

那覇旭橋駅東地域

沖縄県那覇市 | 面積：約 11ha



提供：旭橋都市再開発株式会社

沖縄の玄関口である那覇空港と中心市街地を結ぶ沖縄都市モノレール旭橋駅周辺において、都市再生緊急整備地域の位置づけと都市再開発法に基づく再開発会社施行の市街地再開発事業により、建物の耐震化等による災害に強いまちづくりの推進と低未利用地の土地利用転換を図り、多様な都市機能を導入した沖縄の新しい顔となる都市拠点形成。成功要因としては、都市再生緊急整備地域に位置づけと再開発会社施行による民間活力の活用による事業推進の円滑化が図られた点が挙げられる。

■エリアの概要

- 民間主導に事業推進による沖縄の自立型経済振興
- 再開発を通じた沖縄の玄関口としての「顔」づくり
- バスターミナルのサービス水準の向上と周辺の公共空間整備による交通結節点の強化

■都市再生に向けた戦略（成功要因）

- 都市再生緊急整備地域の位置づけによる事業推進の円滑化
- 会社施行の市街地再開発事業による民間活力の活用
- 経済社会情勢と地権者の状況を踏まえた段階的な事業展開

■制度の活用状況（令和2年4月時点実績）

- 都市再生特別地区：なし
- 民間都市再生事業計画の認定：なし

1) まちづくりの課題や背景

駅前でありながら、老朽化した建物が多く都市的土地利用が停滞

「那覇旭橋駅東地域」は、沖縄の玄関口に位置しており、市役所等の官庁街や中心市街地の中でも活気があるエリアに近接している。また、沖縄都市モノレール旭橋駅に隣接するとともに、地区内には島内全域に広がる広域路線の起点となる那覇バスターミナルが存しており、交通結節点として重要な立地にある。しかし、当地域は、有効利用されていない宅地や老朽化した建物が多く、駅前にふさわしい都市的な土地利用がなされていなかった。

