

第3章 瀬長島機能強化ストーリー

瀬長島の観光拠点機能強化に向けたコンセプトとストーリー等について、定めます。

3-1 コンセプトと機能強化の方針

1 コンセプト

瀬長島の機能強化に向けたコンセプトを以下のとおり定めます。

【コンセプト】

隣の楽園。

ーリデザインー

今回の瀬長島機能強化のコンセプトは「隣の楽園。ーリデザインー」とします。

「隣の楽園。」は、平成 25 年 2 月に策定された瀬長島観光拠点整備計画におけるキャッチフレーズであり、「美しい無人島で思い思いにすごすことができ、かつ身近な存在としての島。」という意図が込められ、「隣」には空港等でアピールすることで、観光客にとっても身近な島としての意図も含まれています。

今回の機能強化では、その大きな方向性は変更せず、瀬長島や社会の情勢の変化にあわせ、より魅力的な島づくりに向け“リデザイン”していくことをコンセプトとして位置づけます。“リデザイン”の基本的な考え方は以下のとおりです。

- ・ 瀬長島の資源（海景、自然環境、歴史・文化及び立地のポテンシャル等）を最大限に活かす
- ・ 身近な存在の島として、誰もが気軽に簡単に訪れることができる仕組みをつくる
- ・ 瀬長島を一つのエリアとして捉え、各主体が連携し、一体となって取り組みを推進する
- ・ 一時的な開発ではなく、時間軸をもって取り組み、持続可能な島づくりを推進する

2 機能強化の方針

瀬長島の機能強化に向けた分野別の方針を以下のとおり定めます。

方針① 瀬長島を最大限活かす土地利用

面積の限られる瀬長島を最大限効率的に活用するため、土地所有者や管理区分に関わらず、島全体を一つのエリアと捉え、全体で最適化した土地利用とします。また、交通体系整備とも連携した土地利用とします。

<施策の考え方>

- ・交通体系整備と連携した、野球場や駐車場等の土地利用転換
- ・道路空間の利活用

方針② 誰もがアクセスしやすい交通体系整備

誰もが瀬長島へアクセスしやすい交通体系の整備、土地の効率的な利用、歩行者の安全確保及び島内の回遊性確保に向けた駐車場等の公共交通体系を整備します。

<施策の考え方>

- ・那覇空港等から瀬長島へのアクセス強化
- ・土地の効率的な利用や歩行者の安全確保に資する駐車場の集約
- ・島内の回遊性向上に向けた新たなモビリティの導入

方針③ 瀬長島らしい、全体で調和した街並みマネジメントの推進

観光地としての魅力を最大限高めるために、土地所有者や管理区分に関わらず、全体で調和した街並みを整備します。また、土地利用や交通体系整備と連携した魅力的な街並みを整備します。

<施策の考え方>

- ・道路等公共空間の景観整備
- ・道路等公共空間の維持管理の向上

方針④ 観光マネジメントの推進

観光地としての魅力を最大限高め、各施策の効率化、効果の最大化及び持続化に向けて、島内の関係者の協力体制を構築します。

<施策の考え方>

- ・島内の関係者の情報共有、意見交換及び連携した取組みが可能な仕組みづくり

3-2 機能強化ストーリー

Ⅰ 機能強化ストーリーの概要

瀬長島の課題、コンセプト及び機能強化の方針を踏まえ、具体的な機能強化ストーリー（施策）を以下のとおり定めます。

なお、これらの機能強化ストーリー（施策）は、本市にて検討中のものであり、今後、関係機関との調整により、変更、追加又は、削除する可能性があります。

No	施策名	該当する機能強化の方針
1	新たな集約駐車場の整備	方針1 方針2
2	野球場・駐車場の新たな活用	方針1
3	島内の交通体系の再編	方針2
4	新たな公共交通の導入	方針2
5	道路空間の新たな活用	方針1 方針2
6	道路空間・エントランス空間の修景	方針3
7	新たな観光コンテンツの整備	方針1
8	観光マネジメントの展開	方針4

2 機能強化方針図

各ストーリーを図示し、機能強化方針図として瀬長島の将来像を示します。なお、現時点で、本市で検討中のストーリーを図示した一つのイメージになります。

＜機能強化方針図（暫定的目標）＞



＜機能強化方針図（長期的目標）＞



3 各機能強化ストーリー

機能強化ストーリーのそれぞれの具体的な内容は以下のとおりです。

施策Ⅰ	新たな集約駐車場の整備	【方針Ⅰ・方針Ⅱ関連】
-----	-------------	-------------

【施策の概要】

- ・駐車場の点在及び不足による野球場利用者や観光客等の来島者の利便性低下による瀬長島の価値の低下が懸念されます。そのため、暫定的な措置として、野球場の一部に新たな集約駐車場（島内の駐車場をここ1ヶ所に集約した駐車場）を整備し対応します。
- ・なお、集約駐車場は既存の駐車場台数や今後の需要を踏まえると、将来的には約850台（この他、大型駐車場約20台）が必要となります。これは約2.4haの土地が必要であり、現在の野球場の2面以上の面積に匹敵することから、野球場の立地適正を踏まえ、島外への移転検討を進めます。

<長期的>

- ・別途検討を行う野球場の移転計画により、野球場の移転がなされた場合には、その時点の必要な駐車場台数を踏まえ、追加的な駐車場の整備を行います。なお、敷地が余った場合には、子育て世代や観光客が遊びや散策、休憩、イベント広場など観光や公園として利用できる広場空間等としての活用を行います。（施策2参照）

