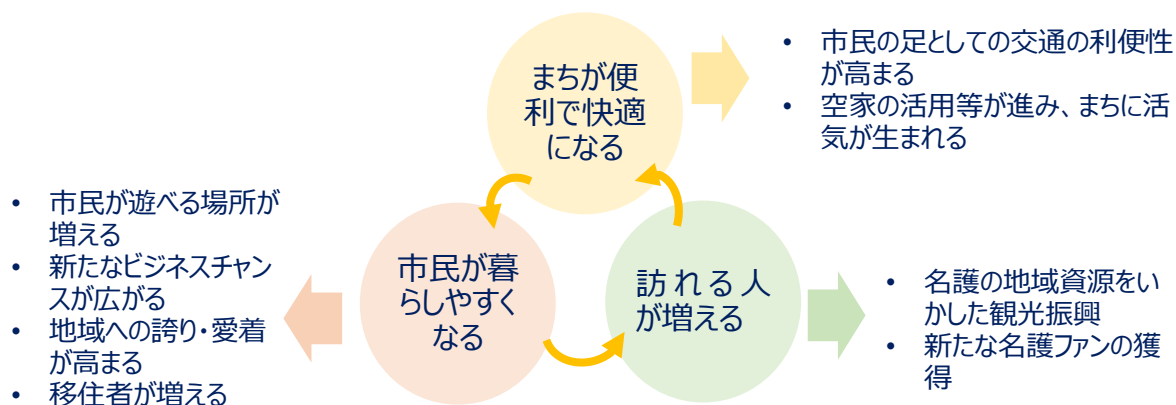
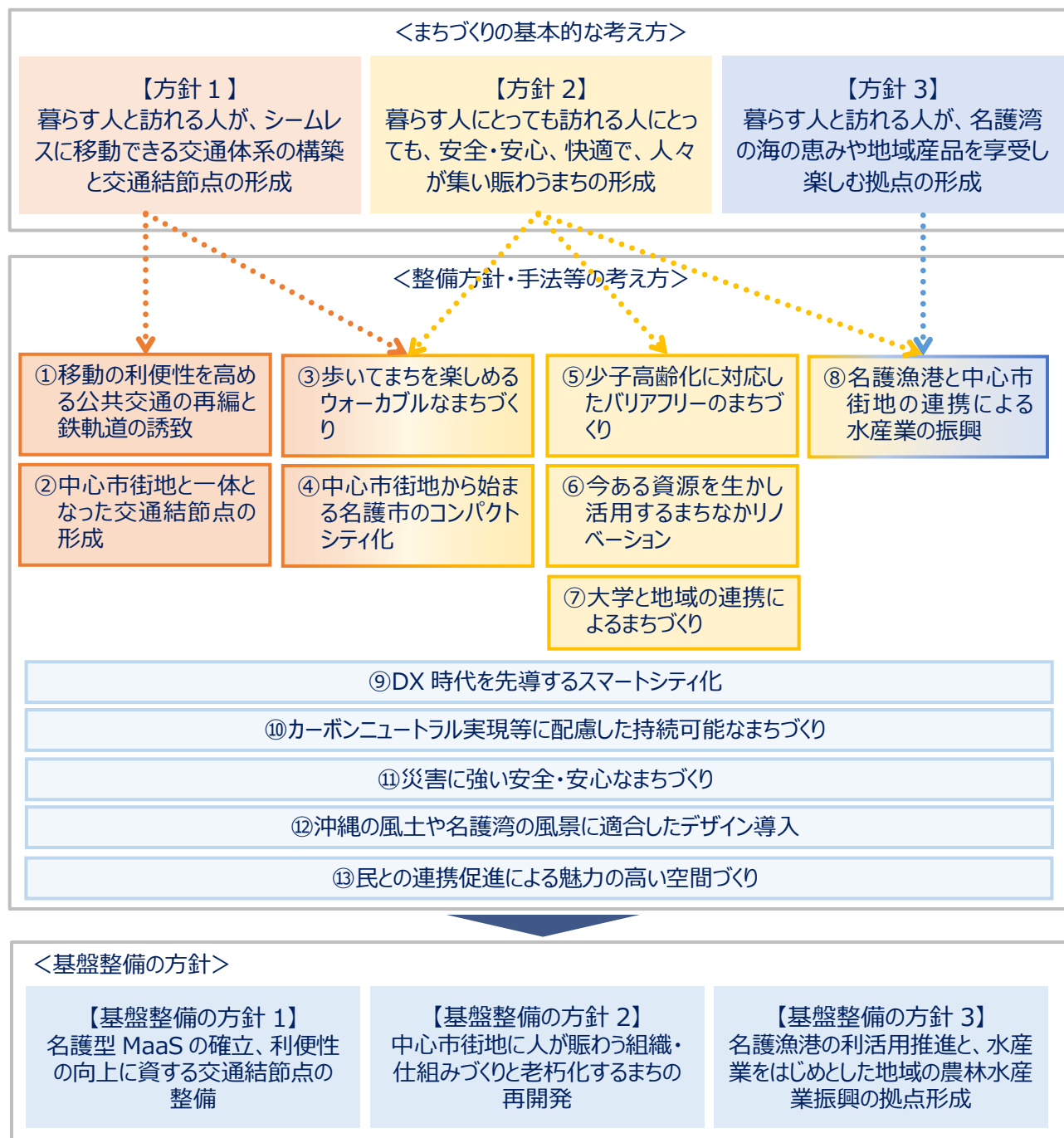


図 5-2 ブランディングを通して目指すこと

6.対象エリアの整備計画

6.1 まちづくりの基本的な考え方

まちづくりの基本的な考え方、整備方針・手法の考え方、基盤整備の考え方は、以下の通りです。



6.2 土地利用計画

(1) 配置の基本的な考え方

1) 段階的な都市機能の誘導

- 地区の成熟度、合意形成の進捗にあわせ、各街区の開発、機能導入を段階的に行います。
- 地区のポテンシャル向上のため、暫定的利用（例：定期借地等）も視野に入れ、早期に賑わいを創出します。

2) 都市機能の計画的な導入と配置

- まちなかの活性化に必要となる生活支援機能（人材育成、教育・文化、子育て等）の施設は、街区相互の連携、周辺市街地へのサービス提供を考え、適切に配置します。
- 敷地内のコミュニティ施設、物販・飲食施設など多くの人々の利用が見込まれる施設は、歩行者空間、緑地・オープンスペースからの利用や街並みを考慮し、適切に配置します。

3) 公共施設の集約化・複合化

- 複合施設用地は、公共施設等総合管理計画の方向を踏まえて、公共施設の集約・複合化の受け皿とします。

(2) 土地利用配置

対象エリアの土地利用計画にあたり、以下の A～F ゾーンを設定します。導入すべき都市機能を、各地区特性に応じて配置することで、適切かつ良好な土地利用を実現します。

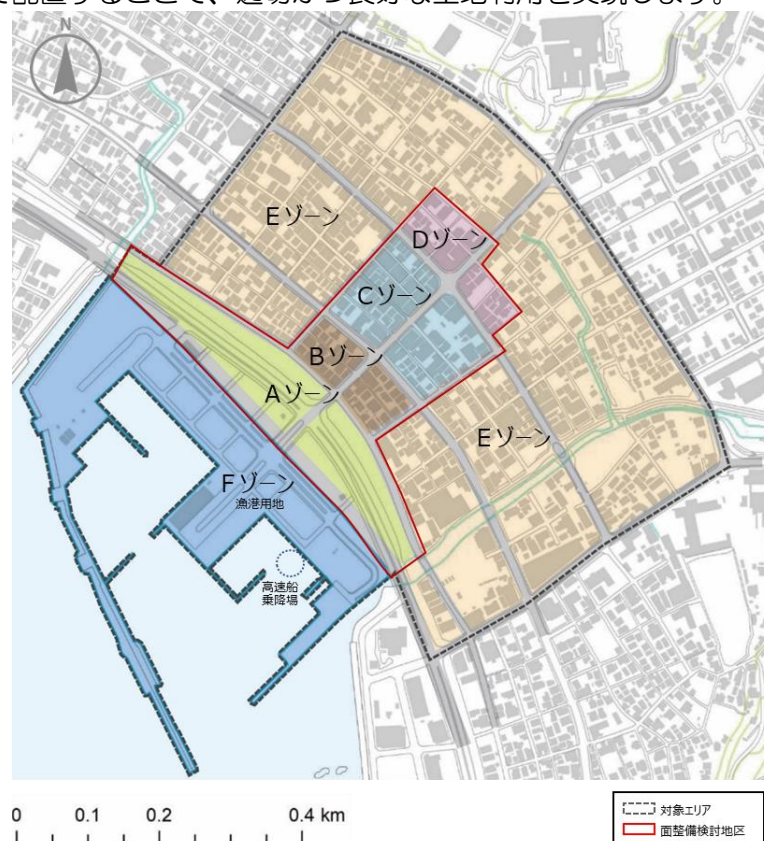


図 6-1 対象エリアの土地利用配置

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

表 6-1 土地利用の方針

ゾーン	方針
Aゾーン 面整備検討地区	交通結節点としての利便性を活かし、拠点性を高めるため、交通結節機能とともに、飲食、物産、情報発信、駐車、防災、広場等の機能が複合した土地利用とします。
Bゾーン 面整備検討地区	交通結節点直近のポテンシャルを活かし、玄関口（エントランス）にふさわしいオープンスペースが確保された商業・業務、宿泊、住宅を配置します。
Cゾーン 面整備検討地区	- 名護十字路付近に、公共サービス機能を核とする複合施設を配置し、中心部への誘客・集客性を高めます。 - まちなか居住の受け皿となる住宅とともに、まちなかに人を引き込むため宿泊・滞在、コミュニティ、教育・文化、子育て、医療等の機能が複合した土地利用とします。 - 沿道は商業（飲食・物販）を中心に、連続性ある商業街区を形成します。
Dゾーン 面整備検討地区	
Eゾーン まちなかリノベーション推進地区	- 不動産オーナーと今後設立が期待される民間エリアマネジメント組織が協力し、空き店舗・空き家を対象に、民間主導のリノベーション事業を進める街区とします。 - 先行エリアの設定などスモールスタートから始め、成功事例を積み上げ、持続性あるまちづくりを育てます。 - 若者定住により都市型コミュニティを育てながら、若者から高齢者まで誰もが暮らしやすいまちを目指し、以下のような空間・場づくりを進めます。 ◇ 地方都市での新しい暮らし方を提案するエリア（ツーリズムサービス、雑貨小物、情報、高齢者向け支援など） ◇ 新しい働き方（短時間労働、ワークシェアリング、多業（マルチワーク））を行える空間づくり ◇ 近所付き合い、おばあ・おじいとの関わりを持ちながら、安心して子育てができる、子育ての仲間ができる場
Fゾーン 漁業振興地区	- 国道移設と一体となった漁業振興を図る地区として、中核漁港としての機能の集約化・高度化とともに、観光や商工業と連携した取組を進めます。 - 漁港機能の集約化・高度化にあわせ、海上からの交通利便性の強化に向けて、高速船乗降場の機能改善を図ります。 - 漁業関係者からは、漁業振興に資する整備等について、要望が挙げられています。

