

沖縄県における景観検討の取組成果と課題

鎌溝 遼治郎¹・増山 晃太²

¹正会員 修士(工) 沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課主任技師
(〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎一丁目2番2号, E-mail:yrimizor@pref.okinawa.lg.jp)

²正会員 博士(工) (株)風景工房代表取締役
(〒860-0862 熊本市中央区黒髪一丁目9-27-102, E-mail:masuyama@fukeikobo.co.jp)

沖縄県では、沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき、景観に配慮された良質な公共空間の創出を目的として、平成24年度から公共事業における景観評価(景観アセスメント)システムの構築及び運用に取り組んでいる。本稿では、沖縄県景観評価システムに関する10年間の取組成果と課題を整理するとともに、令和4年度からの新・沖縄21世紀ビジョン基本計画における取組の方向性について考察を行い、広く周知することで、今後の景観アセスメント推進の一助となることを期待する。

キーワード: 沖縄県景観施策, 景観アセスメント, 景観評価システム, 景観チェックリスト

1. 沖縄県の景観施策と景観アセスメント

(1) 景観施策の背景

沖縄県は、亜熱帯海洋性気候特有の自然環境や、アジア諸国との交流により育まれた歴史・文化に根ざした独特の県土景観を有している。これらの景観は、先人たちが自然と共生する営みの中で、風水思想も取り入れながら、つくり、守り、育ててきた県民共有の財産である。

赤瓦屋根の家々とそれらを囲む石垣や屋敷林から成る伝統的な集落景観をはじめ、戦前は美しい風景が県内各地に存在したとされる。しかし残念ながら、沖縄戦によりそれらの多くは失われてしまった。

また、昭和47年の復帰後は、本土との格差是正を目指し、社会資本整備や民間開発等が急速に進められ、県民生活が飛躍的に向上する一方で、貴重な沖縄らしさは失われつつあった。

(2) 景観施策の概要

以上の背景から、沖縄県では、地域の特性を生かした優れた景観を守り育て、又はつくり、もって快適で魅力あるふるさと沖縄の創生に寄与することを目的として、平成6年度に沖縄県景観形成条例を制定した。当時は景観行政の取組に対する法的な後ろ盾がなく、県内でも一部の先進的な自治体が独自条例による景観施策を進めていたものの、県全体で見るとほとんどの市町村では景観形成の取り組みは始まっておらず、県民や事業者の景観への理解もこれからという状況だった。

平成15年度の「美しい国づくり政策大綱」の公布と翌年度の「景観法」の制定を受け、沖縄県では平成20年度

から平成23年度まで、沖縄特別振興対策事業費(国庫補助、補助率10分の8)を活用し、市町村の景観計画策定を支援する「風景づくり推進事業」が実施された。その結果、平成19年度に3団体であった景観行政団体は、平成24年度には県内全41市町村の半数を超える21団体となり、景観行政の体制構築が進化した。

平成24年度には「沖縄振興特別措置法」に「良好な景観の形成」が位置づけられ、第5次沖縄振興計画である「沖縄21世紀ビジョン基本計画」に基づき、沖縄振興特別推進交付金(ソフト交付金)を活用した「沖縄らしい風景づくり推進事業」が開始された。主な施策として、①景観に対する県民意識向上のための普及啓発(シンポジウム開催等)、②風景づくりに係る人材育成、③公共事業における景観配慮、④景観向上のための建築等技術研究開発の4項目に取り組み、それらの取組の結果として、市町村における景観地区指定等の推進を目指した。平成29年度からは事業名を「沖縄らしい風景づくり促進事業」とし、令和3年度まで継続的に取り組んできた。

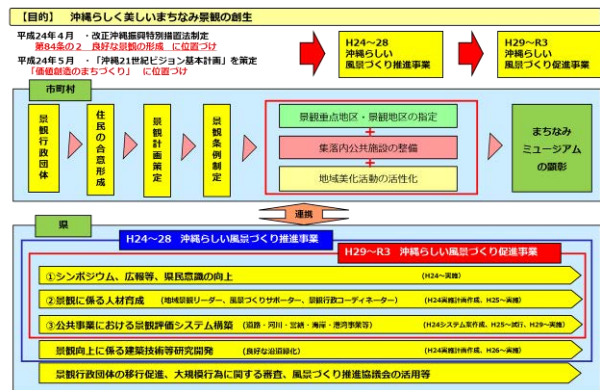


図1-1 沖縄らしい風景づくり推進事業, 同促進事業の概要

平成24年度からの取組により、県内の景観行政団体は令和3年度末には36市町村と全体の約9割まで増加するとともに、35市町村で景観計画が策定され、景観地区は全国54地区の約17%に当たる9地区が指定されるなど、10年の間に、地域特性に対応したきめ細かな景観行政の推進体制の構築が進められてきた。

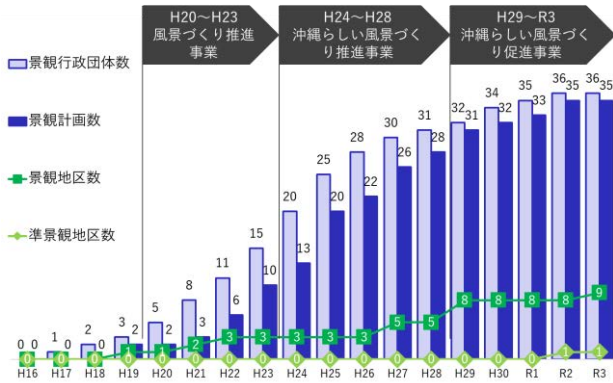


図1-2 沖縄県内市町村の景観施策の推進状況



図1-3 沖縄県内の景観地区、準景観地区

(3) 公共事業における景観配慮（景観アセスメント）

公共事業における景観配慮については、「美しい国づくり政策大綱」の施策に「公共事業における景観アセスメント（景観評価）システムの確立」として位置づけられ、国土交通省では平成15年度からシステム検討に取り組み、試行期間を経て平成19年度から「国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針（案）」に基づく運用が開始された。沖縄総合事務局開発建設部においても、「沖縄総合事務局・景観検討の基本方針」に基づき、平成25年度から運用が開始されており、景観配慮に関する蓄積されたノウハウを基に、事業者が景観カルテを活用して主体的に景観検討に取り組んでいる。