【施策の実施時期・検討ステップ】

ステップ①	・野球場の利用転換に関する関係機関調整 ・野球場代替地の検討及び関係機関調整
ステップ②	・駐車台数等の整備概要の検討 ・運用方法（料金等）の検討及び調整 ※交通体系全体で確認が必要 ・法規制の確認（駐車場法、都市計画法及び航空法）
ステップ③	・設計、工事

【施策の実施主体】

整備	豊見城市または民間事業者
管理	エリアマネジメント団体または民間事業者

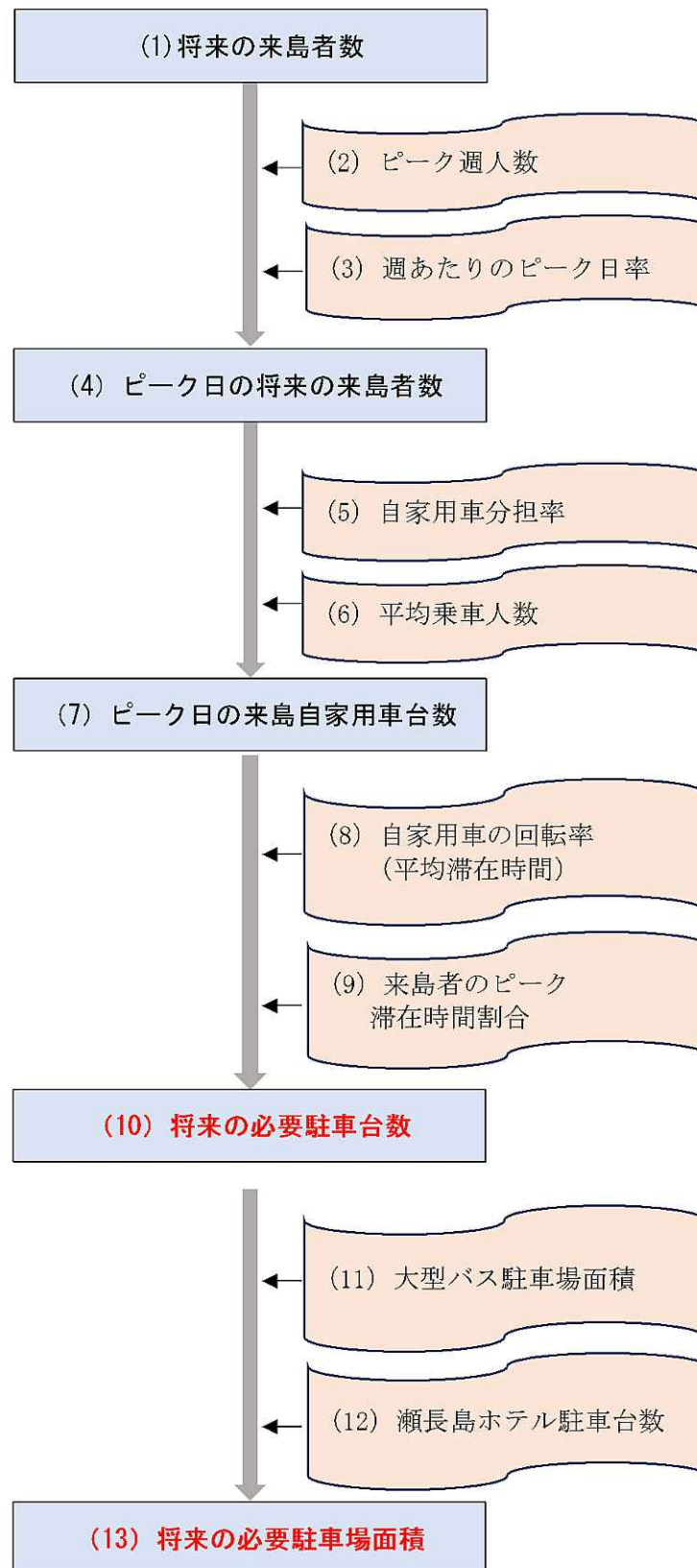
【概算事業費】

- ・約1億7,200万円（工事費として）

※現時点で想定される取り組みの直接工事費の概算額であり、内容の変更や単価の上昇により大幅な増減が生じる可能性がある

■参考：将来の必要駐車場台数の推計

図 将来の必要駐車場台数の推計フロー



(1) 将来の来島者数

第1章6利用状況(3)年間来島者数の将来推計より、303 万人とする。

(2) ピーク週人数

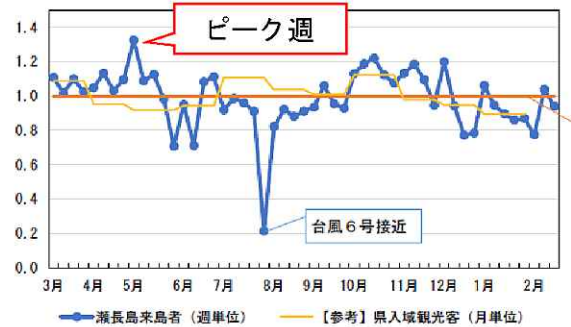
$303 \text{ 万人} \div 52 \text{ 週 (1 年間)} = 58,269 \text{ 人}$

(1 週間平均)

第1章 6.利用状況(2)来島者属性等②来島時期の分析(1年間の推移)から、ピーク月は5月で、年間平均の1.35倍であり、

$58,269 \times 1.35 = 78,663 \text{ 人/週}$

図. 年間平均を1としたときの週別の来島者数



(3) 週あたりのピーク日率

「瀬長島観光拠点整備事業目的達成度調査業務委託(R3)」で行った交通量調査より、週あたりの台数からピーク休日の台数割合を算出する。月～金を平日、土日を休日扱いとすると、週あたりのピーク日率は18%となる。