(3) 交通計画

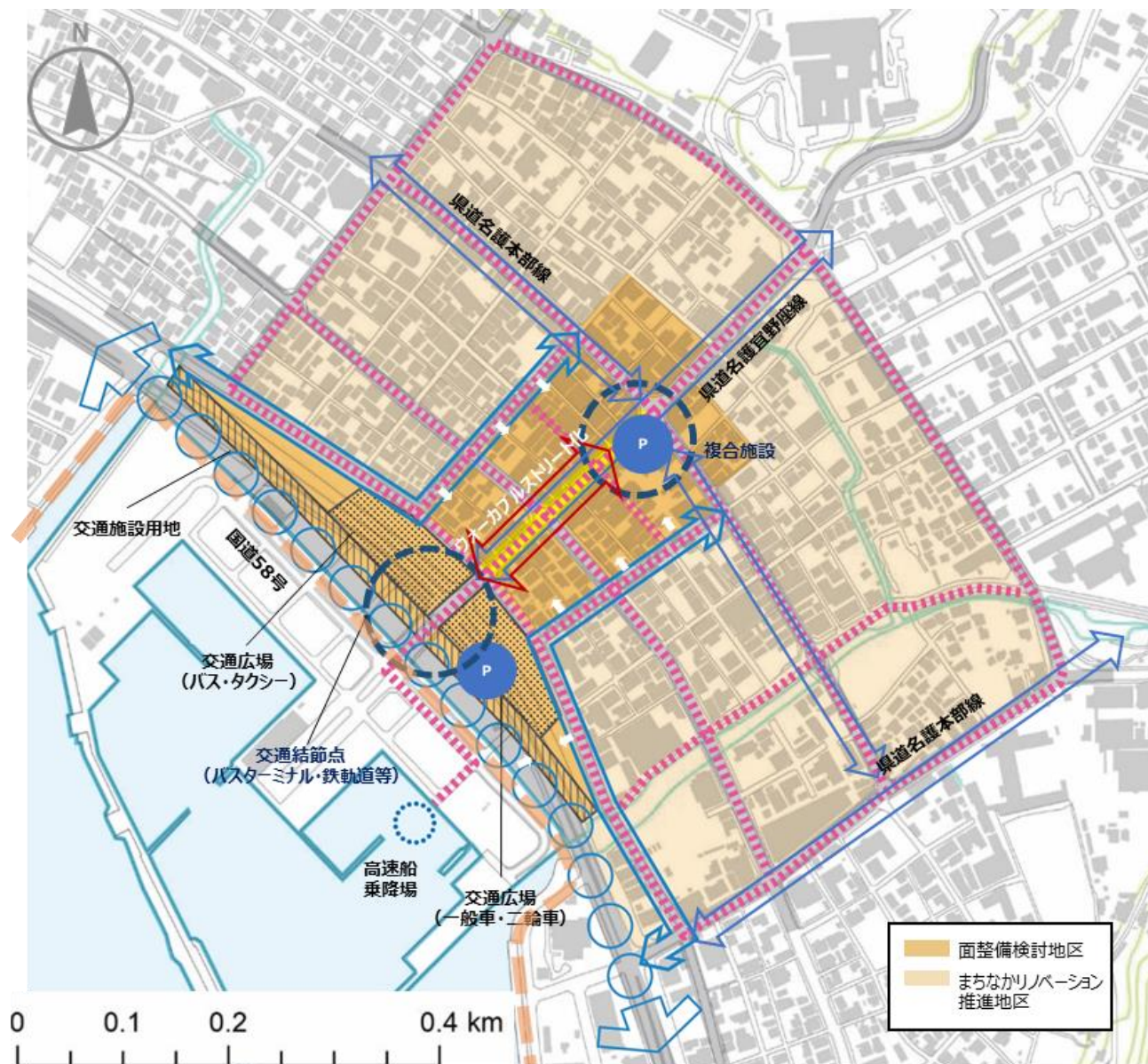


図 6-2 交通計画

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

項目	凡例	計画
1) 公共交通	-	- ウォークアブルストリートは、路線バス、コミュニティバス、次世代交通等の進入を優先します。 - 名護十字路付近は、集客性の高い都市機能導入とともに、乗り継ぎ利便性を高めるためのフリンジパーキングを確保します。
2) 主要歩行者動線		県道名護宜野座線は、歩行者中心の動線軸として、公共交通（次世代交通含む）と歩行者・自転車の共存するウォークアブル空間を形成します。
3) 歩行者回遊動線		- 面整備検討地区内は、県道名護宜野座線から街区内へ誘導するように奥行きのある路地状の歩行者動線を形成します。 - ウォークアブルストリートからひんぷんガジュマル、護佐喜御宮、幸地川沿いの緑、県道名護本部線沿いの街路樹へのつながりをもたせ、緑のネットワークを形成します。
4) 一般車動線		車両は、県道名護宜野座線のウォークアブルストリート化と一体的に、面整備検討地区の外周道路等を車両動線として位置づけ、街区内へ誘導します。
5) 駐車場（P & R 駐車場、フリンジパーキング）		- 交通結節点や名護十字路周辺の複合施設には、集客性や交通結節性を高めるため、広域・郊外からの利用者向けの P&R（パークアンドライド）駐車場、フリンジパーキングを設けます。 - ウォークアブルストリート化を基本に、面整備検討地区の外周道路沿いに地区内への駐車場出入り口を設けます。 - 月極駐車場・専用駐車場は時間貸し駐車場への転用を促進します。 - まちなかりノベーション推進地区には、立地誘導促進施設協定などを活用し、数カ所のフリンジパーキングの配置を促進します。
6) ボードウォークの整備		名護漁港と 21 世紀の森公園を結び、名護湾の景観を楽しむボードウォークを整備します（宇茂佐～世富慶）。
7) MaaS 等の取組の推進	-	新たな移動環境の取組にあたっては、次世代交通や MaaS などスマートモビリティの先駆的な場として活用を進めます。

(4) オープンスペース・グリーンインフラ計画

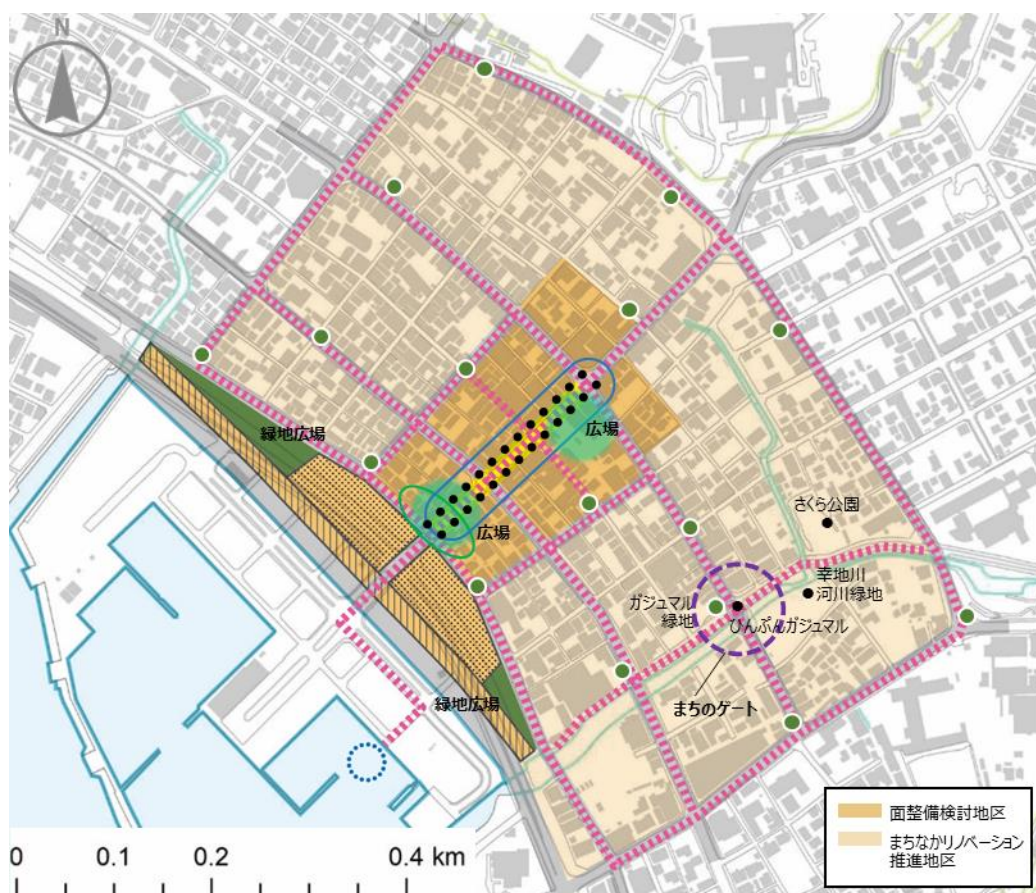


図 6-3 オープンスペース・グリーンインフラ計画

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

項目	凡例	計画
1) 賑わい広場	●	中心市街地の集客、コミュニティの醸成、一時避難の中心的オープンスペースとして、交通結節点と一体的に、賑わい広場を設けます。
2) 街角広場	●	- 歩行者回遊動線上の主要な結節点には、街角広場などの小さなオープンスペースを確保します。広場の形状やそれに隣接する建築物の用途・内容は、その場所性に応じたものにします。 - 歩行者回遊動線から、名護らしい路地裏の空間を楽しむことのできるフットパス（路地）にも配慮し、確保します。
3) ウォークアブルストリート沿いの建物	○	- 県道名護宜野座線沿いの建物は、原則として商業・宿泊、公共施設等を配置し、賑わいを演出するように配慮します。 - 建築物は、歩道側から入りやすいような施設配置を誘導します。
4) 交通結節点前街区の建物	○	- 交通結節点（交通広場）に面する建築物は、1・2階に店舗・飲食等を配置し、閉鎖的な空間にしないよう配慮します。（壁面後退やテラスなどを設け、開放性をもたせます。） - 滞留の魅力を高めるため、市街地側から漁港方面への眺望性をもたせます。
5) 緑陰軸		ウォークアブルストリートは、海からまちなか、まちなかから緑地（護佐喜御宮）を結ぶ緑の軸として、緑陰樹やブーゲンビリアの咲くパーゴラなどの連続した緑陰空間を創出します。
6) グリーンインフラの推進	-	賑わい広場、ウォークアブルストリートの連続的な緑の導入、屋上緑化・壁面緑化の拡大などにより、戦略的な緑のネットワーク形成を図ります。