沖縄県においては、平成24年度から景観検討に必要な体制と手法等を定める沖縄県景観評価システムの構築に取り組み、試行期間を経て平成29年度から「沖縄県景観検討の基本方針（以下、「基本方針」）」に基づき運用が開始された。

(4) 類似事例と既往研究

公共事業における景観検討の実施事例としては、上述のとおり、沖縄総合事務局開発建設部が全事業において景観検討に取り組んでいるほか、九州では、鹿児島県や長崎県などで先行的に景観検討を実施している。

既往研究として、長崎県における公共事業等デザイン評価システムの運用上の成果と課題を整理した研究¹⁾がある。また、沖縄県の景観評価システムの試行運用の成果と課題について整理、考察した論文²⁾がある。

本論文は参考文献²⁾を踏まえ、沖縄県景観評価システムの試行運用と本格運用を含めた10年間の取組成果と課題を整理するとともに、令和4年度からの取組の方向性を考察するものである。

2. 沖縄県景観評価システムの構築と運用

沖縄県景観評価システムは、公共事業におけるライフサイクルを通じた景観検討の実施により、景観に配慮された良質な公共空間の創出を目的として、県土木建設部が所管する事業採択された全事業を対象としている。そのうち景観上の影響が大きい「重点検討事業」については、模型やCG等による景観予測の実施を必須としており、計画・設計・施工・維持管理の各段階で、事業景観アドバイザーからの助言を受けながら、景観整備方針などを作成して景観評価委員会への報告・確認を行い、その結果を事業に反映させる流れとなっている。

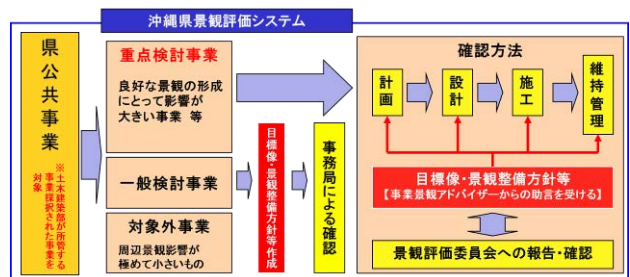


図2-1 沖縄県景観評価システム全体のフロー

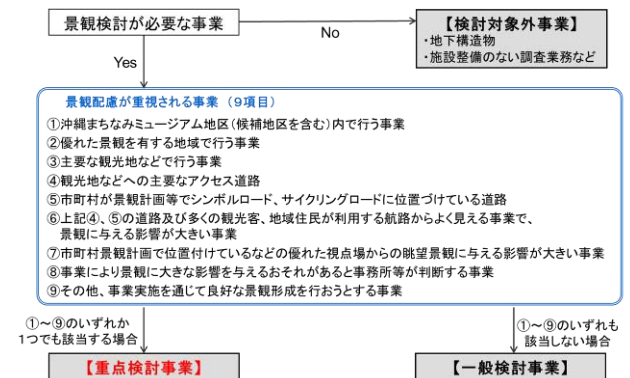


図2-2 景観検討区分の判定方法

(1) 試行運用（H24～H28）

平成24年度から平成28年度までのシステム構築に向けた試行運用段階では、国土交通省の基本方針を参考に、

県の特徴を踏まえたシステム構築に取り組んでいる。

平成24年度は沖縄県版の基本方針（案）と道路・河川事業の景観チェックリスト（案）を作成し、翌年度には道路4事業で試行運用とチェックリストの解説書作成を開始した。その後、試行運用の対象を公共建築、港湾、海岸事業へと順次展開し、平成28年度に沖縄県土木建築部における景観検討の手順と体制を定めた基本方針、その解説である「沖縄県景観評価システム実施要領（案）」を策定し、景観検討の仕組みが定められた。

試行運用段階では、試行事業での景観検討結果を踏まえ、チェックリストの見直し、解説書等の作成を行った。試行運用段階では、道路10件、河川6件、公共建築9件、港湾2件、海岸1件の合計28件で景観検討を実施した。

年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29
全体 試行28件	基本方針(案)	試行4件	試行7件	試行10件	基本方針 試行7件	
道路 試行10件	リスト案作成	リスト見直し 解説書案 試行4件	試行2件	試行3件 景観研修会	解説書 試行1件	本 格 運 用 開 始
河川 試行6件	リスト案作成		リスト見直し 解説事例集案 試行2件	試行2件 景観研修会	解説事例集 試行2件	
公共 建築 試行9件			リスト案作成 解説書案 試行3件	リスト見直し 試行4件 景観研修会	解説書 試行2件	
港湾 試行2件				リスト作成 解説書案 試行1件	解説書 試行1件	
海岸 試行1件				リスト作成 解説書案 試行1件	解説書 試行1件	
					解説書	

図2-3 試行運用段階の取組

(2) 本格運用 (H29～)

