

## 「施策」総括票

施策展開	1-(7)-イ	歩いて暮らせる環境づくりの推進
施策	① 安全で快適な生活環境の創出	71頁
対応する 主な課題	<p>○戦後復興の中、適切な都市計画が実施されなかった歴史的背景から、都市基盤施設の適切な配置ができないままに市街化が進み、密集市街地や非効率な道路網が形成されるなど都市構造にゆがみを抱えており、その改善が求められている。</p> <p>○道路、公園等の公共施設が不十分の地区や低未利用地、建築物の老朽化など都市機能の低下が見られる地区については、老朽建築物の除去、敷地の統合、公共施設の整備、防災機能の改善など、土地の合理的かつ健全な高度利用を行うことにより都市機能の更新を図る必要がある。</p> <p>○狭隘な通学路や歩道のない生活道路等において、交通量が多いにもかかわらず、十分な歩行空間が確保されていないなど危険な状況もあることから、交通弱者である高齢者や子供など歩行者が安全かつ安心して快適に移動できる環境づくりが求められている。</p> <p>○緑陰により強い日差しを和らげ、快適に歩ける歩行空間が求められている一方で、亜熱帯性気候に起因して植栽の成長速度が速く、歩行の妨げとなっている状況が見られることから、道路緑化とあわせて適切な管理を行う必要がある。</p>	
関係部等	土木建築部	

### I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成24年度				
主な取組		決算見込額	推進状況	活動概要
○身近な公園の整備				
1	歩いていける身近な都市公園の整備	864,397	やや遅れ	○那覇市等8市町村で用地買収、園路等の整備を行ったが、用地取得・補償交渉が難航しているためやや遅れとなっている。(1)
○安全でゆとりある道路空間の創出				
2	交通安全施設の整備	350,714	順調	○県管理道路において、交通事故危険箇所及び市町村や地域から要請のある箇所等において防護柵や道路照明等の交通安全施設を整備した。(2)
3	歩行空間の整備	1,677,481	順調	○国道449号や県道37号線等、歩道未整備箇所や狭隘箇所、通学路等において歩道を設置した。(3)

様式2(施策)

4	無電柱化推進事業	577,761	大幅遅れ	○沖縄ブロック無電柱化推進協議会において策定された第6期電線類地中化計画での合意路線である国道390号等の無電柱化の推進及び合意路線以外の県道114号線等における沖縄振興特別推進交付金(ソフト交付金)を活用した要請者負担方式等による無電柱化の設計を行ったが、再開発事業の進捗遅れや用地買収が進まなかったため「大幅遅れ」となっている(計画4.0km、実績1.5km)。(4)
5	街路整備事業	6,537,406	順調	○胡屋泡瀬線、真地久茂地線外1線、汀良翁長線、豊見城中央線等の整備を行った。(5)
<b>○涼しい歩行空間の創出</b>				
6	道路緑化による沖縄らしい風景の創出	—	未着手	○道路管理においては必要最低限の除草等を優先したことにより、街路樹の適正管理を目的とした当該取組が未着手となった。(6)
7	街路樹の植栽・適正管理	1,022,211	やや遅れ	○一定区間の除草や剪定などでボランティアも活用した植栽管理を行ったが、年3回の計画に対し2回の植栽管理にとどまった。(7)
<b>○日常生活環境のリニューアル</b>				
8	土地区画整理事業	3,792,983	順調	○那覇市農連市場地区及び沖縄市山里第一地区の組合設立認可に向けた協議等を行った。また、旭橋駅周辺地区においては、那覇バスターミナル(株)などの関係権利者間で合意形成を図り、事業推進に係る基本協定書を7月に締結したが、バスターミナルの機能検討に時間を要しており、やや遅れとなっている。(9)
9	市街地再開発事業等	144,899	やや遅れ	

様式2(施策)