(5) 防災まちづくり計画

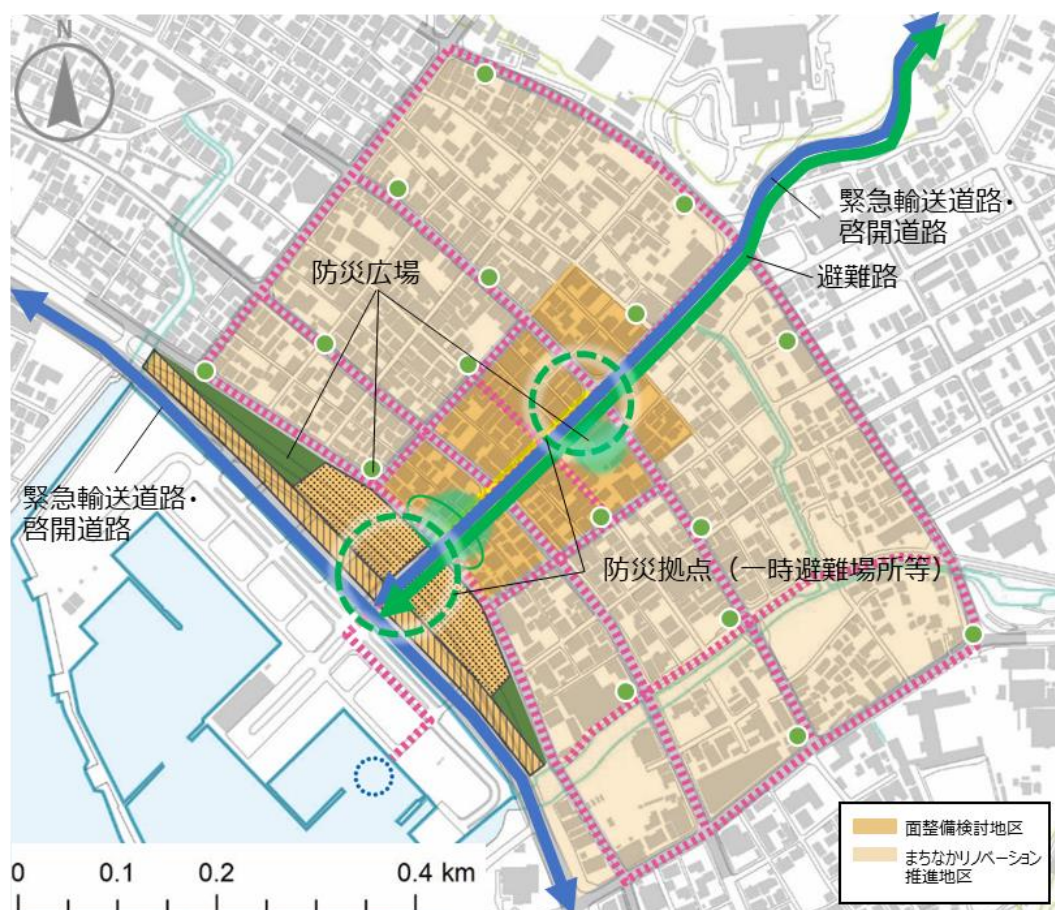


図 6-4 防災まちづくり計画

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

項目	計画
1) 防災拠点となる機能の確保	- 交通結節点や複合施設に、一時避難場所、帰宅困難者等の受入れ、災害時の支援等の拠点として活用できる機能の導入や運用を図ります。 - 防災情報システムや避難誘導システムなどDXを活用した情報発信機能の充実を図ります。 - 官民が連携し、一時避難場所や防災備蓄倉庫等の確保を進めます。
2) 災害時の輸送ネットワークの形成、避難路の整備	- 関係機関と連携し、国道 58 号の移設、県道名護宜野座線の拡幅、電線類の地中化や共同溝化、沿道建物の建て替え等により、緊急輸送道路・啓開道路の機能確保を図り、海上を活用した代替交通（緊急輸送船等）発着機能の強化を図ります。 - 緑地・広場について、防災広場機能を持たせ、発災時の広域的な物資輸送の拠点としての活用も想定した設えとします。 - 県道名護宜野座線の拡幅や区画道路の整備等により、高台や津波避難場所への避難を円滑にする避難路を確保します。
3) インフラ施設・市街地の強靱化	狭隘道路の拡幅、広場への防火水槽等の消防水利の設置等により、消防活動困難区域の解消を図るとともに、電線類の地中化や共同溝化、インフラ施設の長寿命化対策、建物の建て替え・共同化等により、市街地整備・改善にあわせたインフラ・市街地の強靱化を進めます。
4) 再生可能エネルギーや次世代モビリティによる非常用電源の確保	太陽光等の再生可能エネルギーや蓄電池等の導入、電気自動車・燃料電池自動車の導入により、非常用電源の確保を図ります。

参考) 名護漁業協同組合からの要望事項

名護漁業協同組合からの主要望事項は以下の通りです。

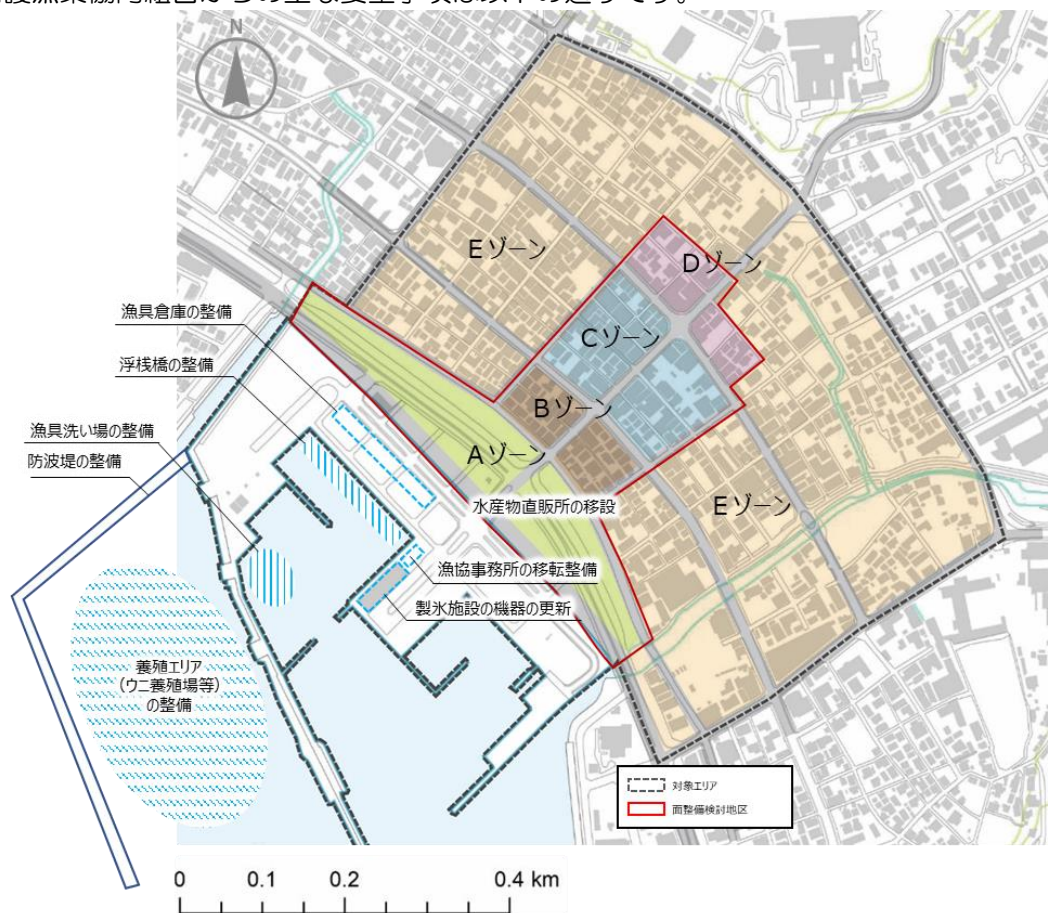


図 6-5 名護漁業協同組合からの要望事項

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

(事務所の移設)

- 老朽化している事務所は、製氷施設の近傍に移設することにより、機能集約化を図る。

(就労環境の改善)

- 就労環境の改善に向けた、浮棧橋、漁具洗い場、漁具倉庫の整備。

(養殖場の整備)

- 高齢の漁業者等の働く場の創出に向けた、養殖場等の整備。

(水産物の安定的な供給)

- 養殖エリアの安定的な供給に向けた、防波堤の整備。
- 氷の安定供給と鮮度保持、魚価向上に向けた、製氷施設の機器の更新。

(水産物直販所の移設)