本格運用後は、重点検討事業のうち、年間10件を目標に、景観アドバイス会議での助言を踏まえた検討内容を景観評価委員会で確認している。

平成29年度から令和3年度までの5年間で道路17件（7事業）、河川5件（3事業）、公共建築9件（7事業）、港湾3件（1事業）、海岸5件（3事業）、公園1件（1事業）の合計40件を委員会対象として景観検討を実施した。

	本格運用				
	H29	H30	R1	R2	R3
道路	勝連半島南側道路【計画】				沖縄環状線 港農当工区【計画】
	豊見城系道路 全体【計画】	全体【計画・設計】	川尻橋【計画】	糸満区間【設計】 南部東道路JCT【計画】	川尻橋【設計】
			県道20号線(橋梁)【設計】		南部東道路JCT【設計】
			平良下地島空港線【設計】	【設計】	【施工】 石垣空港線 空港前交差点【設計】
河川	謝名堂川【設計】 田原川【計画】	小波津川【設計】		【設計】	【設計】
公共建築	てだこ浦西P&R 駐車場【設計】 那覇A特別支援学校【計画】	兼城港旅客ターミナルビル【設計】	県営高原団地【計画】	県営砂辺団地【計画】 県営牧港団地【計画】	県防災危機管理センター棟【計画】
港湾	水納湾【設計】	【設計】			【設計】
海岸	伊佐海岸【設計】 川平海岸【計画】			船浮海岸【設計】	
その他		宮古広域公園【計画】			
計	9	9	5	8	10

図2-4 本格運用後の委員会対象事業

(3) 景観評価システムの段階的運用

実施要領において、本格運用後はステージ1からステージ3へと段階的に運用対象を拡大する計画である。

		計画段階	設計段階	施工段階	維持管理段階
重点検討事業	A景観評価委員会で確認・助言を受ける案件 複合分野が関係する案件等	ステージ1: H29～R2 【確認・助言】		ステージ2: R3～R6 【確認・助言】	
	B景観評価委員会への報告案件 ①市町村景観審議会(景観の専門家を含む)で審議する案件 ②既に個別で景観に関する委員会(景観の専門家を含む)を設置している案件 ③その他の重点検討事業の案件	ステージ1: H29～R2 【報告】		ステージ2: R3～R6 【報告】	
	一般検討事業	ステージ2: R3～R6 【必要に応じて報告】		ステージ3: R7～ 【必要に応じて報告】	

図2-5 段階的運用のイメージ

a) ステージ1：重点検討事業の計画・設計段階での運用

ステージ1では、計画・設計段階の重点検討事業のうち複合分野が関係する案件（A）で委員会の確認・助言を行い、市町村景観審議会や個別委員会等の対象案件（B）はそれぞれの会議で審議することとし、県の委員会には報告する形としている。期間としては平成29年度から3年間を計画していたが、実際は新型コロナウイルス感染症の影響もあり令和2年度までの4年間を要し、この間に計30件を委員会対象とした。

b) ステージ2：重点検討事業の施工・維持管理段階まで

ステージ2では、重点検討事業の確認対象を施工・維持管理段階まで拡大し、一般検討事業の計画・設計段階も必要に応じて委員会へ報告する形となっている。当初は令和2～4年度までの3年間の計画であったが、実際は令和3年度からと、1年遅れてスタートしており、所要期間もステージ1の実績を踏まえると4年程度が想定される。

施工・維持管理段階での普及に向けて、まずは施工段階の景観検討に取り組み、事業ごとの検討手法を確立することが求められる。

c) ステージ3：一般検討事業の施工・維持管理段階まで

ステージ3では、一般検討事業の施工・維持管理段階も必要に応じて委員会で報告する計画である。

沖縄総合事務局では、既に一般検討事業の検討内容も一覧表形式で委員会に報告しており、事業者が主体的に景観検討に取り組む体制が整っている。事業者が取り組みやすい理由の1つに景観カルテ方式による簡易な方法をとっている³⁾点が挙げられる。

県でもシステム構築時には景観カルテ方式も検討されたが、結果的に景観チェックリスト方式を採用している。その理由としては、説明資料のフォーマットを規定せず、景観検討において確認すべきチェック項目を規定することで、既存資料なども活用した詳細な検討が可能となることなどが考えられる。一方で、様式がないことから資料が膨大になり、担当者の負担増につながっている側面もあり、事業担当者が景観検討に取り組みやすいツールの検討が求められる。

3. 景観検討の事例

令和2～3年度の委員会対象事業について、景観検討の概要と成果を整理する。なお、紹介する事例はいずれも検討中の内容であり、今後の事業進捗によっては内容変更の可能性があることを断っておく。また写真や図面は各事業の景観検討資料から転載した。

(1) 道路事業

a) 南部東道路ジャンクション橋梁【計画段階】

①事業概要

南部東道路は、世界遺産・斎場御嶽のある南城市の知念・玉城の島尻東地域から大里を経由して南風原町内の那覇空港自動車道に連結する高規格道路である。

当該地域は、那覇市から半径15km圏域という好位置にありながら、急峻な地域等による幹線道路の整備の遅れで車の移動にも時間がかかるうえ、既存の県道南風原知念線においては、斜面崩壊により迂回が余儀なくされるなど不便な地域とされてきた。南部東道路を那覇空港自動車道とJCT形式で直接接続することで、南風原南IC交差点等の主要渋滞箇所への交通負荷軽減を図り、南部観光の周遊性向上、さらなる交通需要への対応を図るものであり、沖縄県の重点施策の1つである。

