

石垣市都市計画マスタープラン

令和4年3月

石垣市

目 次

| | |
|--------------------------------|---------------|
| 序章 都市計画マスタープランの概要 | - 1 - |
| 序-1 背景 | - 1 - |
| 序-2 目的と役割 | - 3 - |
| 序-3 位置づけ | - 4 - |
| 第1章 石垣市の現状と課題 | - 5 - |
| 1-1 位置 | - 5 - |
| 1-2 石垣市の沿革 | - 6 - |
| 1-3 石垣市の現況と特性 | - 7 - |
| 1-4 上位及び関連計画 | - 42 - |
| 1-5 石垣市のまちづくりの課題 | - 56 - |
| 第2章 全体構想 | - 59 - |
| 2-1 石垣市の将来像 | - 59 - |
| 2-2 人口フレーム | - 60 - |
| 2-3 将来都市構造 | - 61 - |
| 2-4 土地利用の方針 | - 66 - |
| 2-5 市街地整備・住環境整備の方針 | - 70 - |
| 2-6 都市施設の整備方針 | - 73 - |
| 2-7 自然的環境の整備又は保全の方針 | - 84 - |
| 2-8 景観形成の方針 | - 87 - |
| 2-9 都市防災の方針 | - 90 - |
| 2-10 福祉のまちづくり指針 | - 94 - |
| 2-11 観光・交流のまちづくりの方針 | - 95 - |

| | |
|--------------------------------|----------------|
| 第3章 地域別構想 | - 97 - |
| 3-1 地域区分の考え方 | - 97 - |
| 3-2 北部地域 | - 99 - |
| 3-3 西部地域 | - 104 - |
| 3-4 中部地域 | - 110 - |
| 3-5 東部地域 | - 116 - |
| 3-6 南部地域 | - 122 - |
| 第4章 まちづくりの進め方 | - 129 - |
| 4-1 多様な主体との連携による計画の推進 | - 129 - |
| 4-2 まちづくりの推進 | - 129 - |
| 4-3 都市計画マスタープランの進捗管理と見直し | - 130 - |

序章 都市計画マスタープランの概要

序-1 背景

(1) 社会情勢の変化

我が国の都市をめぐる社会経済情勢は、人口減少・超高齢化の進展、産業構造の転換、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約や交通・情報通信ネットワークの進展等に伴う生活圏の広域化など大きく変化しています。また、平成 23 年（2011 年）の東日本大震災をはじめ近年は国内各地で地震や豪雨、台風などの大規模自然災害が頻発しており、多くの人命や財産が失われていることから、明和津波を経験している石垣市（以下、「本市」という。）においては、特に津波災害への防災意識とともに安全・安心に関する意識が高まっています。

また、国民意識は社会資本の量的充足に伴って変化し、温室効果ガスの排出量削減や行政コストの削減等への対応の必要性が高まるとともに、地域コミュニティの確保、質の高い住まい方、自然的環境や景観の保全・創出といった、ゆとりや潤いを重視するようになりつつあります。

さらに、平成 27 年（2015 年）国連総会にて、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が採択され、その中で「誰一人取り残さない」を基本理念とした持続可能な開発目標（SDGs）が示されているとともに、近年は ICT の浸透により、全ての人が快適に暮らせる方向に変化させるデジタルトランスフォーメーション（DX : Digital Transformation）が推進されており、AI や IoT、ビッグデータ、その基盤となる情報通信ネットワークといった先端技術を積極的に活用していくことが求められています。

本市では平成 25 年（2013 年）3 月に新石垣空港が開港し、これに伴い入域観光客数が大幅に増加しており、大きな経済波及効果をもたらしています。その一方で、都市環境や都市インフラに与える影響、新型コロナウイルス感染症による観光産業をはじめとした関連業界への影響が大きいこともあり、持続可能な観光の創出のためにも、高度な都市的土地利用や観光における量から質への転換など、島全体における高付加価値観光への取り組みが大きく求められています。

これらに対応した都市づくりのためには、課題を克服しながら、望ましい将来像の実現に向けて諸施策、事業を総合的かつ体系的に推進していくことが重要であり、また、都市像を構築する際には地域固有の資源の保全と活用が求められ、多くの市民の理解と参加が必要です。

本市は、都市計画に関する基本的な方針である「石垣市都市計画マスタープラン（平成 23 年（2011 年）3 月策定、平成 30 年（2018 年）12 月一部改定。以下、「本計画」という。）」に基づいて、社会情勢に即したまちづくりをこれまで進めてきましたが、新たな社会情勢の変化にも対応できる都市計画が求められています（P 3、4 参照）。

市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画法より抜粋）

- 第 18 条の 2 市町村は、議会の決議を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。
- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
- 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。

(2) 石垣市の都市計画の経緯と概要

本市の都市計画は、昭和31年(1956年)に琉球政府から都市計画を施行する市として地域指定をうけたのをはじまりとして、昭和34年(1959年)に旧石垣市の都市計画区域を決定し、昭和39年(1964年)に大浜町の編入合併により都市計画区域の変更を行い、石垣島全島が都市計画区域となりました。

昭和43年(1968年)8月に、用途地域、臨港地区、風致地区、市街地開発事業(土地区画整理事業)、学校、街路、排水路、公園、緑地、墓地公園及び火葬場の都市計画を琉球政府に申請し同年11月に認可されました。

昭和47年(1972年)年5月の沖縄本土復帰により、法律及び制度も本土と同一となり、用途地域については、昭和50年(1975年)5月に本土法による新しい用途地域が決定されました。用途地域の決定に伴い、文教地区の決定、風致地区の廃止、道路の変更、公園の変更、緑地の変更、墓地公園の廃止、都市下水路の変更、市街地開発事業(土地区画整理事業)の変更を行い、本市では、この都市計画に基づき各種の事業を展開して、市街地の計画的な整備を進めてきました。

その後、社会情勢・経済情勢の変化等に対応するため、適宜都市計画の変更等を行いながらまちづくりを推進し、平成4年(1992年)6月の都市計画法及び建築基準法の一部改正により用途地域が8種類から12種類に細分化されたのをうけ、本市においても、用途地域の切り替えを行い、平成8年(1996年)4月から新しい用途地域を指定しました。

さらに、令和2年(2020年)3月には南大浜地区約299ha、新栄町地先公有地埋立区域約1.7ha、八島町地区約10.1haの用途地域変更を行い、現在は第1種低層住居専用地域253.7ha、第1種中高層住居専用地域141.8ha、第2種中高層住居専用地域3.8ha、第1種住居地域201.1ha、第2種住居地域73.4ha、準住居地域2.8ha、近隣商業地域57.9ha、商業地域22.0ha、準工業地域122.9ha、工業地域7.2ha、合計886.6haとなっています。

その他の地域地区では、平成16年(2004年)の景観法の施行をうけ、平成19年(2007年)に景観法第8条に基づく景観計画として「石垣市風景計画」を策定(平成30年6月改訂)し、さらに、景観地区の指定(併せて地区計画の指定)を行い、良好な景観の保全・形成に向けて取り組むとともに、南大浜地区の用途地域指定に関連する特別用途地区(文教地区、大規模集客施設等制限地区)及び地区計画、石垣港における臨港地区が指定されています。

■石垣都市計画区域の地域地区指定状況

| 都市計画区域・用途地域 | | | その他の地域地区 | | | |
|-----------------|----------|--------|----------|---------------|----------|--------|
| 区分 | 面積(ha) | 構成比(%) | 地区 | 名称 | 面積(ha) | 備考 |
| 都市計画区域 | 22,381.0 | — | 特別用途 | 文教地区 | 約21.0 | 南大浜地域 |
| 用途地域指定(対都市計画区域) | 886.6 | 4.0 | 地区 | 大規模集客施設等制限地区 | 約15.0 | 用途指定関連 |
| 第1種低層住居専用地域 | 253.7 | 28.6 | 臨港地区 | 石垣都市計画区域臨港地区 | 約43.0 | |
| 第1種中高層住居専用地域 | 141.8 | 16.0 | 景観地区 | 観音堂地区景観地区 | 約68.2 | |
| 第2種中高層住居専用地域 | 3.8 | 0.4 | | 川平景観地区 | 約1,850.0 | |
| 第1種住居地域 | 201.1 | 22.7 | 地区計画 | 獅子森景観地区 | 約3.0 | |
| 第2種住居地域 | 73.4 | 8.3 | | 観音堂地区地区計画 | 約68.2 | =景観地区 |
| 準住居地域 | 2.8 | 0.3 | | 石垣空港線沿道区域地区計画 | 約20.9 | |
| 近隣商業地域 | 57.9 | 6.5 | | | | |
| 商業地域 | 22.0 | 2.5 | | | | |
| 準工業地域 | 122.9 | 13.9 | | | | |
| 工業地域 | 7.2 | 0.8 | | | | |

資料：都市建設課 令和3年3月31日時点

序-2 目的と役割

本計画は、上位計画にあたる石垣市総合計画の将来像の実現にむけて、土地利用の方針や道路、公園、下水道の整備方針といった観点から、都市の基本目標を定め、長期的な展望にたち、まちづくりを進めていく道筋を明らかにすることを目的とします。

都市計画は、都市が向かうべき目標や将来像を示した上でその実現のために土地利用の規制・誘導や都市施設の整備、市街地開発及び自然環境の保全等を行うものです。本計画は、都市計画法第18条の2に基づき「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の役割を担うものであり、沖縄県が広域的な観点から定める都市計画の基本的な方針である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」との整合を図ります。

平成23年（2011年）3月に策定（平成30年12月一部改定）した本計画については、その後の社会情勢の変化に伴い、今回全面的に見直しを行います。さらに、都市に関する多様な課題を総合的に解決するため、本計画の改定と合わせ「石垣市立地適正化計画」、「石垣市地域公共交通計画」、「石垣市都市計画道路見直し計画」、「石垣市みどりの基本計画」を『石垣市都市計画グランドデザイン』として一体的に策定することとし、本市の特性を活かした都市整備のあり方を市民にわかりやすく定め、市民・行政の指針とするとともに、今後の市の定める都市計画の基本とします。

（1）都市計画マスタープランの持つ役割

1）市が定める都市計画の基本方針

市町村がその行政区域毎に定める都市計画に関する基本方針であり、今後、市が定める都市計画は、これに基づいて運用を行っていくものです。

2）石垣市都市計画グランドデザインのベースとし、広域都市計画、部門別計画等の総合化

関連計画との課題を共有し、総合的な課題解決に向けた長期的な都市づくりの指針として、各個別計画の整合性、総合性の確保を図ります。

3）地域目標の明示

都市全体の市街地像だけでなく、市民の都市計画に対する理解と策定への参加を容易にするため、抽象的な文章記述にとどまらず、市民にわかりやすく、地域別の具体的な課題や目標を明示します。

4）地域目標の実現のため施策の方向性を明示

計画の実現の見通しとして、地域別の整備の手法や時期などを明らかにします。

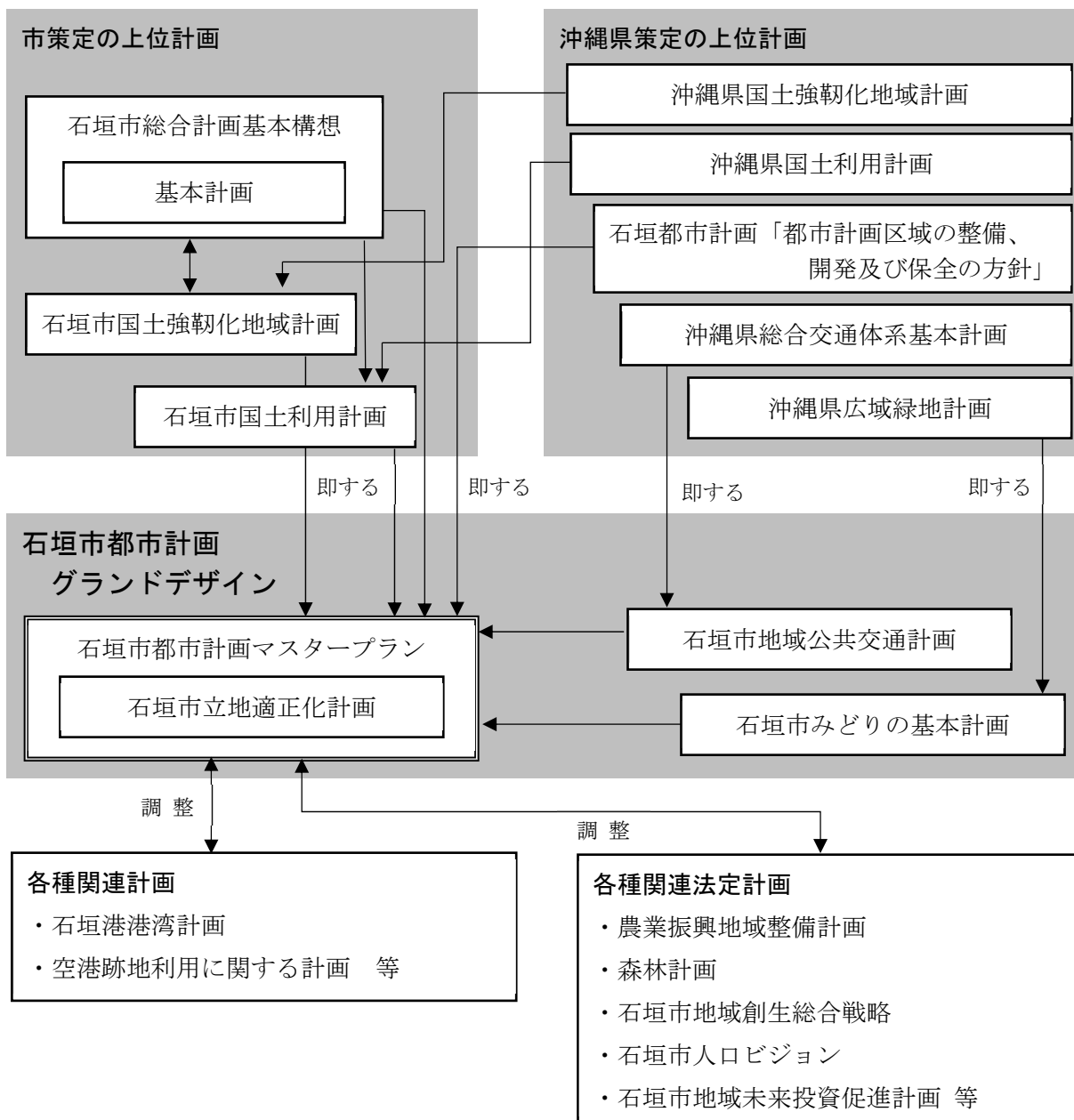
5）市民のまちづくりへの参加を促進

市民の参加により、計画が支えられることでまちづくりへの理解と合意形成を図り、都市づくりの基本的な計画として市民の間で都市の将来像が共有されるものです。

序-3 位置づけ

本計画は、石垣市総合計画の基本構想に基づき、主に都市整備に関する基本方針とまちづくりの具体的な方向を提示するもので、関連する個別の都市計画の指針となるものです。また、石垣市都市計画ランドデザインは、本計画を基礎とし各計画を総合するものです。

■都市計画マスタープランの位置づけ



第1章 石垣市の現状と課題

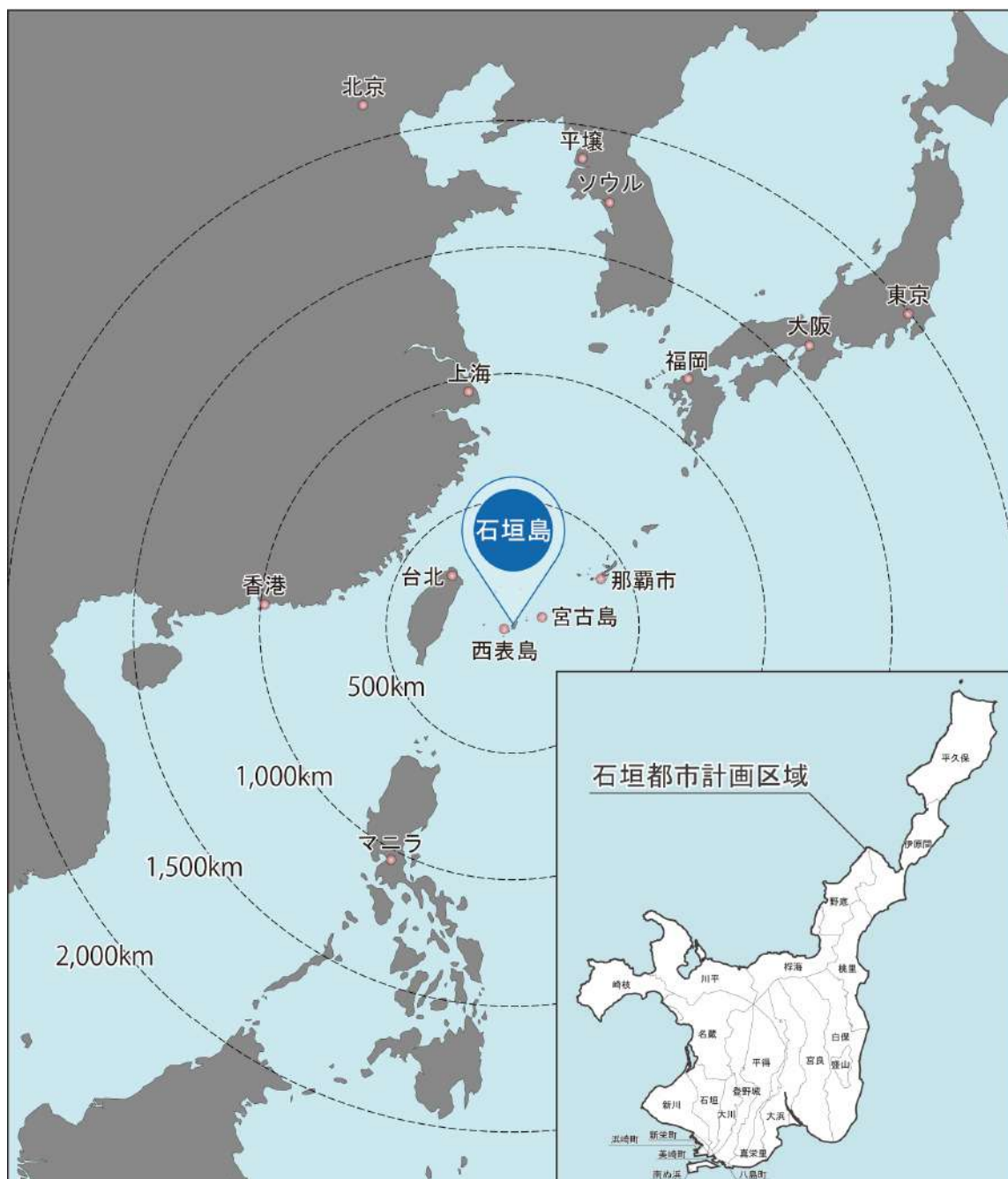
1-1 位置

本市は琉球弧及び日本列島の最南西端に位置し、県都那覇市との距離は約 410 km、東京とは約 1,960 km、台湾（台北）とは約 280km となっています。

本市は、沖縄県で沖縄本島、西表島に次いで3番目に広い面積をもつ有人の石垣島と無人の尖閣諸島で構成されており、石垣島の全域（地先公有水面や小島を含む）22,381ha が都市計画区域に指定されています。

空港、港湾を中心に八重山圏域の行政、文化、経済等の中枢機能を有しており、19の島々からなる八重山群島の拠点都市です。

■位置図



1-2 石垣市の沿革

(1) 琉球国統治以前

石垣島の白保竿根田原洞穴遺跡では、約2万7千年前の人骨が見つかっており、全身骨格がほぼ残ったものとしては国内最古の遺跡です。石垣島ではその時代から人類が生息していたと見受けられ、その他、先史時代の遺跡が数多く存在しています。

(2) 琉球国時代

八重山が琉球(中山)王府の統治下となったのは1390年とされていますが、その頃はまだ石垣島を始め群島の島々むらむらには首領級の人物がおり、加えて宮古勢も機にのぞんで島々に進出することがありました。明の弘治13年(1500年)、琉球国の統治下となっています。明和8年(1771年)、大津波が八重山の島々を襲い、莫大な被害を与えました。特に石垣島の被害は大きく、田畑、家屋の流失はもとより、人口のおよそ二分の一近くが大波に呑みこまれ、石垣島の村々は潰滅的な打撃を受けました。

(3) 近代の歩み

明治12年(1879年)、廃藩置県によって沖縄県が生まれましたが、明治期の八重山社会は間切制度が踏襲されており、旧行政庁の蔵元も存続した状態でした。明治29年(1896年)、沖縄全県の郡区編制が行われ、郡制が施行されて八重山郡となりました。

大正3年(1914年)、八重山村は石垣、大浜、竹富、与那国の4村に分村となり、現在の石垣市を構成する石垣村と大浜村が生まれ、他の離島は竹富村、与那国村の所管となりました。大正15年(1926年)年12月1日、石垣村は町制を施行して石垣町となりました。その頃の台風、疾病などの災害は依然大きく、特にコレラの流行(大正8年)、大型台風の襲来(昭和8年)をはじめとして、マラリアの蔓延が大きな問題でした。昭和16年(1941年)、太平洋戦争がはじまり、昭和20年(1945年)の終戦まで続き、地上戦の戦闘はありませんでしたが、八重山においても、空襲による爆撃、機銃掃射が相次ぎ、被害が及びました。

(4) 戦後のあゆみ

昭和20年(1945年)太平洋戦争が終結し、八重山ではマラリアによる被害が甚大で、終戦直後の爆発的流行も加わって多くの死者を出しました。民政府のもと、昭和22年(1947年)7月、石垣町は石垣市に昇格認可となり、同9月、大浜村は大浜町に、同12月には与那国村が与那国町に、そして翌年7月には竹富村が竹富町となりました。昭和23年(1948年)頃から、地元を始め沖縄本島、宮古などから自力で移住し開拓に着手したいいわゆる自由移民のほか、同25年(1950年)頃から琉球政府の指導のもとに入植したいいわゆる計画移民が石垣島と西表島に開拓を開始しました。

昭和27年(1952年)には上下水道の起工式が行われたのをはじめ、同30年(1955年)には商業航空路が開設、また、石垣島一周道路もこの年完成しています。昭和38年(1963年)、新石垣港が開港し、初めて大型船舶が接岸しました。翌39年には大浜町を編入合併し、新石垣市が誕生、同40年(1965年)には埋立による造成地(美崎町)を市域に編入しています。

(5) 復帰を迎える

昭和47年(1972年)5月、本土復帰。戦後27年、沖縄諸島が米国の支配下に置かれていた間に、本土と沖縄との間には各面における格差が大きく生じており、政府は「沖縄振興開発特別措置法」等を制定、沖縄県における格差是正に努めるとし、県及び各市町村では産業基盤の整備をはじめ、交通、運輸、通信、教育、福祉等各面にわたる基盤整備が進められ、本市においても、かつてない大型事業が次々と導入されました。

1-3 石垣市の現況と特性

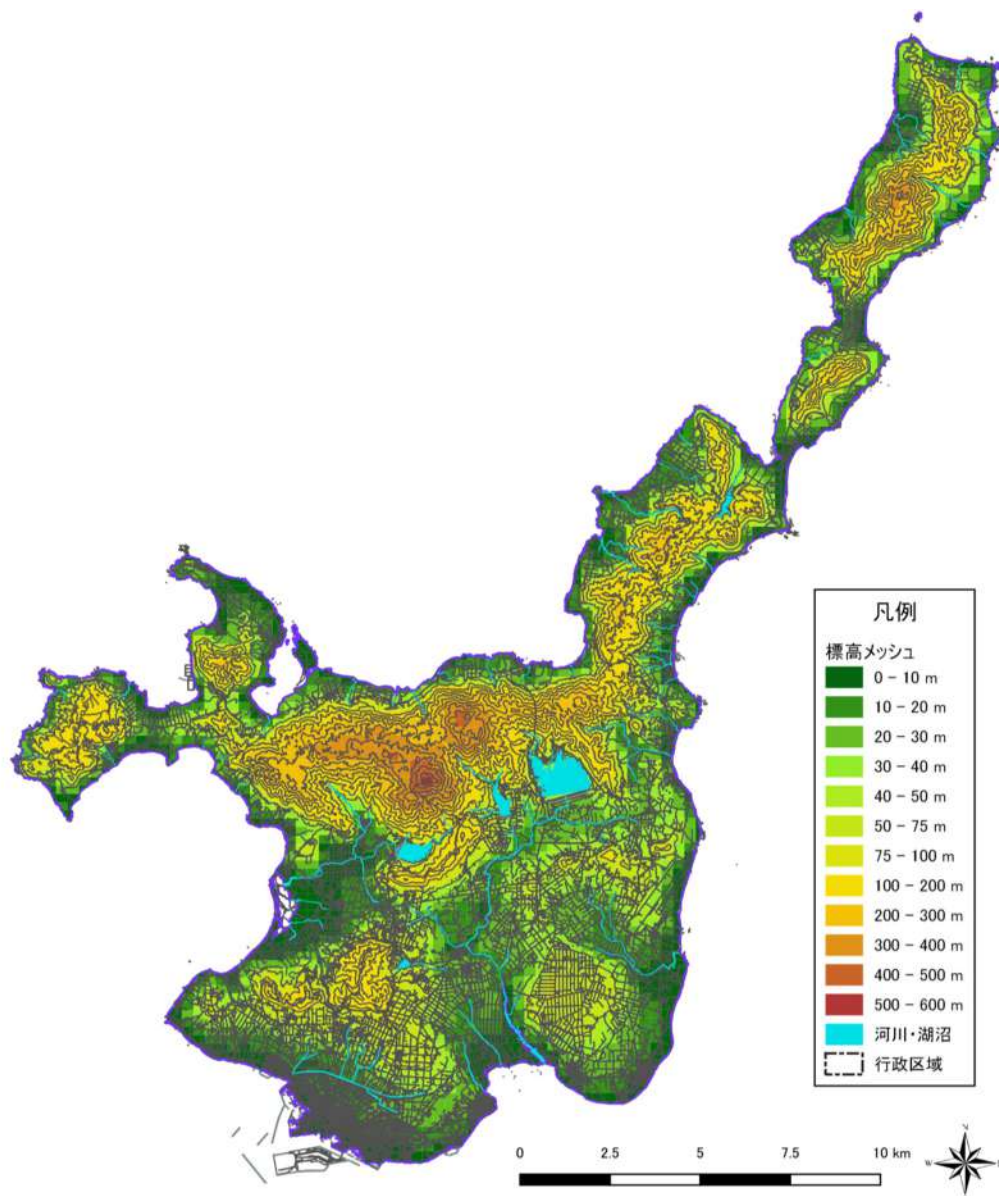
(1) 地理的・自然的条件

石垣島は県下最高峰の於茂登岳（526m）を中央に八重に重なる連山を背にして、於茂登岳の山稜より西へ流れる名蔵川、南へ流れる宮良川沿いに低地が広がり、河口に湿地帯、名蔵アンパルや宮良川のホテルギ林を形成しています。こうした基盤のうえに豊かでかつ貴重な動植物の生息域が広がり、海岸域ではサンゴ礁が発達しています。

気候学的には、亜熱帯海洋性気候に属していますが、熱帯の指標となる北回帰線に極めて近い位置にあるため、気温、湿度、降水量など全国と比較していずれも上回っており、明確な四季の区別がなく熱帯のイメージが強い地域です。また、台風の襲来が多いことも特徴にあげられます。

年平均気温は 20℃を上回り、年平均湿度も 80%をこえており温暖多湿な気象条件となっています。台風の常襲地帯ということで風と雨により、しばしば大きな被害を受けることもありますが、一方でその台風が貴重な雨をもたらしているという面もあります。

■地形・水系図



出典：平成 28 年度沖縄県都市計画基礎調査及び、国土数値情報ダウンロードデータより作成

(2) 人口

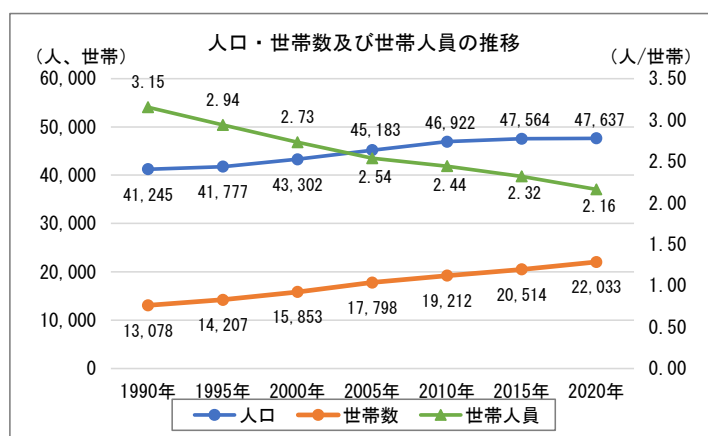
1) 人口、世帯数及び世帯人員

国勢調査によると、令和2年（2020年）の本市の人口は47,637人、世帯数22,033世帯となっています。人口は平成2年（1990年）から増加しており、令和2年（2020年）までの30年間で6,392人の増加となっています。世帯数についても平成2年（1990年）から増加しており、令和2年（2020年）までの30年間で8,955世帯増加しています。また、世帯人員は平成2年（1990年）の3.15人/世帯から令和2年（2020年）には2.16人/世帯と減少しており、核家族化、単身世帯の増加がうかがえます。