- 国道 58 号移設に併せ、中心市街地との連携や集客力の向上につながる直販所の移設。

6.3 交通結節点の計画

(1) 交通結節点の交通モードの整理

交通結節点の計画にあたり、交通モードを整理します。なお、施設ごとに求められる規模や仕様等については、今後の地域公共交通計画の検討等の状況や、北部地域における今後の観光開発の動向、集客施設の床面積、将来的な鉄軌道の計画等と、需要予測等を踏まえた上で具体化します。

表 6-2 交通結節点の交通モードの整理

交通モード	必要施設	必要機能・規模の考え方	
		短期・中期（鉄軌道なし）	長期（鉄軌道あり）
高速バス	乗降バス	現状のバス運行頻度を踏まえつつ、公共交通の充実を図る上で必要なバス数を確保。	鉄軌道が整備された場合には需要は減少する想定。
路線バス	乗降バス		- 鉄軌道が整備された場合、鉄軌道端末交通手段としてのバス需要は増加する想定。 - 鉄軌道端末需要を踏まえた数を想定。
コミュニティバス	乗降バス		鉄軌道端末需要を踏まえたバス数を想定。
観光バス	観光バス 駐車場	エリア整備に応じた観光客のニーズに対応するバス数を確保。	エリア整備に応じた観光客増加のニーズに対応するバス数を想定。
タクシー	乗車バス	観光客及び市民のニーズ等に対応するバス数を確保。	鉄軌道端末需要を踏まえた数を想定。
	降車バス		
	タクシー 駐車場		
一般車	自家用車 乗降バス	市民のニーズ等に対応するバス数を確保。	鉄軌道端末需要を踏まえた数を想定。
	自家用車 駐車場		
レンタカー	レンタカー 乗降バス	観光客のニーズ等に対応するバス数を確保。	観光客のニーズ等に対応するバス数を確保。
自転車・レンタサイクル	駐輪場	観光客及び市民のニーズ等に対応した駐輪場数とレンタサイクルポートを想定。	鉄軌道端末需要を踏まえた駐輪場数とレンタサイクルポートを想定。
	レンタサイクル ポート		
新たなモビリティ ^(※)	乗降バス	今後の動向を踏まえ検討。	今後の動向を踏まえ検討。

※新たなモビリティは、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資するグリーンスローモビリティ等を想定します。（グリーンスローモビリティ（略称：グリスロ）は、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスであり、その車両も含めた総称です。）

(2) 基幹交通とフィーダー交通の乗り換えのイメージ

- 交通結節点における、基幹交通とフィーダー交通^(※)の乗り換えは、以下を想定します。

※フィーダー交通とは、基幹交通（高速バス、鉄軌道、高速船）と接続して支線の役割をもって運行される路線バス、コミュニティバス、タクシー、自家用車、レンタカー等をいいます。

- ① 高速バスとフィーダー交通との乗り換え
- ② 鉄軌道とフィーダー交通との乗り換え
- ③ 高速船とフィーダー交通との乗り換え

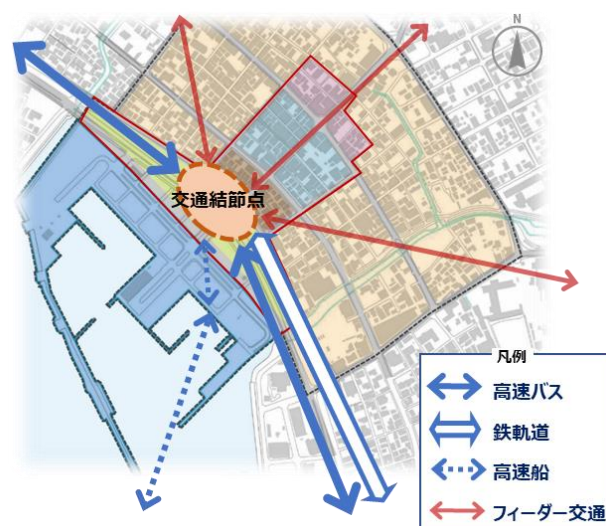


図 6-6 基幹交通とフィーダー交通の乗り換えのイメージ
出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

(3) 交通結節点の交通機能イメージ

- 短期的には基幹交通の高速バス及び高速船と、フィーダー交通の路線バス、コミュニティバス、観光バス、タクシー、一般車、レンタカー等とのスムーズな乗り換えを可能とするバスターミナルを整備します。
- また、時代のニーズに応じた新たなモビリティの導入や、ICT を活用した一体的な交通サービスを提供する MaaS のシステムの構築等を行います。
- 長期的には、鉄軌道の導入を図り、基幹交通に鉄軌道を加えた交通結節点の整備を目指します。

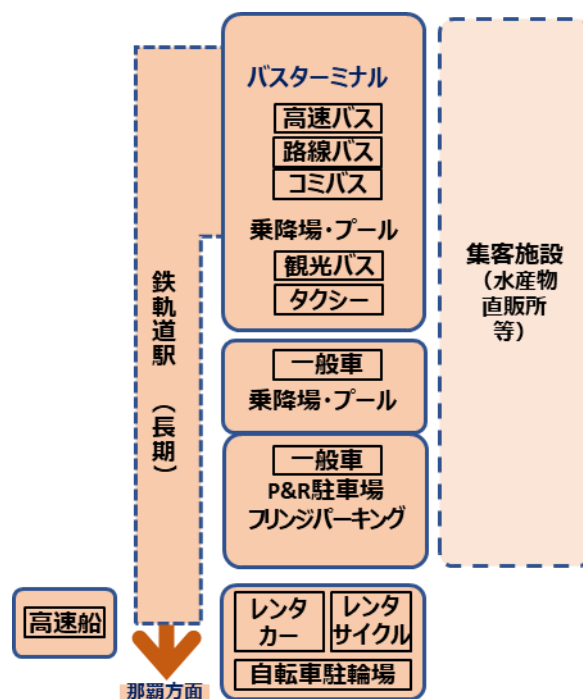


図 6-7 交通結節点の交通機能イメージ

(4) 歩いてまちを楽しめるウォーカブルストリート創出のイメージ

- まちなかへの自動車の流入を抑制し、ウォーカブルなストリートを実現するため、フリンジ（縁辺）部の交通結節点内、複合施設内で駐車して、徒歩や公共交通でまちなかの目的地に行く安全快適な道路空間の整備を目指します。
- 複合施設には、イベント等が開催できる広場を設け、交通結節点から名護十字路まで人の流れを誘導します。

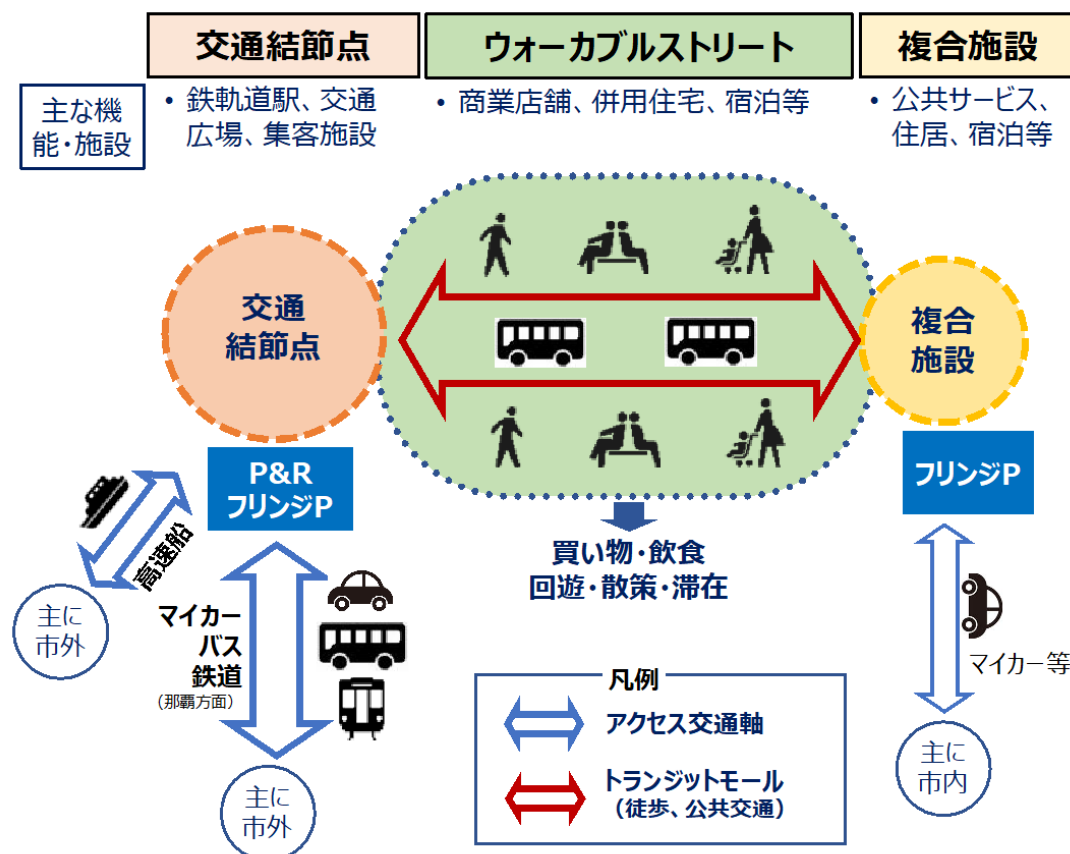


図 6-8 ウォーカブルストリート創出のイメージ

◆P&R（パークアンドライド）駐車場

- ・ P&R（パークアンドライド）とは、出発地から途中の公共交通の駅あるいは停留所に併設されている駐車場までは自動車を利用し、そこからは公共交通を利用して目的地に移動する移動形態です。