エリアの再開発を通じた沖縄の玄関口としての「顔」づくり

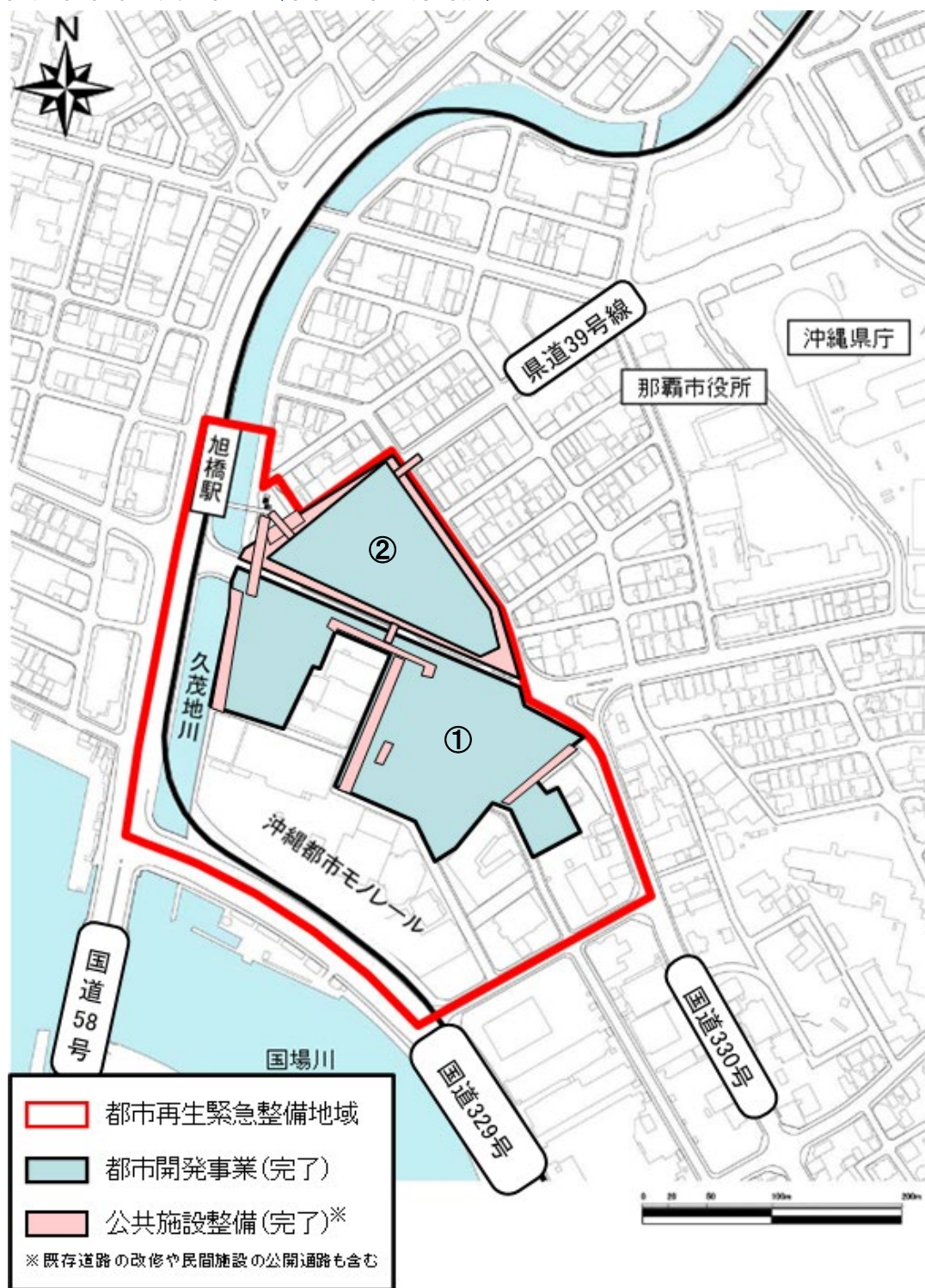
駅前に相応しい市街地の整備に向けて、安全・快適な歩行者空間の整備とともに、バスターミナルの利便性の向上を図り、交通結節点機能を強化するとともに、業務、商業、宿泊等の多様な都市機能を導入し、沖縄の玄関口としての「顔」となる都市拠点の形成が求められた。当地域においては、建物の老朽化に伴う個別の建替構想の検討が進められていたが、平成12年8月に地元組織（KSP推進協議会）が設立され、平成14年にプロジェクト構想が発表された。時を同じくして内閣府により沖縄振興計画が公表されるが、本振興計画において、「沖縄が自立的発展への軌道に乗り、大競争時代に生き抜く魅力ある経済的活動拠点として、新世紀の我が国の発展の一翼を担うべく、活力ある民間主導の自立型経済を構築する。」とされ、KSP構想の実現がまさに民間主導の自立型経済の構築のリーディングプロジェクトとして期待された。

バスターミナルのサービス水準の向上と周辺の公共空間整備

モノレール旭橋駅に隣接し、空港をはじめ県内外へのアクセスの確保が容易な立地条件を活かし、バスターミナルの再整備と、各街区を結ぶ安全・快適な歩行者空間の整備とバスターミナルの利便性の向上を図ることで、交通結節点機能を強化することが重要な課題であった。また駅前においては、モノレール、バスターミナル、メインストリートへの起点であるため、市民が集うにぎわいの核となる広場の整備や国道を横断して駅と地区内の建築物相互を連結するペデストリアンデッキやデッキレベルの広場など、安全で快適な歩行者ネットワークの形成とともに、災害時における津波緊急一時避難施設としての整備も求められた。

～平成 11 年	建物の老朽化、個別の建替構想
平成 12 年	KSP（カレイド・スクエア・プロジェクト）推進協議会設立
平成 14 年	KSP（カレイド・スクエア・プロジェクト）構想発表
平成 15 年	都市計画決定告示 都市再生緊急整備地域に指定 旭橋都市再開発株式会社設立
平成 17 年	南工区事業計画認可
平成 19 年	本体事業着工
平成 20～24 年	南工区竣工
平成 26 年	事業計画変更認可（北工区編入）
平成 30 年	北工区竣工