■人口・世帯数の推移 単位：人、世帯、人/世帯

| | 1990年 H2 | 1995年 H7 | 2000年 H12 | 2005年 H17 | 2010年 H22 | 2015年 H27 | 2020年 R2 |
|------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 人口 | 41,245 | 41,777 | 43,302 | 45,183 | 46,922 | 47,564 | 47,637 |
| 世帯数 | 13,078 | 14,207 | 15,853 | 17,798 | 19,212 | 20,514 | 22,033 |
| 世帯人員 | 3.15 | 2.94 | 2.73 | 2.54 | 2.44 | 2.32 | 2.16 |

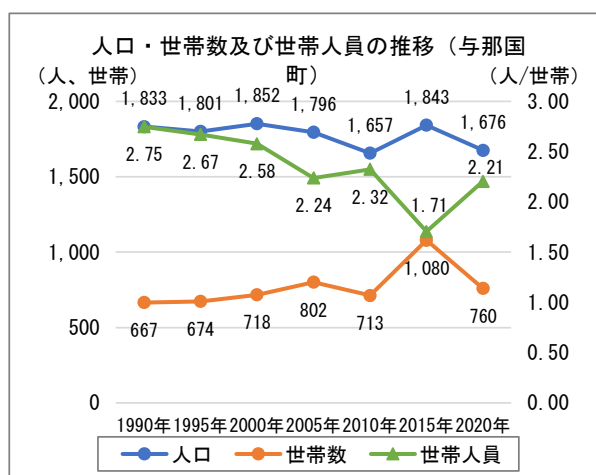
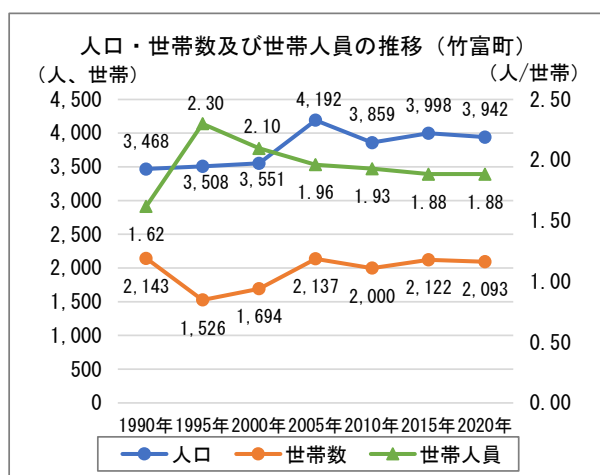
資料：国勢調査



本市の周辺離島にある竹富町、与那国町に海路で到達するには石垣港を経由しなければならず、竹富町役場石垣支所が本市に置かれるなど本市との関連が極めて深くなっています。令和2年（2020年）の竹富町の人口は3,942人、世帯数2,093世帯となっており、与那国町では、人口1,676人、世帯数760世帯となっています。竹富町では平成2年（1990年）から平成27年（2015年）までほぼ一貫して増加していましたが、令和2年（2020年）に減少に転じています。

与那国町では微減傾向にあり、平成27年（2015年）には増加したものの、再び減少に転じています。

■竹富町、与那国町の人口・世帯数推移



【参考：人口データを国勢調査人口とすることについて】

■国勢調査人口と住民基本台帳登録人口

- ・人口データについては、国勢調査人口と住民基本台帳登録人口の2つのデータがあります。
- ・国勢調査では、調査年の10月1日現在で当該市に住んでいるすべての人を対象としています。
- ・一方、住民登録人口は、住民基本台帳に記載されている人が対象となっており、実際に住んでいるかどうかは問われません。
- ・本市における国勢調査人口と住民登録人口の推移と、その差は以下のようになっています。

○石垣市の人口

| | | 2005 | 2010 | 2,015 | 2,019 |
|--------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 国勢調査人口 | A | 43,302 | 45,183 | 47,564 | 48,185 |
| 住民登録人口 | B | 44,777 | 46,708 | 49,124 | 49,765 |
| 差 | C=A-B | -1,475 | -1,525 | -1,560 | -1,580 |
| 差の割合 | C/A | -3.41% | -3.38% | -3.28% | -3.28% |

2019国勢調査人口は国勢調査に基づく、県推計人口 両調査各年10月1日現在

- ・2つの調査の人口を比較すると、住民登録人口の方が、約1,500人ほど多くなっています。
- ・住民登録人口を押し上げる要因は、若年層の住民登録は移動させないで、他市町村で学業・勤務していることが主となっています。
- ・一方、県内・県外からの出向者や建設作業従事者・季節労働者などは、住民登録は行っておらず、国勢調査人口を押し上げる要因となっています。
- ・本市の状況を見ると、約3%の市外超過となっています。すなわち、「市外居住」>「市外からの出向者」の状態であるといえます。
- ・以上から、本計画では実際の住民を対象とするため、国勢調査人口を用いるものとしますが、市外居住者は本市に戻ってくる可能性も高いため、その点に留意しておく必要があります。
- ・特に、島内に高等教育機関（大学、高専など）が無いことから、その通学のために島外居住している層が多いと考えられるため、国勢調査における年齢別人口（15歳～25歳）には注意が必要です。

■竹富町の状況

- ・また、竹富町の国勢調査人口と住民登録人口の差の状況を見ると、差の割合が約6%と本市の倍程度となっています。
- ・これは、「市外居住」>「市外からの出向者」が本市より大きいことを示しており、竹富町民（竹富町住民登録）の石垣市居住が一定数あることが推測されます。

○竹富町の人口

| | | 2,015 | 2,019 |
|--------|-------|-------|-------|
| 国勢調査人口 | A | 3,998 | 4,091 |
| 住民登録人口 | B | 4,250 | 4,336 |
| 差 | C=A-B | -252 | -245 |
| 差の割合 | C/A | -6.3% | -6.0% |

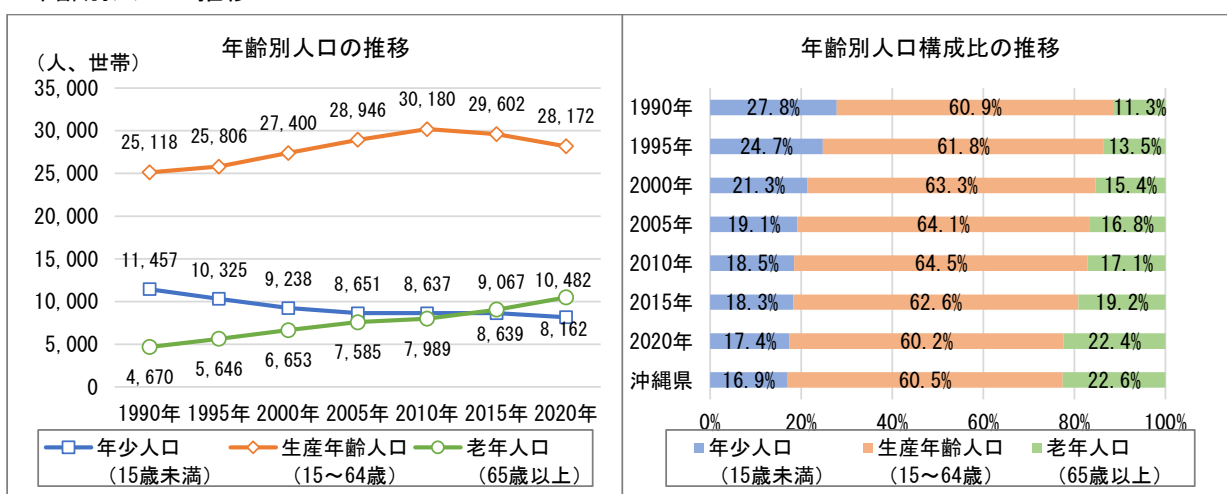
2019国勢調査人口は国勢調査に基づく、県推計人口 両調査各年10月1日現在

2) 年齢別人口

年齢別人口の推移をみると年少人口（15歳未満）は平成2年（1990年）から令和2年（2020年）まで減少しており、老年人口（65歳以上）は、年々増加しています。生産年齢人口（15歳以上65歳未満）は平成2年（1990年）から平成22年（2010年）までは増加していましたが、その後減少に転じています。

年齢別構成比をみると年少人口（15歳未満）は減少傾向となっており、令和2年（2020年）は、約17%となっています。また、生産年齢人口（15歳以上65歳未満）は平成2年（1990年）から平成22年（2010年）までは緩やかに増加傾向を示していましたが、平成27年（2015年）は減少に転じ、令和2年（2020年）には約60%となっています。老年人口（65歳以上）は年々増加傾向を示しており、令和2年（2020年）は約22%となっており、令和2年（2020年）の県全体の構成比を比較すると、同様の構成比となっています。

■年齢別人口の推移

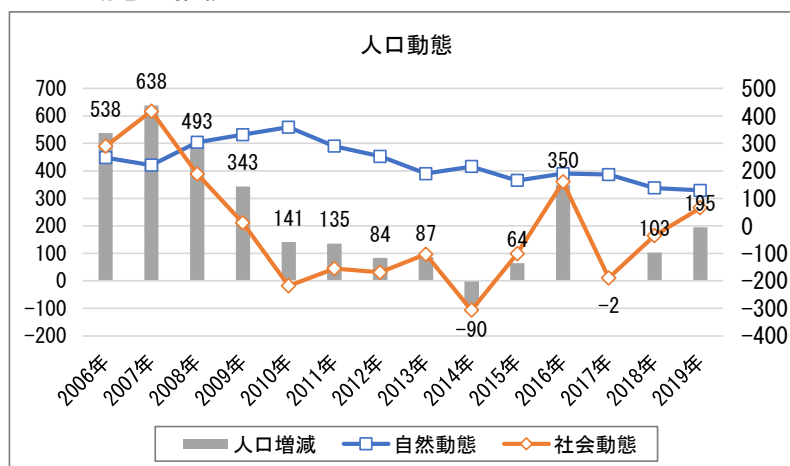


3) 人口動態

本市の人口動態をみると、自然動態は毎年プラスとなっていますが、その数は減少傾向を示しています。社会動態については、一貫して社会増が基調にありますが平成22年（2010年）以降は少なくなり、各年での増減が見られます。

自然動態と社会動態による人口増減をみると、平成26年（2014年）と平成29年（2017年）はマイナスでしたが、それ以外の年では概ねプラスとなっており、社会動態による影響が大きく左右している結果となっています。

■人口動態の推移



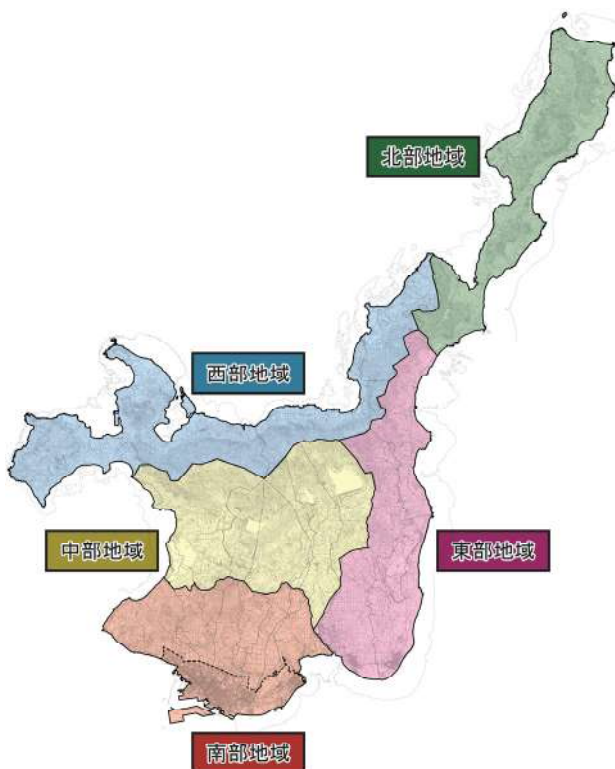
資料：沖縄県人口移動報告年報

4) 人口の地域別分布

①地域区分

本計画における地域区分は以下のとおりです。

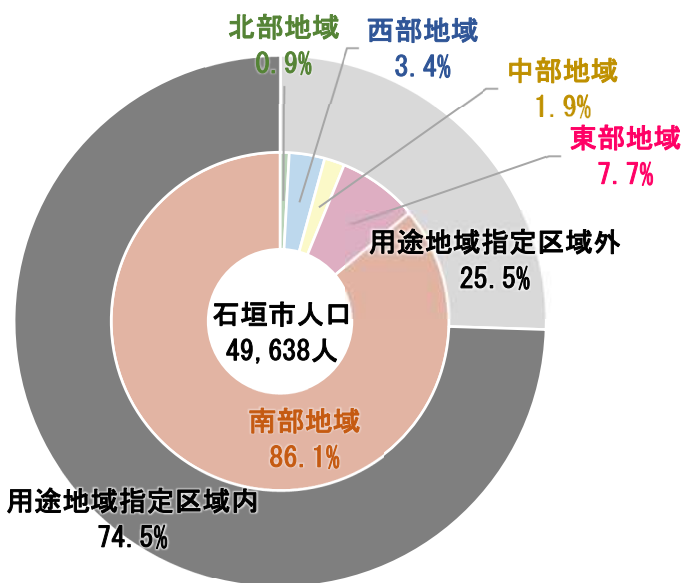
| 地域 | 構成字・地名 |
|--------------|--|
| 北部地域 | 伊原間（伊原間・明石）、平久保（久宇良・吉野・平久保・平野） |
| 西部地域 | 崎枝、川平（川平・大嵩・仲筋・吉原）、 椶海（米原・富野・大田・伊土名）、野底（栄・下地・兼城・多良間） |
| 中部地域 | 登野城（嵩田）、名蔵（名蔵・元名蔵）、 平得（開南）、真栄里（於茂登）、 大浜（川原・三和） |
| 東部地域 | 宮良、白保（白保・大里）、桃里（星野・伊野田・大野） |
| 南部地域 | 登野城の大半、大川、石垣、新川、 平得の一部、真栄里の大半、大浜・磯辺の大半、 美崎町、新栄町、浜崎町、八島町、南ぬ浜町 |
| (内) 用途地域指定区域 | 登野城・大川・石垣・新川・平得・ 真栄里・大浜・磯辺の一部、美崎町、 新栄町、浜崎町、八島町、南ぬ浜町 |



②人口の地域別構成

令和2年（2020年）9月末時点の住民基本台帳による人口の地域別構成比を見ると、南部地域に86.1%の人口が集中しています。次いで、東部地域7.7%、西部地域3.4%、中部地域に1.9%となっており、最も人口が少ないのは北部地域で0.9%となっています。

南部地域の用途地域指定区域内に市全人口の74.5%が居住しており、人口が集中していることが伺えます。



■地域別人口(令和2年9月末時点)

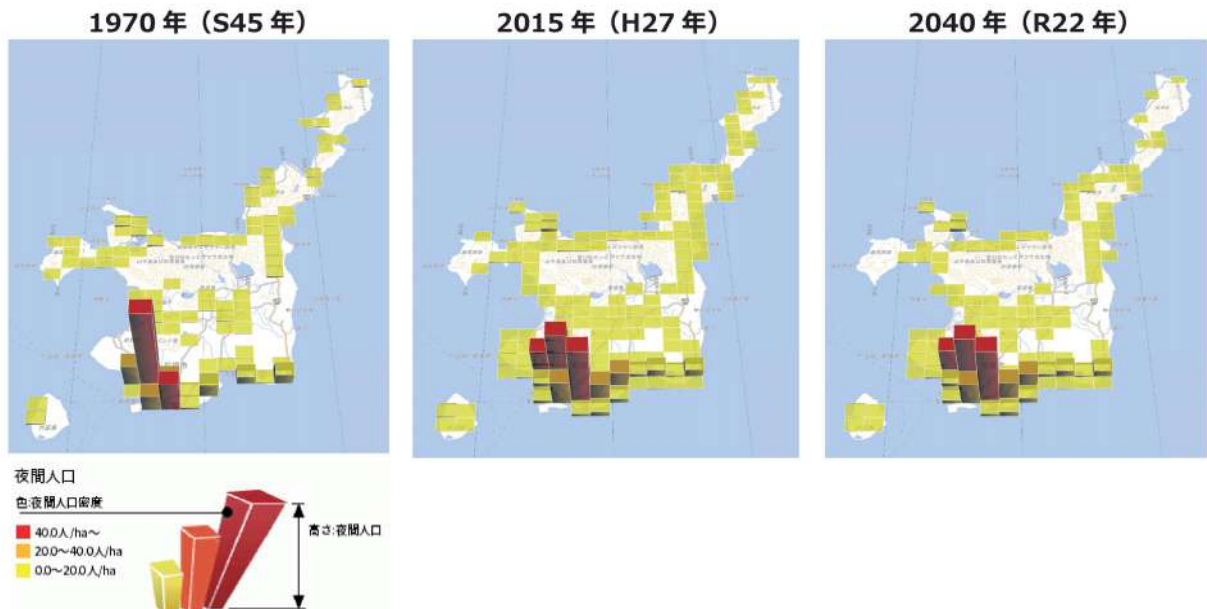
| | 人口 | | 世帯数 | |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| | 実数 | 構成比 | 実数 | 構成比 |
| 北部地域 | 435 | 0.9% | 239 | 0.9% |
| 西部地域 | 1,692 | 3.4% | 955 | 3.8% |
| 中部地域 | 959 | 1.9% | 490 | 1.9% |
| 東部地域 | 3,809 | 7.7% | 1,869 | 7.4% |
| 南部地域 | 42,743 | 86.1% | 21,615 | 85.9% |
| 内用途指定区域 | 36,963 | 74.5% | 18,750 | 74.5% |
| 計 | 49,638 | 100.0% | 25,168 | 100.0% |

資料：住民基本台帳

③人口分布の推移

昭和 45 年（1970 年）頃は南部の既成市街地に人口が集中し、その他は各集落毎に分布していましたが、平成 27 年（2015 年）には市街地エリアが東側へ広がり局所的な集中が緩和されるとともに、市街地外においても居住地エリアが増加し、島全体へ人口が薄く広く広がっています。

■人口分布の推移

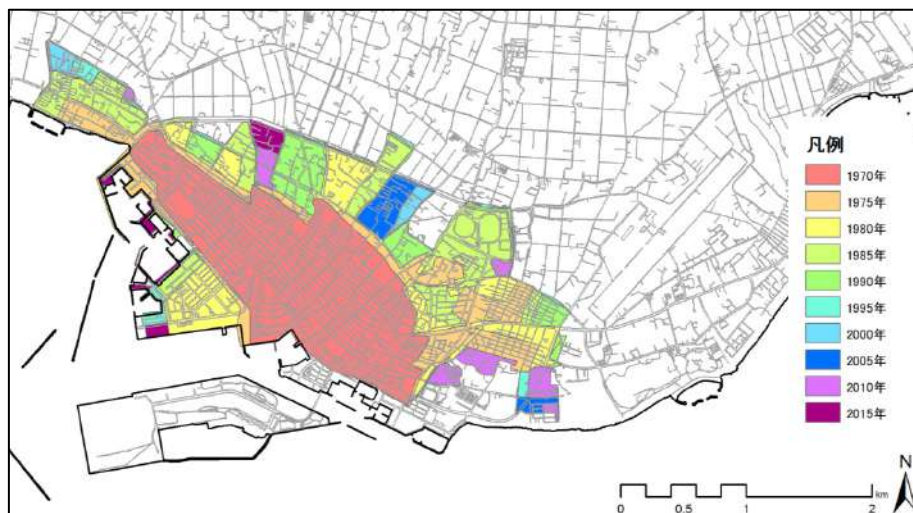


出典：都市構造可視化計画サイト（データ：総務省 国勢調査）

④DID の推移

DID（人口集中地区）は、昭和 45 年（1970 年）～昭和 60 年（1985 年）までに大きく区域を拡大し、平成 2 年（1990 年）～平成 7 年（2005 年）には、北側の石垣・大川地区、平成 22 年（2010 年）年には真栄里地区、平成 27 年（2015 年）には石垣地区で区域が拡大しています。

■DID の推移



DID（人口集中地区）：日本の国勢調査において設定される統計上の地区で、“Densely Inhabited District”の略。市区町村の区域内で人口密度が 40 人/ha 以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区。

5) 就業構造

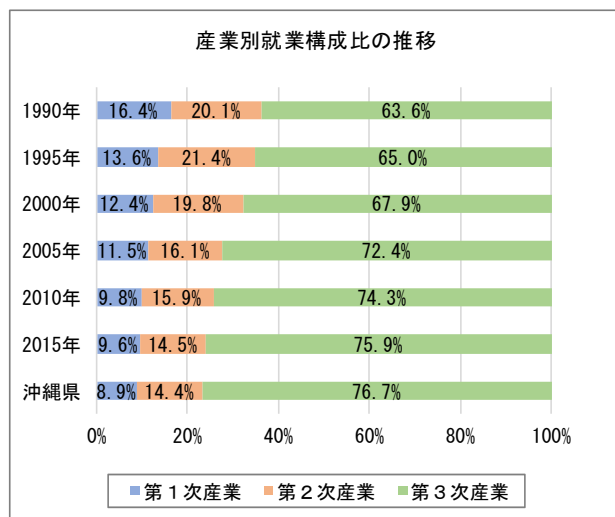
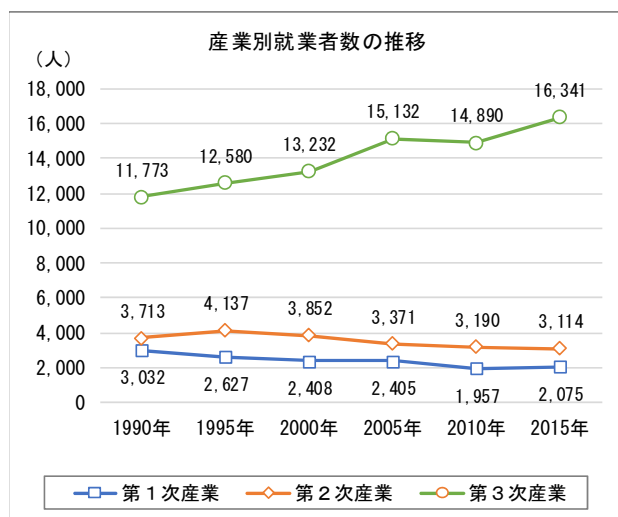
本市の産業別就業者数を見ると、第1次産業は、平成2年（1990年）から平成22年（2010年）まで減少を示していましたが、平成27年（2015年）以降は増加に転じています。第2次産業は平成2年（1990年）から平成7年（1995年）に増加していますが、その後、平成27年（2015年）まで減少傾向を示しています。第3次産業は平成2年（1990年）から平成17年（2005年）まで増加傾向を示し、平成22年（2010年）に減少に転じましたが、平成27年（2015年）に再び増加を示しています。

産業別の構成比をみると平成2年（1990年）から平成17年（2005年）までに、第1次産業は、約6.8ポイント、第2次産業は、約5.6ポイント減少しており、第3次産業は、約12.3ポイント増加しています。

■就業構造

単位：人

| | 1990年 H2 | 1995年 H7 | 2000年 H12 | 2005年 H17 | 2010年 H22 | 2015年 H27 | 2015年 沖縄県 |
|-------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 第1次産業 | 3,032 | 2,627 | 2,408 | 2,405 | 1,957 | 2,075 | 50365 |
| 構成比 | 16.4% | 13.6% | 12.4% | 11.5% | 9.8% | 9.6% | 8.9% |
| 第2次産業 | 3,713 | 4,137 | 3,852 | 3,371 | 3,190 | 3,114 | 81508 |
| 構成比 | 20.1% | 21.4% | 19.8% | 16.1% | 15.9% | 14.5% | 14.4% |
| 第3次産業 | 11,773 | 12,580 | 13,232 | 15,132 | 14,890 | 16,341 | 433334 |
| 構成比 | 63.6% | 65.0% | 67.9% | 72.4% | 74.3% | 75.9% | 76.7% |
| 合計 | 18,518 | 19,344 | 19,492 | 20,908 | 20,037 | 21,530 | 565,207 |



資料：国勢調査

(3) 産業・経済

1) 工業

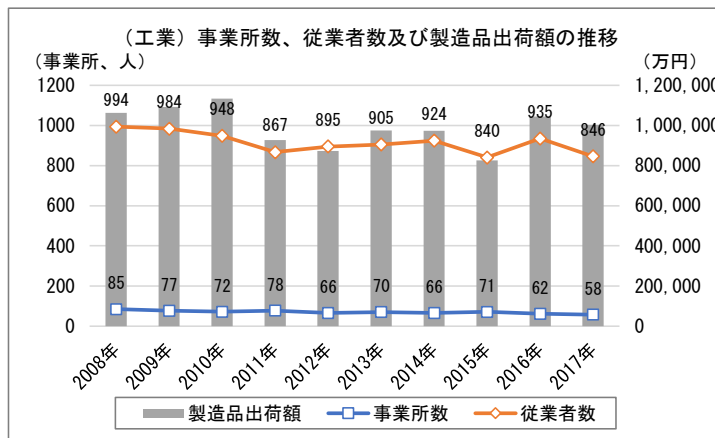
工業統計調査によると、本市の事業所数は平成20年（2008年）をピークに概ね減少傾向を示しており、従業者数は増減を繰り返しながらも、平成20年（2008年）の994人から平成29年（2017年）には846人と減少しています。また、製造品出荷額についても増減を繰り返しながら推移しており、平成20年（2008年）の約106億円から平成29年（2017年）には約100億円と減少しています。

■(工業)事業所数、従業者数及び製造品出荷額

単位:事業所、人、万円

| | 2008年 平成20年 | 2009年 平成21年 | 2010年 平成22年 | 2011年 平成23年 | 2012年 平成24年 | 2013年 平成25年 | 2014年 平成26年 | 2015年 平成27年 | 2016年 平成28年 | 2017年 平成29年 |
|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 事業所数 | 85 | 77 | 72 | 78 | 66 | 70 | 66 | 71 | 62 | 58 |
| 従業者数 | 994 | 984 | 948 | 867 | 895 | 905 | 924 | 840 | 935 | 846 |
| 製造品出荷額 | 1,062,743 | 1,092,260 | 1,133,666 | 926,484 | 872,124 | 975,182 | 973,333 | 825,835 | 1,043,553 | 1,002,810 |

資料:工業統計調査



2) 商業

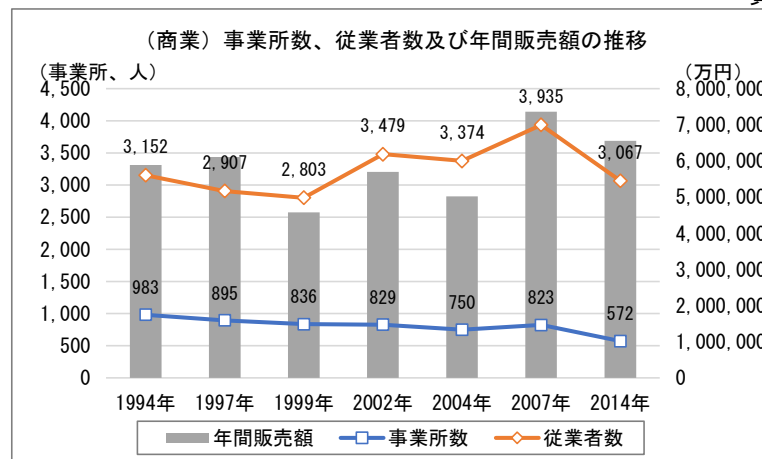
商業統計によると、事業所数は平成6年（1996年）の983事業所から年々減少傾向を示しており、平成26年（2014年）には572事業所と411事業所減少しています。従業者数は減少傾向を示していますが、ほぼ横ばいで推移しています。また、年間販売額は増減を繰り返しながら推移していますが、平成6年（1994年）の約589億円から平成26年（2014年）には約655億円と約66億円増加しています。

■(商業)事業所数、従業者数及び年間販売額

単位:事業所、人、万円

| | 1994年 平成6年 | 1997年 平成9年 | 1999年 平成11年 | 2002年 平成14年 | 2004年 平成16年 | 2007年 平成19年 | 2014年 平成26年 |
|-------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 事業所数 | 983 | 895 | 836 | 829 | 750 | 823 | 572 |
| 従業者数 | 3,152 | 2,907 | 2,803 | 3,479 | 3,374 | 3,935 | 3,067 |
| 年間販売額 | 5,885,600 | 6,110,400 | 4,574,300 | 5,694,800 | 5,024,300 | 7,358,500 | 6,551,200 |