◆フリンジパーキング

- ・ 駐車場を都心部の外縁部に計画的に配置し、都心部への車の乗り入れを抑制するものです。都心部をモール化し歩行者優先空間を整備する際などに用いられます。

6.4 空間配置イメージ

(1) 県道名護宜野座線沿いのウォーカブルな空間のイメージ（ゾーン：F,A,B,C,D,E）

県道名護宜野座線沿い（a-a'断面）の空間イメージは以下の通りです。

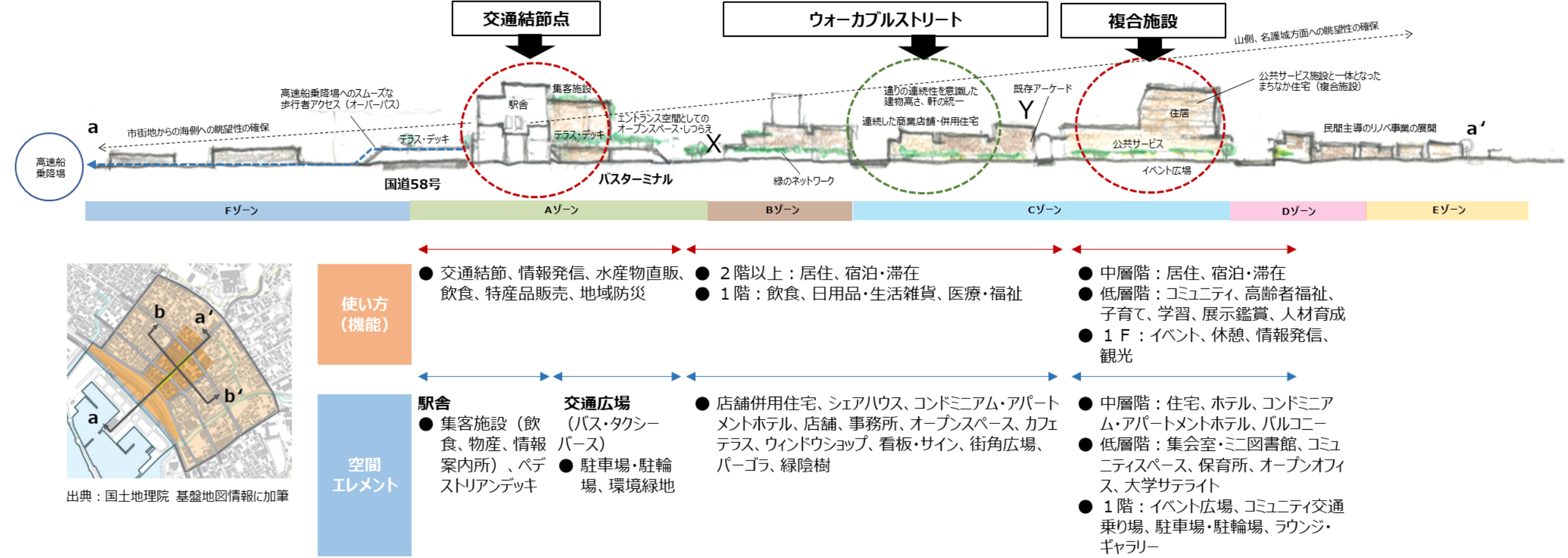


図 6-9 県道名護宜野座線沿い（a-a'断面）の空間イメージ

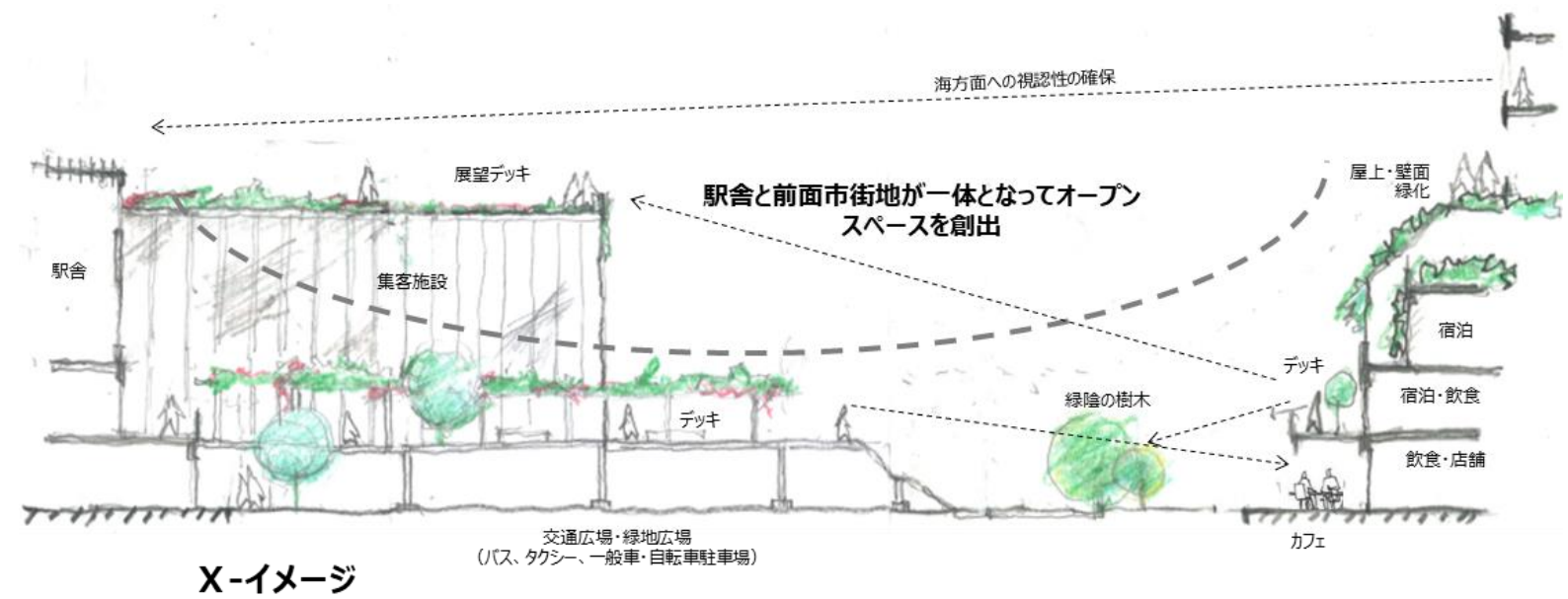


図 6-10 駅舎と前面市街地が一体となったオープンスペースの創出イメージ（上図におけるX）

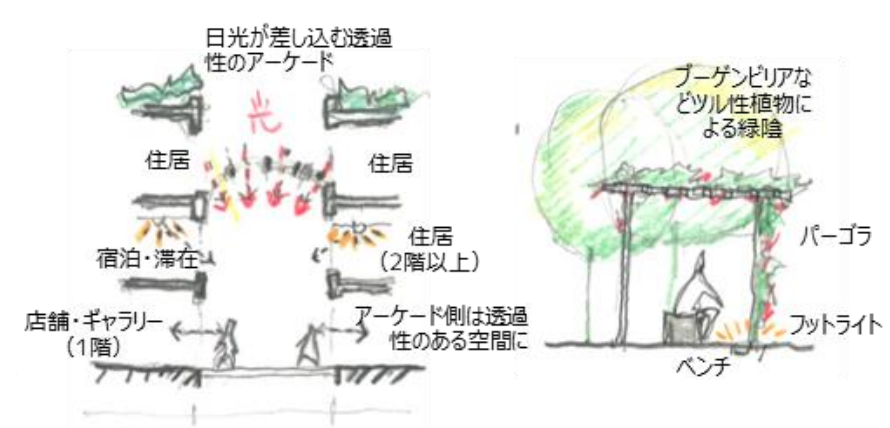
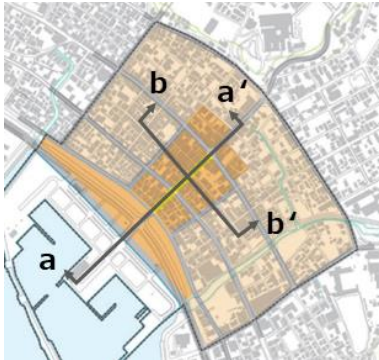


図 6-11 アーケード（上図におけるY）及び休憩スポットのイメージ

(2) アーケード通り沿い 空間イメージ (ゾーン : C,E)