2) 都市開発事業等の実施状況（令和3年3月時点）



①カフーナ旭橋（南工区）（H24 竣工）



②カフーナ旭橋（北工区）（H30 竣工）

3) 都市再生に向けた戦略（成功要因）

都市再生緊急整備地域の位置づけによる事業推進の円滑化

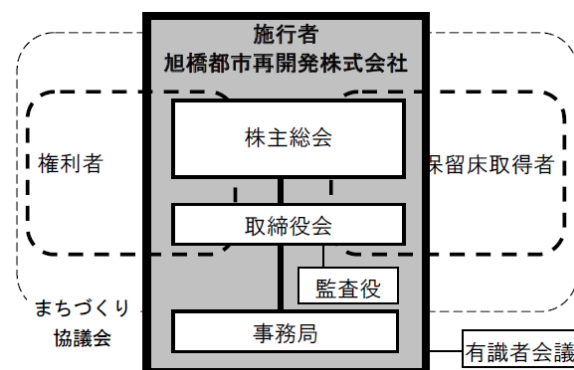
当地域で進められた市街地再開発事業は、沖縄経済の自立発展に向けたパイロットプロジェクトとして、地域の建設投資を促進する狙いに加えて、モノレールの開業に合わせて早急にまちづくりを推進し、街の活性化を図ることでモノレールの利用を促進する狙いがあった。そのため、本プロジェクトにはスピードが要求されたが、都市再生緊急整備地域に位置づけられ、事業の意義が強化され、各行政機関との協議が、円滑に進められた。

会社施行の市街地再開発事業による民間活力の活用

再開発を志す権利者や県内の大手企業等の事業参加希望者が集まった地元組織「KSP推進協議会」によって平成14年に発表された「KSP（カレイド・スクエア・プロジェクト）構想」を実現するために、その後、学識経験者、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、那覇市とともに事業手法が具体的に検討され、市街地再開発事業の都市計画手続きへと進んだ。

ちょうど同時期の平成14年6月、都市再開発法が改正されたことから、この協議会で組合施行と会社施行の比較検討を行い、都市計画決定前に会社施行を選択することが承認された。地権者に加えてノウハウと資力・信用を有する民間事業者が参画して設立する株式会社が市街地再開発事業の施行者となることで、資金調達力も高く迅速な事業推進が期待された。