Ⅱ 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

1	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	歩いていける身近な都市公園(街区公園)箇所数		3.2箇所/100ha (22年度)	3.1箇所/100ha (23年度)	3.25箇所/100ha	△0.1箇所/100ha	4.7箇所/100ha (22年度)
	状況説明	公園整備箇所については概ね計画どおりに進捗しているが、それ以上に宅地や市街地等の人口が集中している区域(DID地区)の拡がり が大きいため、成果指標としては基準値を下回る結果となっている。H28目標値を達成するため引き続き都市公園の整備に取り組んでいく。					
2	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	事故危険箇所の事故発生件数		22件/年【平均】 (24年)	—	減少	—	—
	状況説明	平成24年度に公安委員会等の関係機関との調整により事故危険箇所の選定を行った。平成25年度は危険箇所の指定・登録を行い、当該 箇所を重点的に整備することにより死傷事故発生件数の抑制につながるが見込まれる。					
3	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	県管理道路の歩道必要箇所設置率(通学路等)		調査中 (24年)	—	増加	—	—
	状況説明	平成24年度から通学路の安全点検等を実施し、その結果を踏まえて平成25年度は歩道必要箇所を選定する予定である。歩道設置に伴う 街路整備については、参考データの「市街地部における幹線街路改良済延長」が示すとおり、順調に進んでおり、安全で快適な生活環境の 創出につながっている。					
4	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	歩行空間の確保に資する無電柱化 (無電柱化整備延長)		49km (23年)	50.5km (24年)	85km	1.5km	—
	状況説明	平成24年度は用地買収等の遅れから1.5kmの整備にとどまった。H28目標値を達成するため、平成25年度から事業量を倍増して無電柱化 の推進を図る。					

様式2(施策)

5	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	土地区画整理事業により整備された宅地面積		1,885ha (24年)	—	2,151ha	—	—
状況説明	現状値については、現在調査中だが、平成28年度成果目標の達成に向け、予算確保、執行管理及び工程管理等の指導に努めており、順調に進捗している。						
6	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	再開発事業により整備された延べ床面積		239,909㎡ (24年)	239,909㎡ (25年)	325,334㎡	0	—
状況説明	再開発事業により整備された延べ床面積は昨年から増加はないが、平成27年には山里第一地区で21,425㎡、平成28年にはモノレール旭町周辺地区で64,000㎡の整備が予定されているため、H28目標値の達成は可能である。						

(2)参考データ

参考データ名	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
市街地部における幹線街路改良済延長	373.73km (12年度)	416.52km (17年度)	463.27km (22年度)	↗	—

### Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

#### ○身近な公園の整備

・公園整備に必要な用地取得や物件補償等に不測の時間を要しており、計画どおりに進捗していないため、地元自治会等の関係者とも協力しながら地権者等へ公園事業の必要性等を説明するなど、事業の円滑な推進に努める必要がある。

#### ○安全でゆとりある道路空間の創出

・歩道の設置のため沿道地の用地を取得する必要があるが、庭先や駐車場のみの補償となり地権者の理解が得られないことが多いため、事業の必要性について理解を得る必要がある。

・無電柱化推進事業は、これまでは電線管理者との合意が無ければ事業化することができなかったが、無電柱化の優先度が低いとされる地域では要請者負担方式を採用することでさらなる事業の推進が可能となったため、同方式による計画路線を選定する必要がある。

・交通機能と沿道アクセス機能のいずれを優先するかや、景観、防災への配慮など、地域が道路に求めるニーズが多様化、複雑化してきている。そのため、画一的な整備ではなく、地域のニーズに柔軟に対応する必要がある。

#### ○涼しい歩行空間の創出

・道路緑化による沖縄らしい風景の創出については、必要最低限の除草等の維持管理を優先する必要があるが、街路樹の適正管理を目的とした当該事業への予算配分が困難な状況である。

・ボランティアによる植栽管理エリアの拡大を図るため、ボランティア参加団体の増加に努めているが、一団体当たりの管理延長が短い等の理由からエリアの拡大に伸び悩んでおり、さらにボランティア団体を増やす必要がある。