県道名護宜野座線及び連続した店舗・住宅 (b-b' 断面) の空間イメージは以下の通りです。



出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

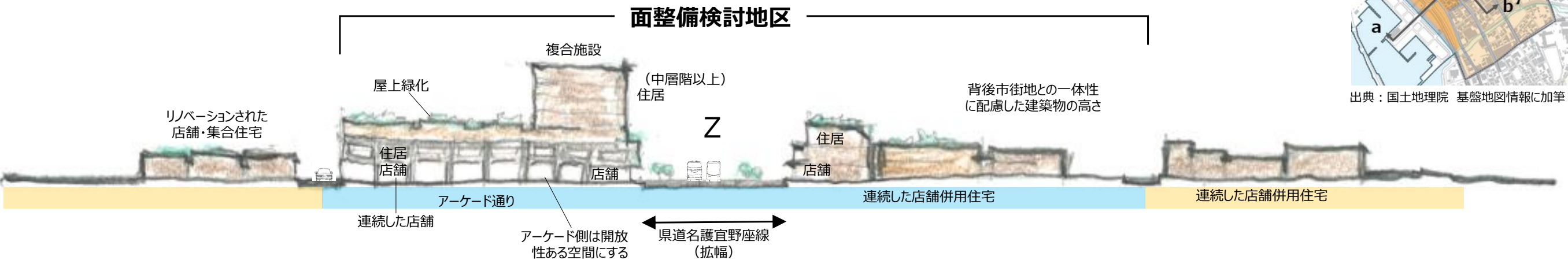


図 6-12 県道名護宜野座線及び連続した店舗・住宅 (b-b' 断面) の空間イメージ

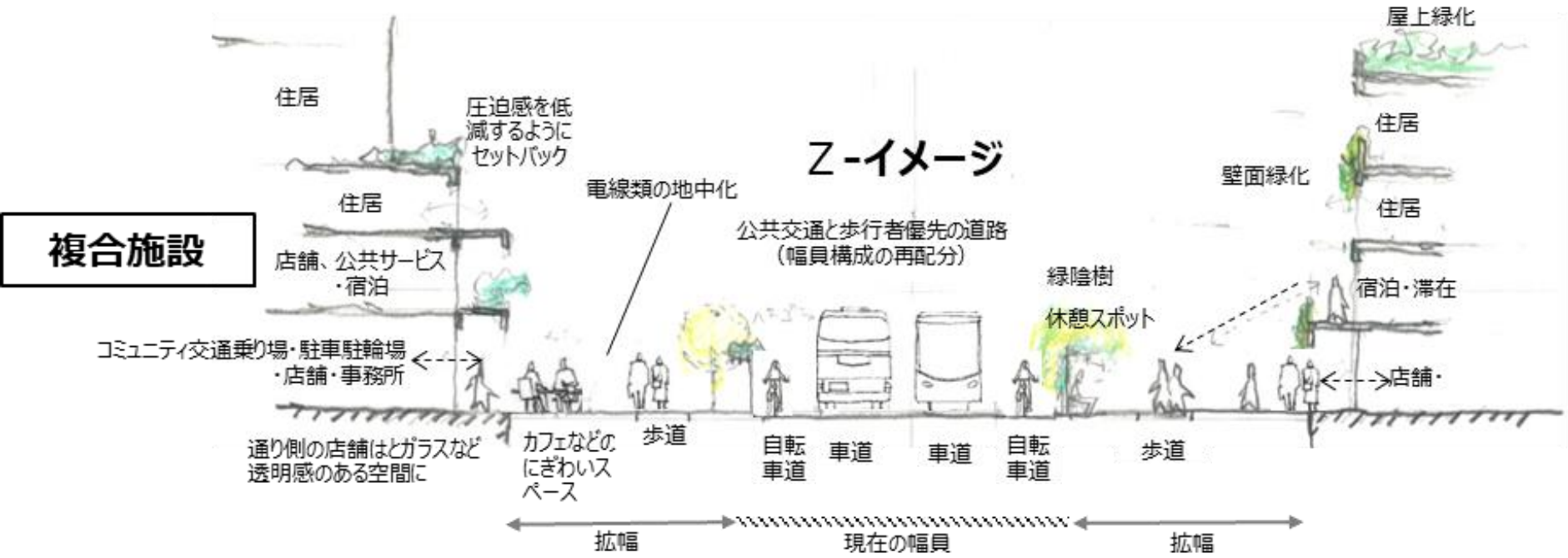


図 6-13 県道名護宜野座線の断面イメージ (上図の Z)

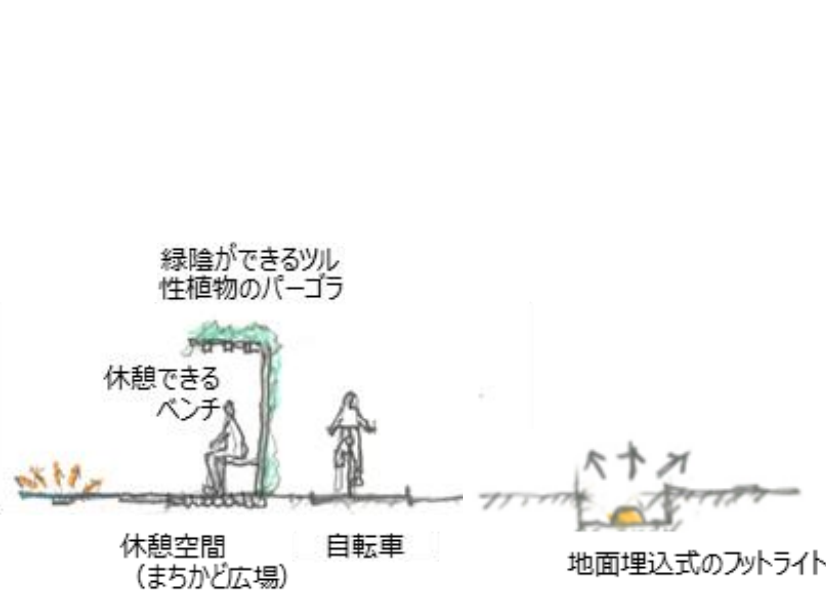


図 6-14 休憩空間等のイメージ

(3) 全体整備計画

全体整備計画は以下の通りです。

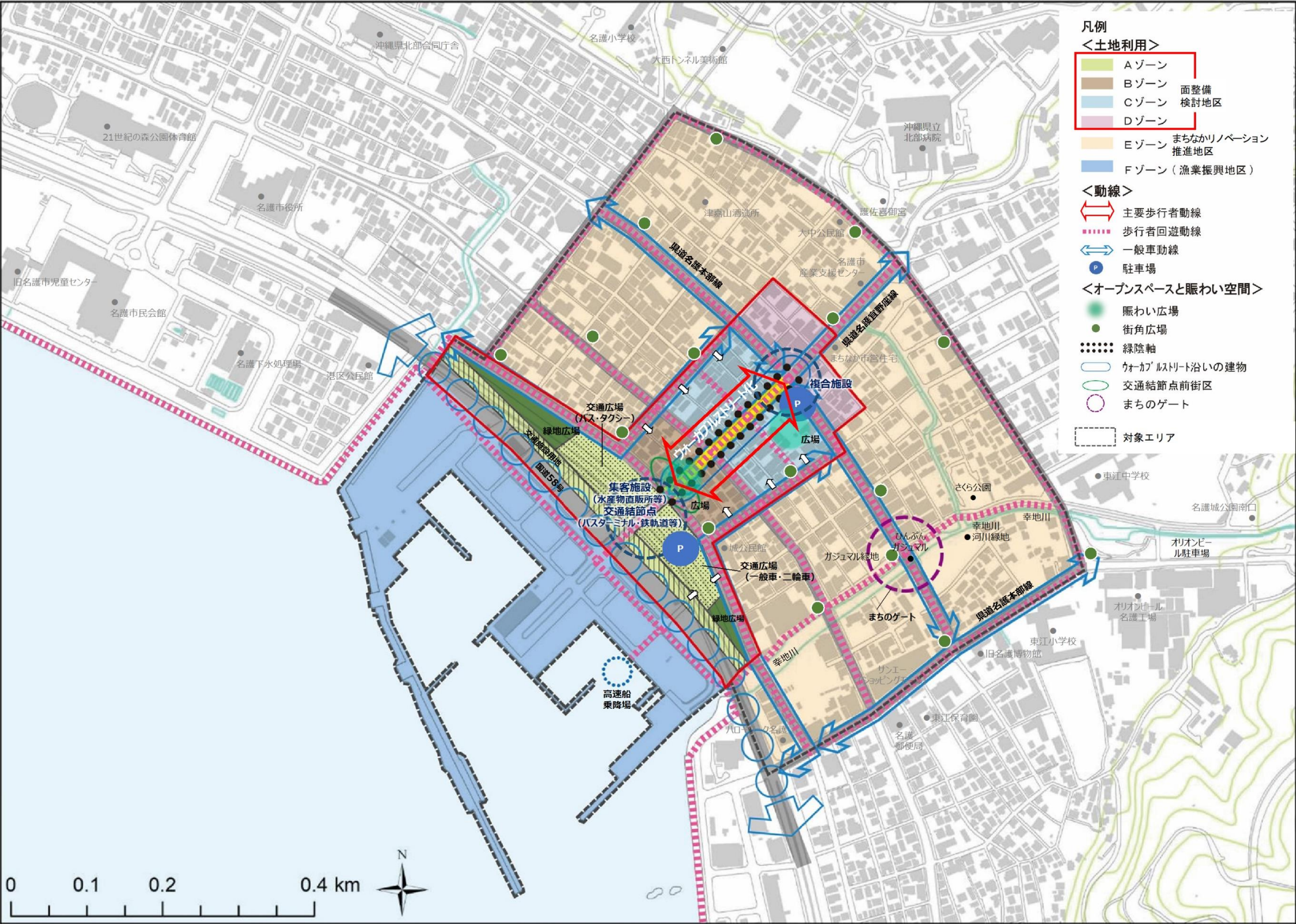


図 6-15 全体整備計画

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

6.5 建築物のデザインイメージ

(1) 建築物の高さ

- 交通結節点の集客施設及び、名護十字路周辺の複合施設では、シンボル性を高めるため、一定の高さのある建築物を許容することで、土地の高度利用を図ります。また、まとまった空地を確保し、市街地環境の向上を図ります。（景観計画を踏まえ、高さは30m以下とします。）
- 上記 2 施設を結ぶ面整備検討地区内の市街地では、建築物の高さを低く抑え、周辺市街地との連続性に配慮します。

(2) テクスチャー（素材の質感）

- 中心市街地内の建物景観の主流を占めるコンクリート、多孔質コンクリートブロック（花ブロック）など、地域風土に根ざすテクスチャーに配慮します。

■コンクリートの打放し（名護市街地）



■木材とコンクリートとの混成（名護博物館）

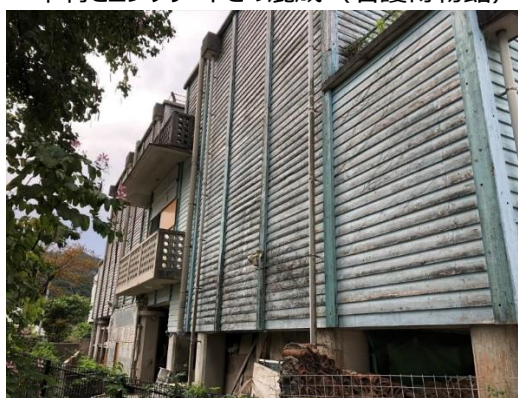


図 6-16 地域風土に根ざすテクスチャーのイメージ

(3) 低層部

- 県道名護宜野座線沿いでは、建築物の低層部はガラス等で開放的なデザインとします。
- シャッターを設ける場合は、シースルーシャッターやショーウィンドウの内側に設けます。

(4) 中層部

- 建築物の中層部は、凹凸、テクスチャー、色彩などによって変化を設けて分節化するなど、壁面による圧迫感の低減を図ります。

(5) 隣接建築物との連続性

- 低層部においては、隣接建築物との連続性に配慮し、壁面位置や軒線、色彩を揃えるなどの工夫を行います。

(6) 屋上緑化・壁面緑化

- 屋上緑化や壁面緑化などにより、緑の創出に努めます。
- 低層部の屋上については、通りや駅舎ホームなどからの眺望に配慮し、屋上緑化や壁面緑化に努めます。

■住宅の緑化



■屋上緑化（名護市庁舎）



図 6-17 屋上緑化のイメージ

(7) 塀・垣・柵

- 敷地外周部には、塀・垣・柵などはできるだけ設けないようにし、敷地内の空地と公共空地（緑地、広場、歩道等）との一体化を図ります。
- 特に、壁面後退部分と公共空間の間には、塀・垣・柵は設けないようにします。
- 駐車場などの目隠しや歴史的モチーフとしての「ひんぷん」（目隠し）などを意図的に設ける場合は、特にデザインされたものや生け垣とします。