令和2～3年度の景観検討の対象区間は、那覇空港自動車道と接続するJCT橋梁である。

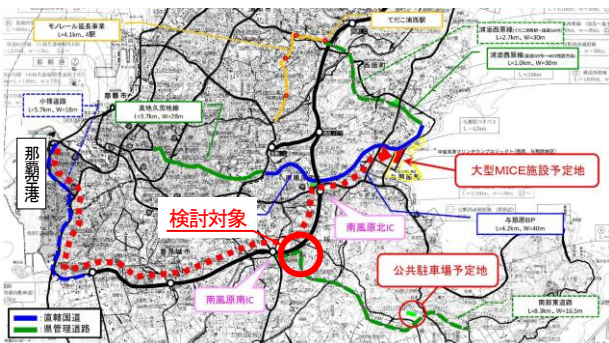


図3-1-1 南部東道路 JCT 位置図

②景観検討体制及び実施状況

南部東道路JCTでは図3-1-2に示す体制で景観検討を実施し、令和2～3年度にかけて累計3回のアドバイス会議と2回の委員会報告を実施した。他事業のアドバイス会議にも共通するが、新規案件の初回について現地確認と対面会議を実施し、その後は新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、Web会議を基本とした。また具体的な景観検討はCIMによるVR動画を活用して進められた。

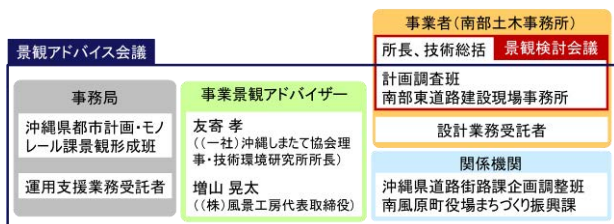


図3-1-2 景観検討体制(南部東道路 JCT)

表3-1-1 景観検討の実施状況(南部東道路 JCT)

R2 年度	R2.10.28	景観AD会議①	現地+対面
	R3.2.1	景観AD会議②	Web
	R3.2.17	景観評価委員会①	
R3 年度	R3.9.27	景観AD会議③	Web
	R3.10.26	景観評価委員会②	

③景観検討の内容

南部東道路は、那覇空港から観光地への主要なアクセス道路として重点検討事業に位置付けられており、那覇空港自動車道とのジャンクション部分については、既存の高架橋に接続する施設であることから、形状や色彩を周辺施設と揃える調和型の内容となっている。

表3-1-2 景観検討の目標像と景観整備方針

目標像	地域の力、暮らしの向上を支える南部東道路
景観整備方針	橋梁下部工の形状や上部工の色彩は、既存の那覇空港自動車道と揃えることで連続性と統一感を持たせ、調和を図る。

④景観検討の主な成果

計画段階となる予備設計から景観の観点を取り入れて構造物のボリュームや周辺への圧迫感軽減の観点から、橋台位置の検討を行った結果、橋台高さは当初の14mから8mに抑えられ、擁壁延長は約100m短くすることにつながった。更にCIMを活用した走行車両の視点からのVR動画シミュレーションにより、道路利用者や周辺への視覚的圧迫感が軽減されることを確認できた。



図3-1-3 橋台位置の検討

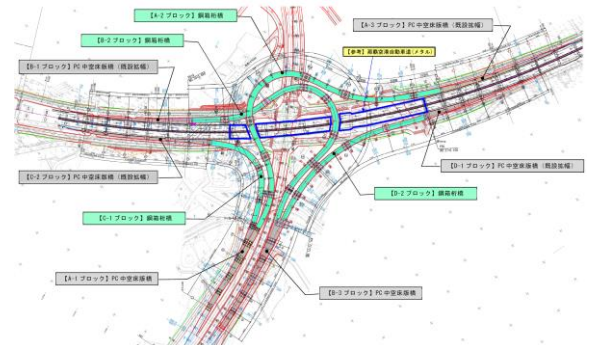


図3-1-4 交差点部分の構造形式

また、周辺的那覇空港自動車道の既存高架橋のうち交差点を跨ぐ部分のみ鋼橋となっていることや、新設橋脚の位置・形状を踏まえ、JCT橋梁部分も交差点を跨ぐ部分は鋼桁橋、交差点部以外の合流部分はプレキャストコンクリート中空床板橋とすることで、交差点全体でまとまりのある景観となり、周辺の構造物との調和にも配

慮した構造形式の選定につながっている。

b) 豊見城糸満線（川尻橋周辺）【計画・設計段階】

①事業概要

一般県道豊見城糸満線は、沖縄本島南部地域を結ぶ主要幹線道路であり、那覇空港自動車道の豊見城・名嘉地ICから南部地域への重要なアクセス道路となっているが、近年、埋立地に開発された豊崎タウンや沿道の既成市街地に起因する交通量が多く、慢性的な渋滞が発生している。当該事業は、既設の2車線道路を4車線へ拡幅することにより、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善及び主要幹線道路へのアクセス向上を図るものである。

設計区間である川尻橋は道路拡幅に伴い橋梁の架け替えが予定されているが、周辺は、地域住民によって河川沿いの緑地が適切に管理されている沖縄まちなみミュージアム候補地区「報得川周辺地域」に隣接しており、県の景観施策上も重要な区間である。



図3-2-1 適切に管理された報得川沿いの緑地

また、糸満市風景づくり計画においても、河川沿いの豊かな樹林地を含む河川空間は、糸満市の景観の骨格となる緑の軸に位置づけられており、市街化の進展する地域に残る貴重な自然環境としてミティゲーション（保全対策）が求められた。