資料:商業統計



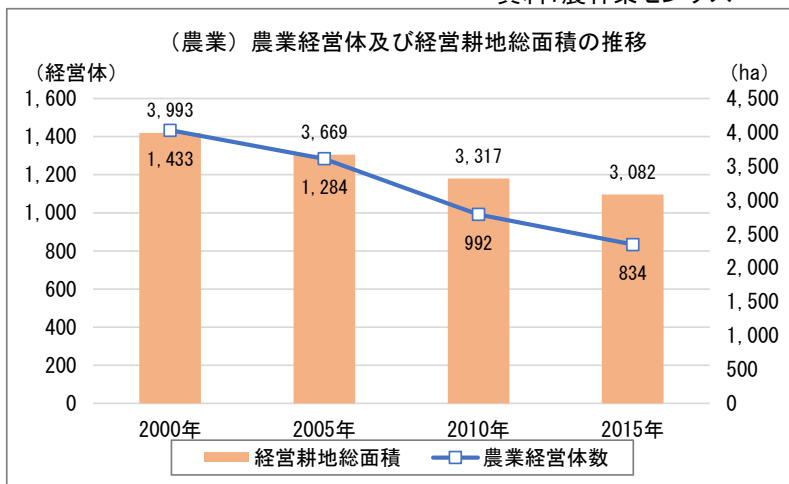
3) 農業

農林業センサスによると、本市の農業経営体数は平成12年（2000年）の1,433経営体から年々減少傾向を示しており、平成27年（2015年）には834経営体と599経営体減少しています。経営耕地総面積についても平成12年（2000年）以降、減少傾向を示しており、平成27年（2015年）には3,082haとなっています。

■(農業)農業経営体及び経営耕地総面積 単位:経営体、ha

| | 2000年 平成12年 | 2005年 平成17年 | 2010年 平成22年 | 2015年 平成27年 |
|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 農業経営体数 | 1,433 | 1,284 | 992 | 834 |
| 経営耕地総面積 | 3,993 | 3,669 | 3,317 | 3,082 |

資料:農林業センサス



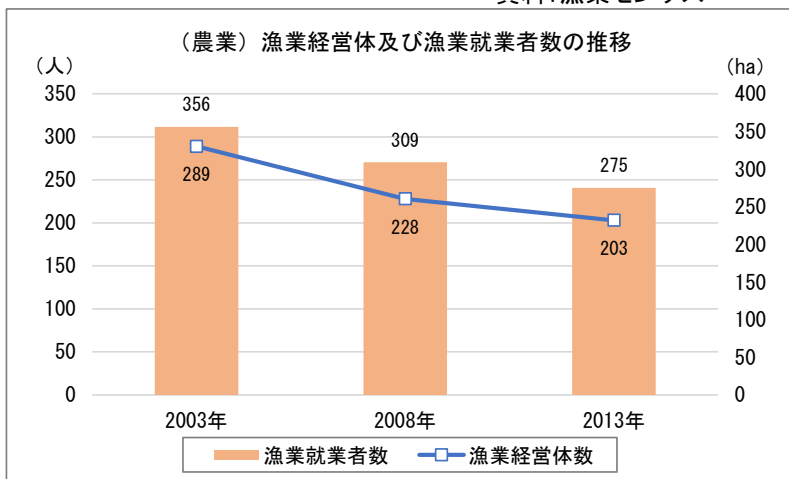
4) 漁業

漁業センサスによると、漁業経営体数は平成15年（2003年）の289経営体から年々減少傾向を示しており、平成25年（2013年）には203経営体となっています。また、漁業就業者数についても、平成15年（2003年）の356人から減少傾向を示しており、平成25年（2013年）には275人となっています。

■(漁業)漁業経営体及び漁業就業者数単位:経営体、人

| | 2003年 平成15年 | 2008年 平成20年 | 2013年 平成25年 |
|--------|----------------|----------------|----------------|
| 漁業経営体数 | 289 | 228 | 203 |
| 漁業就業者数 | 356 | 309 | 275 |

資料:漁業センサス



5) 観光

本市への入域旅客数は平成11年(1999年)に約71万人でしたが、平成25年(2013年)に新石垣空港が開港したことに伴い、平成24年(2012年)から平成25年(2013年)にかけて急激に増加し、100万人を超えています。また、観光客数及び外国人観光客数についても同様の傾向にあり、平成24年(2012年)から平成25年(2013年)にかけて急激に増加していますが、その後は微増となっています。しかしながら、平成30年(2018年)には前年と比較すると入域旅客数、観光客数、外国人観光客数は減少する結果となり、さらに令和2年(2020年)には新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。

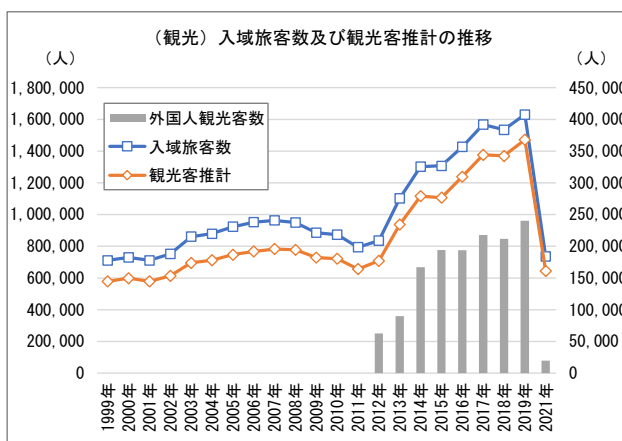
また、近年はクルーズ船の寄港回数及び年間総乗客数も増加傾向を示しており、令和元年(2019年)には148回の寄港と約25万人の総乗客数となっていましたが、入域観光客数及び観光客推計と同様に令和2年(2020年)には新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。

■(観光)入域旅客数及び観光客推計

単位:人

| | 1999年 平成11年 | 2000年 平成12年 | 2001年 平成13年 | 2002年 平成14年 | 2003年 平成15年 | 2004年 平成16年 | 2005年 平成17年 | 2006年 平成18年 | 2007年 平成19年 | 2008年 平成20年 | 2009年 平成21年 | 2010年 平成22年 |
|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 入域旅客数 | 711,883 | 730,628 | 711,883 | 752,830 | 860,477 | 879,297 | 923,636 | 952,758 | 963,277 | 949,370 | 886,147 | 873,037 |
| 観光客推計 | 578,978 | 599,343 | 578,978 | 613,362 | 696,294 | 712,472 | 747,630 | 767,850 | 783,054 | 778,439 | 728,559 | 721,812 |
| 外国人観光客数 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 2009年 平成21年 | 2010年 平成22年 | 2011年 平成23年 | 2012年 平成24年 | 2013年 平成25年 | 2014年 平成26年 | 2015年 平成27年 | 2016年 平成28年 | 2017年 平成29年 | 2018年 平成30年 | 2019年 令和元年 | 2020年 令和2年 |
| 入域旅客数 | 886,147 | 873,037 | 794,200 | 835,519 | 1,102,534 | 1,302,278 | 1,307,419 | 1,427,249 | 1,567,650 | 1,534,874 | 1,630,852 | 736,355 |
| 観光客推計 | 728,559 | 721,812 | 656,768 | 708,527 | 937,024 | 1,116,313 | 1,106,320 | 1,239,244 | 1,376,651 | 1,369,412 | 1,471,691 | 644,838 |
| 外国人観光客数 | - | - | - | 62,617 | 89,833 | 167,137 | 194,056 | 193,772 | 217,867 | 211,712 | 240,361 | 19,789 |

資料:統計いしがき

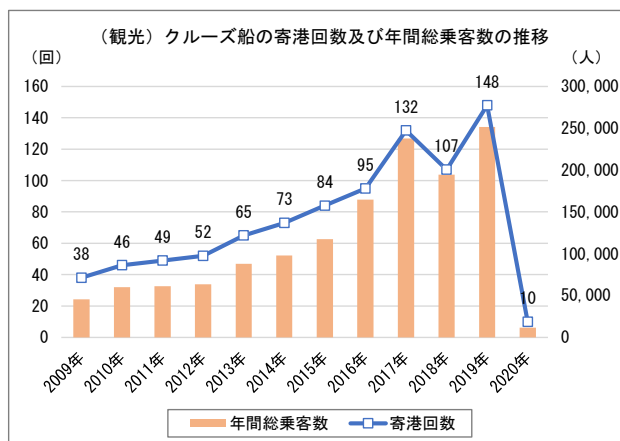


■(観光)クルーズ船の寄港回数及び年間総乗客数

単位:回、人

| | 2009年 平成21年 | 2010年 平成22年 | 2011年 平成23年 | 2012年 平成24年 | 2013年 平成25年 | 2014年 平成26年 | 2015年 平成27年 | 2016年 平成28年 | 2017年 平成29年 | 2018年 平成30年 | 2019年 令和元年 | 2020年 令和2年 |
|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| 寄港回数 | 38 | 46 | 49 | 52 | 65 | 73 | 84 | 95 | 132 | 107 | 148 | 10 |
| 年間総乗客数 | 45,512 | 59,921 | 61,018 | 63,365 | 87,944 | 98,010 | 117,336 | 164,470 | 237,709 | 194,671 | 251,362 | 11,557 |

資料:統計いしがき

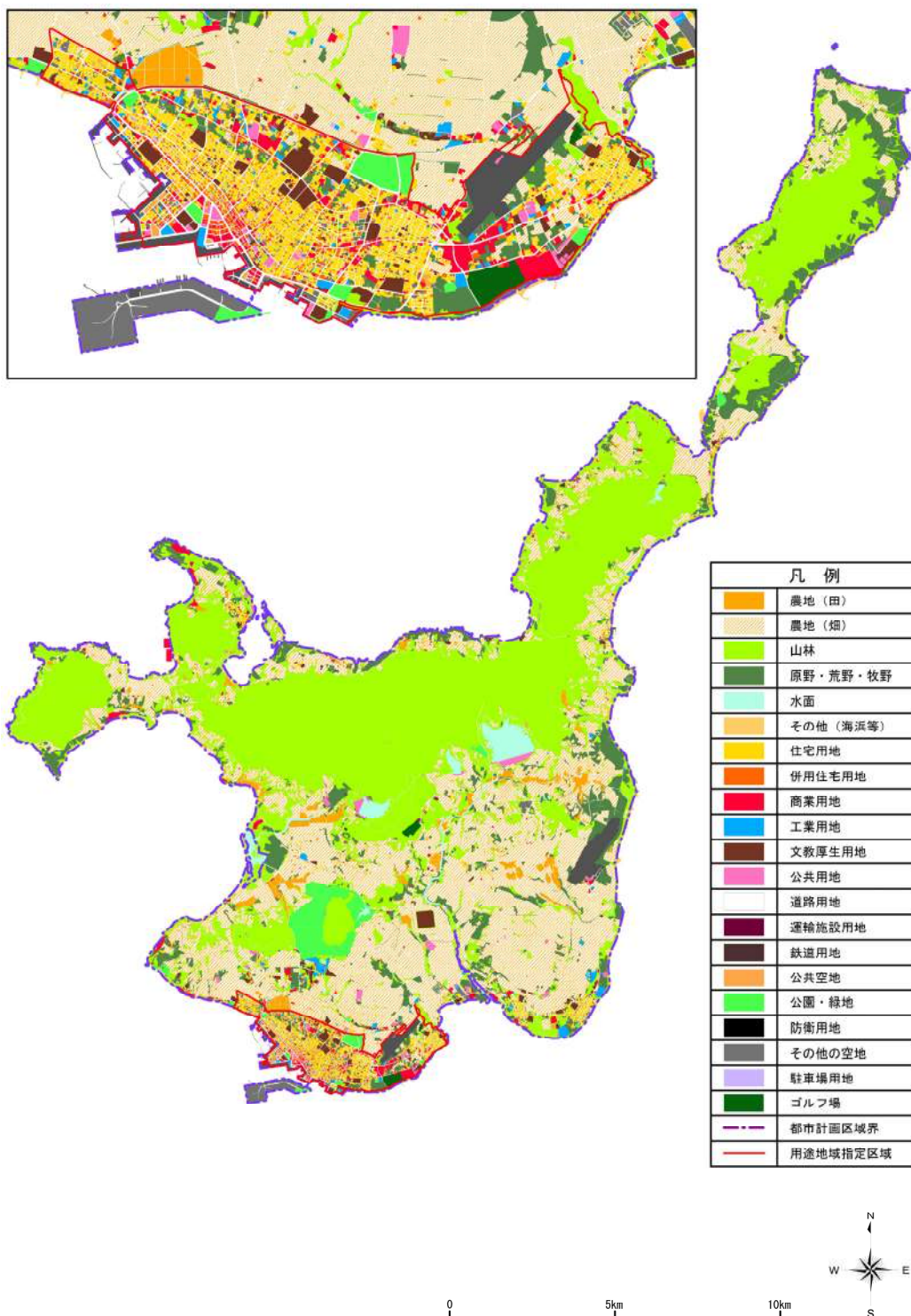


(4) 土地利用

1) 土地利用現況

平成28年(2016年)時点の土地利用状況を土地利用区別にみると、都市計画区域面積22,381haのうち「自然的土地利用」が19,712.5haで88.2%と大部分を占めており、そのうち、「山林」が45.0%で最も多く、次に「農地」が31.4%、「その他自然的土地利用」が11.8%となっています。「都市的土地利用」は2,512.5haと都市計画区域面積の11.2%を占めており、内訳は「宅地」が3.7%、次に「道路用地」が3.3%と多くなっています。

■土地利用現況図



出典：平成28年度沖縄県都市計画基礎調査に加筆

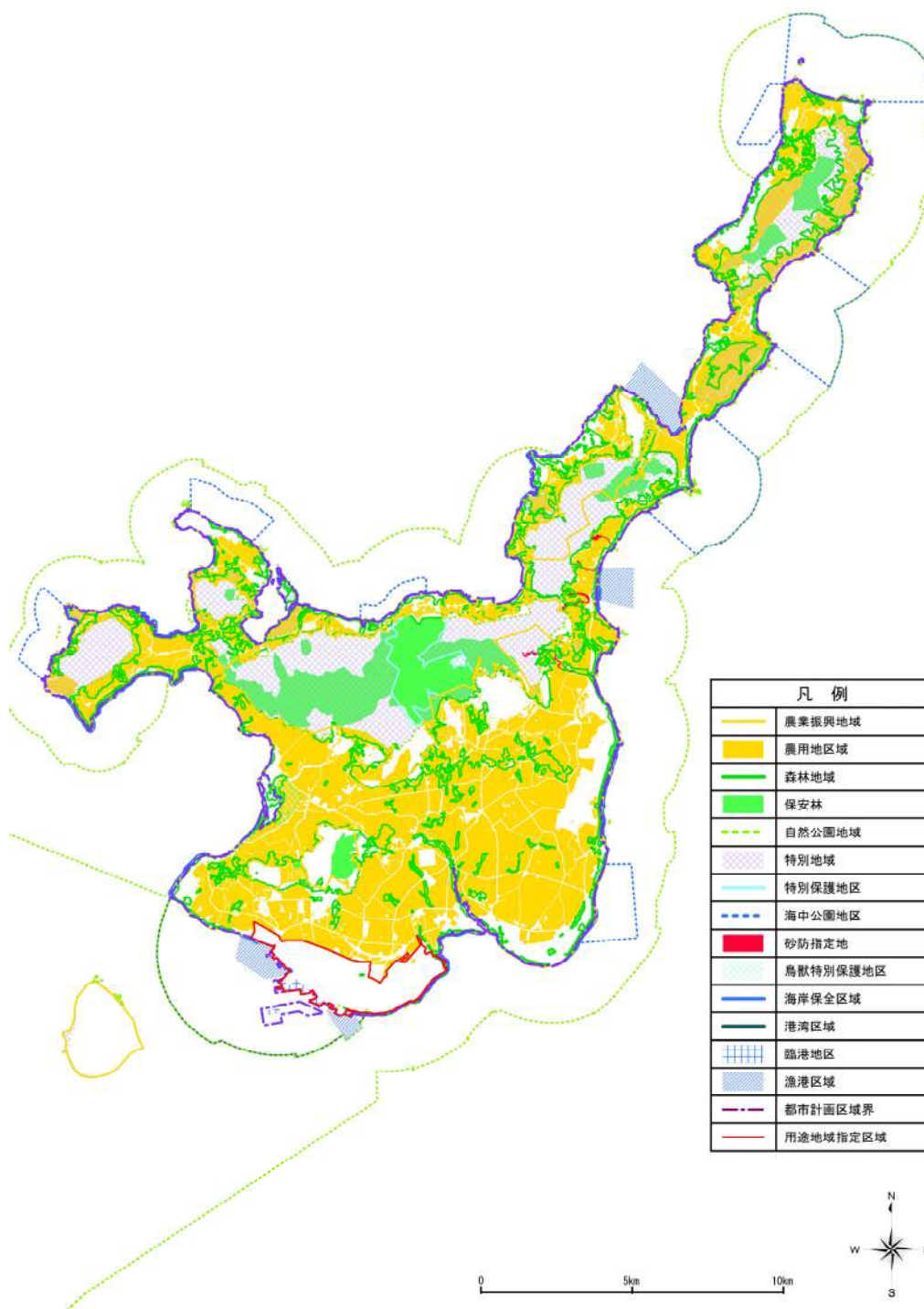
2) 土地利用法規制の状況

本市では、土地利用に関する法規制として、「都市計画区域」、「農業振興地域」、「森林地域」、「自然公園地域」が指定されています。

また、より保全の担保性が高い規制として、農業振興地域の整備に関する法律（以下「農振法」という。）に基づく「農用地区域」、森林法に基づく「保安林」、自然公園法に基づく「特別地域」、「特別保護地区」、景観法に基づく「景観地区」が石垣島の広い範囲に指定されています。

都市計画区域は石垣島(地先公有水面を含む)の全域に指定されており、南部の港周辺の市街地エリアのみ用途地域が指定されています。また、港周辺には臨港地区が指定されています。

■法規制現況図



出典：平成 28 年度沖縄県都市計画基礎調査に加筆

■都市計画用途地域の推移

○従前の指定

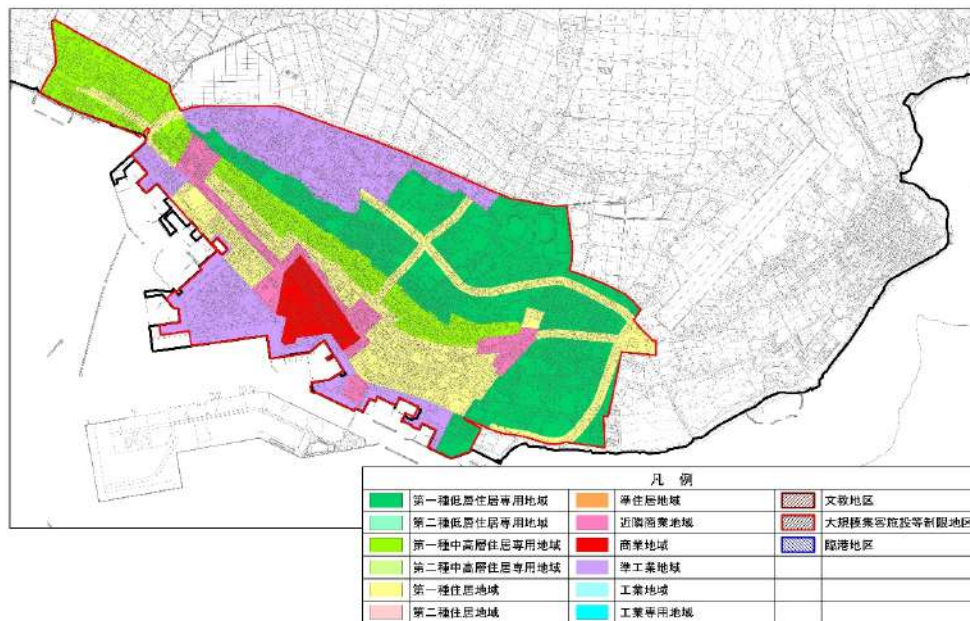
| | 用途地域 | 面積 (ha) | 構成比 (%) |
|-----|--------------|---------|---------|
| 住居系 | 第一種低層住居専用地域 | 207.6 | 35.1% |
| | 第一種中高層住居専用地域 | 84.6 | 14.3% |
| | 第一種住居地域 | 116.8 | 19.8% |
| 商業系 | 近隣商業地域 | 40 | 6.8% |
| | 商業地域 | 22 | 3.7% |
| 工業系 | 準工業地域 | 120.2 | 20.3% |
| 計 | | 591.2 | 100.0% |



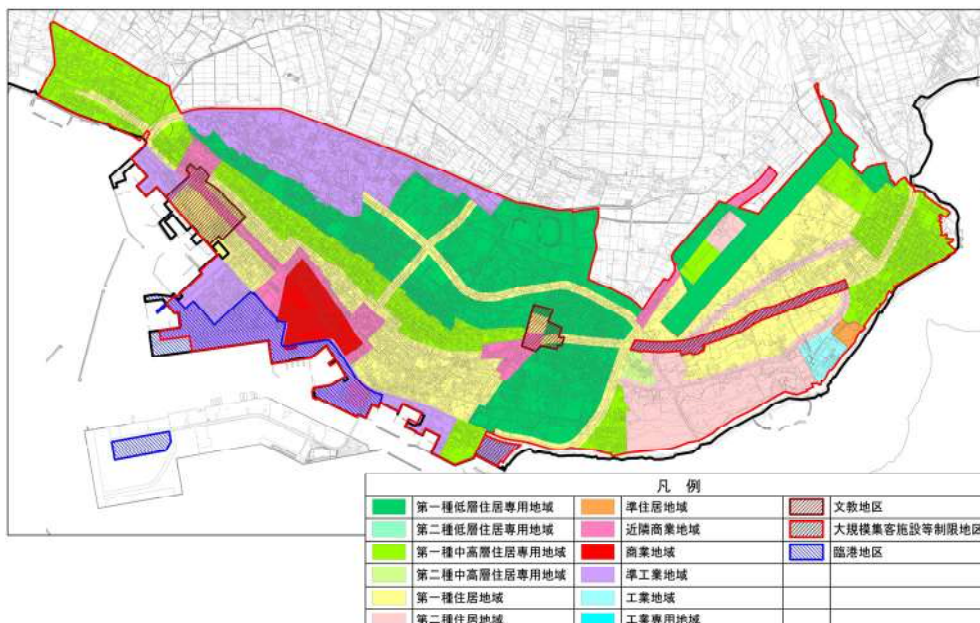
○令和2年3月(改訂)

| | 用途地域 | 面積 (ha) | 構成比 (%) |
|-----|--------------|---------|---------|
| 住居系 | 第一種低層住居専用地域 | 253.7 | 28.6% |
| | 第一種中高層住居専用地域 | 141.8 | 16.0% |
| | 第二種中高層住居専用地域 | 3.8 | 0.4% |
| | 第一種住居地域 | 201.1 | 22.7% |
| | 第二種住居地域 | 73.4 | 8.3% |
| | 準住居地域 | 2.8 | 0.3% |
| 商業系 | 近隣商業地域 | 57.9 | 6.5% |
| | 商業地域 | 22 | 2.5% |
| 工業系 | 準工業地域 | 122.9 | 13.9% |
| | 工業地域 | 7.2 | 0.8% |
| 計 | | 886.6 | 100.0% |

○都市計画用途地域指定図 (令和2年2月以前)



○都市計画用途地域指定図 (令和2年3月)



※空港跡地内の第一種低層住居専用地域は暫定用途地域である

3) 開発需要の動向

近年の開発動向は、用途地域周辺において開発申請・許可の件数が多くなっており、マンションや店舗等の多様な用途がみられます。また、市の中部や北部の海岸沿いでは、ゴルフ場やリゾートホテルなど、大規模な開発申請・許可、立地がみられます。

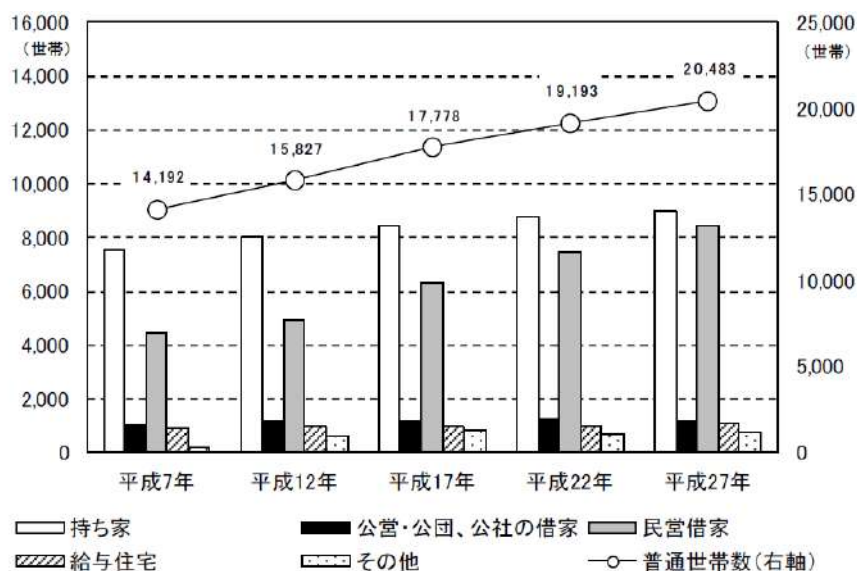
(5) 住宅の状況

1) 住宅

本市の普通世帯数は平成7年(1995年)から平成27年(2015年)の20年間で1.4倍に増加しており、住宅の所有関係を見ると持家が最も多いことに変化はありませんが、民営借家が倍増し、持家と拮抗するようになってきています。平成27年(2015年)における本市の持ち家率は43.8%となっており、沖縄県全体の48.1%と比較すると低い割合となっています。

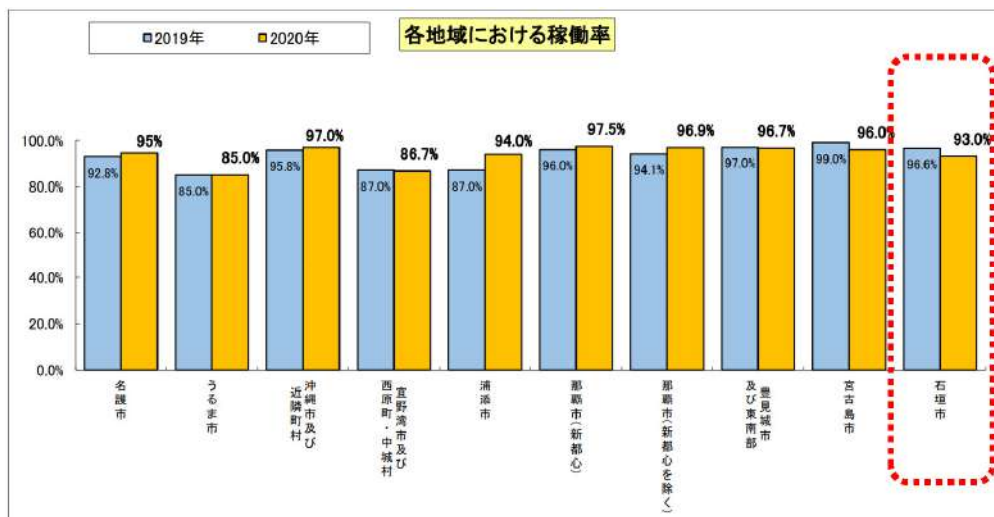
また、賃貸物件の稼働率は2019年では沖縄本島の都市部を上回っていましたが、2020年には微減となっています。

■住宅の所有関係の推移



資料：国勢調査

■賃貸物件稼働率



出典：株式会社 おきぎん経済研究所「おきぎん賃料動向ネットワーク調査(2020年)」

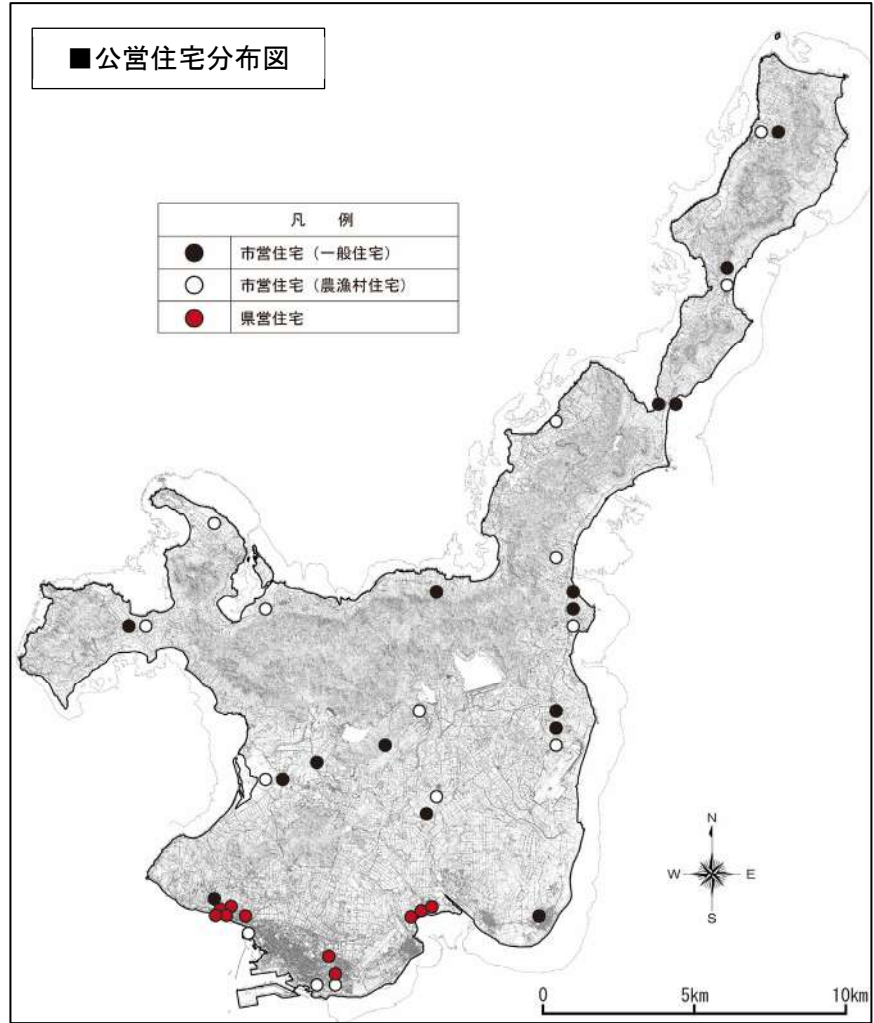
2) 公営住宅

本市にある公営住宅は、市営住宅が 31 団地、180 戸、県営住宅が 10 団地、1,129 戸、計 41 団地、1,309 戸となっています。

世帯数に占める公営住宅の割合は、約 6.4% (平成 27 年世帯数比) であり、全国 (5.5%) 及び沖縄県 (5.4%) よりも、わずかに高い割合となっています。