■ モノレール旭橋駅周辺地区の組織体制



図版提供：旭橋都市再開発株式会社

【会社施行選択の理由】

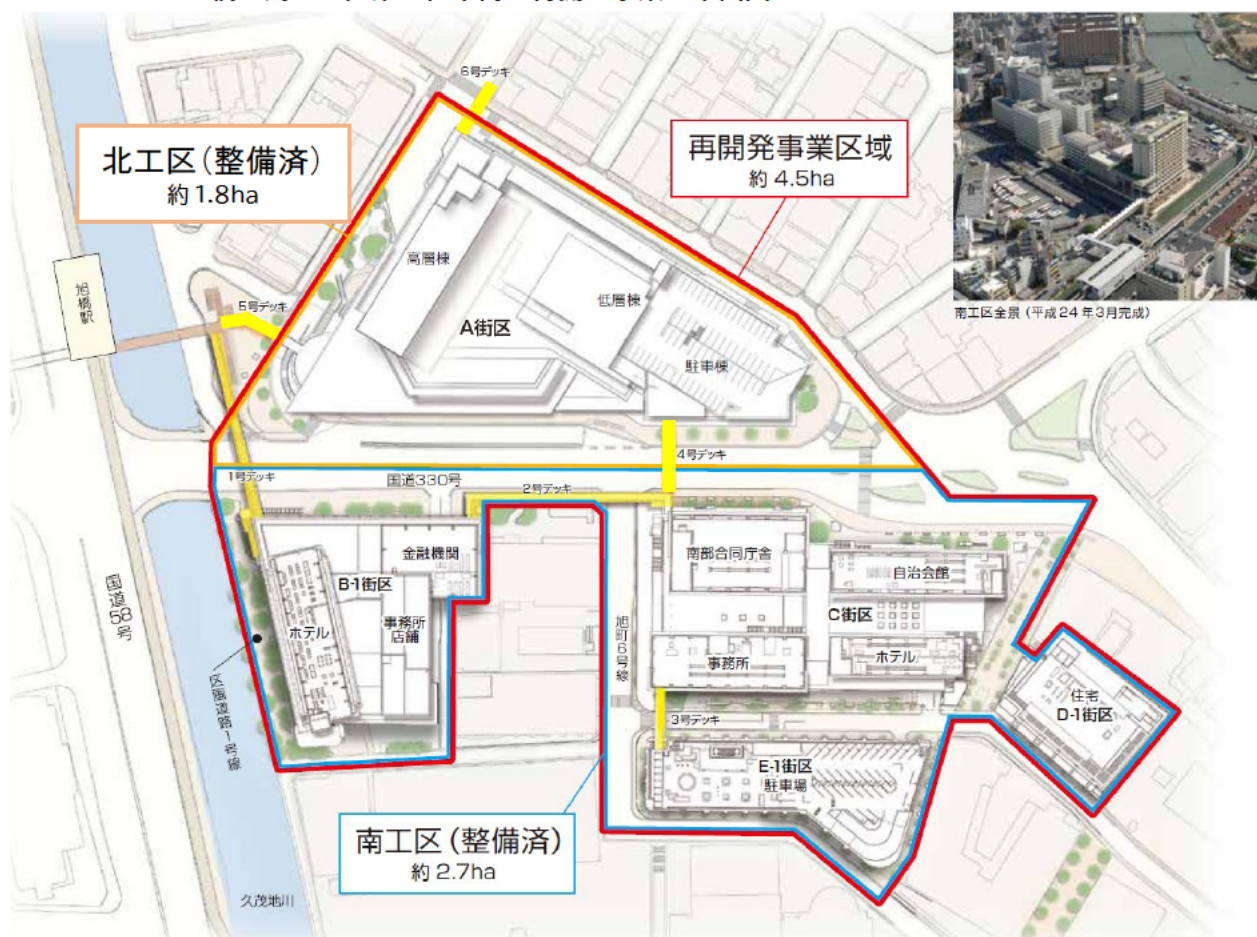
- 経験豊富な有力企業が、再開発会社の中核として参加することによりリーダーシップが期待できる。
- 民間主導、地元主導を推奨している沖縄県にとって、民間活力を導入しやすい方式である。
- 資金調達に際し、株式会社は資金調達力が高く、継続性等の面で有利。また、都市再生関連の金融メリットも享受できる。
- 事業完了後の継続的な街の運営管理の必要性の認識から、事業完了時に解散せず、複数街区をまとめる組織として期待できる。

地権者の状況を踏まえた段階的な事業展開

平成 15 年の都市計画決定では、那覇バスターミナルを含む旭橋駅前の約 4.5ha が計画決定されたが、その後の事業化段階では、当時の市場環境の中で床処分の見通しが不透明だったこともあり、北工区の関係権利者であるバス関連の法人の合意形成が進まなかった。そのため、地区全体での事業化ではなく、権利者の機運醸成が進んでいた南工区を先行的に事業化することを決定した。その後、平成 17 年に事業計画認可、平成 19 年に権利変換計画認可を迎え、段階的な工事を経て平成 24 年には B～E 街区の 4 つの街区の施設建築物が完成に至った。

一方、北工区は、南工区の工事が完了した時期に地区内の権利が統合・整理され、権利者の合意形成が可能な土壌が整った。これを受けて、再開発会社を事務局とした関係権利者の検討会議が再開され、本格的な合意形成と事業推進が進められることとなった。検討会議での検討と行政協議を経て、平成 26 年には、約 2.7ha で既に事業計画認可を受けていた施行区域を都市計画決定された約 4.5ha に拡大させる事業計画変更認可を受けるとともに、南北を工区分けして継続事業として北工区の事業化が図られた。

■ モノレール旭橋駅周辺地区第一種市街地再開発事業の平面図



出典：モノレール旭橋駅周辺地区第一種市街地再開発事業パンフレット
(旭橋都市再開発株式会社)

4) まちづくりの効果

- 人口、世帯数、地価、一日当たり乗降客数（旭橋駅）、就業者数において、効果の発現が見られる。

人口（地域内）	175 人（H17）→341 人（H30） ：約 95%増（市全体：約 3%増）
世帯数（地域内）	93 世帯（H17）→173 世帯（H30） ：約 86%増（市全体：約 24%増）
地価（地域内）	16.8 万円/㎡(H15)→28.3 万円/㎡(H30) ：約 68%上昇（市平均：約 23%上昇）
一日当たり乗降客数 （旭橋駅）	約 1,950 人/日（H17） →約 2,765 人/日（H26：南工区完了） →約 3,890 人/日（H30） →4,308 人/日（R1）
就業者数	南工区:約 890 人(H17)→約 2,180 人(H27) 北工区:約 50 人(H17)→約 1,500 人(H30)