表. 「瀬長島入口」調査結果(詳細)

平日	下り(入)										上り(出)									
	時刻別台数(台)	台数(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	時刻別台数(台)	台数(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)
6:00	10	114	1	0	136	7	9	13	1	2	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	52	256	0	0	27	145	11	11	40	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	25	194	0	0	9	237	20	17	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00	30	195	10	5	12	191	14	38	74	12	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	41	133	30	5	14	231	0	30	64	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	20	172	20	4	11	251	0	20	122	20	4	11	194	30	0	0	0	0	0	0
12:00	25	190	60	3	10	306	14	16	155	24	0	0	218	4	0	0	0	0	0	0
13:00	20	151	71	4	12	253	0	24	120	50	0	11	225	0	0	0	0	0	0	0
14:00	31	204	44	7	10	296	15	40	211	65	4	0	328	11	0	0	0	0	0	0
15:00	35	220	35	5	9	304	7	45	240	50	0	12	370	10	0	0	0	0	0	0
16:00	27	145	30	5	17	252	20	54	235	37	4	24	344	10	0	0	0	0	0	0
17:00	15	152	24	2	10	223	11	22	258	20	2	27	350	10	0	0	0	0	0	0
18:00	0	195	33	0	25	347	23	23	307	41	4	23	300	20	0	0	0	0	0	0
19:00	0	100	14	4	16	142	11	11	253	10	0	34	313	10	0	0	0	0	0	0
20:00	10	115	0	0	20	160	12	12	170	0	4	22	224	10	0	0	0	0	0	0
合計	407	2,209	430	50	210	3,628	101	400	2,354	400	55	200	3,423	170	0	0	0	0	0	0

休日	下り(入)										上り(出)									
	時刻別台数(台)	台数(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	時刻別台数(台)	台数(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)	ピーク(台)
6:00	2	127	0	0	0	144	0	1	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	6	289	4	0	10	292	14	7	51	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	2	199	4	0	11	210	30	1	87	3	1	2	94	15	0	0	0	0	0	0
9:00	10	219	12	0	14	245	20	6	127	13	5	4	152	20	0	0	0	0	0	0
10:00	4	271	20	0	17	320	40	6	217	13	4	10	230	40	0	0	0	0	0	0
11:00	9	250	50	0	20	345	20	3	252	20	3	12	287	37	0	0	0	0	0	0
12:00	6	306	52	0	22	465	10	6	250	30	4	20	335	10	0	0	0	0	0	0
13:00	3	301	60	0	20	460	30	4	340	30	4	21	413	27	0	0	0	0	0	0
14:00	3	407	54	4	20	490	20	2	434	55	5	47	540	31	0	0	0	0	0	0
15:00	8	347	50	5	24	450	40	13	500	55	4	20	602	30	0	0	0	0	0	0
16:00	6	350	42	4	22	432	54	6	430	60	2	27	531	63	0	0	0	0	0	0
17:00	1	315	40	3	22	360	70	4	462	37	4	30	537	54	0	0	0	0	0	0
18:00	2	250	10	4	12	294	30	1	303	20	5	23	430	47	0	0	0	0	0	0
19:00	0	170	0	4	10	200	0	6	301	0	4	21	340	21	0	0	0	0	0	0
20:00	4	190	1	3	20	224	0	0	102	2	3	14	201	0	0	0	0	0	0	0
合計	65	4,200	430	40	320	5,076	453	65	4,071	373	40	271	4,829	420	0	0	0	0	0	0

・平日下り(入)3,628 上り(出)3,423 合計:7,051 台/12h

・休日下り(入)5,076 上り(出)4,829 合計:9,905 台/12h

・ピーク日率=休日台数÷((平日台数×5 日)+(休日台数×2 日))

$9,905 \text{ 台} \div ((7,051 \text{ 台} \times 5 \text{ 日}) + (9,905 \text{ 台} \times 2 \text{ 日})) = 0.18 (18\%)$

(4) ピーク日の将来の来島者数

以上より、ピーク日の将来の来島者数は、

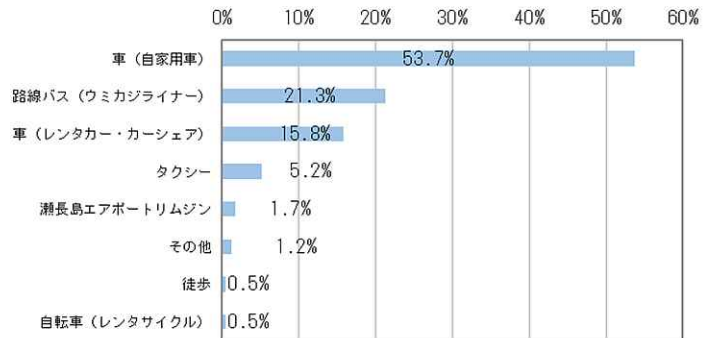
(2) $78,663 \text{ 人} \times (3) 0.18 = 14,159 \text{ 人}$ となる。

(5) 自家用車分担率

瀬長島来島者へのアンケート結果から車（自家用車・レンタカー）利用者数の割合は、
 $281 \text{ 件} \div 404 \text{ 件} = \text{約 } 0.70 \text{ (70\%)}$ とする。