#### ○日常生活環境のリニューアル

・旭橋駅周辺地区はバスターミナルも含めた再開発であるため、営業中のバスターミナル機能の確保及びその機能補償が必要となる。平成26年度に北地区の事業を着手するためには、平成25年度末までに那覇バスターミナル(株)などの権利者等から合意を得て、都市再開発法における施行認可を取得する必要がある。

### Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

#### ○身近な公園の整備

・都市公園は、良好な都市環境や緑とふれあえる憩いの場等を提供するだけでなく、災害時における防災機能としての役割も見直されており、その必要性についても認識が高まっている。

#### ○安全でゆとりある道路空間の創出

・国土交通省が指定・登録する交通事故危険箇所以外にも、狭隘な道路などにおいて交通安全施設の整備が必要な箇所が多く存在するため、地域の状況を把握し、優先順位を付けて交通安全対策を推進する必要がある。

#### ○涼しい歩行空間の創出

・今後も維持管理費の増加が見込めないため、道路植栽を担当する県の出先機関の各土木事務所と連携し、維持管理費の低減を考慮した道路植栽を検討する必要がある。

## 様式2(施策)

### ○日常生活環境のリニューアル

- ・土地区画整理事業では換地計画に基づき補償を行うことから、地権者交渉に不測の時間を要していることや、地価の下落による保留地処分金の減少など資金確保が課題となっている。
- ・市街地再開発事業は民間活力を生かした計画であり、その資金計画は民間による投資によるため、社会経済情勢に左右されやすいので、身の丈にあった実現性の高い計画をする必要がある。また、都市再開発法に基づき一定の期間に用地補償等を行う必要があるため、計画工程、目標値の達成のためにも国費も含めた予算の確保が重要である。

## V 施策の推進戦略案 (Action)

### ○身近な公園の整備

- ・地元自治会などの関係者等の協力を得ながら、地権者、所有者等に公園整備の必要性を説明し、理解してもらうことで、用地取得等の遅れを挽回する。また、住宅地や市街地における良好な都市環境や緑と憩いの場等の提供だけでなく、災害時の防災機能向上にも寄与する場として都市公園の整備を推進する。

### ○安全でゆとりある道路空間の創出

- ・関係市町村や地域と連携して現場の状況に応じた最適な安全確保の方策を検討し、交通事故危険箇所以外についても交通安全施設の整備を推進する。
- ・関係市町村の協力も得ながら、沿道地権者に対して事業の必要性などの説明や情報提供を行い、円滑な用地取得を進め、計画どおり歩行空間の整備を推進する。
- ・無電柱化推進事業においては、今後は、合意路線の計画である第三期無電柱化推進計画(H26～H30)(仮称)の策定を踏まえ、平成26年度以降の要請者負担方式の計画路線を選定し、事業進捗を図る。
- ・情報共有を密に行うなど市町村と連携して地域特性の把握に取り組み、地域のニーズに柔軟に対応した街路整備を推進する。

### ○涼しい歩行空間の創出

- ・道路緑化による沖縄らしい風景の創出については、適正管理の推進により良好な沿道空間を創出する必要があることから、沖縄振興特別推進交付金での事業化や県単独費である維持管理費も含め所要の予算の確保に努める。
- ・ボランティアによる管理のエリアの更なる拡大を図るため、ホームページによる広報等に努めるとともに、各土木事務所と連携し、維持管理の低減に繋がる植栽計画を検討する。

### ○日常生活環境のリニューアル

- ・土地区画整理事業については、住民説明会など地権者合意形成の取組強化をすることにより、地権者交渉を円滑に進めるとともに、保留地を早期に処分できるように事業全体の工程表を変更するなど、事業計画の適正化を図る。
- ・各市街地再開発事業については、予算の平準化を図り事業の工程管理を図ることにより、用地補償等に係る予算の確保に努める。またモノレール旭橋駅周辺地区においては、利便性の高いバスターミナル詳細計画を策定し、バス会社等の関係権利者の合意を得る。