分布は、市街地部の新川地区等に県営及び市営住宅が集中している他、市営住宅が島内全域にわたって小規模に配置されています。

県営住宅は、昭和 50 年代に建設されたものもあることから、新川団地や真喜良団地、真喜良第 2 団地の建替えが進行中です。



資料：石垣市公営住宅等長寿命化計画

■公営住宅一覧

| 区分 | No | 住宅名 | 種別 | 棟数 | 戸数 | 建築年度 | 区分 | No | 住宅名 | 種別 | 棟数 | 戸数 | 建築年度 |
|------|----|-------|-----|----|----|------|------|--------|-------|-----|-------|-------|--------|
| 市営住宅 | 1 | 新川 | 一般 | 3 | 48 | S54 | 市営住宅 | 23 | 野底 | 農漁村 | 2 | 4 | H7 |
| | 2 | 明石 | 農漁村 | 2 | 4 | H2 | | 24 | 伊原間 | 一般 | 2 | 6 | H9 |
| | 3 | 明石第二 | 一般 | 2 | 4 | H23 | | 25 | 伊原間第二 | 一般 | 2 | 4 | H21 |
| | 4 | 星野 | 農漁村 | 2 | 4 | H2 | | 26 | 開南 | 一般 | 2 | 8 | H12 |
| | 5 | 星野第二 | 一般 | 2 | 2 | H19 | | 27 | 富野 | 一般 | 4 | 4 | H17 |
| | 6 | 星野第三 | 一般 | 2 | 2 | H23 | | 28 | 白保 | 一般 | 3 | 12 | H19 |
| | 7 | 大里 | 農漁村 | 2 | 4 | H2 | | 29 | 嵩田 | 一般 | 2 | 4 | H21 |
| | 8 | 大里第二 | 一般 | 2 | 2 | H19 | | 30 | 八島町 | 農漁村 | 2 | 6 | H21 |
| | 9 | 大里第三 | 一般 | 2 | 2 | H23 | | 31 | 八島町第二 | 農漁村 | 1 | 6 | H26 |
| | 10 | 三川 | 農漁村 | 2 | 4 | H3 | | | 市営小計 | — | 73 | 180 | — |
| | 11 | 三川第二 | 一般 | 1 | 4 | H26 | | 県営住宅 | 1 | 新川 | — | 12 | 174 |
| | 12 | 崎枝 | 農漁村 | 2 | 4 | H3 | 2 | | 真喜良 | — | 7 | 108 | S56 |
| | 13 | 崎枝第二 | 一般 | 4 | 4 | H17 | 3 | | 真喜良第2 | — | 9 | 168 | S58 |
| | 14 | 伊野田 | 農漁村 | 2 | 4 | H3 | 4 | | 磯部 | — | 5 | 72 | S60 |
| | 15 | 平久保 | 農漁村 | 1 | 2 | H4 | 5 | | 磯部第2 | — | 6 | 90 | S62 |
| | 16 | 平久保第二 | 一般 | 1 | 2 | H20 | 6 | | 真喜良第3 | — | 4 | 80 | H2 |
| | 17 | 吉原 | 農漁村 | 2 | 4 | H4 | 7 | | 新川第二 | — | 5 | 88 | H3 |
| | 18 | 名蔵 | 農漁村 | 2 | 4 | H4 | 8 | | 平真 | — | 4 | 128 | H5 |
| | 19 | 名蔵第二 | 一般 | 8 | 8 | H16 | 9 | | 宮良 | — | 4 | 54 | H8 |
| | 20 | 川平 | 農漁村 | 3 | 6 | H4 | 10 | | 登野城 | — | 5 | 167 | H18~20 |
| | 21 | 於茂登 | 農漁村 | 2 | 4 | H4 | | | 県営小計 | — | 61 | 1,129 | — |
| | 22 | 新栄 | 農漁村 | 4 | 4 | H6 | | 公営住宅合計 | — | 134 | 1,309 | — | |

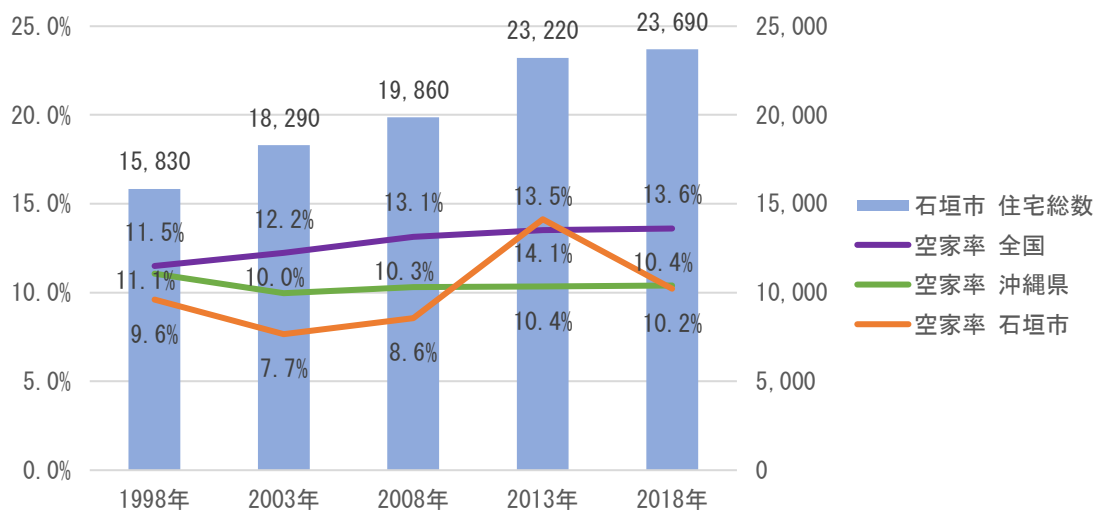
3) 空き家の状況

市内の空き家率は、国内・県内平均と比べ低い割合となっていました。平成20年(2008年)以降増加が目立ち、平成25年(2013年)には全国平均を上回る割合に増加しました。しかし、平成30年(2018年)にはまた、国内・県内平均を下回っています。

平成29年度(2017年度)の「石垣市空き家実態調査」によると、不良度判定によるランク区分の結果、本市全体で「不良度C」または「不良度D」と判定した特定空き家等は175件(86.6%)となっています。なかでも、建物の倒壊、飛散等のおそれから「不良度D」と判定された特定空き家等は本市全体で34件(16.8%)あり、これらについては、早急な対応が必要と考えられます。

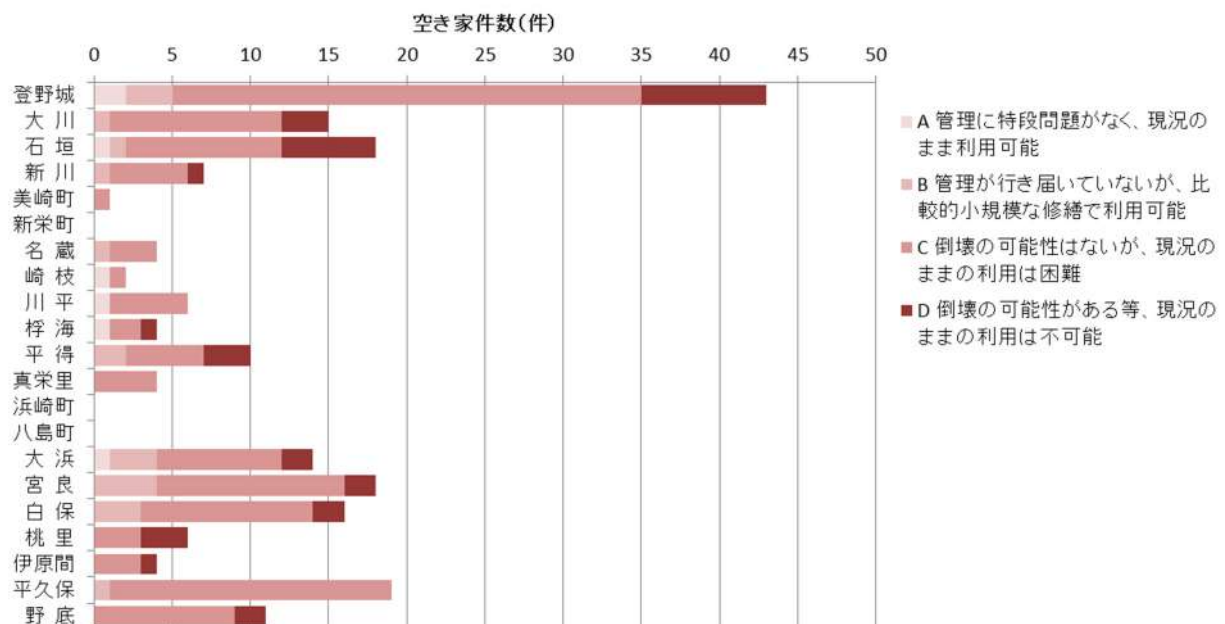
地区別の状況をみると、空き家は、対象母数の関係から市街地に比較的多くみられますが、世帯に占める割合では、市街地外集落で多く発生しています。

■空き家数と空き家率の推移



資料：住宅・土地統計調査

■字別特定空き家件数



資料：平成29年度「石垣市空き家実態調査」

(6) 交通・運輸

1) 広域交通

島しょであることから本島や全国及び国外への広域交通は空路に頼っている状況にあり、また、郡内の離島への交通は海路が主となっています。

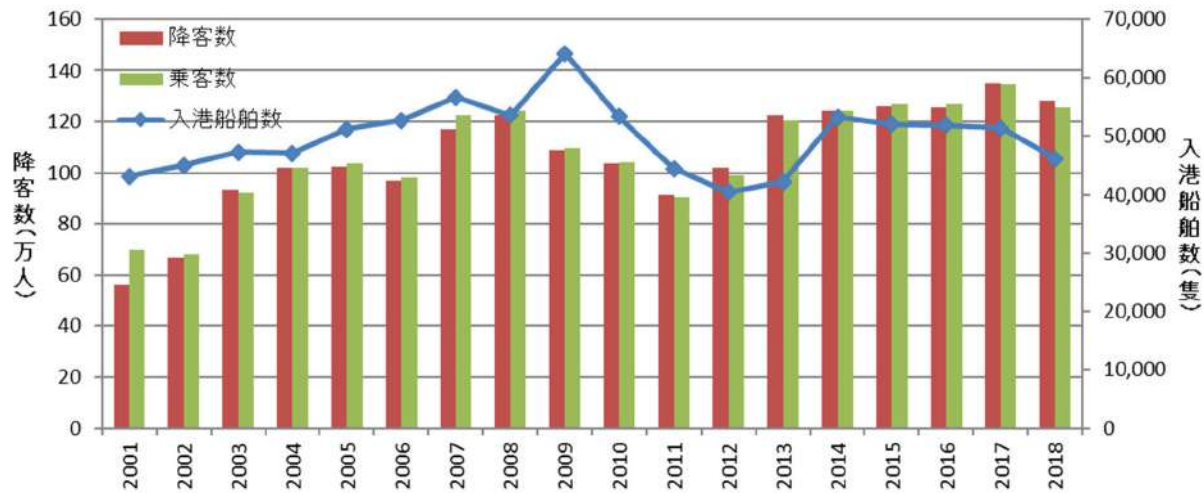
島の南端に石垣港が、港から北東約 10km の位置に新石垣空港があります。島外との行き来を担う港・空港の利用者は、平成 25 年（2013 年）の新石垣空港開港を境に増加に転じています。

■空港利用状況の推移



資料：統計いしがき

■港利用状況の推移



資料：統計いしがき

2) 道路交通

① 道路交通量

陸上交通は、国道 390 号、主要地方道をはじめとする県道 8 本で環状、東西、南北に幹線道路のネットワークを形成しています。12 時間交通量が 10,000 台を超える路線はなく、最も混雑度が高い路線も富野大川線（石垣市登野城）で混雑度が 1 となっています。

■ 主要道路断面交通量の推移

| 路線名 | 観測地点名 (略) | 起点側路線名 | 終点側路線名 | 12時間交通量 | | | | | | 混雑度 | |
|----------|-----------|--------|----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-------|------|
| | | | | 平成6年 台 | 平成9年 台 | 平成11年 台 | 平成17年 台 | 平成22年 台 | 平成27年 台 | | |
| 一般国道390号 | 登野城 | 登1 | 石垣港伊原間線 | 一般国道390号 | 3,210 | — | 4,852 | 3,189 | 3,408 | 5,106 | 0.62 |
| 一般国道391号 | 登野城 | 登2 | 一般国道390号 | 石垣港伊原間線 | — | — | 10,895 | 13,660 | 10,083 | 8,655 | 0.95 |
| 一般国道392号 | 真栄里 | 真1 | 一般国道390号 | 大浜富野線 | 6,494 | 5,409 | 6,233 | 8,154 | 9,101 | 7,785 | 0.70 |
| 一般国道393号 | 白保 | 白 | | | 3,375 | 2,955 | 3,175 | 4,056 | 4,353 | 3,903 | 0.41 |
| 一般国道394号 | 伊原間 | 伊 | | | 955 | 1,245 | 1,330 | 1,609 | 1,431 | 1,625 | 0.17 |
| 一般国道395号 | 真栄里 | 真2 | 一般国道390号 | 一般国道390号 | — | — | 10,895 | 13,660 | 10,083 | 9,158 | 0.98 |
| 石垣港伊原間線 | 新川 | 新 | | | 5,188 | 5,062 | 3,447 | 4,998 | 5,212 | 4,943 | 0.61 |
| 石垣港伊原間線 | 大川 | 大 | | | — | — | — | — | 5,212 | 4,717 | 0.48 |
| 石垣港伊原間線 | 崎枝 | 崎 | | | 4,123 | 3,978 | 3,465 | 2,706 | 2,241 | 1,959 | 0.27 |
| 石垣港伊原間線 | 崎枝 | 崎 | | | 1,426 | 2,111 | 1,844 | 2,558 | 2,241 | 1,959 | 0.27 |
| 石垣港伊原間線 | 富野 | 富 | | | 489 | 586 | 642 | 1,061 | 939 | 972 | 0.14 |
| 富野大川線 | 梓海 | 梓 | | | — | — | — | 1,209 | 1,047 | 1,135 | 0.19 |
| 富野大川線 | 登野城 | 登 | | | — | — | — | 4,710 | 2,974 | 4,452 | 1.00 |
| 富野大川線 | 大浜 | 大 | | | — | — | — | 739 | 914 | 692 | 0.12 |
| 平野伊原間線 | 伊原間 | | | | 772 | 767 | 940 | 1,321 | 1,230 | 1,299 | 0.19 |
| 川平高屋線 | 川平 | | | | 1,277 | 1,617 | 1,850 | 1,195 | 1,202 | 2,218 | 0.22 |
| 石垣浅田線 | 名蔵 | | | | 1,397 | 1,680 | 2,016 | 1,639 | 1,650 | 2,474 | 0.33 |
| 大浜富野線 | 大浜 | 大1 | 一般国道390号 | 新川白保線 | 1,698 | 1,953 | 2,088 | 2,423 | 2,598 | 2,120 | 0.35 |
| 大浜富野線 | 大浜 | 大2 | 新川白保線 | 富野大川線 | — | — | — | — | — | 1,254 | 0.16 |
| 大浜富野線 | 宮良 | 宮 | | | — | — | — | — | — | 632 | 0.11 |
| 新川白保線 | 大浜 | 大 | | | 490 | 582 | 582 | 557 | 612 | 636 | 0.13 |
| 新川白保線 | 登野城 | 登 | | | 1,001 | 823 | 970 | 1,014 | 1,138 | 1,183 | 0.17 |
| 新川白保線 | 宮良 | 宮 | | | — | — | — | — | 1,114 | 1,163 | 0.22 |
| 石垣空港線 | | | | | 2,405 | 2,948 | 3,704 | 5,233 | 4,566 | 5,111 | 0.55 |

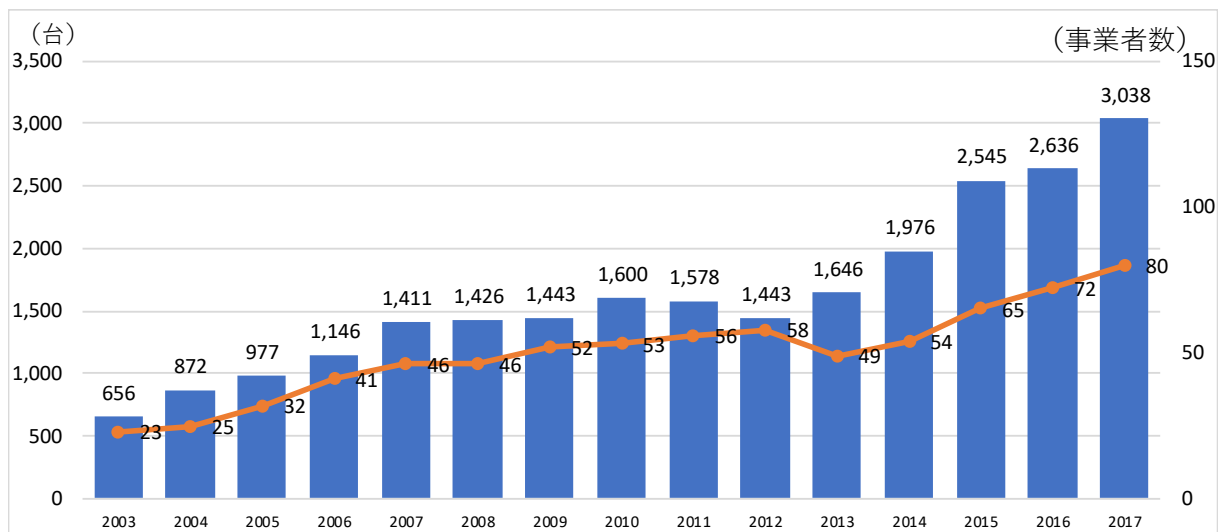
資料：道路情勢調査

② 自動車保有台数とレンタカーの増加

本市の自動車保有台数は年々増加し、平成 29 年（2017 年）時点で 40,336 台となっており、世帯当たりに換算すると、約 2 台／世帯に普及しています。

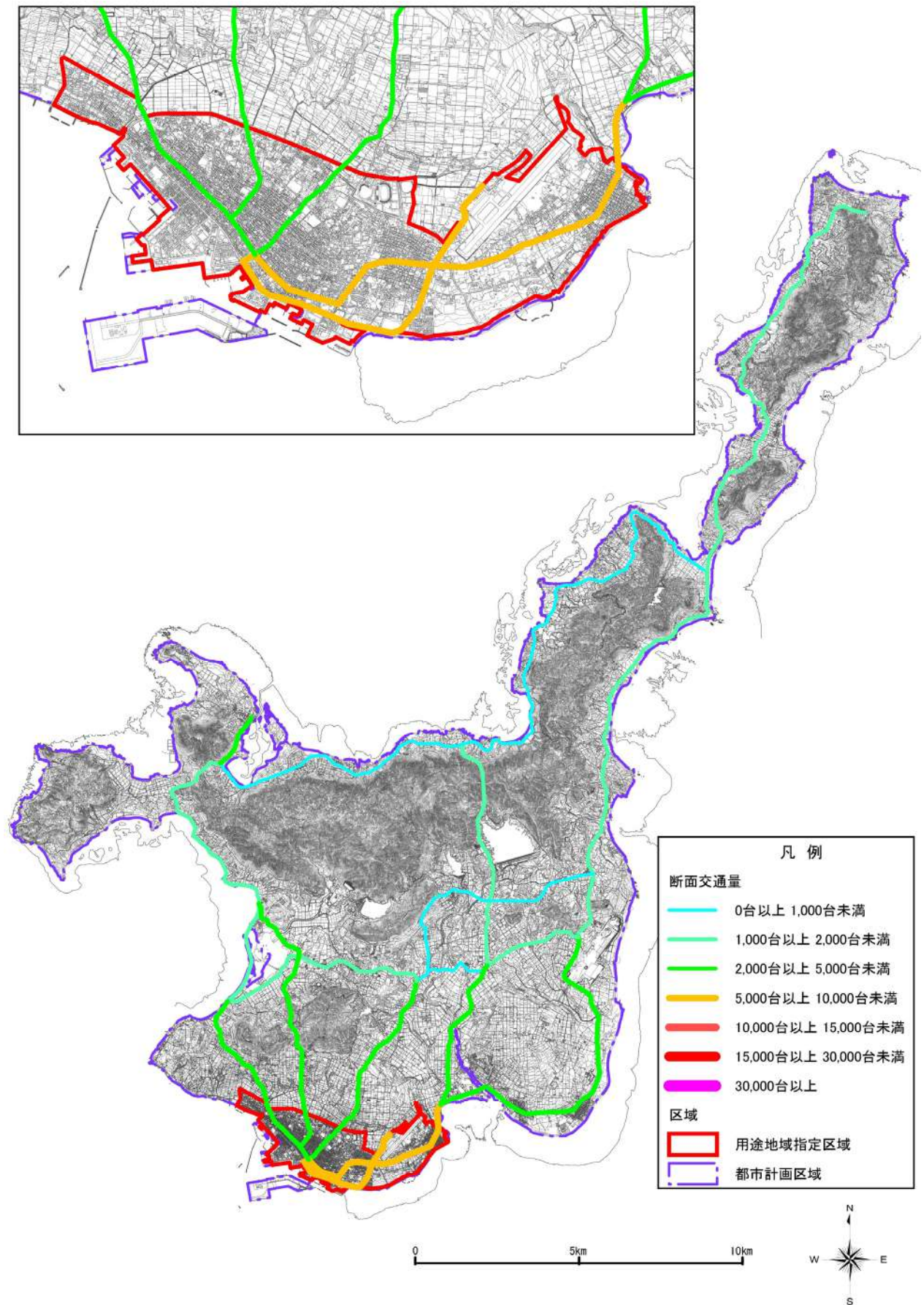
レンタカー車両数及び事業者数の推移をみると、平成 25 年（2013 年）の新石垣空港の開港を境に増加しており、平成 29 年（2017 年）時点では 3,038 台、80 の事業所があります。

■ レンタカー許可車両数及び事業者数の推移



資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）

■主要道路断面交通量图



出典：平成28年度沖縄県都市計画基礎調査

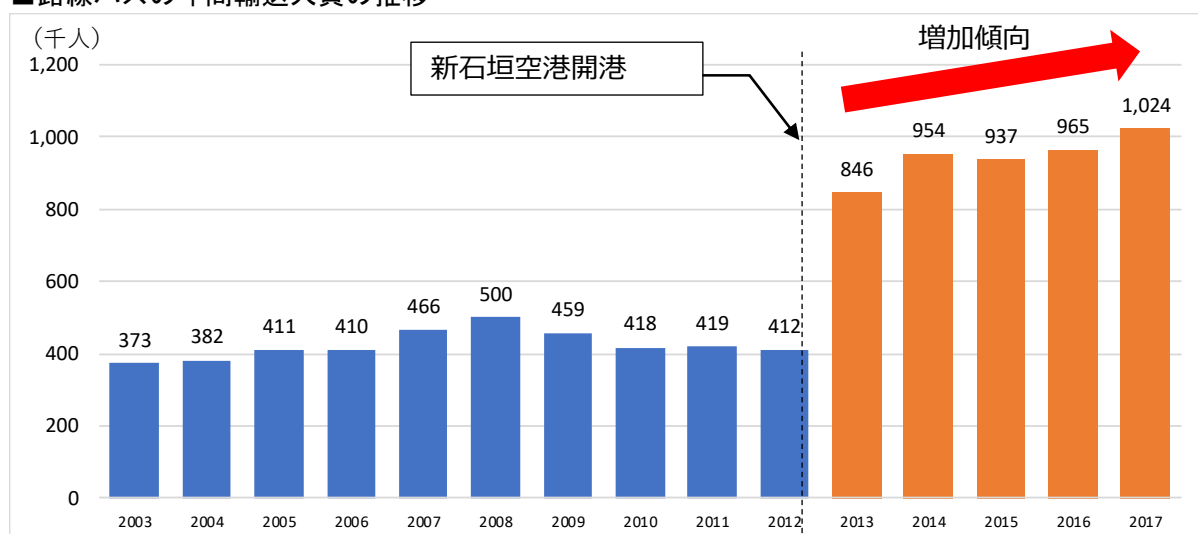
3) 公共交通（バス）の状況

バスは市街地を起点に 11 系統が島全体を網羅していますが、空港線及び川平リゾート線を除く路線は 1 日 10 本以下の運行状況となっています。路線バスの年間輸送人員を見ると、平成 25 年（2013 年）の新石垣空港の開港を境に輸送人員が 2 倍以上となっており、以降も利用者は増加傾向にあります。

市内の通勤通学での交通手段は、自家用車が最も多く、次に自転車、オートバイ、徒歩が続いています。県全体の構成と比較して、乗り合いバスの利用率が低く、自転車とオートバイの利用率が高くなっている状況です。

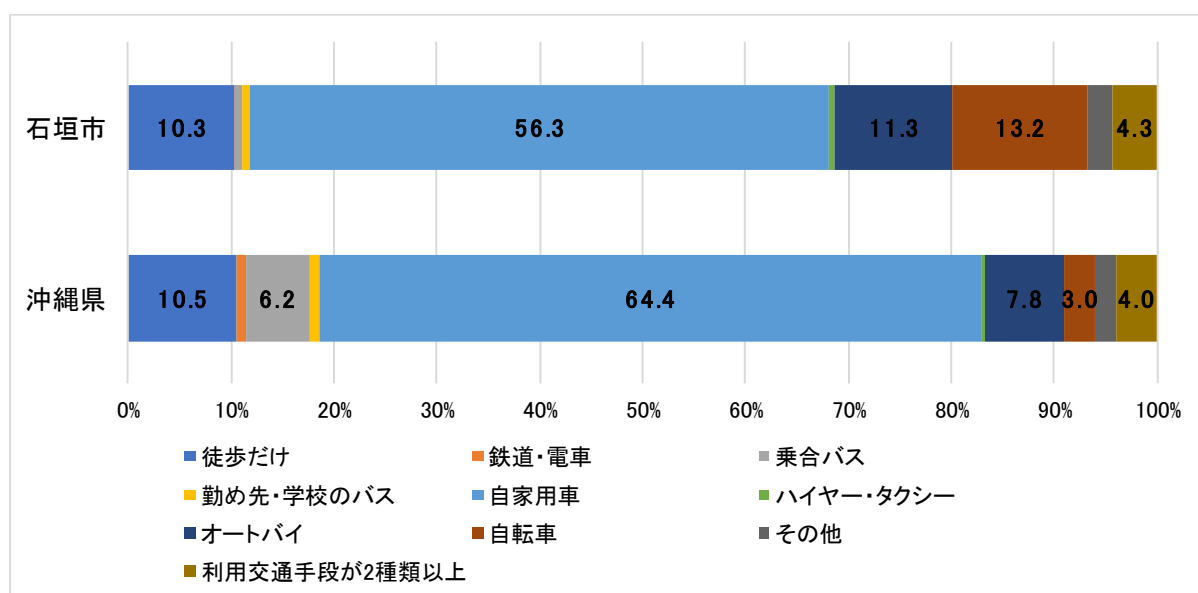
市街地部においては概ねバス停 300m 圏域でカバーされており、集落部も幹線道路沿いに集落が立地していることから人口カバー率は高くなっています（バス圏域内人口の割合 79.1%）。