②景観検討体制及び実施状況

豊見城糸満線では平成29～令和2年度にかけて3つの工区で景観検討を実施しており、川尻橋周辺については令和2～3年度にかけて累計4回のアドバイス会議と2回の委員会報告を実施した。景観検討体制は図3-2-2のとおりで、アドバイス会議はWeb会議を基本とし、イメージパースを活用しながら景観検討が進められた。

表3-2-1 景観検討の実施状況（豊見城糸満線（川尻橋周辺））

R2年度	R2.9.10	景観AD会議①	Web
	R2.11.17	景観AD会議②	Web
	R2.12.20	景観評価委員会①	
R3年度	R3.11.30	景観AD会議③	Web
	R4.2.1	景観AD会議④	Web
	R.2.15	景観評価委員会②	

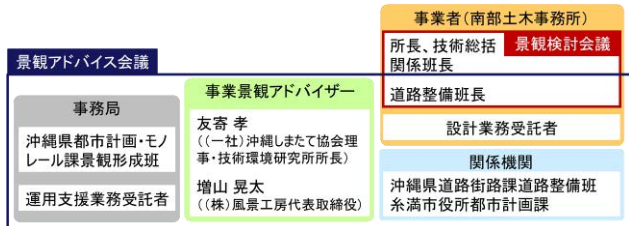


図3-2-2 景観検討体制（豊見城糸満線（川尻橋周辺））

③景観検討の内容

川尻橋周辺における景観検討の目標像と検討事項を以

下の通り設定している。

表3-2-2 景観検討の目標像と主な検討事項

目標像	遊歩道やポケットパーク等の報得川周辺景観と調和した人々の安らぎと交流の空間
主な検討事項	1) 報得川への視点場となる橋上眺望スペース検討 2) 擁壁計画におけるエコトーンの再生に配慮した緑化スペースの確保検討 3) 周辺遊歩道やポケットパークへの回遊性向上

川尻橋周辺は、報得川を眺望できることから、新設橋設置に伴い、通行者が立ち止まってその景色を眺望できるような溜まり空間（バルコニー）の検討を行った。バルコニーの位置は「橋梁部」と「橋詰広場」で検討し、水辺空間と橋全体の両方が見えて空間的にも余裕のある橋詰広場への設置を推奨案とした。視点場の形状については、アドバイス会議における専門家のアドバイスを参考に「曲線摺り付け案」を作成し、「バルコニー案」との比較検討を行った結果、橋梁からポケットパークへのスロープまでの動線が流動的であり、動線の役割・景観性に優れ、植栽設置スペースが確保でき自然との調和性にも優れる「曲線摺り付け案」を推奨案とした。



図3-2-3 橋詰広場から緑地へのスロープの検討

④景観検討の主な成果

景観を切り口に、設計対象である道路空間だけでなく、周辺地域とのつながりや利用面も含めて考えることで、単なる道路整備に留まらない、周辺のまちづくりに波及する計画として取りまとめられている。

また、景観アドバイス会議で、市町村の景観行政担当者との協議・調整しながら進めたことで、市と県の管理区分を超えて連携した検討が可能となった。

今後は検討内容の実現に向けて、必要な予算の確保、街路樹選定に向けた調整、糸満市風景づくり計画の改定など、引き続き糸満市と連携して取り組む必要がある。

(2)河川事業

a) 小波津川【設計段階】

①事業概要

小波津川は西原町に位置する整備延長3.8kmの二級河

川である。元々はS10年頃にヤブ川（やぶ川原）の流れを変えて新設された河川であり、かつては沿川住民の水遊びや洗濯の場として利用されていた。本土復帰前後（S40年代後半～S50年代前半）に農業用排水施設として河川改修されてからは、以前のような利用はされておらず、台風時の度重なる洪水被害に悩まされていた。

そこで、30年に1回程度の降雨で発生する洪水から住宅や畑等を防御する目的で、河道拡幅及び護岸等の整備が進められている。平成30年度までに河口から国道329号までの整備が完了しており、現在国道329号から西原町役場までの区間を整備中である。

景観検討の対象は、西原町役場から上流約640mの区間であり、そのうち既存のデイゴ並木が残る下流側の約240mを景観重要区間に設定した。当該区間は、新たに整備された西原町役場や農水産物流通・加工・観光拠点施設「さわふじマルシェ」に面し、今後整備予定の県道浦添西原線（県道38号線）やシンボルロード・町道呉屋安室線にも隣接した、地域の中心的な憩いの場としての整備が期待されている。



図 3-3-1 景観検討対象区間



図 3-3-2 景観重要区間の現況



図 3-3-3 小波津川とデイゴ並木(左), さわふじマルシェ(右)
②景観検討体制及び実施状況

小波津川では平成30～令和3年度にかけて累計4回のアドバイスメETINGと1回の委員会報告を実施した。景観検討体制は図3-3-2のとおりで、令和元年度にはワークショップ及び住民アンケートを実施し、河川改修に係る周辺住民の意向も把握しながら進めている。

表 3-3-1 景観検討の実施状況（小波津川）

H30年度	H31.2.5	景観AD会議①	現地＋対面
R1年度	R1.9.14	地域住民WS	
	R1.12～R2.1	沿川住民アンケート	
R2年度	R2.10.13	景観AD会議②	Web
	R3.3.12	景観AD会議③	Web
R3年度	R4.2.4	景観AD会議④	Web
	R4.3.29	景観評価委員会①	