表. 瀬長島への来島手段

選択肢	件数	比率
1. 路線バス (ウミカジライナー)	86	21.3%
2. 瀬長島 エアポートリムジン	7	1.7%
3. 車(自家用車)	217	53.7%
4. 車(レンタカー・カーシェア)	64	15.8%
5. タクシー	21	5.2%
6. 徒歩	2	0.5%
7. 自転車 (レンタサイクル)	2	0.5%
8. その他	5	1.2%
計	404	100.0%



(6) 平均乗車人数

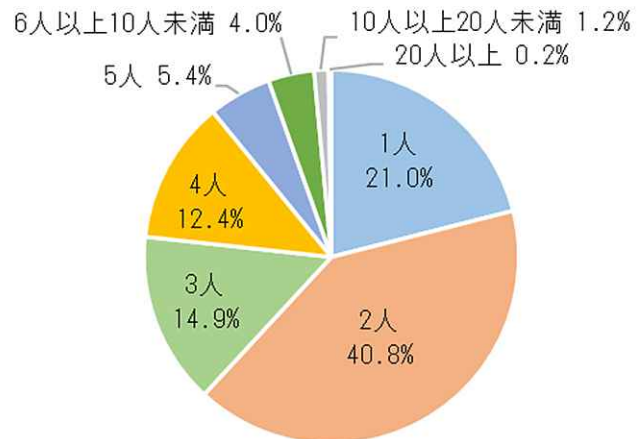
自動車による来島は1台5人までと想定(乗車人数6人以上はカウントしない)して算出する。

瀬長島来島者へのアンケート結果から、 $\Sigma(\text{来島者人数} \times \text{件数}) \div \text{総件数}$

$905 \text{ 人} \div 382 \text{ 件} = \text{約 } 2.4 \text{ 人/件}$ となり、1台あたりの乗車人数は2.4人とする。

表. 瀬長島への来島人数

選択肢	件数	比率
1. 1人	85	21.0%
2. 2人	165	40.8%
3. 3人	60	14.9%
4. 4人	50	12.4%
5. 5人	22	5.4%
6. 6人以上 10人未満	16	4.0%
7. 10人以上 20人未満	5	1.2%
8. 20人以上	1	0.2%
計	404	100.0%



(7) ピーク日の来島自家用車台数

以上より、ピーク日の自動車による来島者数は、(4) 14,159 人×(5) 0.70=9,911 人/日、
ピーク日の自動車台数は、9,911 人÷(6) 2.4人/台=4,130台/日となる。

(8) 自家用車の回転率(平均滞在時間)

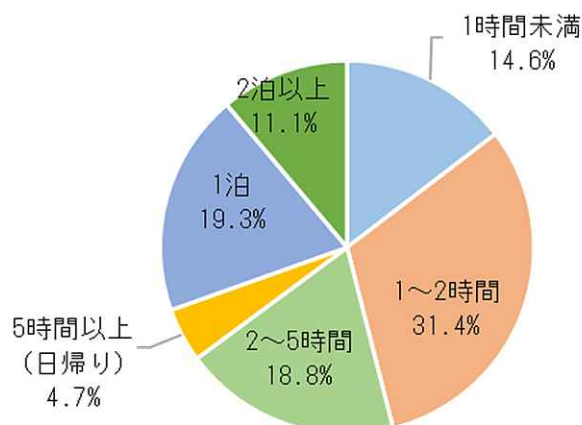
アンケート結果より、(1h×59 件)+(2h×127 件)+(5h×76 件)=約 693h

693h÷262 件=2.65 時間/件なので、

平均滞在時間は約 3 時間

表. 瀬長島への来島者の滞在時間別件数

選択肢	件数	比率
1. 1 時間未満	59	14.6%
2. 1～2 時間	127	31.4%
3. 2～5 時間	76	18.8%
4. 5 時間以上(日帰り)	19	4.7%
5. 1 泊	78	19.3%
6. 2 泊以上	45	11.1%
計	404	100.0%



(9) 来島者のピーク滞在時間割合

以上より、ピーク時間の 3 時間でピーク滞在時間割合を算出する。

「瀬長島観光拠点整備事業目的達成度調査業務委託(R3)」で行った車種別時間帯別交通量調査より、ピーク 3 時間の交通量は 12 時～15 時までの下り 3 時間となる。その合計台数は 1,481 台で、ピーク 3 時間の台数比率は 1,481 台÷5,076 台=0.29 (29%)となる。

図表 2-4 「瀬長島入口」調査結果(詳細)

休日	下り(入)						上り(出)					
	実数自動車台数 (台)	一般乗用車 (台)	レンタカー (台)	観光・路線バ (台)	バイク (台)	自転車・徒歩 (人)	実数自動車台数 (台)	一般乗用車 (台)	レンタカー (台)	観光・路線バ (台)	バイク (台)	自転車・徒歩 (人)
6:00	2	137			5	144	8	1	21			22
7:00	6	269	4		16	295	14	7	51	3		61
8:00	2	190	4	3	11	210	30	1	87	3	1	94
9:00	10	210	12	3	14	249	29	6	137	13	5	165
10:00	4	271	29	5	17	328	41	6	217	13	4	250
11:00	9	296	50	3	27	385	26	3	252	26	3	297
12:00	6	396	53	3	3	459	19	6	259	38	4	309
13:00	3	381	65	5	3	458	31	4	348	36	4	413
14:00	3	402	54	4	3	466	28	2	434	55	5	513
15:00	8	347	56	5	34	450	43	13	509	55	4	602
16:00	6	358	42	4	22	432	54	6	438	58	2	531
17:00	1	315	40	3	27	386	77	4	462	37	4	530
18:00	2	258	18	4	12	294	35	1	363	26	5	438
19:00		178	2	4	16	200	9	6	301	8	4	340
20:00	4	196	1	3	20	224	8		182	2	3	211
合計	66	4,209	430	45	322	5,076	452	66	4,071	373	48	4,829