■路線バスの年間輸送人員の推移



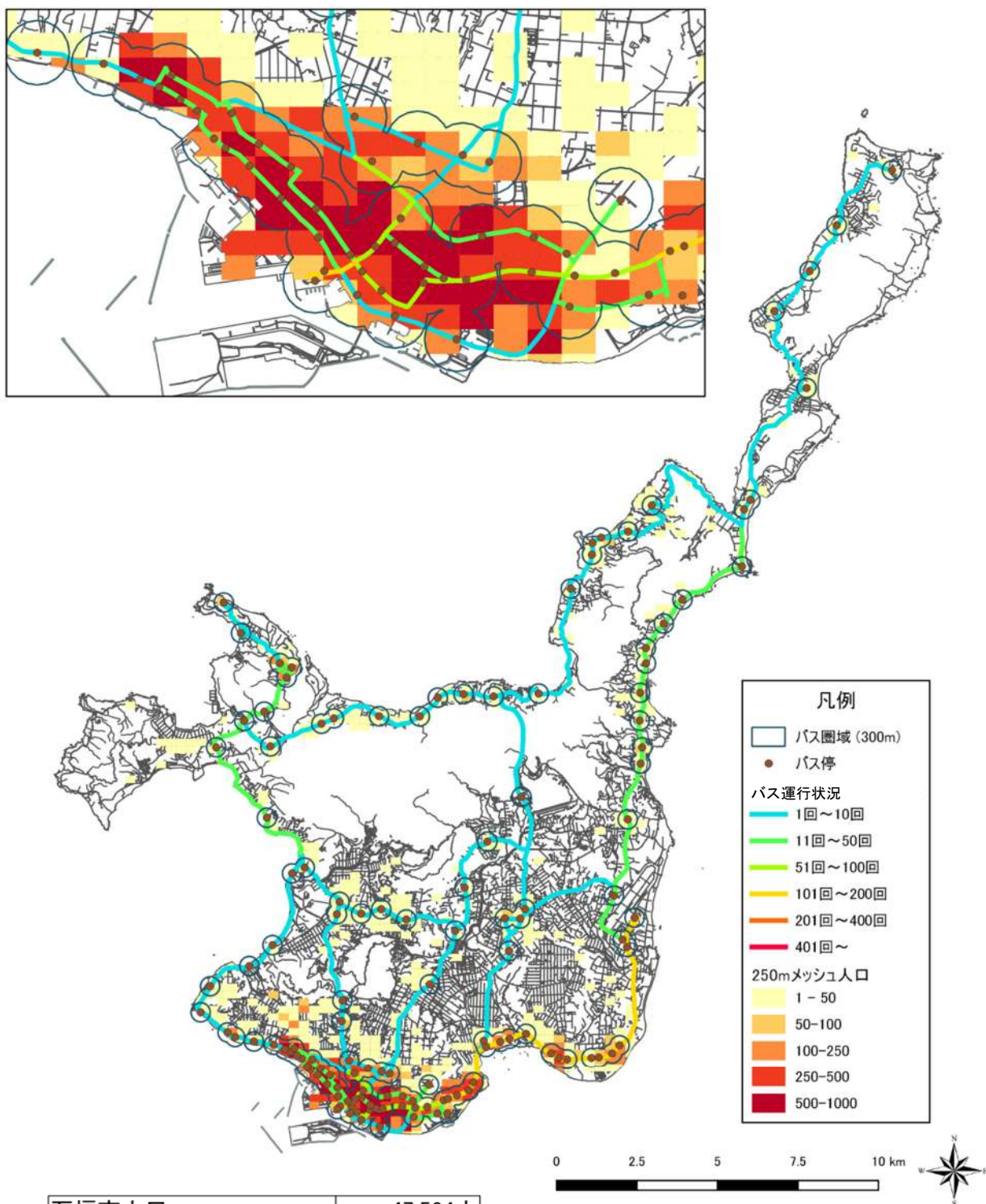
資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）をもとに作成

■交通分担率



資料：平成 22 年国勢調査をもとに作成

■バス路線と誘致圏



| | |
|-------------------|---------|
| 石垣市人口 | 47,564人 |
| バス圏域内人口 | 37,606人 |
| 総人口に占めるバス圏域内人口の割合 | 79.1% |

資料)

人口：平成 27 年度国勢調査 250m メッシュ

バス停留所：OpenData Feeds 東運輸 (株) stops、OOL・東運輸 (株)、クリエイティブ・コモンズ・ライセンス表示 4.0 国際 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ja>)

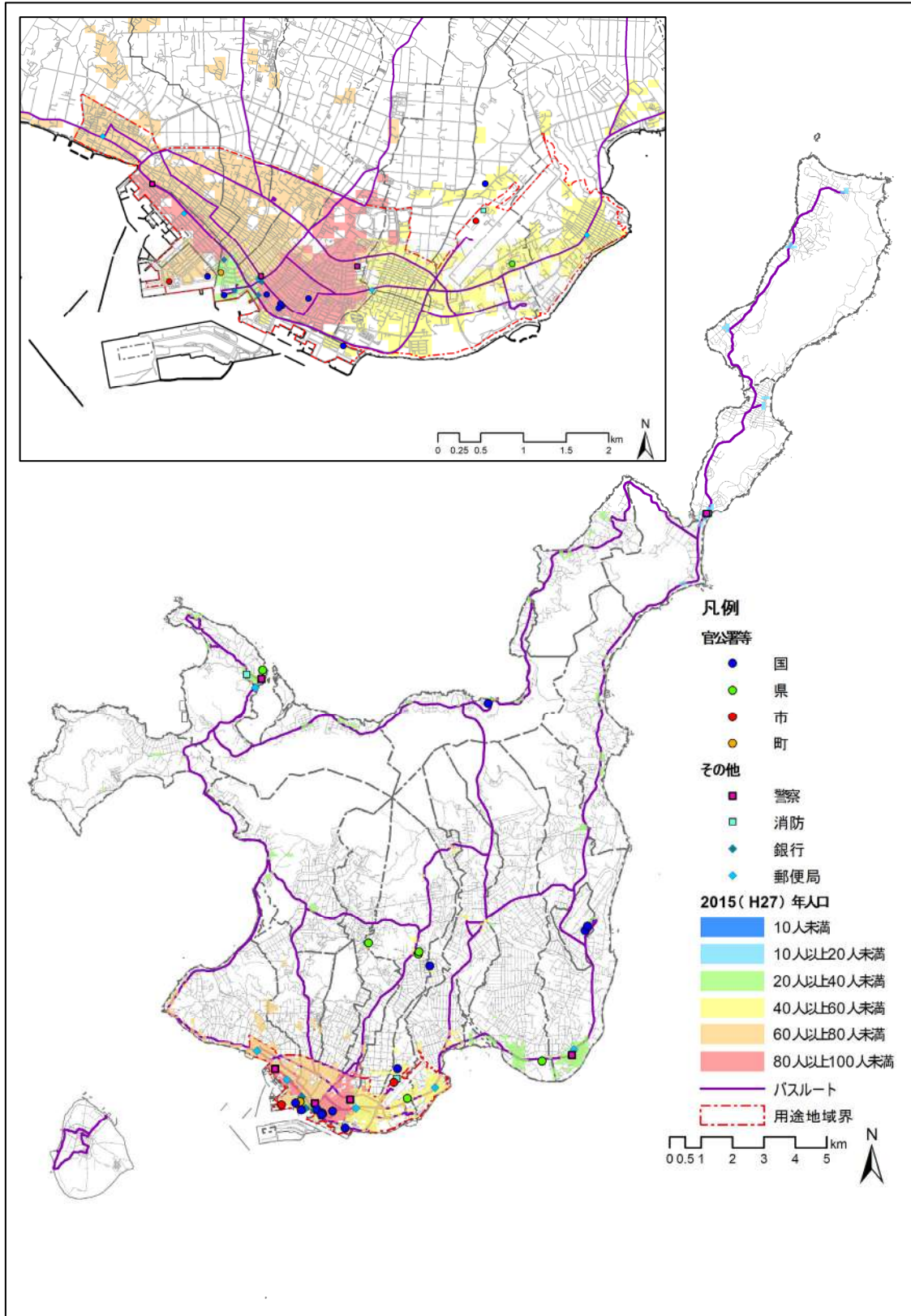
バス路線：平成 28 年度都市計画基礎調査、東運輸「路線バス時刻表」(令和元年 12 月版)

(7) 都市機能(施設)の立地状況

1) 行政施設・金融機関

行政施設は、島南部の市街地に立地しています。また、ゆうちょ銀行を除く金融機関は市街地のみに立地しています。郵便局は市街地に加えて、地域の主要集落に配置されています。

■行政施設・金融機関立地図



資料：いしがき島っぷ

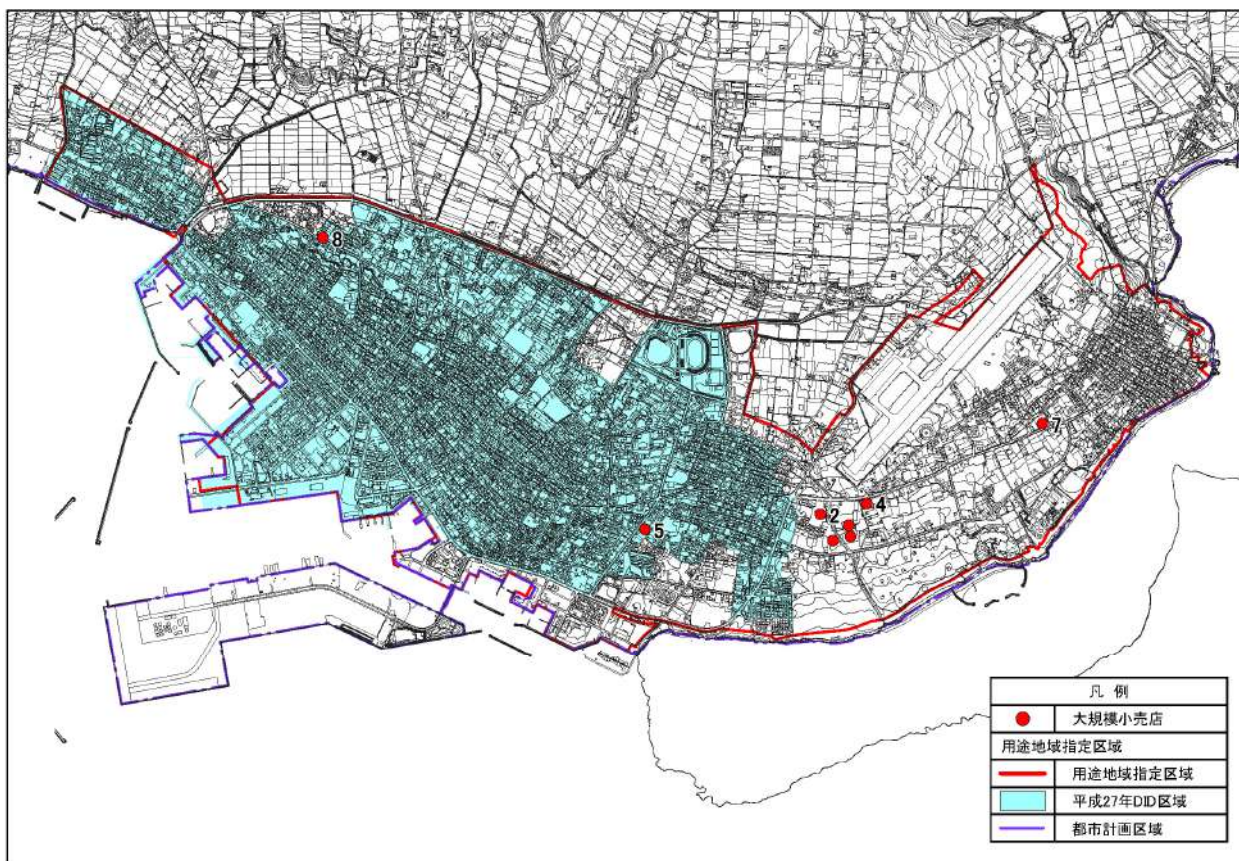
2) 商業施設

大規模小売店は、新たに用途地域指定が行われた真栄里地区南部に集中しているほか、従来からの市街地にも点在しています。生鮮食料品を扱う店舗は、市街地では身近な場所に立地しています。集落においては、小規模な商店が立地していますが、令和元年（2019年）よりNPOによる移動販売サービスも開始されています。

■大規模小売店の分布

| NO | 施設名称 | 所在地 | 店舗面積 (㎡) | 用地地域 | DID |
|----|--------------------|------------------|-------------|------|-----|
| 1 | ファッションセンターしまむら八重山店 | 石垣市字真栄里 272-1 | 1,100 | 内 | 外 |
| 2 | ドラッグストアモリ石垣店 | 石垣市字真栄里 289 - 1 | 1,393 | 内 | 内 |
| 3 | マックスバリュやいま店 | 石垣市字真栄里 292 - 1 | 1,007 | 内 | 外 |
| 4 | (株)サンエー石垣シティ | 石垣市字真栄里 301 - 1 | 5,134 | 内 | 外 |
| 5 | マックスバリュ平真 | 石垣市字登野城 632 番地 | 1,734 | 内 | 内 |
| 6 | メイクマン石垣店 | 石垣市字真栄里 262 番地 1 | 3,924 | 内 | 外 |
| 7 | ドン・キホーテ石垣島店 | 石垣市字大浜 462 番地 1 | 3,207 | 内 | 外 |
| 8 | ドラッグストアモリ新川店 | 石垣市字新川 372 番地 1 | 1,362 | 内 | 内 |

資料：平成 22・28 年度都市計画基礎調査、経済産業省大規模小売店舗立地法(大店立地法)の届出状況から作成



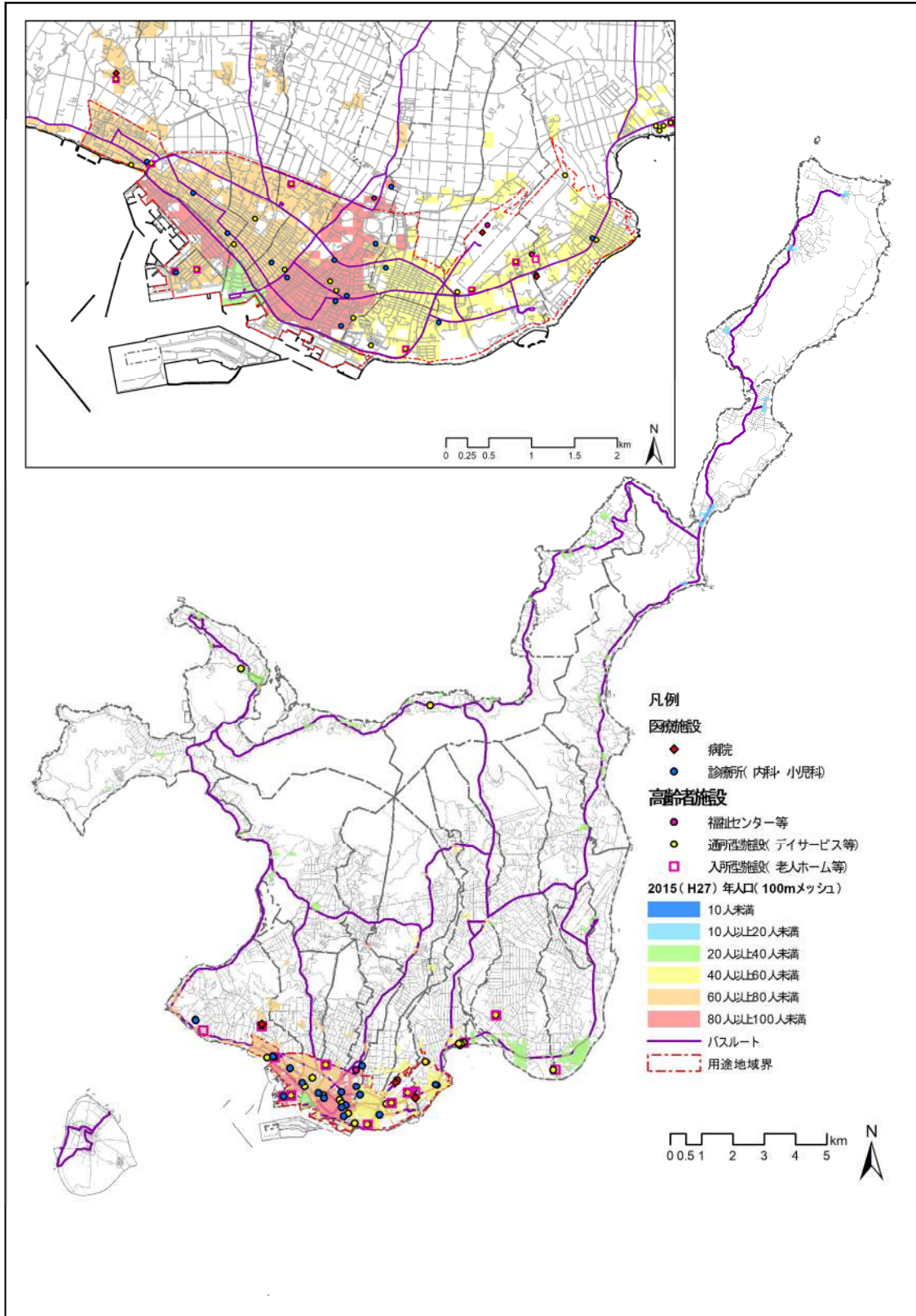
資料：平成 22・28 年度都市計画基礎調査、経済産業省大規模小売店舗立地法(大店立地法)の届出状況から作成

3) 医療・福祉施設

病院は3院あり、すべて市街地周辺に立地しています。診療所も、島南部の宮良から市街地に立地しています。

高齢者が利用するデイサービスや施設や老人ホーム等も、島南部に多く立地している状況です。

■ 医療施設・福祉施設の分布



資料：石垣市資料（R3年時点）

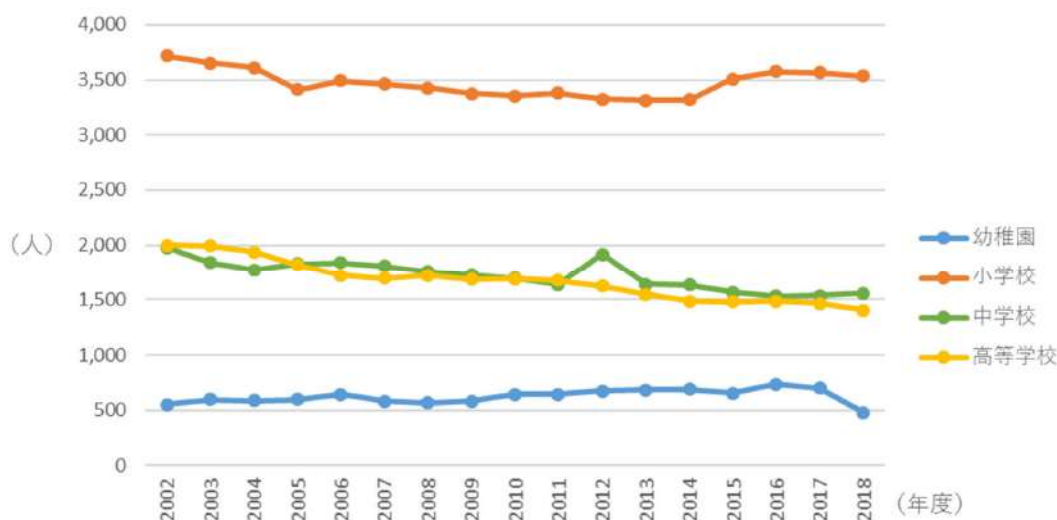
4) 教育施設

全国的には少子高齢化の進行が見られますが、本市の教育施設在学者数の推移を見ると、増減は見られるものの、ほぼ横ばいとどまっています。近年では小学校、幼稚園の在学・在園者数は増加していましたが、再び減少に転じています。

高校は3校が市街地に、特別支援学校は宮良に1校が立地しています。中学校は9校、小学校は21校（私立1校含む）が立地しています。このうち、市街地周辺に立地しているのは、中学校3校、小学校8校で、多くが集落地域に立地しています。集落部では小・中学校及び幼稚園等が併設されている施設が多くなっている状況です。

市街地から白保周辺にかけて立地する小中学校は1学級あたりの人数は20~30人ですが、その他の地域では多くが10人以下となっており、北部地域の平久保・伊原間や西部地域の崎枝等の小・中学校では1校10人以下の学校もみられ、特に石垣島最北端の平久保小学校においては2021年度の在籍児童数がないことから休校となっています。

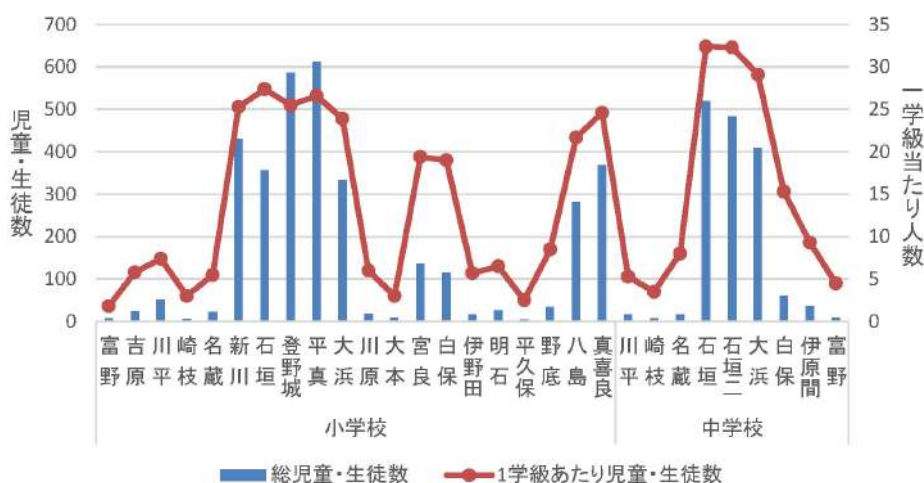
■教育施設在学者数の推移



※私立を含む

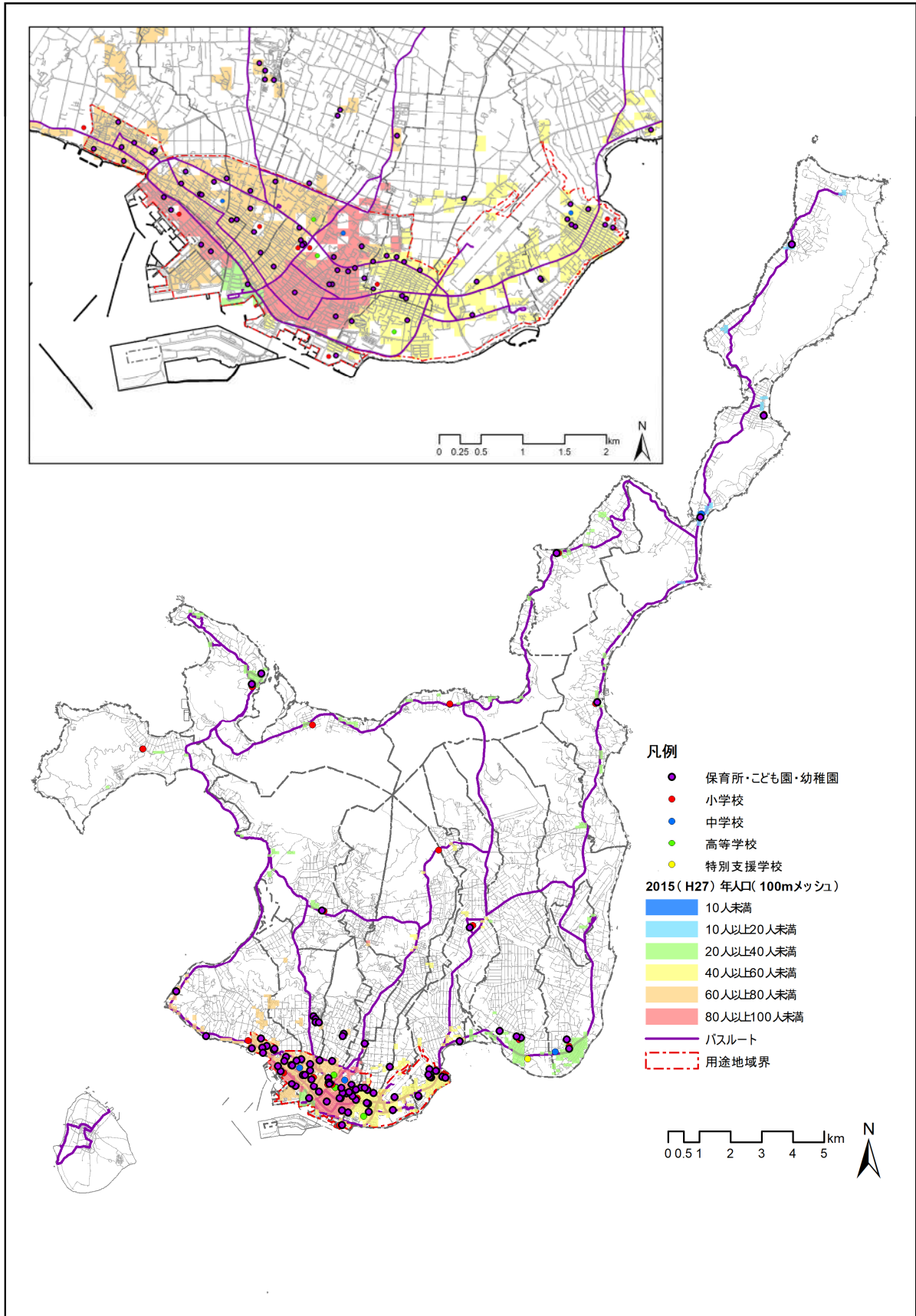
資料：平成30年度学校基本調査

■各小中学の児童・生徒数の状況（平成30年5月1日現在）



資料：平成30年度学校基本調査

■学校・幼稚園・保育所の分布



資料：石垣市資料（R3年時点）

(8) 都市施設の整備状況

都市計画決定されている施設には、都市計画道路、公園・緑地、処理施設、下水道等があります。道路は 33 路線あり、既設が 20 路線、事業中が 11 路線、計画決定が 2 路線となっています。その他の施設については、すでに設置されたものとして公園が 2 箇所、汚物処理場とごみ処理場（焼却場）が各 1 箇所、と畜場が 1 箇所、火葬場が 1 箇所となっており、事業中が公園 8 箇所、計画決定されている公園が 11 箇所となっています。

■都市施設の整備状況

| ■都市施設の整備状況 | | ■都市施設の整備状況 | |
|------------------------------------|-----|-------------------------|-----|
| | 施設数 | | 施設数 |
| 既設 | 20 | 既設 | 6 |
| 道路（幹線道路 16m以上） | 7 | 公園・緑地広場（1ha 以上） | 1 |
| 道路（準幹線道路 12m以上） | 9 | 公園・緑地広場（1ha 未満） | 1 |
| 道路（準幹線道路 12m未満及び国道、主要 地方道、県道のみ） | 4 | 汚物処理場、ごみ処理場（焼却場） と畜場 | 2 |
| 事業中 | 11 | 火葬場 | 1 |
| 道路（幹線道路 16m以上） | 1 | 事業中 | 9 |
| 道路（準幹線道路 12m以上） | 8 | 公園・緑地広場（1ha 以上） | 7 |
| 道路（準幹線道路 12m未満及び国道、主要 地方道、県道のみ） | 2 | 公園・緑地広場（1ha 未満） | 2 |
| 計画道路 | 2 | 計画決定 | 10 |
| 道路（準幹線道路 12m以上） | 2 | 公園・緑地広場（1ha 以上） | 4 |
| 合計 | 33 | 公園・緑地広場（1ha 未満） | 6 |
| | | 合計 | 25 |

資料：平成 28 年度都市計画基礎調査

1) 道路

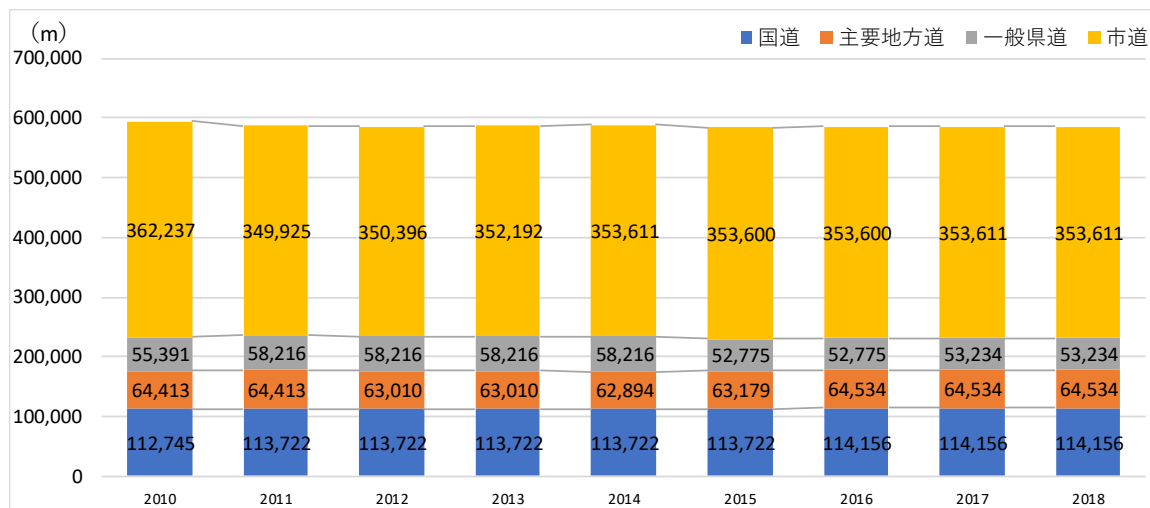
道路延長では大きな変化は見られず、合計約 600km の内、市道が 353.6km となっています。今後、新規路線では、一般県道石垣空港線の整備が予定されています。