5) 担当者の声



【担当した
コンサルタント】

Q.都市再生緊急整備地域指定によりどういった効果があったか。

- ・都市再生緊急整備地域の指定の効果として、国の事業としてのお墨付きも大きい。都市計画マスターミナルの上空利用や国道へのデッキ架橋などに関しても、関係機関とスムーズな協議が可能になった。
- ・事業について、沖縄県も好意的であった。当時、観光客も少なく、観光業を盛り上げる必要があった。沖縄振興計画に位置づけられていた民間主導のまちづくりのパイロットプロジェクトとして認識され、経済振興が動機として大きかった。このプロジェクトを計画に位置づけてもらった沖縄県のバックアップのもと、手続きも円滑に進んだ。

Q.開発が進みどういった変化があったか？また今後の展望は？

- ・那覇市の「顔」としての風格とゆとりを備えた都市空間と、都市の活動や生活を支える業務商業宿泊等多様な機能を導入した都市拠点を形成することができた。都市再生緊急整備地域の地域整備方針に掲げられた都市機能や公共施設、公益的施設の整備に関する内容はすべて実現できたと自負している。
- ・再開発会社は、完成した一般駐車場や店舗事務所の一部などのまちに寄与できる施設を保有し運営しており、事業を行う施行主体が完成後も引き続き存続して、事業に一貫して責任を持ってまちづくりを行っている。今後、総合的なエリアマネジメントにつなげていくことが期待される。
- ・同一の再開発会社で周辺にも手を広げていくことも想定されるが、再開発会社の要件で、区域内の宅地について所有権または借地権を有する者が、総株主の議決権の過半数を保有することが定められており、要件の面で課題である。

Q.苦労した点

- 初動期の資金確保に苦労した。通常の再開発ならデベロッパーが参画し資金を拠出するが、そうはならなかったため地元の協会などの協力を得て出資を呼びかけた結果、一定の資金が得られ、調査や計画案の作成等、事業実施にこぎつけることができた。
- 北工区の推進に際しては、施設(保留床)の誘致にたいへん苦労した。民間事業者の協力と沖縄県の推進力により、最終的に県立図書館の導入が決まったことが決定打となった。また、工事期間中の仮駐機場の用地確保ができたことが成功の大きな要因となった。

プロジェクト事例：カフーナ旭橋（北工区・南工区）

土地の高度利用により、県都那覇を代表する駅前空間にふさわしい多様な用途機能の集積拠点。先行整備された南街区では、庁舎・ホテル・事務所・店舗・分譲住宅等による複合拠点を形成。北工区では、事務所・公共公益施設・商業施設等を複合させ、バスターミナルを活かした交通結節点を形成。

■ 南工区



■ 北工区



提供：旭橋都市再開発株式会社

■ 背景・特徴

- 沖縄の玄関口としての「顔」となる都市拠点の形成
- 津梁（架け橋）のまちづくり
- 魅力あるバスターミナルへの更新

■ 構想・実行段階での工夫点

- 事業の進捗に応じた適切な事業手法の選択
- 工事期間中のバスターミナルの継続
- 再開発会社によるエリアマネジメント

■ 活用した制度

- 市街地再開発事業（会社施行）

■ 諸元

	北工区	南工区
敷地面積	約 12,800 m ²	約 19,200 m ²
用途	バスターミナル、商業施設、事務所、公共公益施設	事務所、ホテル、庁舎、商業施設、分譲住宅
階数	地下 1 階、地上 11 階	地下 1 階、地上 18 階
延床面積	約 65,900 m ²	約 85,500 m ²
事業者	旭橋都市再開発株式会社	旭橋都市再開発株式会社
竣工	平成30年9月	平成20年10月（E-1街区） ～平成24年3月（B-1街区）