(10) 将来の必要駐車台数

以上より、(7)4,130 台/日×(9)29%＝約 1,198 台となる。

(11) 大型バス駐車場面積

ゴールデンウィーク中の路上駐車台数を踏まえ、20台分の駐車場を用意する。大型バス1台あたり140㎡必要とし、大型バス駐車場として $140 \times 20 = \underline{2,800 \text{ ㎡}}$ 必要

(12) 瀬長島ホテル駐車台数

瀬長島ホテルの専用駐車場は、今回の増床計画にあわせ、立体駐車場350台が計画されている。

この350台分は(10)将来の必要駐車台数から差し引くので

(10)1,198 台-350 台＝848 台

(13) 将来の必要駐車場面積

以上より、駐車場1台分の面積を25㎡とすると、 $848 \text{ 台} \times 25 \text{ ㎡} = \underline{21,200 \text{ ㎡}}$

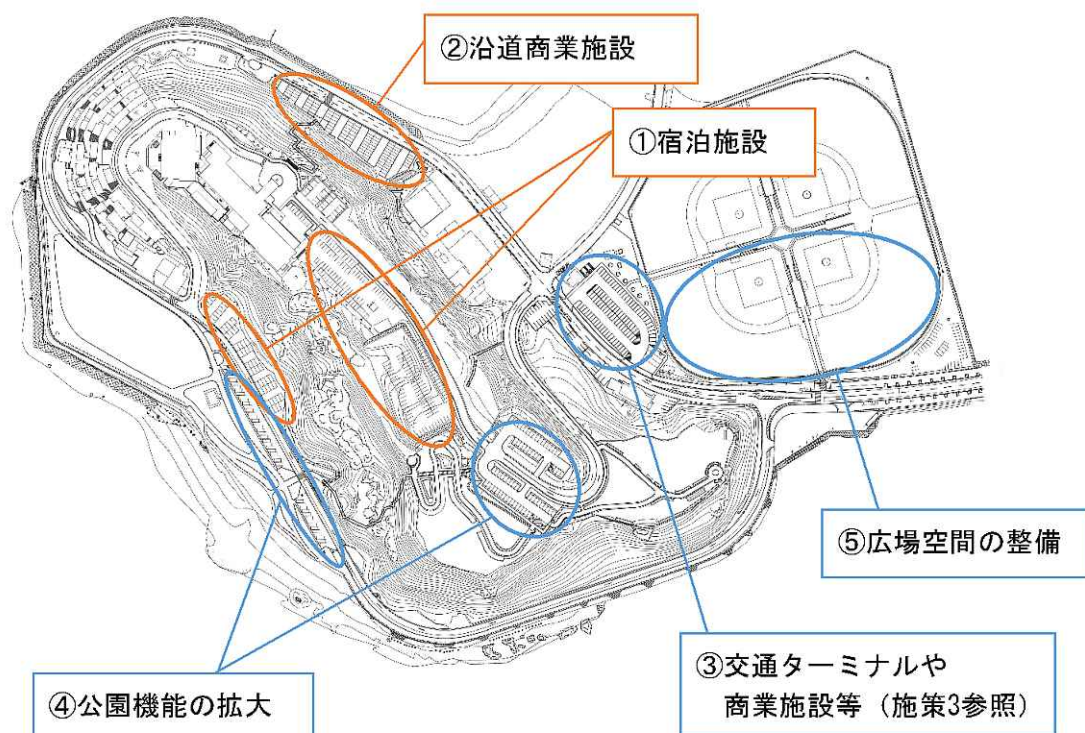
大型バスの面積を足すと、 $21,200 + 2,800 \text{ ㎡} = \underline{24,000 \text{ ㎡}}$ 必要となる。

施策2 野球場・駐車場の新たな活用

【方針I関連】

【施策の概要】

- ・ 施策Iの実施により、現在の島内の駐車場について、利用転換が可能となるため、新たな活用を行います。
- ・ 現時点で新たな活用が考えられるエリアは下図①～⑤の5ヶ所です。



- ・ エリア①②については、宿泊施設や商業施設の整備を行います（ホテル事業者への借地等、宿泊施設の一部としてホテル事業者により活用が想定）。
- ・ エリア③については、交通ターミナルや商業施設等の整備を行います（施策3参照）。
- ・ エリア④については、子育て世代や観光客が遊びや散策、休憩等ができる観光や公園機能の拡大を行います。

<長期的>

- ・ エリア⑤については、子育て世代や観光客が遊びや散策、休憩、イベント広場など観光や公園として利用できる広場空間等の整備を行います。

＜イメージ：広場や斜面、自然海浜等を活かした楽しめる空間整備（④⑤エリアのイメージ）＞



海洋博公園



泉南りんくう公園

出典：（左）海洋博公園 HP、（右）泉南りんくう公園 HP

【施策の実施時期・検討ステップ】

・エリア①②

ステップ①	・活用に向けたスキームの検討（借地等）とその庁内調整
ステップ②	・契約手続き
ステップ③	・施設設計、工事（民間事業者にて実施）

・エリア③

ステップ①	・島内の交通体系再編に関する調整（施策3関係） ・活用に向けたスキームの検討（借地等）とその庁内調整
ステップ②	・整備概要の検討（必要な乗り場数及び駐機台数等） ・管理主体の検討 ・法規制の確認（駐車場法、都市計画法及び航空法） ・契約手続き
ステップ③	・施設設計、工事（豊見城市または民間事業者にて実施）