■道路現況

| | 用途地域指定区域 | | 用途地域指定外区域 | |
|-----------|-----------|-------|-----------|-------|
| | 延長(m) | 割合(%) | 延長(m) | 割合(%) |
| 4m未満 | 25,788.0 | 22.0 | 16,853.0 | 4.4 |
| 4m以上6m未満 | 33,195.6 | 28.3 | 136,769.4 | 35.5 |
| 6m以上15m未満 | 50,042.8 | 42.7 | 221,465.2 | 57.6 |
| 15m以上 | 8,134.0 | 6.9 | 9,651.0 | 2.5 |
| 全体 | 117,160.4 | 100.0 | 384,738.6 | 100.0 |

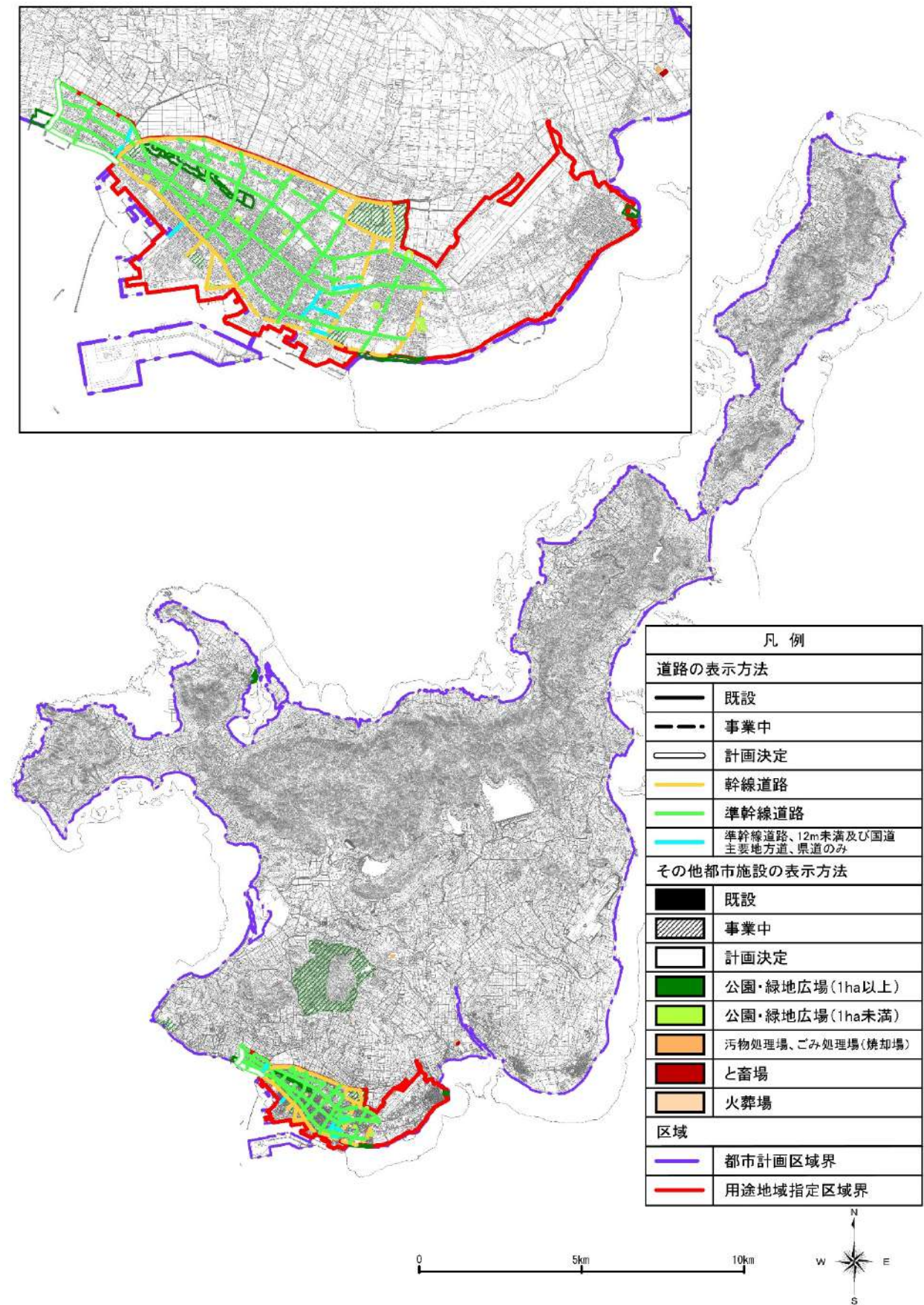
資料：平成 28 年度都市計画基礎調査をもとに作成

■道路の総延長の推移



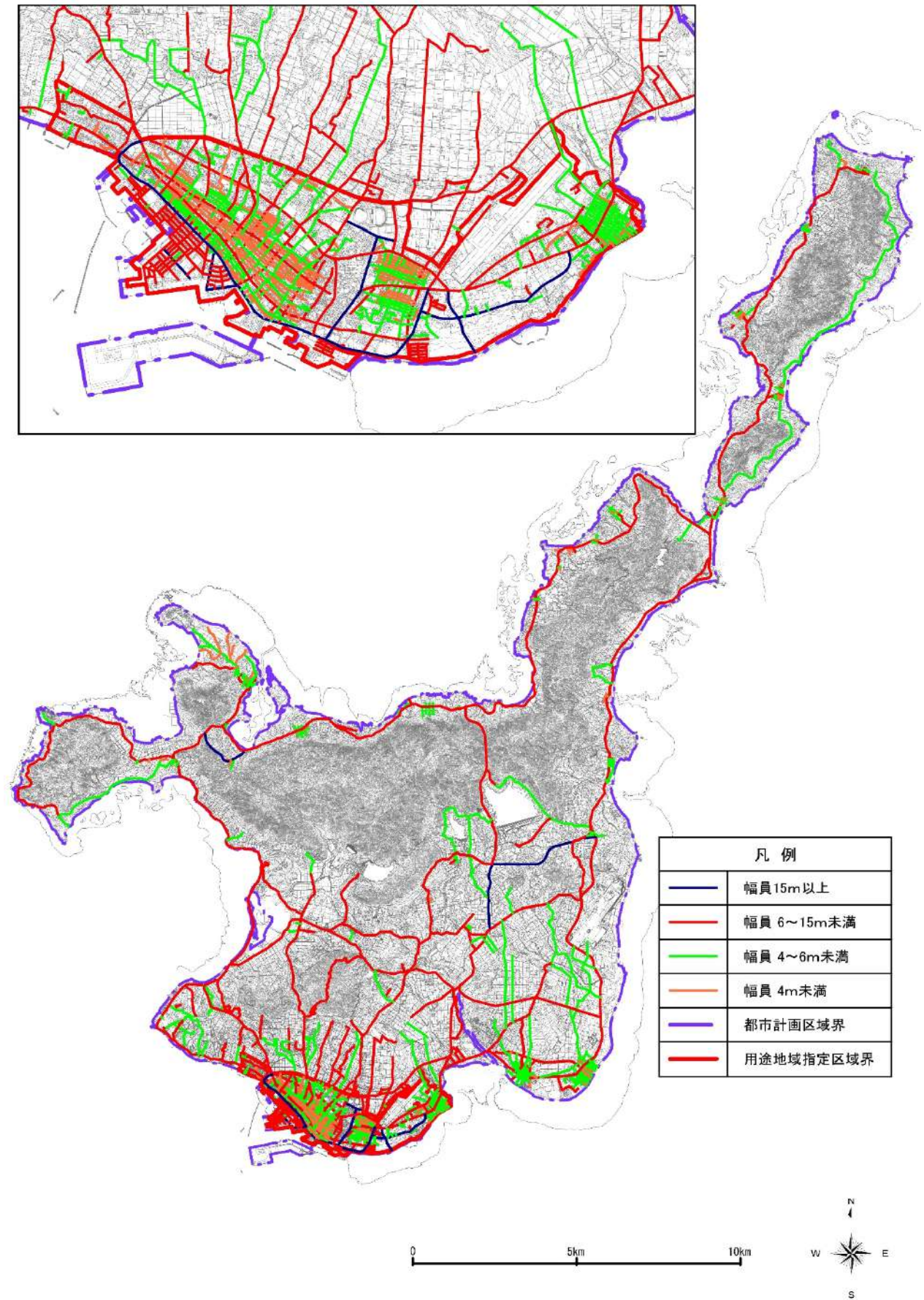
資料：道路施設現況調査をもとに作成

■ 都市施設の整備状況



資料：平成28年度沖縄県都市計画基礎調査

■道路状況



資料：平成28年度沖縄県都市計画基礎調査

2) 公園等

本市では、都市計画公園整備に順次取り組んでおり、現在は、21箇所、416.36haのうち、11箇所（一部供用開始含む。）、241.52ha（整備率58%）が供用開始されています。

しかし、都市の社会資本整備は短期間では完了しないことが多く、都市計画決定から長期にわたり未整備となっている公園が数多く残されており、都市の重要な課題となっています。

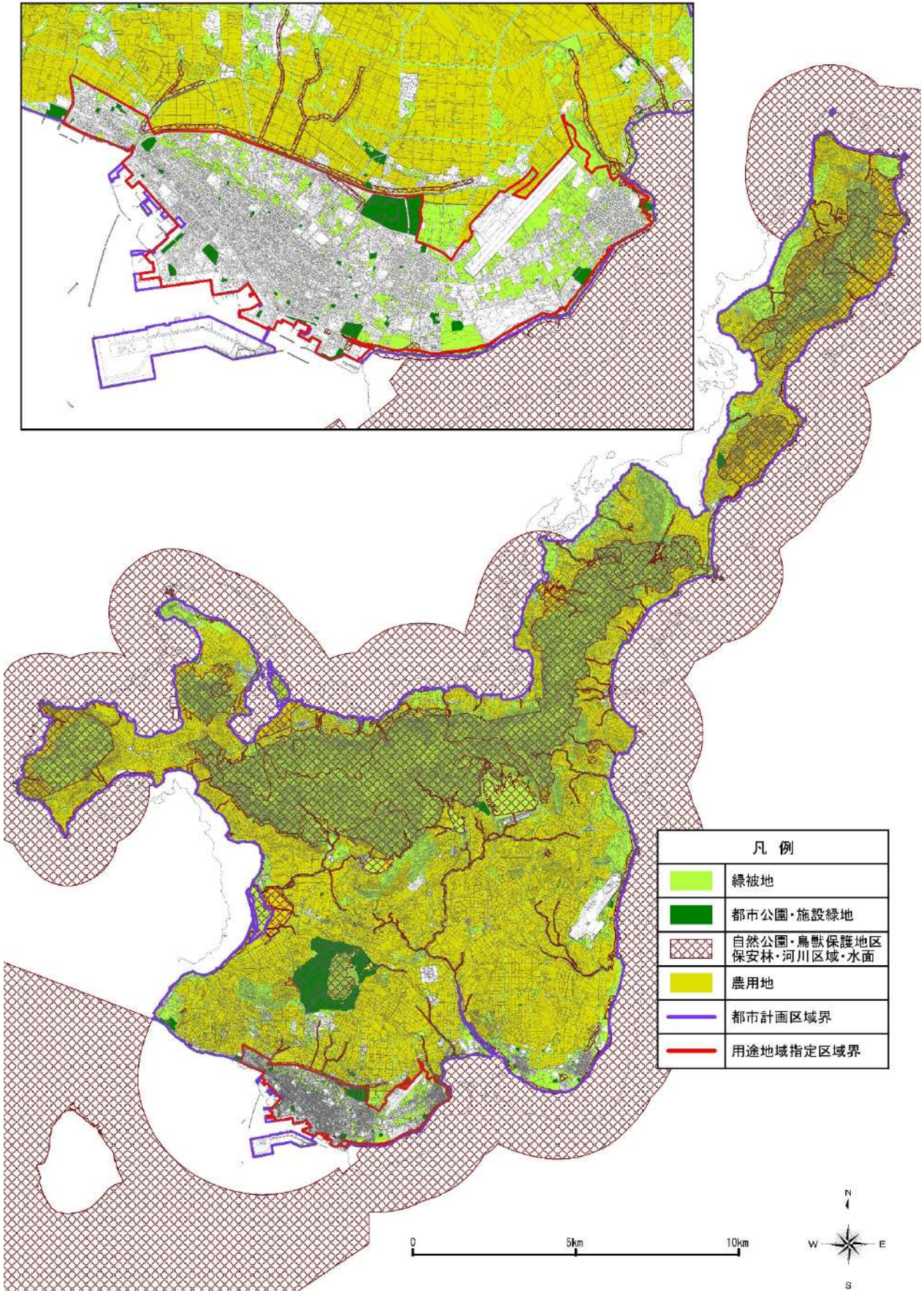
そのため、平成29年度（2017年度）に、石垣市都市計画公園等再編計画を策定し、それに基づき、都市計画の変更を行いました。

■都市公園等の計画及び供用状況

| | | 現況 | | | | |
|----------|-------|--------|-------------------|----------|-------------------|-----|
| | | 供用開始面積 | | 都市計画決定面積 | | 整備率 |
| | | 面積 | 一人当たりの公園面積 | 面積 | 一人当たりの公園面積 | |
| | | ha | m ² /人 | ha | m ² /人 | |
| 住区基幹公園 | 街区公園 | 0.83 | 0.17 | 2.4 | 0.50 | 35% |
| | 近隣公園 | 9.45 | 1.99 | 11.3 | 2.38 | 84% |
| | 地区公園 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 合計 | 10.28 | 2.16 | 13.7 | 2.88 | 75% |
| 都市基幹公園 | 総合公園 | 0 | 0.00 | 17 | 3.57 | 0% |
| | 運動公園 | 18.1 | 3.81 | 21.1 | 4.44 | 86% |
| | 合計 | 18.1 | 3.81 | 38.1 | 8.01 | 48% |
| 特殊公園 | 風致公園 | 2 | 0.42 | 10.7 | 2.25 | 19% |
| | 動植物公園 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 歴史公園 | 3 | 0.63 | 51.9 | 10.91 | 6% |
| | 墓園 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | その他 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 合計 | 5 | 1.05 | 62.6 | 13.16 | 8% |
| 大規模公園 | 広域公園 | 208.54 | 43.84 | 292.1 | 61.41 | 71% |
| | 国営公園 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 合計 | 208.54 | 43.84 | 292.1 | 61.41 | 71% |
| その他の都市公園 | 広場公園 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 緩衝緑地 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 都市緑地 | 0 | 0.00 | 9.86 | 2.07 | 0% |
| | 緑道 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 都市林 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | - |
| | 合計 | 0 | 0.00 | 9.86 | 2.07 | 0% |
| 合計 | | 241.92 | 50.86 | 416.36 | 87.54 | 58% |

資料：都市建設課、一人当たりの公園面積は平成27年国勢調査人口より算出

■みどりの現況



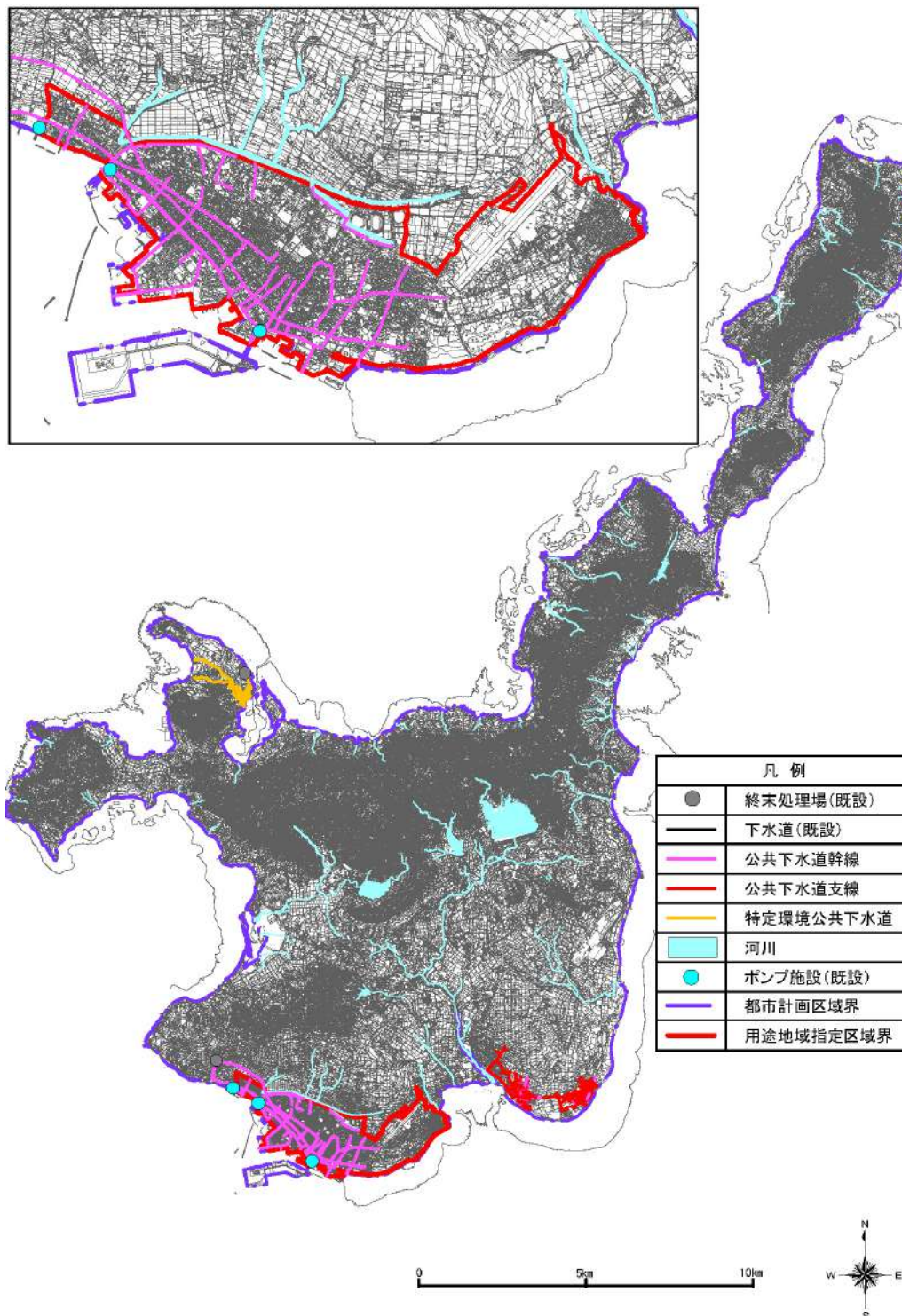
資料：平成 28 年度沖縄県都市計画基礎調査及び沖縄県広域緑地基本計画

3) 下水道・河川整備状況

用途地域内に公共下水道及び白保、宮良地区の集落に農業集落排水事業が整備されており、川平地区の集落には特定環境公共下水路が整備されています。令和元年（2019年）時点の下水道（単独公共下水道・特定環境保全公共下水道）の計画面積整備率は31.7%となっており接続率は63.3%となっています。

終末処理場は用途地域西側の新川地区及び川平地区集落の2箇所に整備されており、ポンプ場施設は新川地区、新栄町地区、八島地区の3箇所に整備されています。

■下水道・河川整備状況

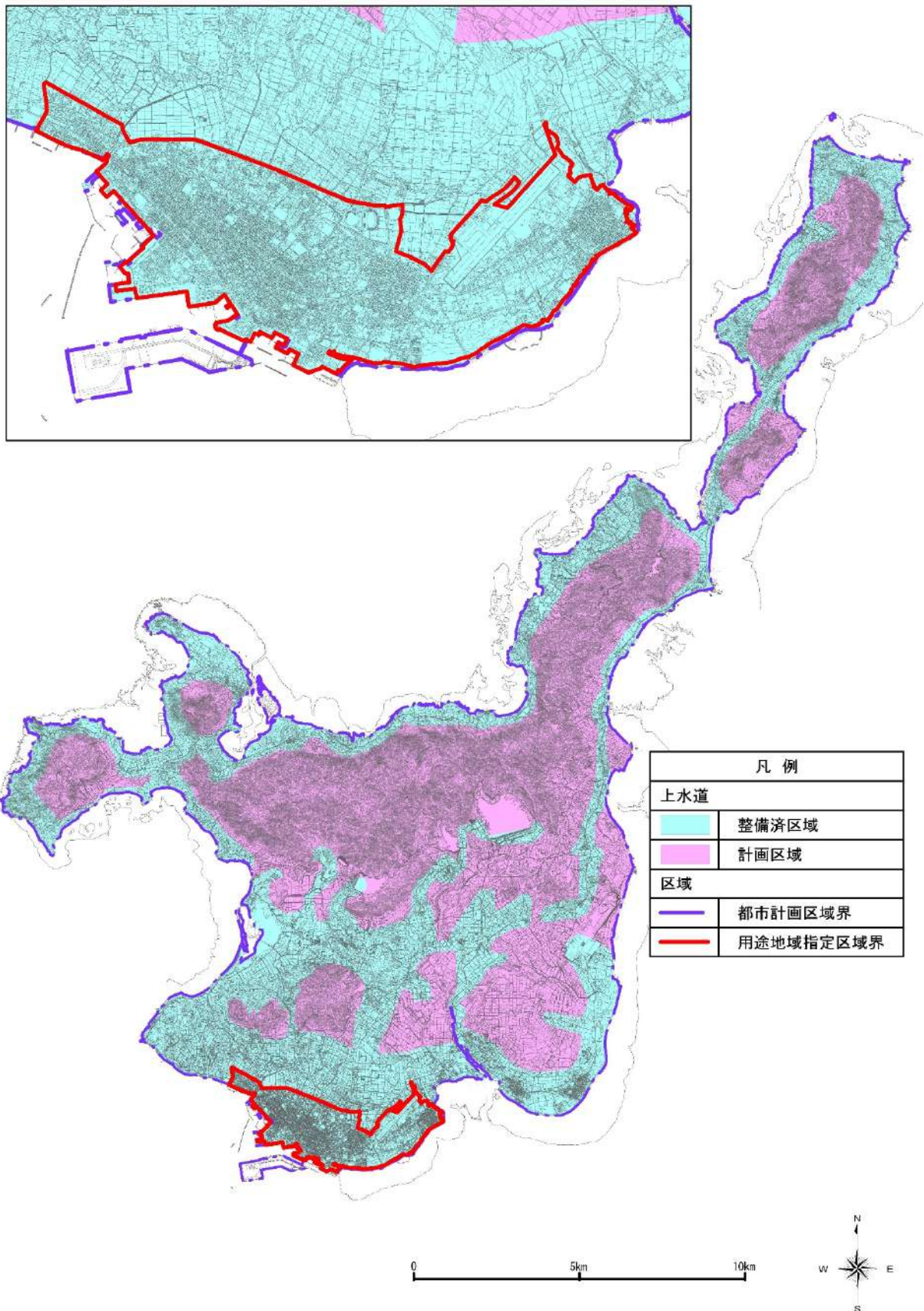


資料：平成28年度沖縄県都市計画基礎調

4) 上水道整備状況

整備計画は都市計画区域全域であり、平成 23 年 (2011 年) には普及率 100%を達成しています。

■上水道整備状況



資料：平成 28 年度沖縄県都市計画基礎調査

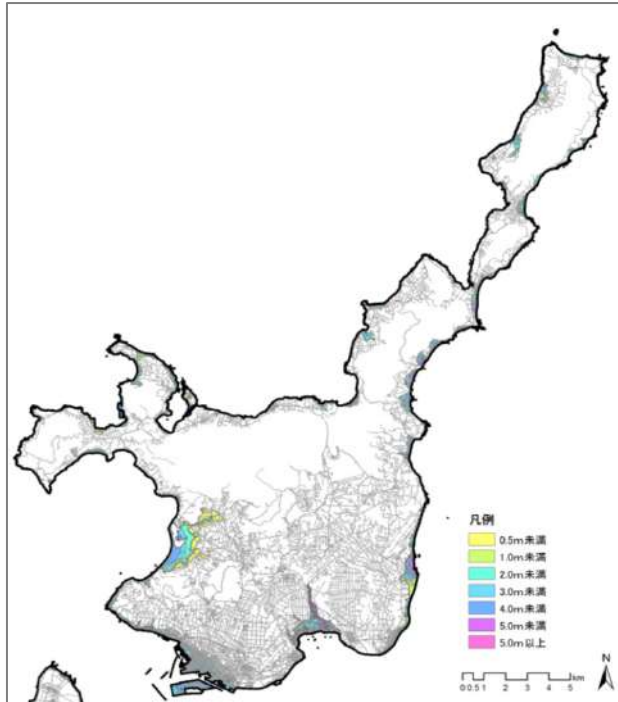
(9) 防災

高潮による浸水リスクが高いエリアは、中心市街地、宮良川下流域、名蔵川下流域などに点在している一方で、津波による浸水リスク、津波避難困難地域は、中心市街地を含め島の南東側の沿岸に広がっています。

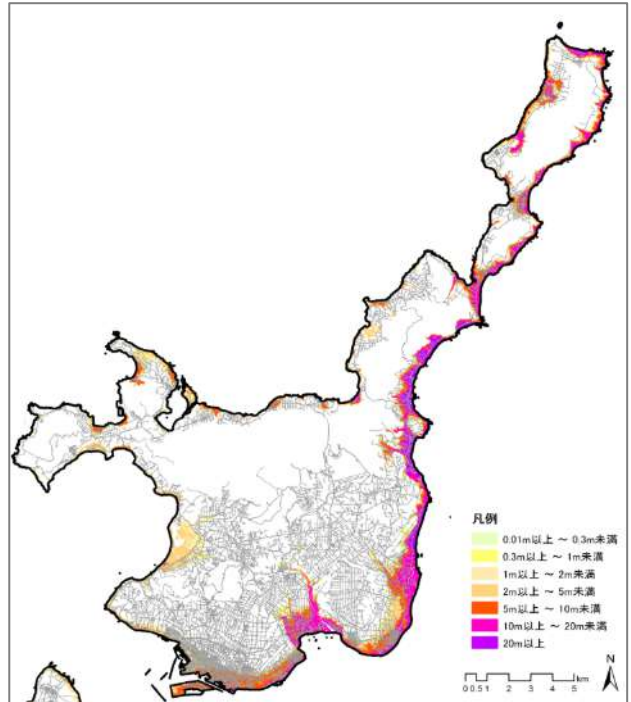
土砂災害の危険性のある地域は、山間部に集中していますが、吉原小学校周辺など一部の宅地周辺において土砂災害の危険性があるエリアがみられます。