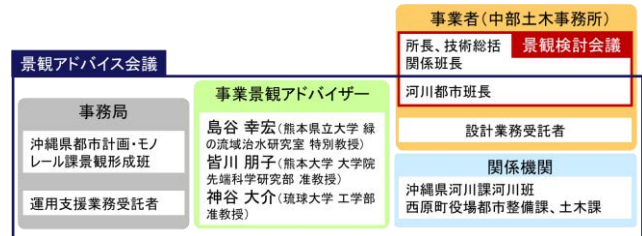


図 3-3-4 景観検討体制（小波津川）

③景観検討の内容

沖縄県内の都市河川は、本土の河川と比べて、川幅や延長等の規模が小さいことから、台風時には急な増水により洪水が頻発する一方で、平常時の水量が少なく、多自然川づくりの実践がなかなかできずにいる。

当初計画では、既存の河道を北側に拡幅する形で検討されており、デイゴ並木については、有識者からの移植困難との意見を踏まえ、既存並木30本を撤去し、管理用通路脇の緑地帯へ新植する計画であった。

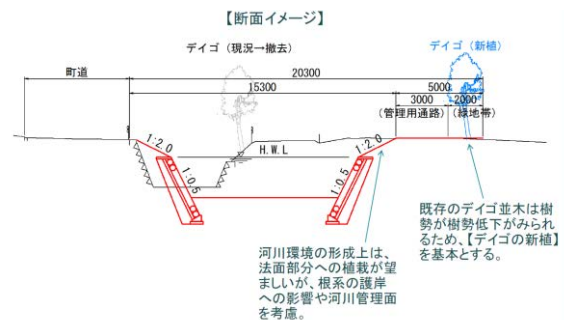


図 3-3-5 当初計画の平面図、断面イメージ

しかし、景観アドバイスメETINGで「河川整備基本方針における目標像との不整合」や「当該区間の利用ポテンシャルの高さ」などアドバイザーからの助言を踏まえ、既

存のデイゴ並木を地域のシンボルとして残す方針に変更し、景観重要区間について河川整備基本方針や地域住民アンケート等に基づき、以下の目標像等を掲げている。

表 3-3-2 景観検討の目標像と景観整備方針

目標像	メダカやトンボが住み、人々が集い・賑わう魅力ある川づくり
景観整備方針	・地域の現存の河畔林であるデイゴ並木を極力残し、上記目標像の実現を目指す

上記の景観整備方針に基づき、景観重要区間ではデイゴをよけてマルシェ側に河川法線をずらす案に見直した。これにより既存のデイゴ並木30本のうち20本を保全するとともに、マルシェに隣接して滞留空間となる緑地空間を確保する。また、河道をマルシェ側に振った区間の左岸側は土羽仕上げとすることで、デイゴ並木から緩やかにアクセスできる親水空間を整備する計画とした。



図 3-3-6 変更後の計画（デイゴをできるだけ保全）

④景観検討の主な成果

当初計画から河道計画を変更したことにより、既存のデイゴの3分の2が保全されるとともに、マルシェと連続した一体的な空間の創出が期待される。事業景観アドバイザーからは河道計画の見直しが高く評価された他、施工も見据えた模型等による三次元での断面検討や、維持管理における協力体制構築に向けた植林イベントなど整備段階からの住民参加についての助言も頂いた。

今後は、地域と一体となった多自然川づくりの実践に向けて、近隣の小・中学校をはじめ周辺住民と連携した取組が必要であり、整備段階からの持続的な協力体制構築が求められる。

(3) 公共建築事業

a) 県営牧港団地【計画・設計段階】

①事業概要

県営牧港団地は昭和53～54年に建設された鉄筋コンクリート造5階建ての14棟・290戸から成る中層集合住宅であり、築後40余年が経過し老朽化が著しいことから、12階建ての2棟・320戸へ建替を予定している。

既存団地の各住棟には動物の壁画が描かれており、住民や地域からは“動物団地”の愛称で親しまれていた。

また敷地中央に立地する保育所を残した形で建て替えるとともに、高層化により生み出された余剰地を活用して将来的に福祉施設を誘致する計画である。

②景観検討体制及び実施状況

県営牧港団地では令和2～3年度にかけて累計3回のアドバイス会議と2回の委員会報告を実施した。初回のみ現地確認後に対面会議とし、その後は新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、Web会議を基本とし、主にCGパースを活用して景観検討が進められた。

表 3-4-1 景観検討の実施状況（県営牧港団地）

R2 年度	R2.9.10	景観AD会議②	現地＋対面
	R2.11.6	景観AD会議③	Web
	R2.12.22	景観評価委員会①	
R3 年度	R4.2.3	景観AD会議③	Web
	R4.2.15	景観評価委員会②	

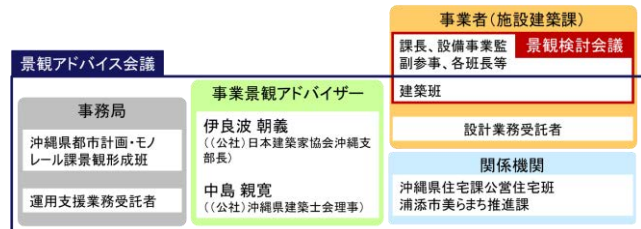


図 3-4-2 景観検討体制（県営牧港団地）

③景観検討の内容

牧港団地は「⑧事業により景観に大きな影響を与えるおそれがあると事務所等が判断する事業」として、景観検討の重点検討事業に区分しており、以下の目標像及び基本方針を掲げている。