※新たな公共交通にあわせ、乗降場等の整備（施策4関係）

・エリア④

ステップ①	・整備概要の検討（活用面積、整備内容及び管理者）
ステップ②	・施設設計・工事（豊見城市または民間事業者にて実施）

・エリア⑤

ステップ①	・野球場の代替施設整備 ・野球場の完全移転に関する関係機関調整
ステップ②	・整備概要の検討（駐車場台数、活用面積及び整備内容） ・管理主体の検討
ステップ③	・施設設計、工事（豊見城市または民間事業者にて実施）



【施策の実施主体】

	エリア①	エリア②	エリア③	エリア④	エリア⑤
整備	民間事業者		豊見城市または民間事業者		
管理	民間事業者		エリアマネジメント団体または民間事業者		

【概算事業費】

- ・（エリア③）約 9,300 万円（工事費として）
- ・（エリア④）約 1,900 万円（工事費として）
- ・（エリア⑤）約 1 億 5,200 万円（工事費として）

※現時点で想定される取り組みの直接工事費の概算額であり、内容の変更や単価の上昇により大幅な増減が生じる可能性がある

施策3 島内の交通体系の再編

【方針2関連】

【施策の概要】

- ・ 新たな集約駐車場の整備（施策1参照）に伴い、島内の一般車動線の見直しやバスやモビリティの運行等島内の交通体系の再編を行います。
- ・ 自家用車及びレンタカーについては、新たな集約駐車場まで乗入とし、ホテル利用者を除き、島内のほとんどを乗入禁止とします（ホテル利用者はホテル駐車場まで）。
- ・ 集約駐車場に隣接する形で、交通ターミナルを整備し、自家用車及びレンタカーから島内の宿泊施設・商業施設等へのアクセスを簡単にするシャトルバス又は小型モビリティへの乗り換え拠点とします。
- ・ 島内の交通体系の再編によるグリーンスローモビリティの実施には、時間帯により車両の乗り入れを可能とするなど、現状の車両乗入にも配慮し、検討を行う必要があります。

<イメージ：島内を走るシャトルバス・小型モビリティ>



自動運転バス



キックボード



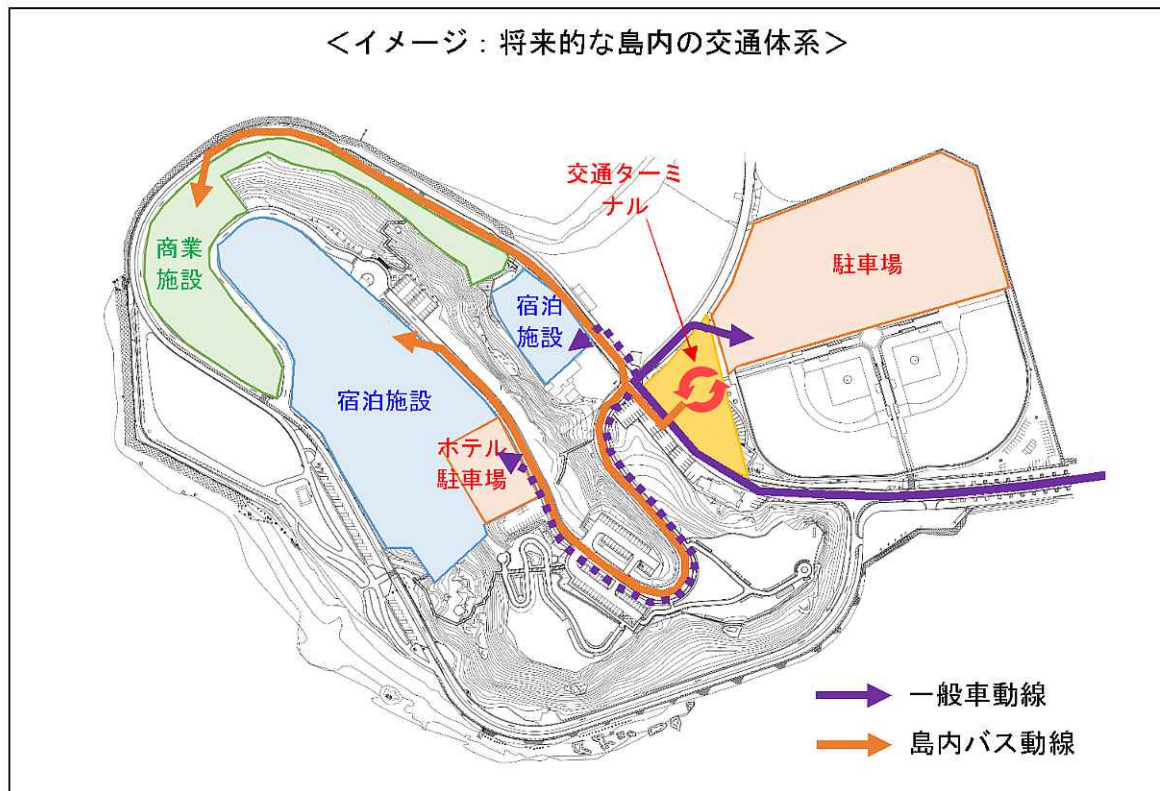
小型モビリティの例（出典：次世代モビリティネットワークの検討（国土交通省））



- ・ 島内の交通状況を大きく変える施策のため、新たな集約駐車場の整備とあわせ暫定的な整備を行い、その後の利用状況を踏まえ、本格的な整備を行います。

<長期的>

- ・ 交通ターミナルに新たな公共交通（施策4参照）の乗降場を整備し、アクセス性の向上を図ります。



【施策の実施時期・検討ステップ】

ステップ①	・交通体系の再編に向けた関係機関調整 (島内の事業者、道路管理者、交通管理者、空港管理事務所等) →概略整備方針の決定 ・運用方法(料金等)の検討・調整(施策I関連)
ステップ②	・設計・工事
ステップ③	・実証運用
ステップ④	・本格運用