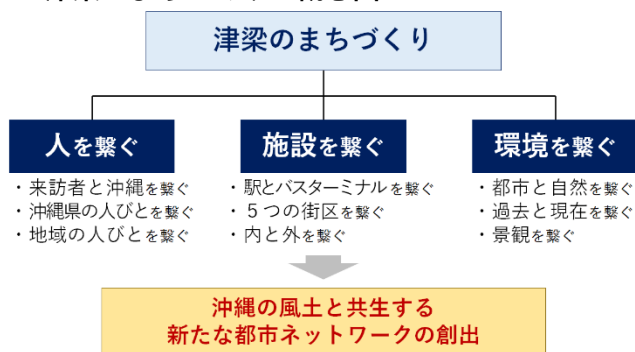
沖縄の玄関口としての「顔」となる都市拠点の形成

当地区は、那覇都市モノレール旭橋駅に隣接し、沖縄本島の交通の要衝である那覇バスターミナルが地区内に立地するなど、交通結節点として重要な位置にあり、安全で快適な歩行者空間の整備とバスターミナルの利便性向上による交通結節点機能の強化が課題であった。また、地区内には有効利用されていない宅地や老朽化した建物が多く、駅前にふさわしい都市的な土地利用がなされていなかった。そのため、沖縄の玄関口としての「顔」としての風格とゆとりを備えた都市空間づくりと、都市の活動や生活を支える業務、商業、宿泊等多様な機能を導入した都市拠点の形成が必要とされた。

津梁（架け橋）のまちづくり

当地区では、全 5 街区にわたる複合的な構成の建築計画を進めるにあたって「津梁のまちづくり」をテーマとして、「人を繋ぐ・施設を繋ぐ・環境を繋ぐ」を柱に、交流空間、情報空間、緑のオープンスペース等の各施設を歩行者空間で結び、出会いやにぎわいを創出する都市ネットワークの構築を設計コンセプトとした。

■ 津梁のまちづくりの概念図



「結い」や「模合（もあい）」等、沖縄のコミュニティ精神を受け継ぎ育むべく、地区全体を通路や上空通路で有機的に繋ぐことで人の自由な往来を生み、街区間の回遊を促した。また動線を周辺街区へ有効に接続させることで、人の流れが周辺街区へ有効に接続できるように計画し、人の流れが滲み出し地域の賑いに寄与する事を期待した。

ネットワークの各所には広場や溜まりを設け、沖縄の風土に根差した空間構成要素（「雨除け、日除け：あまはじ」「広場：なー」「露地：すーじぐあー」）を重ね合わせ、風土と共生する空間づくりに配慮。これらは沖縄の日差しや雨、風等の自然を感じ凌ぐ、憩い・出会い・集いの場となりさまざまなイベントや行事が行われている。

魅力あるバスターミナルへの更新

沖縄県では、モノレール整備と連動した沖縄県内のバス路線の再編が構想されていたが、モノレール新駅との結節に向けて機能を強化するとともに、他機能との複合化により魅力あるバスターミナル施設へと更新してバスの利用活性化を図ることが求められていた。

当地区の北工区で再整備されたバスターミナルには、モノレール駅や隣接する街区との間に道路を跨ぐデッキが整備され、バスが発着する地上階にアクセスするエレベーターなどの昇降機も設置されており、乗り換えや周辺施設への移動の利便性が高く、バリアフリーにも配慮した計画となっている。

事業の進捗に応じた適切な事業手法の選択

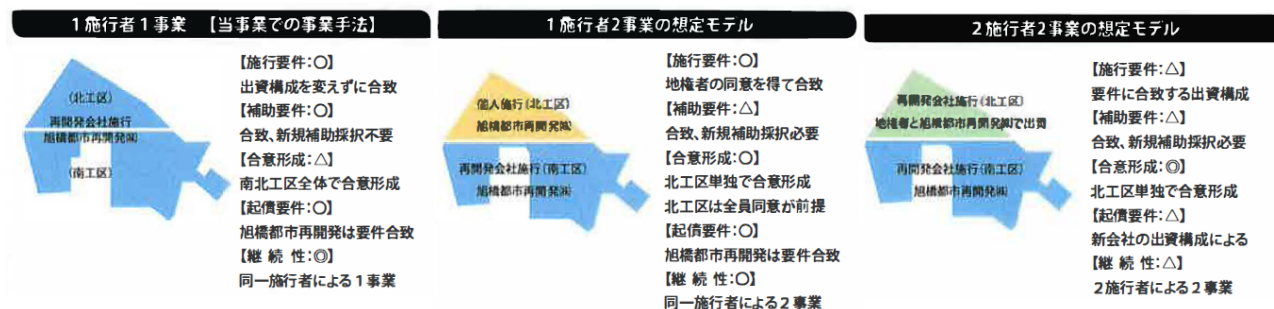
北工区事業化の初動期は、基幹バス構想やバス路線再編等の計画づくりが進行していたこともあり、バスターミナルの方針決定には不確定要素が多く、バス関係者の合意が取りにくい状況であった。また、土地の権利関係の変更が続いて協議先が安定しなかったことや、地域を取り巻く市場環境に不透明感が強く、最終的に公共公益施設の導入が決まるまでは、事業スキームが確定しなかったことから、事業資金の調達ができるような環境ではなかった。