■災害危険地域図（全市）

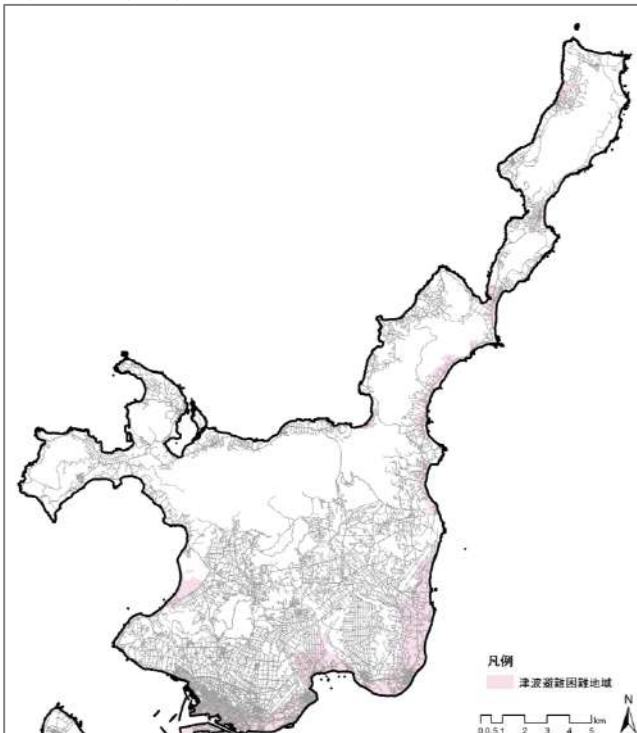
◇高潮浸水予想図



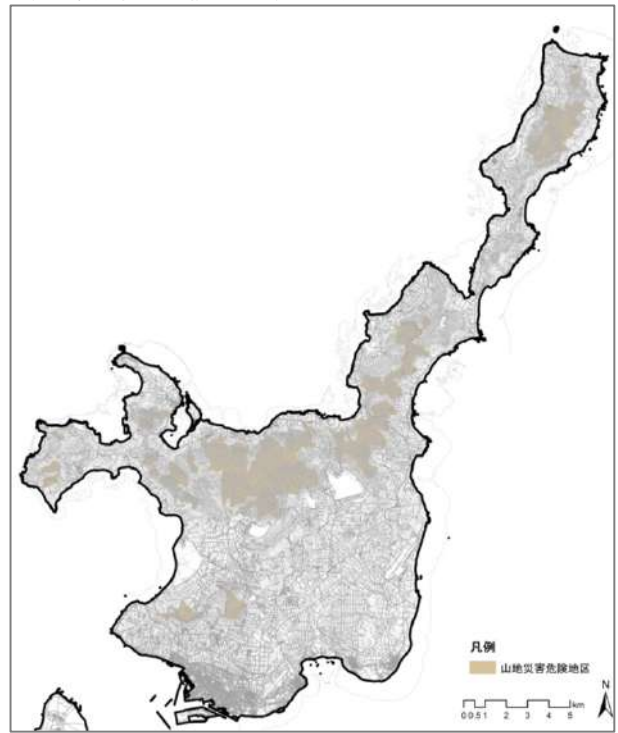
◇津波浸水予想図（H27. 3 想定）



◇津波避難困難地域



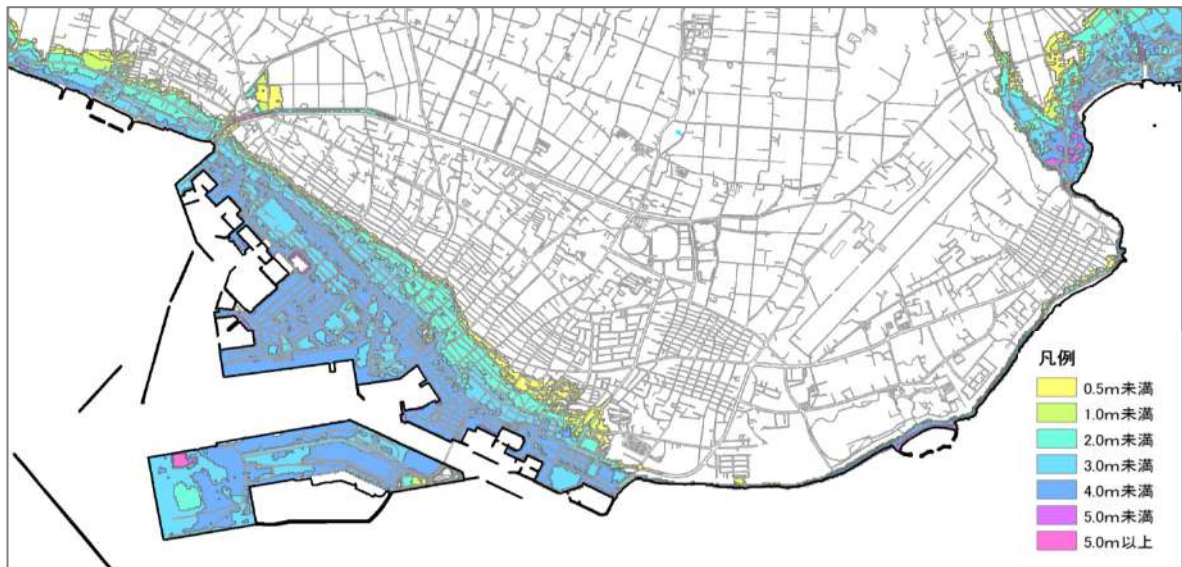
◇土砂災害の危険性のある地域



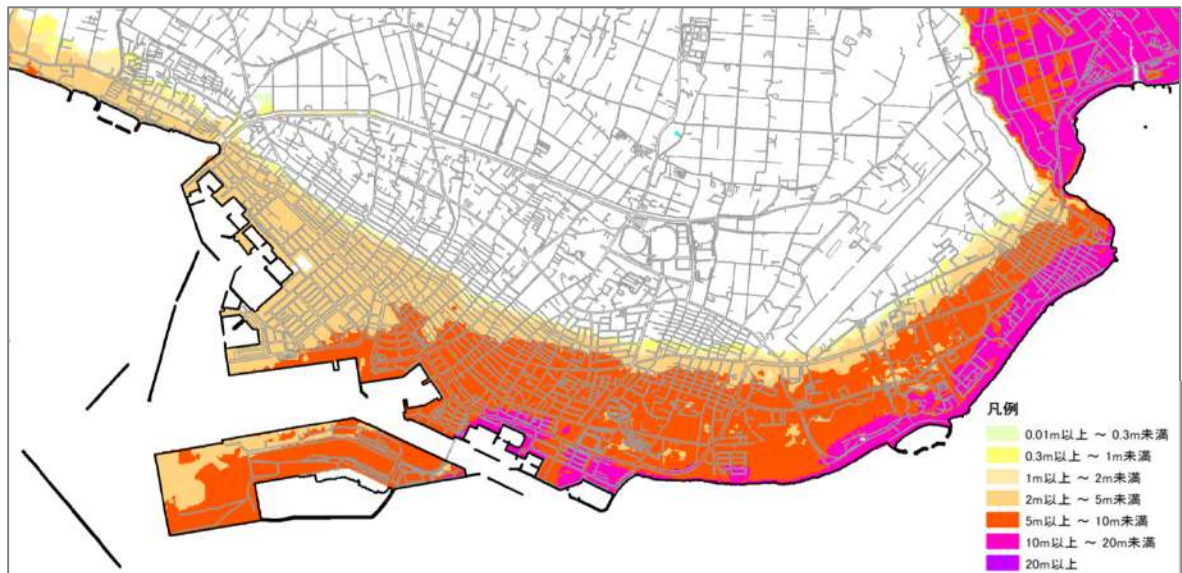
資料：沖縄県地図情報システム

■災害危険地域図（市街地部）

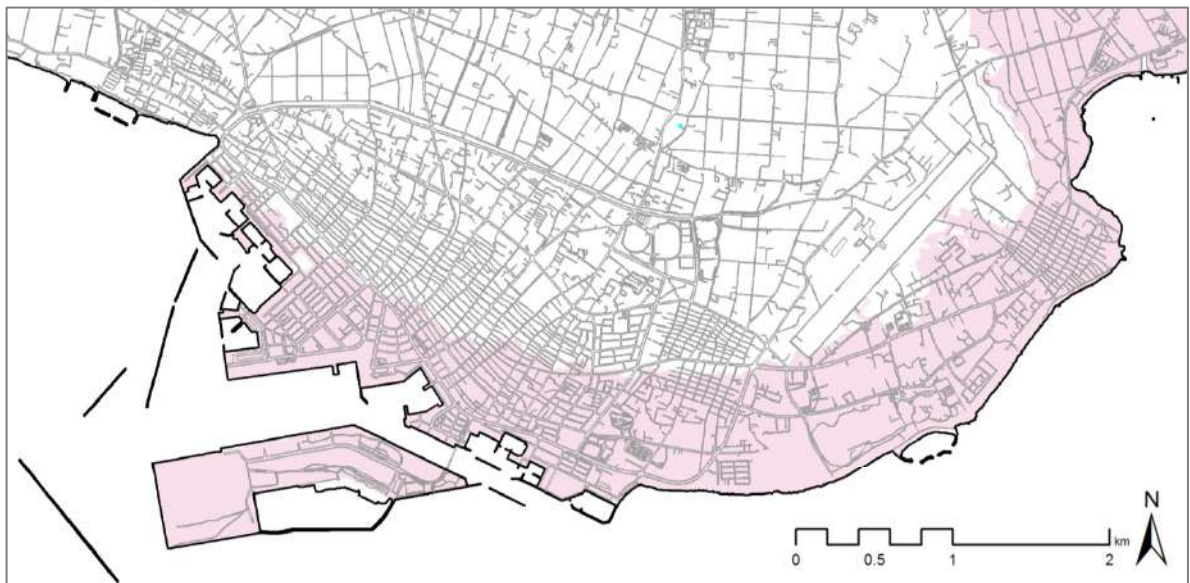
◇高潮浸水予想図



◇津波浸水予想図（H27. 3 想定）



◇津波避難困難地域



資料：沖縄県地図情報システム

1-4 上位及び関連計画

1-4-1 上位計画

(1) 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成 29 年 5 月：沖縄県策定）

1) 目標年次：平成 33 年度

2) 圏域別振興の方向（八重山圏域）

【展開の基本方向】

多様性に富んだ豊かな自然環境を保全するとともに、各種伝統行事や伝統芸能、伝統工芸の継承を図り、各々の島独自の魅力を高めながら、エコツーリズムやグリーン・ツーリズムなどの体験・滞在型観光を推進し、本圏域特有の観光リゾート産業の振興に取り組みます

また、自然及び地理的条件を生かした農林水産業の振興を推進するとともに、我が国の南西端に位置する特性を生かした国内外との人的・物的交流の促進を図り、地域の活性化に努めます。

さらに、本圏域の拠点都市である石垣市において医療、福祉、教育等の施設の充実を図るとともに、周辺離島との交通利便性の向上に取り組みます。

周辺離島など過疎化や高齢化の進行が著しい地域においては、伝統・文化など魅力ある地域の資源を生かした地場産業の振興等に取り組むとともに、行政、医療、教育をはじめ生活環境基盤の整備を推進するほか、割高な生活コストの低減や様々な格差の是正など定住条件の整備を図ります。

また、自然災害対策として、生活環境の安定確保を維持するための公共施設等の機能強化を図ります。

※現在、次期振興計画に向けた検討を行っており、令和 4 年に策定予定

(2) 沖縄県国土強靱化地域計画（平成 31 年 3 月：沖縄県策定）

1) 基本目標

- ①人命の保護が最大限図られること
- ②県の重要な機能が致命的な障害をうけず維持されること
- ③県民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④迅速な復旧復興

2) 事前に備えるべき目標

- ①大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図られる
- ②大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる（それがなされない場合の必要な対応を含む）
- ③大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する
- ④大規模自然災害発生直後から必要不可欠な情報通信機能は確保する
- ⑤大規模自然災害発生後であっても、経済活動（サプライチェーンを含む）を機能不全に陥らせない
- ⑥大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る
- ⑦制御不能な二次災害を発生させない
- ⑧大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備する

(3) 第5次沖縄県国土利用計画（平成30年3月：沖縄県策定）

1) 目標年次：平成37年（基準年次：平成24年）

2) 地域の概要及び平成29年における地域別の利用区分ごとの規模の目標

（八重山地域）

八重山地域は、県内最高峰の於茂登岳を擁する石垣島、広大な原生林やマングローブ林が広がり、仲間川など自然度の高い河川が存在する西表島、日本最西端に位置する与那国島など大小32の島々からなる島しょ地域であり、広大な海域に点在する離島から構成され、我が国の排他的経済水域の保全等の面で重要な役割を担っています。また、石垣島や世界自然遺産候補地でもある西表島及びその周辺海域等が国立公園に指定されており、多様性に富んだ優れた自然環境を有していることから、その保全や森林の持つ多面的機能の維持増進、環境に配慮した木材生産の促進など多様なニーズに対応する農林水産業を展開するとともに、美しい自然と個性豊かな芸能・文化等を観光資源として活用することが期待されます。さらに、都市機能が集積する石垣島では、港を中心としたコンパクトな市街地が形成され、交通基盤として石垣島と各離島を結ぶ石垣港離島ターミナルや国内外との広域交流拠点となる南ぬ島石垣空港が供用されています。今後は、南ぬ島石垣空港へのアクセス道路などの幹線道路の整備や石垣空港の跡地有効利用の検討、周辺離島等における過疎化と高齢化への対応等が求められています。

(4) 石垣都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成29年6月：沖縄県策定）

1) 目標年次：平成42年（基準年次：平成22年）

2) 将来人口：平成42年・・・52.7千人

3) 都市計画の目標

【都市の将来像】

平成22年現在、人口約4万7千人で、県人口（約139万人）の3.4%、八重山圏域人口（約5万2千人）の約90%が居住する本区域は、広域交通施設や都市機能が集積する国内最南端の都市です。

県外からの移住者が多い反面、近年は若年層の流出や高齢化の進行が見られることから、恵まれた自然環境をいかすとともに、社会資本整備を進めて、個性的でかつ雇用創出や定住条件整備に資する都市づくりを進める必要があります。

このことを踏まえて、おおむね20年後は次のような都市の実現を目指します。

①持続可能な環境共生型島しょ都市

本区域においては、廃棄物処理関連施設の整備や環境美化条例等の制定、生ゴミの堆肥化やマイバッグの徹底等による廃棄物の減量化、リサイクル化等資源循環型社会の構築に、行政、事業者、市民がそれぞれの立場で積極的に取り組み、美しい自然や街並みが維持されています。

また、環境保全型農業、風力発電、バイオマスなどの自然エネルギー活用、マイクログリッド実証事業や、自転車利用が増加し、環境負荷の軽減が図られるなど持続可能な低炭素島しょ都市の構築に向けた取り組みが行われています。

②八重の緑や水系に守られた自然豊かな都市

於茂登岳の雄大な景観をはじめ八重の連山、自然の宝庫である湿地・名蔵アンパル（ラムサール条約登録湿地）、石西礁湖や海岸域のサンゴ礁、河川、半島、岬等、貴重な動植物が生息する地

形は、その姿形を変えることなく保全されており、都市生活に潤いを与えています。

そのような自然環境は地域の人々の誇りであるだけでなく、エコツーリズム、ブルーツーリズム、グリーン・ツーリズムや市街地と連携したタウンツーリズム等体験・滞在型観光の魅力ある資源として産業活性化に寄与し、持続可能で環境共生型の観光地が形成されています。

③島々の魅力を活かし、人々が集う都市

港湾整備と一体的な開発により創出されたウォーターフロントは、新たな魅力が相互に機能し合い、都市内外を問わず多くの人々が訪れる多様な交流空間として整備が進んでいます。

また、既成市街地においても公園やコミュニティ広場等身近な交流空間が充実しており、居住環境の改善と相まってゆとりと潤いのある都市空間を創出しています。

④人・もの・情報が行き交い、暮らし文化を育む交流拠点都市

市街地には、国際的なクルージング拠点が整備された石垣港、受け入れ機能の強化により国内外への路線が拡充された南ぬ島石垣空港等の多様な交流拠点が形成され、関連した産業が集積するとともに、若年層の雇用機会が創出されて、人・もの・情報が行き交う、活気に満ちあふれた豊かな空間が構築されています。

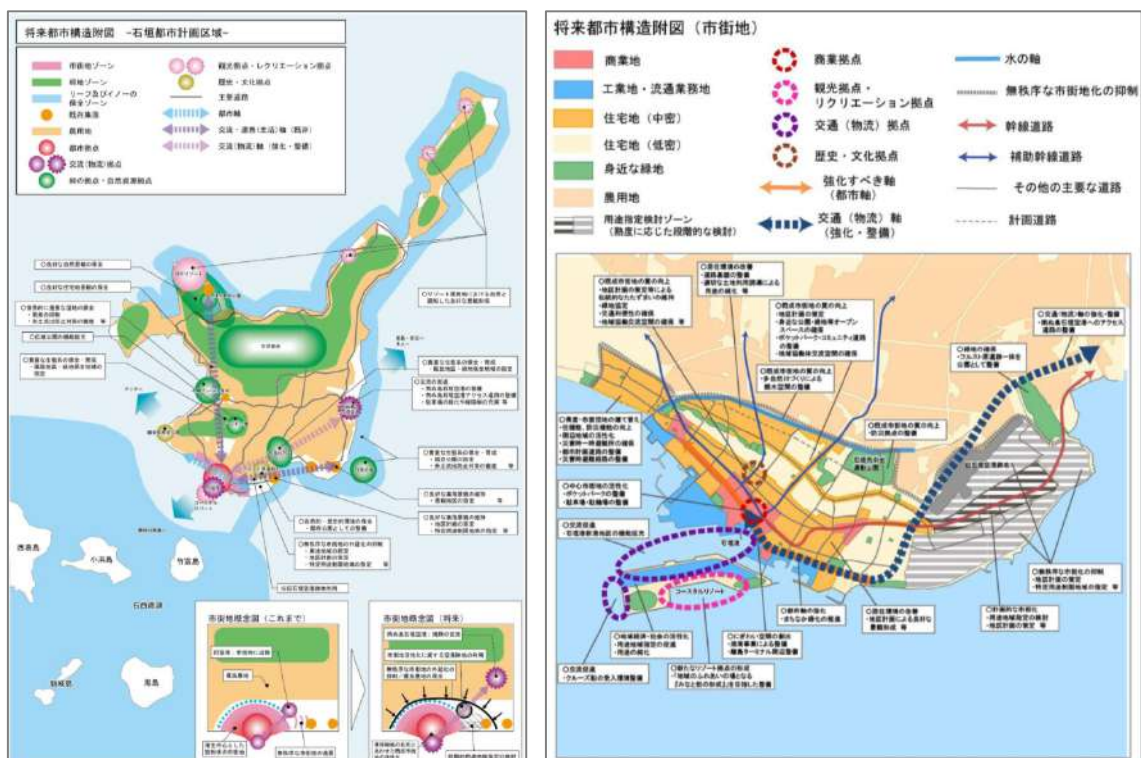
⑤伝統が躍動し、個性と賑わいに満ちた芸能交流都市

既成市街地や既存集落においては、伝統的街並みや集落景観等地域個性を生かした生活空間の質的向上が図られています。

中心市街地においては、ユニバーサルデザインによる快適な都市環境を提供するとともに、身近な生活機能が集積し、職住近接が実現するなど、利便性の高い、歩いて暮らせる魅力的な空間が形成され、市民が集い賑わっています。

また、「詩の国、歌の島、踊りの里」と呼ばれ、多様な民俗芸能が伝承されるこの地域では、アジアなどとの芸能交流が活発に行われるとともに、うたや踊りにあふれた回遊性のあるまちが形成されています。

■将来都市構造附図（石垣市都市計画区域・市街地）



(5) 沖縄県広域緑地計画（平成30年3月：沖縄県策定）

1) 目標年次：平成32年度（基準年次：平成12年度）

2) 圏域別の施策の推進方針（石垣都市圏）

【基本方針】

- ・石垣都市圏は、市街地周辺に豊かなみどりが多く存在しており、大きな魅力となっている。しかし、市街地においては、身近な公園や緑化空間が少ないことから、みどりの充実を図り、魅力向上を促進する。
- ・社会の成熟化、市民の価値観の多様化、都市インフラの一定の整備を背景として、緑地のもつ多機能性を引き出すため、「今ある緑地を活かす」「民間との連携を図る」「緑地を柔軟に使いこなす」ことを促進する。
- ・まちを囲む丘のみどりの充実と港のみどりの形成、山と入り江と岬が織りなす豊かな自然の保全、山裾の広がりやサンゴ礁の縁取りが魅力のみどりの景観の充実を図る。

●拠点となる公園緑地の整備（10ha以上の根幹的都市公園）

- ・フルスト原遺跡の公園化と観音堂歴史公園の再編
- ・南ぬ島石垣空港緑地の形成

●市街地外周の回廊を形成するみどりの保全

- ・前勢岳～バナナ岳～宮良川河口に至る緑地的環境の保全（風致地区・緑地保全地区等の指定、市民緑地制度の促進連携など検討）

●身近な公園緑地の整備

- ・住区基幹公園の整備を促進。また、民間による市民緑地の整備を促す。

●緑化の促進

- ・公共施設や民有地における緑化を促進し、緑陰のある潤いあるみどりのまちを目指す。

3) みどりの将来像

①市街地からバナナ岳一帯地域のみどりの構成を維持して、景観に優れた都市環境を形成する。

- ・バナナ岳の稜線と自然の海岸線や市街地周囲の田園緑地をみどりの骨格とし、バナナ公園を中心にみどりの拠点の充実・創出を図る。市街地のみどりを充実させ、港湾開発地のみどりの地区とし、海岸線や河川、道路の緑化軸を形成する。

②名蔵・川平地域等を構成するみどりを生かして、自然景観の優れた地域環境を維持する。

- ・於茂登岳の稜線、名蔵湿地、川平湾等のみどりの骨格の構成を維持し充実を図る。

③宮良川から北東部地域のみどりを生かして、自然景観の優れた地域環境を維持する。

- ・宮良川、白保海岸、平久保崎やサンゴ礁の海岸線等、みどりの帯の構成を維持し、活用することで充実を図る。南ぬ島石垣空港は、緑化を推進する。

■石垣都市圏：みどりの将来像図



(6) 沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月：沖縄県策定）

1) 目標年次：平成 42 年度（基準年次：平成 12 年度）

2) 県土の基本構造

・沖縄県総合交通体系基本計画では、将来の県土構造を以下の通りとしています。

- ①「県土と本土、海外（アジア、太平洋地域）間には、交流機能の強化を図り、多様な交流を実現」
- ②「県土は、医療、教育、商業、文化等の高度な機能を中心部に持つ4つの圏域（北部圏域、中南部圏域、宮古圏域、八重山圏域）で構成し、それぞれの特性を活かしながら相互に連携」
- ③「いわゆる国境離島を含む沖縄の離島地域は、わが国の領海、領空、排他的経済水域等の国家的利益の確保に重要な役割を果たしている。本県の離島が、今後とも重要な役割を果たしていくためには、離島住民の生活に必要な不可欠な離島航路及び航空路の確保、維持及び改善、並びに離島住民の交通コストの低減など定住条件の整備に努め、離島地域の振興を図っていくことが必要である。」

- ・また、県土の圏域構成では、「県土全体において高水準な都市機能を提供するため、県土構造を階層構造として捉え、3次生活圏の核として広域交流拠点をもつ那覇と、2次生活圏の圏域中心都市（名護、宮古、石垣）との移動時間を1時間とする圏域構造の構築」、「各圏域では、高度なサービスを気軽に享受できる圏域（2次生活圏）を構成」するとしています。

(7) 第5次石垣市総合計画基本構想（令和4年3月：石垣市策定）

1) 目標年次：令和13（2031）年

2) 将来人口：令和13（2031）年度・・・約55,000人

3) まちづくりの基本理念

本市は、平和、健康、繁栄による豊かなまちづくりに、市民が励むことを示した石垣市民憲章を掲げ、まちづくりを推進してきました。近年ではSDGsの取組と親和性の高さから、持続的なまちづくりの実現に向けた取組の行動指針として改めてその重要性が評価・認識されています。

前計画である第4次総合計画においては、行政だけでなく多くの市民や企業などが『みんなで未来につなげる、しあわせあふれる「我が島」づくり』という基本理念のもと、まちづくりを推進してきました。

その結果、一定の成果があがった一方、市民ワークショップや市民アンケート等における市民の声からは、「平和」や「幸せ」等という普遍的な価値を「協働」や「共生」のもと、形にして「次世代」に紡いでいくことの重要性がうかがえます。

このように、これまでに掲げてきた基本理念が現代においても重要な指針になるものと考え、本計画では、さらに、多様な幸せのかたちを全ての市民が感じられるよう、誰一人取り残さない切れ目ない島づくりのため、以下を基本理念とします。

「いつの世までも 魅力と幸せあふれる 島づくり」

4) いしがきの将来像

市民の暮らしや文化、産業が島の豊かな自然環境のうえで成り立っていることから、本市の特徴である美しいサンゴ礁をはじめとする多様性に富んだ自然環境と古くから息づく伝統文化を保全・継承していきます。その中で、誰一人取り残さずに未来にわたって持続させる「SDGs」の実現に取り組み、ICTをはじめとした先端技術を取り込むこと等により地理的不利性を克服していきます。これに伴い、産業、経済等における地域の魅力が更に高まり、加えて、医療、福祉、教育等の様々な分野の向上が期待できます。このことにより豊かな市民生活と活発な産業活動が行われ、島全体の振興・発展が実現します。

本基本構想では、豊かな自然に恵まれ、この風土にはぐくまれた歴史・文化のなかでふれあう、持続可能なまちの創造により市民が幸せを実感できるまちを目指し、以下のとおり将来像を設定します。

誰もが自分らしく幸せに暮らせる 持続可能な交流都市 いしがき

5) 目指すまちの姿

- ① 地域の魅力と活気があふれるまち
- ② 一人ひとりの個性を尊重し、発揮するまち
- ③ 安全で快適に生活できるまち
- ④ 島の自然環境を守り、活かすまち

(8) 第3次石垣市国土利用計画（平成25年12月：石垣市策定）

1) 目標年次：平成34年次（基準年次：平成22年）

2) 将来人口：平成32年・・・52,000人

3) 市土利用の基本方針

美しい自然と共生してきた歴史を尊重し、広くアジア・太平洋に開かれた交流の可能性を活かした魅力ある都市への発展に向け、豊かな自然（島の魅力）を保全し、豊かな暮らし（人々の活力）を実現する市土利用を図ることとし、市土利用の基本方針を次のとおり定める。

①地域の自立と暮らしを育む土地利用

特に農山村部を中心として、定住を促進し、地域コミュニティを維持・増進するための土地利用を進める。

②美しい風土を守る土地利用

本市の美しい自然は、日本国内はもとより海外からみても魅力的な観光・レクリエーションの資源であり、観光産業の発展との調和を図りながら、その市土の保全を図る。

③安全で安心できる土地利用

災害に対する地域の特性を踏まえた適切な土地利用を基本としつつ、「減災」の考え方も踏まえ、市街地・集落等での基盤整備による防災空間の確保・拡充等を図ることにより、市レベルから地域レベルまでのそれぞれの段階で市土の総合的な安全性向上に努める。

④国際交流・広域交流を促す土地利用

石垣空港の開港によって、輸送力が向上し、直行路線の就航可能エリアが拡大したため、アジア・太平洋における交流拠点都市としての土地利用を増進する。

石垣港並びに新港地区においては、市街地などからのアクセス性の向上を踏まえ、港湾機能の促進や中心市街地との連携強化を図るとともに、観光の場としての「みなと資源」の活用・創出に努める。

⑤都市機能のさらなる充実を図る土地利用

市街地には、地域の日常生活に必要な基礎都市機能が集積するとともに、八重山圏域の広域ニーズや観光客のニーズの受け皿となる高次都市機能も立地している。したがって、土地の高度利用、既存ストックや低未利用地の有効活用を図りながら、都市機能の更新・再配置も含め、各種都市サービスを提供する拠点性の高い集約型都市構造に資する土地利用を推進する。

⑥農業の多面性を活かす土地利用

生産基盤の整備を推進し、優良農地を確保し生産性の向上・安定化を図るとともに、赤土流出防止など周辺環境への配慮や、生活との共存、農業体験の促進など、農地の多角的な利用を踏まえた維持・管理に努める。

⑦自然と共生する土地利用

森林域を中心とした自然については、災害防止、水源涵養などの保全措置について十分検討し

た上で、土地利用を進めていくものとする。

⑧市土地利用の総合的なマネジメント

地域において市土地利用の基本的な考え方についての合意形成を図るとともに、市土地利用の有効利用や質的向上などの観点から、地域の実情に応じて、柔軟かつ能動的に土地利用施策を推進する。その際、土地利用の広域的な影響を踏まえ地域間の適切な調整を図るとともに、市民、各種団体、事業者等の多様な主体の自発的・積極的な取り組みを促進する。

(9) 石垣市国土強靱化地域計画（令和4年3月：石垣市策定）

1) 基本目標

- ① 人命の保護が最大限図られること
- ② 市の重要な機能が致命的な障害をうけず維持されること
- ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧復興

2) 事前に備えるべき目標

- ① 大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図られる
- ② 大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる（それがなされない場合の必要な対応を含む）
- ③ 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する
- ④ 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な情報通信機能は確保する
- ⑤ 大規模自然災害発生後であっても、経済活動（サプライチェーンを含む）を機能不全に陥らせない
- ⑥ 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る
- ⑦ 制御不能な二次災害を発生させない
- ⑧ 大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復ができる条件を整備する

3) 地域強靱化を達成するための重点施策

①市街地の再整備・拡大

本市は周りが海に囲まれており、標高が低い箇所において高潮や津波への対策が必要となります。石垣港離島ターミナルや美崎町などが集積する南部地域においても、沿岸部で最大10m以上の津波災害警戒区域が広がる等、市街地の高台移転等を含めた早急な対応が求められます。

また、本市はこれまでの人口増を支えてきた自然増を維持するとともに、高校を卒業して市外へ転出したあと再び本市に戻ってくるUターンや、移住・定住（IJターン）を促進する等、今後も人口の増加が予想されており、第5次石垣市総合計画基本構想においては、令和13年度の将来人口を約55,000人と定めています。

このような状況下において、宅地の供給や防災・減災の観点などから、さらなる市街地の拡大を図る必要があります。ついては、高台にあたるシードライン以北において、適切な市街地の拡大に努め、各種事業を推進し、防災・減災による安全安心な宅地の供給を図ります。

1-4-2 関連計画

(1) 石垣市風景計画（平成 30 年 6 月：石垣市改訂）

1) 景観計画区域

本市における景観法に基づく景観計画区域を『石垣島全域及び島を取りまくリーフを含む』とします。

2) 良好な景観の形成のための方針

【景観計画区域の全域における方針（基本方針）】

- 1 石垣島の美しい風景は、現在及び将来の市民共有の財産であることから、その責任と自覚に基づいて行動するとともに、風景を保全し、次代に継承することを最大の前提とします。
- 2 美しい風景の恩恵を受ける権利は、市民一人ひとりに平等に与えられた権利であり、何人と言えども市民共有の財産である風景を占有し、かつ支配しようとはなりません。
- 3 この美しい風景は、先人が長い年月をかけて築いてきたものです。その歴史や文化を理解し、まちづくりの規範として継承します。
- 4 この美しい風景は、豊かな自然環境と多様な生態系に支えられ、同時に私たち市民の生活の営みや、生産活動によって形成されています。従って、自然環境と生態系保全を最優先として、生産活動などはこれと調和しなければなりません。
- 5 この美しい風景は、市民の暮らしの様々な場面に存在し、その空間の質が高いほど、物理的にも安らぎや心地よさを感じることができます。私たちは、石垣島全域が質の高い空間となるよう保全、継承し、あるいは新たに創造していきます。