【施策の実施主体】

整備	豊見城市または民間事業者
運用	エリアマネジメント団体または民間事業者

施策4

新たな公共交通の導入

【方針2関連】

【施策の概要】

<長期的>

- ・瀬長島へのアクセスの大幅な増強に向けて、那覇空港方面との新たな公共交通を導入します。
- ・新たな公共交通は、輸送量、定時性、環境、運用及び施工面を踏まえた交通システムの検討を行います。現時点ではロープウェイ形式の交通システムを想定します。

<イメージ：新たな公共交通>



YOKOHAMA AIR CABIN（横浜市）



技術革新による次世代交通システム（自走式ロープウェイ）

出典：Zip Infrastructure(株)HP

【施策の実施時期・検討ステップ】

ステップ①	・導入する交通システムの検討 ・法規制の確認（鉄道事業法・都市計画法及び航空法等） ・道路管理者・交通管理者・島内事業者等関係機関との調整 →導入する交通システムや概略ルートの決定
ステップ②	・都市計画等の各種手続き
ステップ③	・設計、工事

【施策の実施主体】

整備	民間事業者または豊見城市
運用	民間事業者

施策5 道路空間の新たな活用

【方針1・方針2関連】

【施策の概要】

- ・交通関連施策の取り組みにより島内の道路の多くはバス又は小型モビリティのみ通行となり、自動車の通行や路上駐車はなくなります。これにより、新たな活用が可能となる道路空間について、空間の再編を行い、にぎわい創出に寄与する新たな活用を行います。

<イメージ：道路空間を活用したキッチンカーの出店>



<イメージ：歩行空間における滞在空間の整備>

長時間滞在型	中時間滞在型	短時間滞在型
・主にグループでの利用を想定 ・テーブルとそれを囲うベンチで1つの空間を創出	・子ども連れ等の買い物客の利用を想定 ・ベンチと人工芝によるミニ・プレイグランドを設置	・オフィスワーカー等の個人利用を想定 ・カウンターテーブルとスツール(単独型)を配置
		

出典：(右上・下) 多様なニーズに応える道路の事例集（令和5年6月、国土交通省道路局）

【施策の実施時期・検討ステップ】

※施策3や施策6の関係機関調整や修景設計に応じて実施

ステップ①	(施策3・施策6の検討が進捗次第) ・取り組み内容及び実施主体の検討
ステップ②	・道路占用等各種手続き ・公安委員会及び道路管理者との協議
ステップ③	・施設設置等

【施策の実施主体】

整備	豊見城市または民間事業者
運用	豊見城市または民間事業者

施策6

道路空間・エントランス空間の修景

【方針I関連】

【施策の概要】

- ・ 施策5記載のとおり、島内の道路空間は再編が行われます。また、現在の島内の道路や海中道路、エントランス空間は、アスファルト舗装の一般的な道路空間となっている他、街灯がなく、草木が繁茂している箇所など、維持管理水準も観光地として十分とは言えない状況となっています。
- ・ 道路空間の再編を契機に、島内の道路、海中道路及びエントランス空間の修景を行い、観光地としてふさわしい瀬長島らしい空間の形成を行います。

＜イメージ：沿道や周辺環境にあわせた道路空間の修景＞



出典：多様なニーズに応える道路 ガイドライン（令和4年3月、国土交通省道路局）

【施策の実施時期・検討ステップ】

※施策3の関係機関調整に応じて実施

ステップ①	（施策3の検討が進捗次第） ・道路修景設計 ・島内事業者、道路管理者及び交通管理者等の関係機関協議 ・維持管理方法の検討
ステップ②	・道路修景整備

【施策の実施主体】

整備	豊見城市
運用	豊見城市または民間事業者

【概算事業費】

- ・（一周道路）約 6 億 1,300 万円（工事費として）
- ・（海中道路）約 8 億 7,500 万円（工事費として）

※現時点で想定される取り組みの直接工事費の概算額であり、内容の変更や単価の上昇により大幅な増減が生じる可能性がある

【施策7】 新たな観光コンテンツの導入

【方針1関連】

【施策の概要】

<長期的>

- ・ 現在は見る対象となっている、「海」の活用等、観光客に対し、より瀬長島に來たいと思える観光コンテンツを導入します。
- ・ 新たな観光コンテンツは海を活用したマリンレジャーを想定します。また、近年の環境に配慮する社会的動向を踏まえ、ブルーカーボンや海の環境保全に寄与する取り組み等について、豊見城地先のエリア（瀬長島～与根漁港・ユニマール～イーアス沖縄豊崎～美ら SUN ビーチ）と連携し、環境面にも配慮しながら、瀬長島の立地特性を生かした、特徴的なコンテンツとなるような検討を行います。海に関連する新たな観光コンテンツについて、企業版ふるさと納税の仕組みなどを利用し、持続可能な海の取り組みとなるように検討します。
- ・ マリンレジャーなど海を使用する取り組みとなることから、「豊見城西海岸の利用と環境保全」等のルールづくりについて、関係機関と調整しながら、取り組みます。

※ブルーカーボン：沿岸・海洋生態系に取り込まれ、そのバイオマスやその下の土壌に蓄積される炭素のこと（環境省）。近年ではサンゴの植付体験やブルーカーボンクルーズ等観光客でも楽しむことができるブルーカーボンの取り組みが始まっている。