表 3-4-2 景観検討の目標像と景観整備方針

目標像	敷地及び周辺の全体的な調和を目指した景観形成
景観整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道沿いに緑地帯を設け、地域住民が行き交う道路の景観に配慮 ・殺風景となりがちな駐車場に緑地を点在させて、住宅地域の緑地景観に配慮 ・高層化による圧迫感を軽減するために、住棟を外周道路よりセットバックさせて視覚的な緩和を図り、さらに敷地外周に緑地帯を設けて、団地建物と自然との調和を図る

景観検討に当たっては、i) “動物団地”の記憶継承、ii) 広場と集会所を中心とした住棟配置によるコミュニティ空間の創出、iii) 不整形な敷地形状を踏まえた土地の有効利用等が課題となった。

対応策として、i) については、2つの住棟のエントランス壁面やエレベーターホールに動物の絵をサインとしてデザインすることで地域の記憶の継承を図っている。

ii) については、敷地中央に既設保育所と隣接した大規模な広場を配置し、周縁部に駐車場を集約することで利用面と安全面の向上を図るとともに、住棟エントランスや敷地外周部の要所にポケットパークや花壇等を整備することで、既存団地の豊かな緑を継承しコミュニティ形

成を図る計画としている。iii)については、敷地外側のうち利用可能な範囲は駐車場とし、不整形な区画は緑化することで有効活用を図っている。

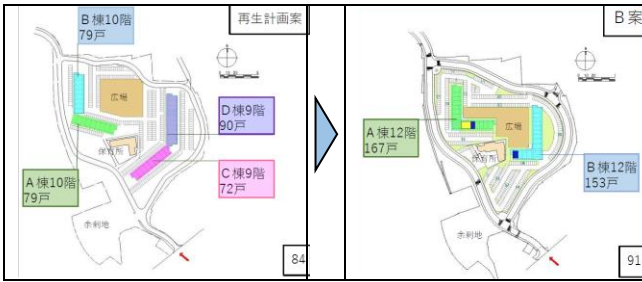


図3-4-3 住棟配置の検討

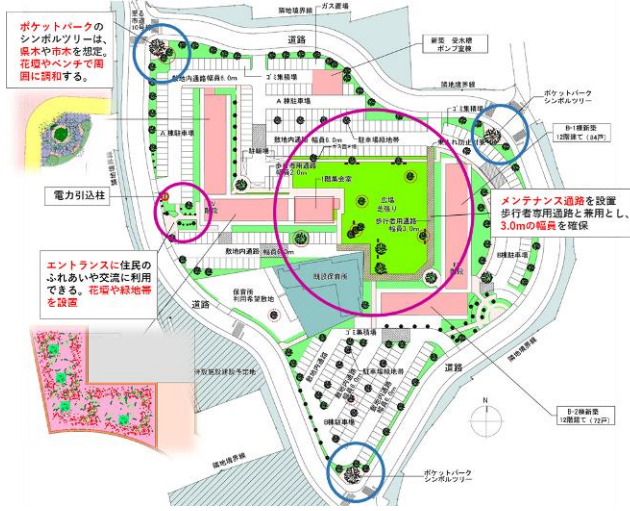


図3-4-4 コミュニティ空間の検討

④景観検討の主な成果

基本設計で3Dモデリングを用いることで、周辺に与える景観上の影響を把握するとともに、住棟配置等の検討内容を実施設計へ詳細に引き継ぐことができ、アドバイスの反映及び限られた敷地内でコミュニティ形成や利便性にも配慮した合理的な設計につながった。



図3-4-5 完成イメージ図

(4) 事例における景観検討の主な成果

事例における景観検討の主な成果は以下のとおり。

表3-4-3 事例における景観検討の主な成果

①南部東道路	・橋台位置や構造形式への助言反映
②豊見城糸満線	・まちづくりの視点からの検討 ・市と県の管理区分を超えた検討
③小波津川	・河川整備基本方針の再確認 ・河道見直しによる既存並木の保全及び隣接施設との一体的な空間創出
④牧港団地	・3Dモデル活用による景観上の影響把握 ・住棟配置への助言反映 ・コミュニティ形成や利便性への配慮

計画段階の景観検討となった①と④では、橋台位置や

住棟配置といった事業の基本的内容にアドバイスを反映することで計画内容の改善が図られた。設計段階の道路事業である②では、まちづくりの視点から施工範囲や管理区分を超えた検討につながった。また設計段階の河川事業である③では河川整備基本方針を再確認し、目標像実現に向けた具体策を検討することで、河道見直しによる計画内容の改善につながった。

なお、いずれの事例もCGパースやVR動画等による景観シミュレーションを実施し、整備による景観上の影響を確認しながら進めていることも共通の成果である。

4. 専門人材の育成

県公共事業における景観検討の継続及び拡充に向けて、景観検討に関する専門知識や技術力を有する官民双方の人材育成が必須となる。そこで、現在実施している景観に関する専門人材育成の取組を紹介する。

(1) 景観関連研修及びシンポジウムの開催

沖縄県主催による①②の研修等に加え、(公財)沖縄県建設技術センター主催・沖縄県土木建築部共催による③④の研修を開催し、景観に関する意識向上と専門人材育成に取り組んでいる。

①景観まちづくりシンポジウム

平成24年度から毎年度、景観に対する県民の意識向上を図るため、景観有識者による基調講演とパネルディスカッションによるシンポジウムを開催している。

②景観行政コーディネーター研修

平成25年度から開催している市町村景観担当職員向けの景観行政コーディネーター研修実践編で、沖縄総合事務局と沖縄県の景観評価システムについて紹介している。

③公共事業における景観形成実務研修会

良好な景観形成において公共事業の果たす役割が重要であることを認識し、景観の保全・創出に関する知識を習得する目的で、平成19年度から県・市町村職員、建設コンサルタント等を対象として、公共事業の景観形成の取組事例に関する講義と現地視察を実施している。