■内部・外部の中間領域（あいまいもこ） （名護市庁舎）



図 6-18 敷地内の空地と公共空地の一体化のイメージ

(8) 屋外広告物

- 屋外広告物の掲出は、自家用を原則とします。
- 屋上広告物は、海側や山側への眺望、市街地の景観を乱す要素となりやすいため、設置しないよう配慮します。
- 屋外広告物等のうち、建築物の外観や街並みへの影響が大きいものについては、原則として掲出しないこととします。
- 照明広告を設ける場合には、周辺環境に配慮します。

6.6 実現化方策（事業手法等の検討）

整備計画の実現に向けて、整備内容・取組に応じて、主に下記の事業手法や制度の活用を想定します。

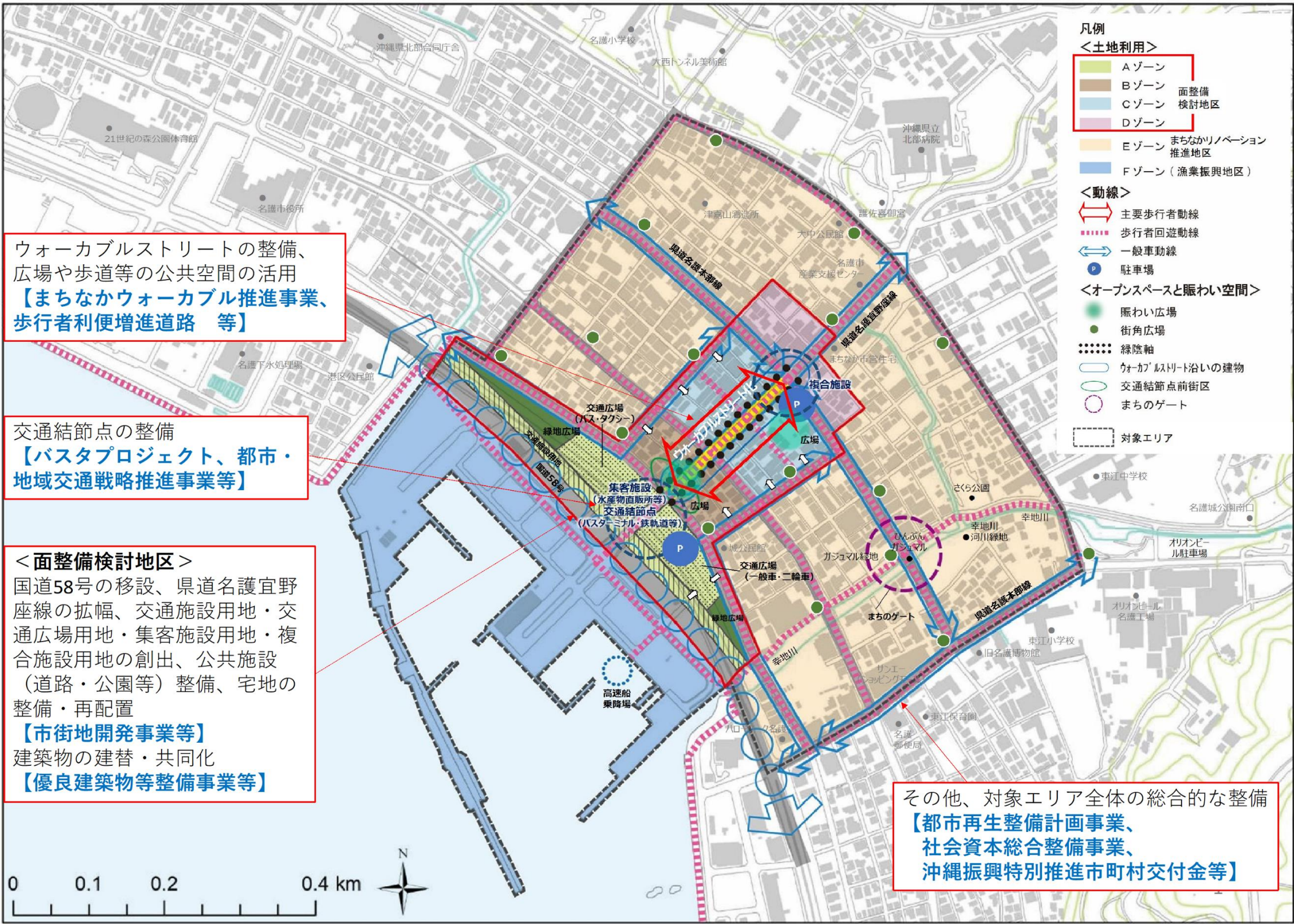


図 6-19 活用する事業手法や制度の想定

出典：国土地理院 基盤地図情報に加筆

活用を想定する事業手法・制度等の概要は以下の通りです。

表 6-3 活用を想定する事業手法・制度等の概要

区分	事業手法・制度等	概要	対象エリアでの活用イメージ
面整備	市街地開発事業	道路や公園等の公共施設を整備・改善するとともに、宅地を使いやすく整形化して再配置したり、高度利用した建物の床に権利変換をすることにより、公共施設の整備と宅地利用の増進を一体的に行います。	国道 58 号の移設、県道名護宜野座線の拡幅、交通施設用地・交通広場用地・集客施設用地・複合施設用地の創出を図るとともに、公共施設（道路・公園等）整備、宅地の整備・再配置を行うことを想定します。
	優良建築物等整備事業等	市街地の環境の改善、良好な市街地住宅の供給、防災拠点の整備等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等を整備するものです。	建物の共同化を行う場合に活用することを想定します。
交通結節点の整備	バスタプロジェクト	- バスタプロジェクトは、国土交通省が推進しているもので、道路ネットワークの効果を最大限発現させるために、交通結節点の整備等を行う取組です。 - 道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナル（バスタ）の整備・マネジメントを行うとともに、みち・えき・まちが一体となった新たな空間を官民連携により創出し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図ります。	市街地開発事業等により創出した交通施設用地・交通広場用地において、国のバスタプロジェクトや都市・地域交通戦略推進事業の活用により、国と連携し、官民連携による交通結節点の整備を図ります。
	都市・地域交通戦略推進事業等	徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図るとともに、都市施設整備や土地利用の再編により、都市再生を推進するための事業を支援するものです。	

区分	事業手法・制度等	概要	対象エリアでの活用イメージ
ウォークブルストロートの整備等	まちなかウォークブル推進事業	- 都市再生整備計画等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業です。 - 都市再生整備計画事業の施行地区かつ、滞在快適性等向上区域（通称：「まちなかウォークブル区域」）が、事業の施工地区となります。	市街地開発事業等により創出したウォークブルストリート、広場や歩道等について、まちなかウォークブル推進事業、歩行者利便増進道路、滞在快適性向上区域等の制度を活用し、居心地が良く歩きたくなる空間づくりを図ります。
	歩行者利便増進道路（ほこみち）	- 賑わいのある道路空間を構築するため、道路法等の一部改正により創設された、道路の指定制度です。 - 歩道等の中の歩行者の滞留・賑わい空間の整備が可能となるとともに、カフェやベンチの設置などの占用制度が緩和されます。 - まちなかウォークブル区域制度との併用により「居心地が良く歩きたくなるまちなか」空間を創出する上で、相乗効果が期待できるとされています。	
その他	都市再生整備計画事業	- 市町村が作成した「都市再生整備計画」に基づき実施される事業等の費用に充当するための交付金です。 - 都市再生整備計画に位置づけられたまちづくりに必要な幅広い施設等が対象です。	その他、対象エリア全体の総合的な整備の推進に対して、活用を検討します。
	社会資本総合整備事業	地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実施のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援を行うものです。	
	沖縄振興特別推進市町村交付金等	- 沖縄振興に資する事業を市町村が主体的な選択に基づいて、市町村の実情に即した的確かつ効果的な事業を実施することができる交付金として、平成 24 年度に創設されたものです。 - これにより、全国一律の制度・施策では十分に解決できない沖縄の特殊性に基因する課題解決に向けた事業を実施することが可能になりました。	

6.7 ロードマップ

想定されるロードマップは以下のとおりです。なお、設計・施工スケジュールは案であり、導入する施設の規模等によって変わる可能性があります。

表 6-4 ロードマップ

基盤整備の方針	No.	整備内容等	主な対象ゾーン	主な事業主体	市担当課	短期					中期					長期	活用が想定される補助事業・制度		
						基本計画1年目 (現年度)	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目以降			
						令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)			
(全体)	1	地区全体の計画検討、合意形成、協議等	全ゾーン	名護市	振興対策室	名護漁港・ 中心市街地 のまちづくり 検討	調査・関係機関調整										市街地開発事業 沖縄振興特別推進市町村交付金 等		
	2	都市計画マスタープランの改定	全ゾーン	名護市	都市計画課	都市計画マスタープラン改定	計画期間（10年間）										改定	計画期間	
【基盤整備の方針1】 名護型MaaSの確立、利便性の向上に資する交通結節点の整備	3	交通結節点・集客施設の整備 ・総合交通ターミナルの整備 ・市内外への移動手段の充実 ・駐車場の整備 ・飲食・物産施設 ・漁業振興施設 など	A	名護市/ 沖縄県/ 国/ 民間	振興対策室		交通結節点の計画・設計等			施設整備の工事							バスタプロジェクト 都市・地域交通戦略推進事業 等		
	4	鉄軌道・駅の整備	A	沖縄県/ 国	振興対策室	鉄軌道の構想・検討												(国・県事業)	
	5	市街地コミュニティバスの導入	全ゾーン	名護市	企画政策課	実証実験	実証実験	導入											
	6	北部エリア内のバス路線及び 沖縄基幹路線の見直し	全ゾーン	名護市/ 沖縄県/ 国/民間	企画政策課	検討・調整・手続						実施							
	7	国道58号の移設	A	国※	振興対策室		国道移設の検討・設計等			国道移設の工事							※道路管理者と要調整		
【基盤整備の方針2】 中心市街地に人が賑わう組織・仕組みづくりと老朽化するまちの再開発	8	複合施設の整備	C	名護市/ 民間	振興対策室		複合施設の検討 (公共施設再配置の検討と連携)			複合施設の整備							都市再生整備計画事業 社会資本総合整備事業 沖縄振興特別推進市町村交付金 等		
	9	沿道建築物等の再建	B・C・D	名護市/ 民間	振興対策室		沿道建築物等の再建の検討 (共同化等の検討を含む)			沿道建築物等の再建（順次）							優良建築物等整備事業 等		
	10	県道名護宜野座線の拡幅 ・ウォカブルストリの整備	B・C	沖縄県※	振興対策室		県道拡幅の検討・設計等			県道拡幅の工事							※道路管理者と要調整		
	11	リノベーションまちづくり、 公共空間を活用した賑わい創出	E	名護市/ 民間	振興対策室	リノベーションまちづくり、公共空間を活用した賑わい創出													
【基盤整備の方針3】 名護漁港の利活用推進と、水産業をはじめとした地域の農林水産業振興の拠点形成	12	漁港区域内の施設再配置等	F	名護市/ 沖縄県/ 漁協	振興対策室		関係機関 調整、合意 形成	漁港施設用地等利用計画の 変更、施設再配置の検討		漁港区域内の施設再配置等									
	13	高速船乗降場（浮桟橋）の整備	F	名護市	企画政策課	概略設計	設計・施工		供用開始										
	14	名護市観光情報センターの整備	F	名護市	企画政策課	設計・ 施工	供用開始												