【施策の実施時期・検討ステップ】

ステップ①	・ 導入する観光コンテンツの検討 ・ 観光コンテンツごとに関係機関との意見交換や調整 ・ 海の利活用に関する協議会設置の検討 （以降、そのコンテンツに応じて事業推進）
-------	---

【施策の実施主体】

整備	豊見城市及び民間事業者
運用	民間事業者

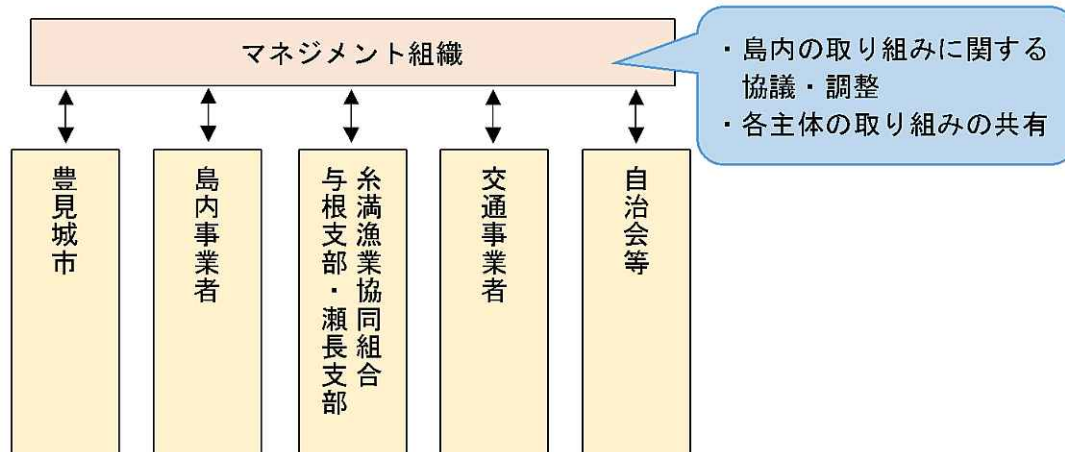
施策8 観光マネジメントの展開

【方針I関連】

【施策の概要】

- ・これまでに設定した施策について、その効率的な推進、効果の最大化、持続化に向け、島内の関係者の協力体制を構築します。
- ・協力体制として、島内で事業を営む事業者や行政等でエリアマネジメント団体を整備し、本計画に位置づける施策の実施やその他島内での取り組みに関する協議・連携を行います。
- ・また、島内の道路及び公園の維持管理を見据えた団体とします。
- ・オーバーツーリズム対策や適切な維持管理など持続可能な観光地として、選ばれつづける地域となるため、ふるさと納税自動販売機の設置や宿泊税の導入など財源の確保に向けた取り組みの検討をします。

＜イメージ：マネジメントを行う組織イメージ＞



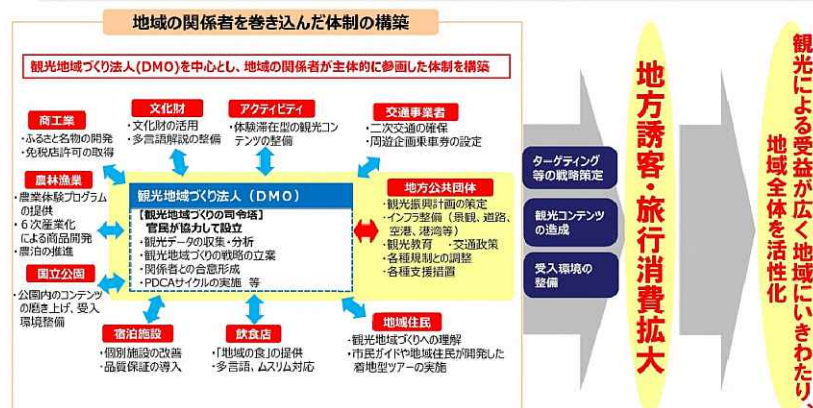
＜参考となる制度：観光庁/観光地域づくり法人（DMO）＞

観光地域づくり法人（DMO）の形成・確立



観光地域づくり法人（DMO）

地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりの司令塔となる法人



1

出典：観光庁 HP

＜参考となる制度：国土交通省/エリアプラットフォーム＞

行政をはじめ、まちづくりの担い手であるまちづくり会社・団体、まちづくりや地域課題解決に関心がある企業、自治会・町内会、商店街・商工会議所、住民・地権者・就業者などが集まって、まちの将来像を議論・描き、その実現に向けた取組（＝まちづくり）について協議・調整を行うための場が、エリアプラットフォームです。

「エリアプラットフォーム」とは、おおむね以下の要件が揃った協議の場です



エリアに関わる様々な
仲間と集まり協議をする



まちづくりに関する実績を有する
専門人材からの支援を受けている



エリア価値の向上・将来像
の実現が目的



緩やかな協議の場
（プラットフォーム）

出典：国土交通省 HP

【施策の実施時期・検討ステップ】

ステップ①	・マネジメント方策の検討 ・島内事業者との調整
-------	----------------------------

【施策の実施主体】

整備	豊見城市及び民間事業者
運用	豊見城市及び民間事業者

4 機能強化ストーリーの事業化スケジュール

これまでに整理した機能強化ストーリーについて、実施にあたってのスケジュールを以下に示します。なお、施策同士で連携が必要なものもあるため、各施策単独ではなく、施策同士の連携を意識しながら進めます。