④景観評価システム実務研修会

景観検討の実務に必要な基礎的知識を習得する目的で、県・市町村職員、建設コンサルタント等を対象に、令和3年度から景観評価システムに特化したワークショップ形式での研修を新たに実施している。道路や公共建築の事業景観アドバイザーを講師に迎え、首里の龍潭周辺を対象に景観検討の演習を実施している。

(2) 委員会対象事業における景観検討の実践

年間10件程度の委員会対象事業において、景観アドバイ会議を通じたOJTによる人材育成を実施している。

令和3年度までに総計68事業（道路27，建築18，河川11，海岸6，港湾5，公園1）でアドバイス会議を実施しており，実際の設計業務で景観検討を行う中で，有識者から検討内容に対する助言をもらい，事業への反映を検討する貴重な機会となっている。

5. 成果と課題

(1) 景観検討の取組成果

平成24年度から令和3年度までの沖縄県における景観検討の取組成果は以下のとおりと考える。

①景観検討の体制構築

基本方針や景観チェックリスト解説書等の策定により景観検討を行う体制と手順を定め，組織として取り組むシステム（仕組み）を構築した。また県施策PDCAの成果指標に「景観アセスメント数：年10件」を位置づけたことで，組織としての取組継続につながっている。

②対象事業における景観検討の実践

システムの適切な運用により，道路，公共建築，河川，海岸，港湾，公園事業で景観検討を実践できた。特に委員会対象事業では複数年度にわたり景観検討を継続し，過年度からの蓄積を基に発展的な検討がなされた。人事異動で担当が変わる中で景観検討の継続性の確保には，現場の第一線で活躍する県内外の事業景観アドバイザーの役割が大きい。また事業種別ごとの景観チェックリストに基づき検討内容を確認することで，景観検討の質の確保にもつながった。

③景観検討に対応できる技術者の育成

システムの構築前は，景観検討の知識とやる気のある一部の職員が創意工夫で実践する形に留まっていたが，システムの構築・運用後は，委員会対象事業を中心に，官民双方で景観検討が実施されることで，景観検討の実務を担う技術者の育成につながっている。

(2) 景観検討の課題

①システムの認知度向上と市町村事業への展開

県内で認知されるようになってきたものの，まだまだ認知度は低く，各種研修やシンポジウム等での普及啓発の強化による認知度向上が求められる。また，県内の官民一体で景観検討に取り組むためには，国・県の取組を踏まえた市町村事業への展開が望まれる。まずは市町村事業における景観検討の実態を把握し，各市町村の実情を踏まえた適切な運用方式を検討する必要がある。

②施工段階での運用と事後評価

現段階では計画・設計段階の景観検討がメインであり，施工段階の運用はこれからである。まずは委員会対象事業の整備事例を増やすとともに，今後は整備完了箇所に対する事後評価を然るべきタイミングで行い，システム

の運用改善にフィードバックしていく必要がある。

③景観検討の先導モデル事業の検討

県庁・国際通りや首里城公園，海洋博公園といった沖縄を代表する拠点施設周辺や港湾・空港などの玄関口で，景観検討を重点的に実施し，良質な公共空間創出を先導することが望まれる。先導モデル事業では，各種デザイン賞等の外部の専門的な評価の獲得も見据えて，中長期的な視点から継続的に取り組む必要がある。

④公共事業における景観検討の自走化

沖縄県土木建築部では毎年度約90件の公共事業の設計業務等を発注しており，景観検討区分の内訳は重点検討事業が約30件，一般検討事業が約50件である。そのうち委員会対象事業は年10件であり，残り80件は市町村審議会等での審議のほか，景観検討の方法は各事業者の判断に委ねられる。そのため，事業者が景観検討に取り組む際に参考となるような情報提供や検討ツールの充実により，各事業における景観検討の自走化が求められる。

(3) 今後の取組の方向性

令和4年度からは，第6次沖縄振興計画となる新・沖縄21世紀ビジョン基本計画に基づき「沖縄らしい風景づくり支援事業」として，引き続き景観評価システムの運用に取り組んでいるところである。

令和4年3月にとりまとめられた国土交通省の「今後の景観まちづくりのあり方報告書」においても，目指すべき景観まちづくりの方向性として，「地域の個性を磨き上げた質の高い景観まちづくりの実現」を掲げ，具体的な取組の柱の1つに「質の高い空間形成による積極的な景観価値の創出」が挙げられている。

沖縄県景観評価システムは上記の方向性に合致しており，施工段階の実績が目に見えるようになって初めて施策の真価が問われる。そのため各事業担当者が無理なく取り組める持続可能なしくみへと継続的改善を図るとともに，事業関係者が将来のストックとなる公共空間を創出する自覚を持ち，過年度の蓄積を継承しながら事業を進めていくことが重要である。

参考文献

- 1) 吉岡聖貴，樋口明彦，高尾忠志，野口順平，佐藤直之：長崎県公共事業等デザイン評価制度の運用上の成果と課題，景観・デザイン研究論文集，No.7，pp.25-36，2009.12
- 2) 西上律治，増山晃太，三井亨保：沖縄県が実施する土木・営繕事業の景観性を担保する取り組みについて，景観・デザイン研究講演集，No.12，pp.59-66，2016.12
- 3) 長浜政明，沖縄における公共建築の設計にあたっての「景観検討の手引き」作成について
http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/kengyo/kokudo_kenkyukai/20120710_sougou/pdf/ronbun/ronbun_18.pdf