6.8 計画の推進体制

PDCA サイクルや KPI の設定による次年度以降の進行管理と計画の着実な推進のため、令和 3 年度に引き続き、庁内での推進体制を構築します。計画の推進体制（案）は以下のとおりです。

- 部長会において、計画の進捗状況の点検・評価、施策の見直しに係る提案・助言、各部間の調整を行います。
- 令和 3 年度に引き続き、「名護漁港・中心市街地周辺エリアワーキングチーム」として、各担当課及び関係課の課長級職員を配置します。また、21 世紀の森公園周辺エリアと市役所庁舎及び市民会館は、それぞれ別にワーキングチームを設置し、整合を図りながら検討します。
- ワーキングチームは、実証実験等や各種取組の実施に係る、担当課・関係課間の連絡調整を行います。また、計画の見直しや、新たな取組の企画・立案を行います。
- 振興対策室が事務局となり、取組の進捗管理を行います。また、振興対策室で所管する「PPP・PFI 推進事業」と連動させ、積極的に民間との関係を図った事業手法の導入に努めていきます。
- 各担当課は、事務局、ワーキングチーム及び関係課と連携・調整を図りながら、各分野に関連する取組を推進します。
- 各課で実施する関連計画との整合が図られるような体制づくりに努めます。

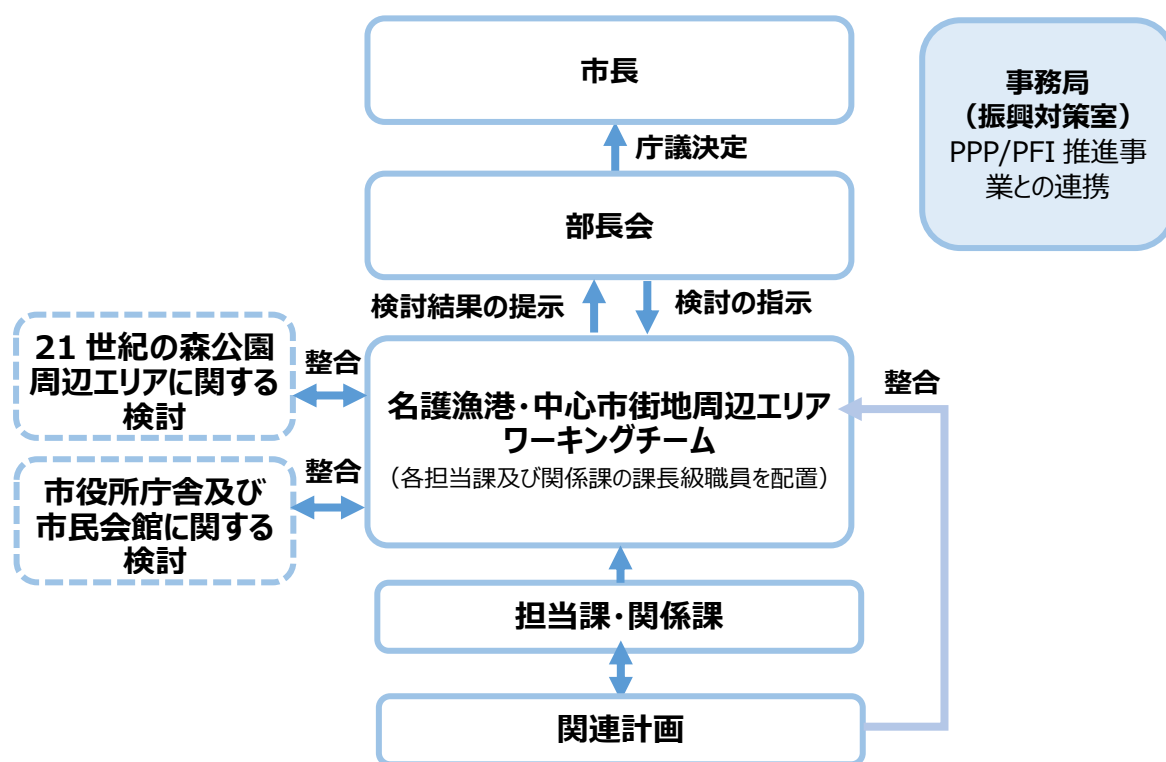


図 6-20 計画の推進体制

6.9 計画の進行管理

計画の実効性を確保するため、この実施計画の策定を「PLAN」として位置づけ、以下に示す PDCA サイクルで、計画の進捗状況等を点検・評価します。

なお、一部の事業については、名護市総合計画における実施計画^(※)と連携した進捗管理を行うことで、確実な事業推進につなげます。

※名護市総合計画に示された政策に基づき、計画的かつ効率的に事業を推進するため、向こう 3 年間に
行う事務事業内容等を明らかにしたものです。ローリング方式により毎年度見直しを行います。

<計画の策定 (PLAN) >

- 初年度においては、市の広報誌等を活用して、実施計画の内容を市民等へ周知します。
- 事業が円滑に実施できるよう、地域住民や関係機関等へ計画内容を説明し、実施に向けた調整等を行います。
- 実施計画に基づく事業の一部については、名護市総合計画における実施計画の事業として位置づけます。

<計画の実行 (DO) >

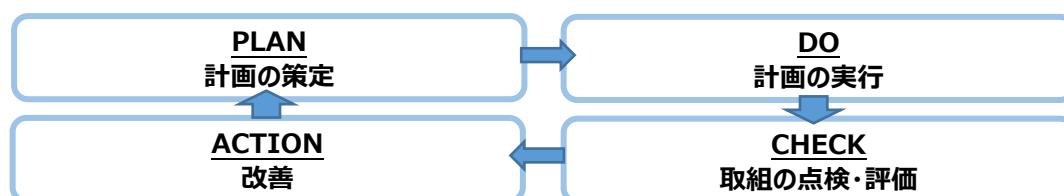
- 計画に基づき、取組を実行します。

<取組の点検・評価 (CHECK) >

- 部長会を、CHECK を行う機関として位置づけ、計画の進捗状況の点検・評価、並びに取組の見直しに係る提案・助言を行います。
- 計画に基づく取組の毎年の進捗状況については、年に 1 回、部長会に報告を行います。
- また、5 年に 1 度を目安として、取組成果の総括と進捗評価を行います。
- 事務局における進捗管理として、担当課は事務局へ定期的又は必要に応じて進捗報告を行います。

<改善 (ACTION) >

- 部長会からの提案・助言を参考にして、計画の改善策を検討します。
- 計画に基づく取組の実施状況等については、市の広報誌等を活用して公表します。
- 必要に応じ、パブリックコメント等により市民意見を取り入れ、計画の改善策を検討します。



	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目	7 年目	8 年目	9 年目	10 年目	11 年目以降
基本構想 基本計画	名護湾沿岸基本構想・基本計画										
実施計画	名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画										
総合計画に おける実施計画	毎年度見直し (ローリング方式) 以降も毎年見直し										

図 6-21 計画の進行管理

6.10 計画の目標設定

本計画の目標として、KPI を設定します。

KPI とは、重要業績評価指標（Key Performance Indicator）の略称であり、目標を達成するための取組の進捗状況を定量的に測定する指標です。

KPI は、本計画を推進した結果として得られる成果・効果を示す指標（アウトカム指標）と、ロードマップに位置づけた各種の取組の実施量や結果を示す指標（アウトプット指標）の 2 種類を設定していきます。これらの指標については、必要に応じて適宜追加していくことも検討します。

なお、KPI は、内閣府の地方創生ガイドラインに基づき、以下の 3 つの視点に留意して設定します。

視点 1：「客観的な成果」を表す指標であること

視点 2：事業との「直接性」のある効果を表す指標であること

視点 3：「妥当な水準」の目標が定められていること

名護湾沿岸の目標

成果・効果を示す指標
(アウトカム指標)

アウトカム指標（例）

◆ 対象エリアの人口（人）（※）

現状：1,672 人 → 中間目標：増加 → 目標：増加

※まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略等と整合を図ることを想定

◆ 中心市街地のまちづくりに対する市民の評価（％）（※）

「名護十字路周辺の中心市街地に、商業施設や業務施設、マンションなどの新しい建物が増え、歩行者も増えて賑わっている」に対する評価として、「よくなった・ややよくなった」と回答した市民の割合

現状：23.1% → 中間目標：50% → 目標：80%

※都市計画マスタープラン等との整合を図りつつ、市民アンケート調査で把握することを想定

実施量や実施結果を示す指標
(アウトプット指標)

アウトプット指標（例）

◆ 公共空間を活用した賑わいづくりの取組件数（件）

◆ リノベーションまちづくりの実施件数（件）

計画に基づく取組

図 6-22 KPI の例