しかし、当地区の再開発会社は、南工区の事業で養われた株式会社固有の経営基盤や人的資源を有しており、事務局運営やコンサルタント委託等の財源確保が可能な環境がつくられていた。

そこで、一貫性を確保しながら、周辺地域へとまちづくりを展開することが再開発会社のメリットでもあることから、先行した南工区のノウハウ、人材、資金を後発の北工区に投入し、継続して事業にあたることを望ましいと判断された。「施行要件」や「起債要件」といった各制度の比較検討なども踏まえた結果、北工区の事業は南工区と同一施行者による同一事業として施行された。

当初、地元協議会における地域全体のまちづくりの議論を経て事業が始動された経緯を踏まえると、再開発会社が事業主体でありつつ、管理運営主体及び地域全体のエリアマネジメント主体等といった総合的まちづくり主体になるという、当初企図されていた目的を達成することができた。

■ モノレール旭橋駅周辺地区における、再開発事業手法選択の可能性



提供：旭橋都市再開発株式会社

工事期間中のバスターミナルの継続

那覇バスターミナルは都市計画法上の都市施設でかつ自動車ターミナル法上のバスターミナルとして許可を受けている。沖縄本島最大のバスターミナルでバス会社4社約55路線が乗り入れ、空港リムジンバス等も含め1日約2,700本のバスが発着しており、バス会社の運行上の機能として営業所機能と駐機場機能（約57台分）を有していた。

工事期間中も1日も休むことなくこの機能を維持する必要があるため、近隣の港湾用地を仮駐機場として確保し、また仮バス停を周辺道路に設置して工事が進められた。近隣に仮駐機場を確保できたことがバス会社との合意形成に寄与した。

利用者の乗降は利便性の高い駅周辺に確保する必要があるため、工事期間中に発生する仮バス停と仮駐機場の回送に係る費用は損失補償として各バス会社に補償が行われた。仮バス停は、工事の仮囲いに庇を設置して歩道上に確保するほか、民間建物を賃借して仮バス停として暫定運用するなどの工夫が行われた。

■ 工事期間中のバスの回送ルート



提供：旭橋都市再開発株式会社

再開発会社によるエリアマネジメント

当地区では、床取得者全員が参加する「まちづくり協議会」を立ち上げ、参加者からまちづくり協力金を集め、地区で共同管理するデッキや緑地等の維持管理を行い、夏祭りやクリスマスイルミネーションなどのイベント活動も実施している。この協議会は全街区の環境デザインや共同施設の管理運営等について協議する場にもなっており、再開発会社が事務局として運営を担っている。

■ カフーナプラザでのイベント風景



提供：旭橋都市再開発株式会社

一方、再開発会社自身は、完成した一般駐車場や店舗事務所の一部などの施設を保有し運営。また、完成した再開発ビルの維持管理業務や権利者で共有する店舗事務所のテナント導入力の維持創出にも努めている。事業を行う施行主体が完成後も引き続き存続して、事業に一貫して責任を持ってまちづくりを行っていることで、事業の信頼感が生まれている。

各街区の権利者や床所有者は、まちづくり協議会によるまちの運営について直接的に関与することができるだけでなく、ほぼ全員が再開発会社の株主になっていることにより、この会社を通じてまちの共用施設である駐車場や共用施設等の運営に対して意向を反映することができている。このように、まちの人びとがまちのあり方を話し合うだけでなく、利益も負担も分かち合う共同責任の仕組みにより、総合的なエリアマネジメントが実現している。