(2) 石垣港港湾計画－改訂－（平成 25 年 12 月：石垣港港湾管理者）

1) 計画の方針

本港が抱える課題や市民からの要請に応えるため、平成 30 年代後半を目標年次として、以下の方針のもと、港湾計画を改訂する。

【物流・産業】

- ・圏域の生活・産業を支える物流・生産拠点としての役割を果たすため、大型貨物船への対応など外易物流機能を強化する。
- ・圏域のエネルギーの供給基地としての役割を果たすため、エネルギー供給基地の拡充を図る。
- ・また、所要の静穏度を確保するため防波堤の拡充を図る。

【安全・安心】

- ・災害時に圏民の生活や経済活動を支える防災拠点としての役割を果たすため、耐震強化岸壁や避難緑地等の大規模地震・津波対策等を図る。
- ・国境離島の領土・領海保全及び広大な海域の安全を図る拠点としての役割を果たすため、領海警備体制等強化への支援を図る。
- ・また、港内船行船舶の安全確保を図る。

【環境】

- ・自然環境と調和した賑わいの親水空間としての交流拠点としての役割を果たすため、ウォーターフロントにおけるアメニティ基盤の充実を図る。

【人流・交流】

- ・東アジアにおけるクルーズ寄港地としての交流拠点としての役割、亜熱帯海洋性リゾート拠点、自然環境と調和した賑わいの親水空間としての交流拠点としての役割を果たすため、クルーズ船の大型化や需要増大に対応するターミナル機能の拡充やアクセスの利便性向上を図り、東アジアの中心に位置する特性を活かした交流・サービス機能の強化、観光レクリエーション機能の拡充を図る。
- ・水辺の雰囲気を活かしたウォーターフロントとして観光客と市民の交流機能の形成を図るとともに、小型船だまりの拡充を図る。

【港湾空間のゾーニング】

- ・浜崎町地区、新港地区北は、物流関連ゾーンとする。
- ・新港地区西、登野城・美崎町地区は交流拠点ゾーンとする。
- ・新港地区中央の西側は、エネルギー関連ゾーンとする。
- ・新港地区中央から新港地区南は、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ・浜崎町地区西、登野城地区、新港地区南の西端、新川地区は船だまり関連ゾーンとする。

■港湾計画図（令和2年11月）



(3) 旧空港跡地利用計画（平成29年2月：石垣市策定）

1) 目的

当該地区である旧空港跡地は、市街地東部に位置し、国有地・県有地が大半を占める広大な公有地である。その土地利用については、市はもとより、八重山圏域の発展のための大きな種地として有効活用が望まれている。その土地利用の実現のため、本市がこれまで策定した跡地利用基本計画等を踏まえ、国や県との調整を図りつつ、将来を見通した総合的な市街地整備の計画を作成する必要がある。

これらを踏まえ、本業務では、新たな「防災、医療・福祉」の核となる石垣空港跡地における計画の前提条件や市街地整備に向けた課題を整理した上で、まちづくり基本構想を作成するとともに、その実現化方策の検討を行う。

2) 事業手法の想定

①旧空港跡地の現状と課題

- 土地所有状況は国有地が約5割、県有地が約4割と大半を公有地が占める。
- 権利者(国、県、市、個人)ごとの土地が散在している。
- 地区内は筆境界が未確定であり、所在不明な権利者も存在する。
- 先行整備される幹線道路以外、地区内に道路はなく、未接道宅地が数多く存在する。

②事業手法の想定

道路等の整備による未接道宅地が解消されることや整形かつ集約した有効的な土地利用が可能であること等、「土地区画整理事業」による事業実施が、法的手続きに則り適切かつ効率的な課題解決が可能であることから、旧空港跡地利用の事業手法を「土地区画整理事業」と想定する。

3) 今後の動き

①旧空港跡地周辺の今後の動き

- 南大浜地域の用途指定(旧空港跡地内は、立地が決定している市役所・県立八重山病院以外については、暫定用途)
- 石垣市役所新庁舎移転開庁(平成31年度開庁予定)
- 県立八重山病院の移転開院(平成29年度開院予定)
- 県道石垣空港線の暫定供用開始(平成29年度予定)、供用開始(平成31年度予定)

(4) 第2期石垣市地域創生総合戦略<石垣市人口ビジョン 石垣市まち・ひと・しごと創生総合戦略>(令和3年3月:石垣市策定)

■対象期間:人口ビジョン(2060年) 総合戦略(2020年度から2024年の5年間)

■石垣市人口ビジョン

1) 本市として取り組むべき方向性

①市民の希望出生率(2.47)を実現する

本市の人口増加を支えてきた自然増の維持は、将来の人口規模を確保するとともにバランスのよい世代構成を図るためにも、重要な取組の1つです。

第1期計画時と同様に、市民の希望出生率(2.47)を実現する取組が必要です。

②社会増減がゼロ以上(転入 \geq 転出)の状態を維持する

本市には現在、高等教育機関がないため、高校卒業時に多くの若者が市外に転出する移動構造となっています。

平成25年度に実施した高校生アンケート(石垣市高等教育機関等誘致可能性調査事業)では、高等教育機関等への進学にあたって、石垣市内に同機関があったとしても「沖縄本島、県外へ進学したい」意向が多く、その理由に「就職が有利だと考えたから」「一度は島を出たい」等を挙げています。

高校卒業時等の転出を踏まえれば、市外で様々な学問やスキルを身につけたあとの転入(Uターン)を促進する取組が必要です。

また、移住ブーム(2005~2010年頃)後、本市の社会動態は転出超過となっていました。近年は観光需要の高まり等から転入超過となっています。しかし、2020年より流行した新型コロナウイルスの感染症拡大に伴う観光需要の落ち込みから、今後の社会動態は不透明な状態にな

っています。国全体で取り組んでいる人口の東京一極集中の是正や沖縄県の移住者増加施策と連携したIターンの促進に向けた取り組みも今後重要となります。

2) 人口の将来展望：約5.2万人（2060年）

■石垣市まち・ひと・しごと創生総合戦略

1) 基本目標と施策の基本的方向

【基本目標1】新たな産業や稼ぐ産業をつくとともに、「安心して働ける」まち

- (1) 地域の強み・特色を活かした産業の振興
- (2) 更なる農林水産業の振興
- (3) 多様な人材の受入・育成、若者への投資
- (4) 新しい観光コンテンツの創出

【基本目標2】豊かな自然や文化を守り、「ここで暮らしたいと実感できる」まち

- (1) 自然環境の保全と適切な利活用
- (2) 文化・芸能の振興
- (3) 移住・定住の促進
- (4) 関係人口・交流人口の拡大

【基本目標3】結婚・出産・子育ての希望をかなえ、「安心して子育てができる」まち

- (1) 結婚・出産の支援の充実
- (2) 子育てセーフティネットの充実
- (3) 子育てと仕事が両立できる環境整備

【基本目標4（横断的目標）】新しい時代の流れを取れ入れた「持続可能な」まち

- (1) SDGsの推進
- (2) デジタル化とSociety5.0の推進
- (3) 感染症・災害等に強い社会基盤強化
- (4) 企業版ふるさと納税の活用

2) 施策ごとの取組内容

【基本目標1】新たな産業や稼ぐ産業をつくとともに、「安心して働ける」まち

本市のリーディング産業である観光産業の振興など稼ぐ産業や地域資源を活かした新たな産業を創出し、新たな雇用・安定した雇用・魅力ある雇用を生み出し、「安心して働けるまち」の実現を図ります。

【基本目標2】豊かな自然や文化を守り、「ここで暮らしたいと実感できる」まち

本市の地域資源を保全、活用、掘り起しながら、豊かな自然、文化に包まれた本市の魅力を市内外に発信することで、本市と継続的に多様な形で関わる関係人口の創出・拡大、本市への移住・定住の拡大に取り組み、「ここで暮らしたいと実感できるまち」の実現を図ります。

【基本目標3】結婚・出産・子育ての希望をかなえ、「安心して子育てができる」まち

市民の希望出生率の実現を叶え、また、本市の人口を安定させていくために、結婚、出産、子育ての各段階に応じ、切れ目のない支援を総合的に行い、「安心して子育てができるまち」の実現を図ります。

【基本目標4（横断的目標）】新しい時代の流れを取れ入れた「持続可能な」まち

SDGsの理念に沿った持続可能なまちづくりの推進や地域におけるSociety5.0の推進に向けた情報通信基盤等の環境整備・未来技術の活用など、新しい時代の流れを取り入れた「持続可能なまち」の実現を図ります。

(5) 第2次石垣市観光基本計画（令和4年3月：石垣市策定）

1) 計画期間：令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10ヵ年

2) 理念（いつの世でも普遍的な“あるべき姿”）

石垣島が、

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・世界が認める優れた自然・文化的価値を有する場・人種や国籍などに拠らないあらゆる人が交流する平和と自由を体現する場 |
|--|

として、いつの世までの地球上に存在し続けるために、石垣市民は、地域発展の源泉としての豊かな自然と共生するために敬意を払い、先人から受け継いできた独自の文化を守り資源として育みます。さらに、アジアの交流結節点としての地理的優位性を活かしながら、地球市民としての責任を持って、地球的課題に同じ思いや共感を示す外からの来訪者と共にチャレンジし続けます。

3) 将来像（10年後の“あるべき姿”）

持続可能でより良い社会を求めて世界中の人々がつながるまち～石垣島の未来は地球の未来～

4) 将来像の実現のための価値観・行動指針

- ① 市民の幸福度向上と市の経済的発展に寄与するために取り組みます
- ② 環境、経済、社会文化の持続可能性を追求し実現するために取り組みます
- ③ 成長の基盤に「質の高さ」を位置付けそれぞれの立場で質の向上に取り組みます
- ④ 安全と安心を重要キーワードにブランドの維持、創造に取り組みます
- ⑤ ①～④の実践をより良いものへと変革するための新たな技術は積極的に活用します
- ⑥ ①～⑤に共感し共に行動してくれる全ての方々を大切なお客様として歓迎します

5) 将来像の実現のための3つの基本目標

①環境分野

自然と共生し健康で快適な生活のための良好な環境を創る観光まちづくり

②経済分野

市の発展に貢献し市民生活が豊かになる観光まちづくり

③社会分野

誇りと責任ある行動の輪で創る希望に満ちた観光まちづくり

6) KGI と KPI の設定について

①環境分野

KGI：自然環境や景観と観光振興との調和が図られていると答える市民の割合 70%

KPI：石垣島訪問の目的にカーボンフリー型エコツアーへの参加をあげる観光客の割合 30%

KPI：観光地の自然や景観、観光施設の美観やアメニティ充足度及びサービス内容に関する観光客満足度 70%

②経済分野

KGI：経済波及効果（直接効果＋間接効果）3,120 億円

KPI：1日あたり消費単価¥30,000

KPI：観光消費額 1,950 億円

③社会文化分野

KGI：観光立市であることに誇りを感じる市民の割合 60%

KPI：SDGsに取り組む観光関連事業者の割合（対前年度比）5%増以上

(6) 石垣市立地適正化計画（令和4年3月：石垣市策定）

1) 立地適正化計画の基本方針

- ①豊かな自然環境と共存する、持続可能で集約的な都市構造の維持
- ②津波等リスクに備えた既存市街地の安全性の強化と安全性の高い高台市街地の形成

2) 都市構造の考え方

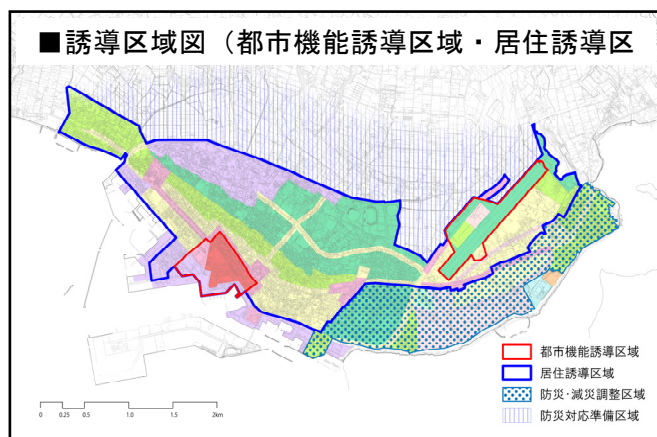
港周辺に「経済都市拠点」、空港跡地の高台に「行政都市拠点」を置き、2つの拠点が一体となって市の中心を形成し、2つの都市拠点の周辺に生活利便施設が集約された市街地を形成します。来島者を含む島内の主要な人の流れがスムーズに移動できる環境と、各集落から市街地へ公共交通でアクセスできる環境の維持を図るため、2つの都市拠点と空港・港を緊密に結ぶ軸、及びこれと観光拠点である川平湾や北部地域の伊原間地区を結ぶ軸を骨格に、公共交通網の形成を図ります。

3) 居住誘導の考え方

- ①市街地への人口の集約と利便性の高い生活環境の整備
- ②津波等に対する安全性の強化（津波リスクの低いエリアへの居住の誘導）
- ③集落を中心としたコミュニティの維持

4) 都市機能誘導の考え方

- ①高台への新たな拠点の形成
- ②港周辺のにぎわいの維持
- ③集落の生活利便の確保



(7) 石垣市地域公共交通計画（令和4年3月：石垣市策定）

- 1) 計画期間：基準年【2021年（令和3年）】 目標年次【2026年（令和8年）】
- 2) 基本理念：地域住民、観光客のだれもが好きな時、好きな場所へ移動できる、高い利便性と分かりやすさを備えた持続的な公共交通ネットワークの実現

3) 基本的な方針

- 基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築
- 基本方針2 ネットワークを支えるまちづくりと一体となった結節点の構築
- 基本方針3 多様な交通手段と一体となった交通システムの構築
- 基本方針4 地域と共に守り・育てる公共交通

4) 石垣市公共交通網のイメージ

【拠点間を結ぶ軸の考え方】

- ⇒主要交通拠点を結ぶ軸を「基幹公共交通軸」とし、高いサービス水準により観光客需要を取り込む軸とします。
- ⇒都市市街地と集落拠点（宮良、白保）、観光拠点を結ぶ軸を「幹線公共交通軸」とし、観光客需要を取り込みながら、地域住民も利用する軸とします。
- ⇒北部地域を結ぶ軸を「支線公共交通軸」とし、デマンド交通や自家用有償運送等を中心とした、集落拠点間を結ぶ軸とします。（一部の区間では路線バスとの共存も想定）



1-5 石垣市のまちづくりの課題

(1) 社会情勢の変化とまちづくりの課題

1) 少子・高齢化社会への対応を基調とした誰もが快適に暮らせる環境の充実

我が国では、人口減少と少子・高齢化の進行が急激に進んでいます。本市では現在、人口が増加していますが、将来は人口減少と少子・高齢化の進行が予測されていることから、高齢化の進展する集落部においては、都市サービスへのアクセス性の低下が喫緊の課題となっています。

したがって、誰もが快適に暮らせる環境の充実に向けて、市街地部では都市機能（道路・公園、医療・福祉等）の充実、集落地域では公共交通・情報の充実による市街地との連携強化等が必要となっています。

2) 安全・安心の要請に基づく災害に強いまちづくりの構築

平成23年（2011年）年の東日本大震災をはじめ近年は国内各地で地震や豪雨、台風などの大規模自然災害が頻発しており、明和大津波を経験している本市においては、特に津波や高潮といった沿岸災害を主として安全・安心に関する意識が高まっており、庁舎移転に際しても津波被害を受けない空港跡地に選定されました。

しかしながら、市街地の多くの範囲が5m以上の津波浸水想定区域や高潮浸水想定区域となっているなど、都市構造上の課題を抱えており、総合的に災害に強いまちづくりの構築が求められます。

3) 地球環境保護と自然環境との共生に基づく低炭素型まちづくりの推進

本市は豊かな海と山を持つ自然に恵まれた都市ですが、人口と観光客の増加による都市機能の拡充、モータリゼーションの進展は環境負荷を大きく増大させるものとなっています。

そのため、貴重な自然環境と共生しながら低炭素型まちづくりの推進を図ることが必要です。

一方で、観光客増加による都市機能の拡充は本市の発展の礎になっていることから、保全と開発の調和に配慮する必要があります。

4) 社会経済活動のグローバル化と交流人口増大に対応する基盤の拡充

近年の社会経済活動のグローバル化と交流人口増大は、本市の雇用の安定と経済活動の充実をもたらしています。新空港の機能並びにクルーズ船寄港など港湾機能の拡充等の計画が進行中ですが、それに対応する生活面や交通面等の基盤整備が求められています。

そのため、市民生活との調和を図りながら、社会経済活動のグローバル化と交流人口増大に対応する基盤の拡充を推進する必要があります。

(2) 石垣市における都市計画の課題

1) 土地利用に関する課題

①無秩序な開発の抑制と安心・安全な市街地形成への対応

近年、宅地整備、観光・リゾート施設等の各種開発などによる自然環境・景観の喪失が懸念されることから、周辺環境と調和した土地利用を図る必要があります。また、これら施設の立地にあたっては地区の選定、周辺環境に十分留意することが必要です。

さらに、本市の市街地の大半は津波災害警戒区域に指定されているとともに、高潮による被害も想定されており、市民の生命、身体又は財産に危害が生じる恐れがあることから、高台への新たな都市的土地利用が可能な区域を拡大するなど、安全・安心なまちづくりに向けた検討が必要です。

②新たな都市構造に対応した適切な土地利用の誘導

空港跡地内については、土地区画整理事業等により計画的な市街化を図るべき地区として暫定的に第一種低層住居専用地域に指定されていますが、事業化に合わせて目指すべき土地利用方針に応じた用途地域指定の変更が必要です。

また、国道 390 号バイパスと一般県道石垣空港線の沿道は、本市の大動脈であることから、近隣商業地域に指定するなどの幹線道路沿道に適した用途誘導に向けて、用途指定の見直しの検討が必要であるとともに、新港地区においては市街地と連携した土地利用の推進が必要です。

2) 市街地整備・都市施設の整備に関する課題

①中心市街地の整備に関する課題

本市においては、空港跡地及びその周辺において新たな市街地が形成されつつあることから、既成市街地と適切な役割分担を図る必要があります。そのため市街地中心部については、庁舎の跡地利用を含めた美崎町の再開発等による都市機能の強化や魅力の向上による賑わいの再生が求められており、バスターミナル機能の充実や土地利用の高度化等の検討が必要です。

市道横 4 号線については、狭隘であることから拡幅が必要であり、その際、伝統行事の場にもなっていることから、石垣らしさの維持と無電中化が必要です。

②新たな市街地整備に関する課題

空港跡地及びその周辺地区においては、一体的な新たな市街地として、道路、公園、下水道等の都市インフラ施設について、電線類地中化、雨水対策、防災公園など防災に留意した将来土地利用に対応する都市基盤整備を図り、良好な市街地環境の形成が必要です。空港跡地については、土地区画整理事業の事業化に向けて推進中ですが、周辺地区においては整備手法の検討が必要です。

③既成市街地の都市施設に関する課題

既成市街地においては、下水道（汚水・雨水）等の都市基盤整備が不十分な地域や未整備の都市計画道路や都市計画公園もみられるため、計画的な整備により良好な市街地環境形成が必要です。また、公共建築物、道路、橋梁、公園などの公共施設で老朽化が進み、安全面、財政面の観点から維持管理が大きな課題となっています。

3) 広域及び地域交通体系に関する課題

①広域交通体系の確立

本市は日本最南端の島しょ地域であるため、港湾、空港という交流拠点の充実が最重要課題となっています。近年の入域観光客数は予想以上の速度で増加していることから、八重山周辺離島、沖縄本島、日本本土及びアジアを中心とする世界への玄関口としての機能の拡充及び受入れ体制の強化が求められています。

空港においては、滑走路の延長、国内線・国際線ターミナルビルの拡張など機能の拡張が望まれており、港湾については、増加する大型クルーズ船への対応や新港地区へのアクセス性の強化が求められています。

②地域公共交通体系の確立

地域交通では2つの交流拠点を結ぶ交流（物流）軸の強化を基本とし、公共交通サービスが脆弱な集落地域と市街地を連携する地域交通体系の構築が課題となっています。

4) 自然環境、歴史・文化資源、景観の保全・形成に関する課題

①自然環境、歴史・文化資源の保全

本市は島特有の生態系と豊富な自然、歴史・文化資源を有していますが、集落部の人口減少と観光客の増加により、その保全と土地の有効利用のバランスが懸念されています。そのため、都市的土地需要の増加との調整を図る必要があります。

②都市景観の保全・形成

本市においては、平成19年（2007年）に「石垣市風景計画」を策定、平成30年（2018年）には一部改訂し、都市の良好な景観の保全・形成に向けて取り組んでいます。しかし、近年の都市化の進展等により伝統的集落景観や地域らしさが失われつつあることから、本市の良好な景観を保全・形成し、地域らしさを維持していくため、今後とも、「石垣市風景計画」の必要な見直しと総合的な施策展開が必要です。

第2章 全体構想

2-1 石垣市の将来像

(1) 将来像及び目標とする都市像

1) 将来像

本市は、先人たちが悠久の時の流れの中で守り、育んできた亜熱帯の美しい自然環境や優れた景観、歴史風土の中で培われた格調高い文化の香りが漂うまちなど、本市特有の魅力を最大限に活かしたまちづくりを展開しており、それらを次世代へ引き継いでいくことが重要です。

さらには、日本最南端の拠点都市として、アジアへの玄関口の役割を担い、国際交流都市としての機能の充実を図るとともに、八重山圏域の拠点として都市機能の充実強化を進めていくことが必要です。

よって、「日本最南端の自然文化国際交流都市」を本計画の将来像とします。

【将来像】

日本最南端の自然文化国際交流都市

2) 目標とする都市像

優れた自然特性を活かし、自然と人間の調和した美しい都市づくりを目指します。

①持続可能な環境共生型島しょ都市

美しい自然や街並みが維持され、環境負荷の軽減を図る持続可能な低炭素島しょ都市の構築を目指します。

②緑や水系に守られた自然豊かな都市

広大な森林域をはじめとする豊かな亜熱帯自然、そして四方を海に囲まれた海洋性の自然を十分に活かした、緑豊かでうるおいのある都市づくりを目指します。

③人々が集い、憩う市街地と集落部が連携した快適な生活都市

市街地は港湾整備と一体的な開発により、多くの人々が訪れる多様な交流空間として整備を進め、集落部との連携を深めた快適な生活都市を目指します。

④誰も取り残すことのない、全ての人に優しい都市

年齢や障がいの有無などによらず、誰もが暮らしやすい共生社会を実現するため、都市施設や住環境、移動手段等において、インクルーシブな都市づくりを目指します。

⑤人・もの・情報が行き交う国際交流都市

国際的なクルージング拠点と離島航路を持つ石垣港、国内外への路線が拡充された新石垣空港の2つの交流拠点を軸に、人・もの・情報が行き交う、活気に満ちあふれた国際交流都市を目指します。

⑥伝統が躍動し、個性と賑わいに満ちた芸能文化都市

既成市街地や既存集落において、伝統的街並みや集落景観等を生かし、多様な民俗芸能の伝承に努め、個性と賑わいに満ちた芸能文化都市を目指します。

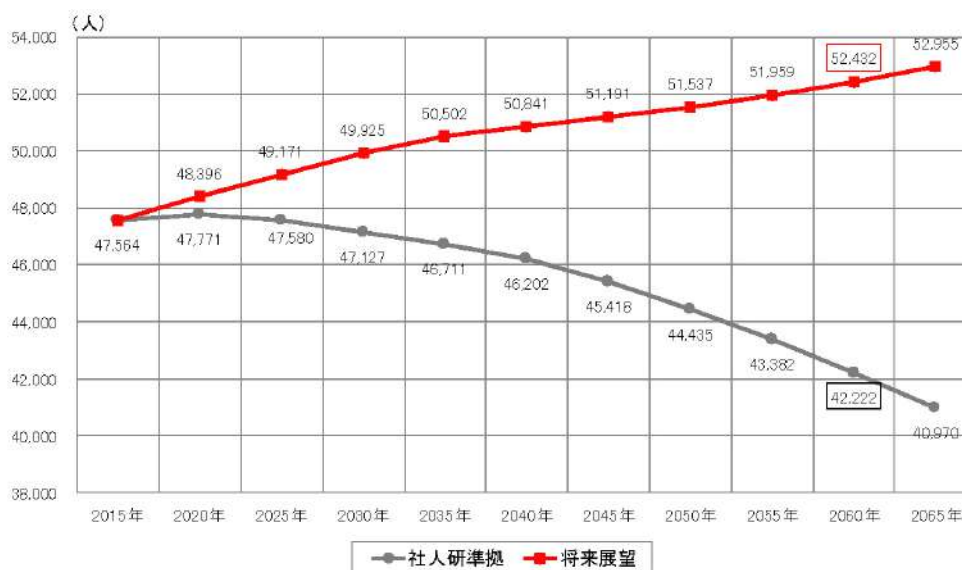
2-2 人口フレーム

(1) 目標年次

令和3年(2021年)を基準年とし、10年後の令和13年(2031年)を中間年次、20年後の令和23年(2041年)を目標年次として設定します。

(2) 人口フレーム

本市の将来人口目標は、「第2期石垣市地域創生総合戦略(石垣市人口ビジョン)」にしたがい、令和13年(2031年)は、おおむね49,900人、令和23年(2041年)は、おおむね50,800人と設定します。



資料：第2期石垣市地域創生総合戦略(石垣市人口ビジョン)

人口フレームは石垣市の常住人口ですが、本市は周辺離島の拠点都市及び観光交流都市として、多くの交流人口を有しており、それを加えた人口が都市の基盤施設を享受していることとなります。

したがって、令和23年(2041年)の将来の都市計画対象人口として、約69,400人の都市づくりを目指すものとします。

■将来における常住人口と交流人口

| | | 現況推計人口(2021) | 将来推計人口(2041) |
|-------------|-----|--------------|--------------|
| 石垣市常住人口 | A | 48,400 | 50,800 |
| 石垣市交流人口(想定) | D | 12,900 | 18,600 |
| 都市計画対象人口 | E | 61,300 | 69,400 |
| 交流人口/常住人口 | D/A | 29.3% | 36.6% |

【参考】都市計画対象人口算定資料

| | | 現況推計人口 (2021年) | 将来推計人口 (2041年) | 備考 |
|-------------------|-------|-------------------|-------------------|---|
| 石垣市常住人口 | A | 48,400 | 50,800 | ・石垣市人口ビジョン |
| 竹富町交流人口 (想定) | B | 3,400 | 3,600 | ・竹富町人口ビジョン(2021:4,200人 2041:4,500人 ・竹富町の町外交流は全て石垣港経由のため80%を交流人口として算入 |
| 石垣市宿泊者数 (想定) | C | 10,800 | 15,000 | ・2020 宿泊施設収容人数:15,419人、2040 宿泊施設収容人数:21,784人 ・70%稼働と見込んで宿泊者数(日)を推計 |
| 交流人口(想定) | D=B+C | 14,200 | 18,600 | |
| 都市計画対象人口 | E=A+D | 62,600 | 69,400 | |
| (参考)石垣市 実質夜間人口 | F=A+C | 59,200 | 65,800 | |

2-3 将来都市構造

(1) 目指すべき都市構造

本市は、八重山圏域の島々を結ぶ石垣港を中心に都市機能が集積した市街地が形成され、市の中央から北部においては、亜熱帯地域を代表する森林が広がり、周辺海域にはサンゴ礁が発達した豊かな自然環境を有していることから、石垣港を中心とした市街地と自然環境、優良農地とのバランスある土地利用を図ることにより、「日本最南端の自然文化国際交流都市」にふさわしい環境負荷の小さい持続可能な低炭素型都市構造の実現を目指します。

また、石垣港を中心とした中心市街地と空港跡地の2核で市の中心を構成し、市の中心（2つの都市拠点）と各種拠点を有機的に結ぶとともに、各集落から都市拠点へアクセスしやすいネットワークの構築を目指します。

さらに、本市の人口及び都市機能は石垣港周辺の市街地に集中していますが、市街地の広範囲が高潮浸水想定区域や津波災害警戒区域に指定されており、特に南海岸付近は最大浸水深5m以上が予測されており甚大な被害が想定されます。そのため、人口・都市機能が集中する市街地では、市街地と連担するエリアを含めた高台部において都市・居住機能の拡充を図り、沿岸災害（津波・高潮）に強い市街地の形成を目指します。

(2) ゾーン

ゾーンは現況の土地利用や地域の特徴を踏まえ、「市街地ゾーン」、「緑地ゾーン」、「自然海岸ゾーン」、「田園ゾーン」の4つに区分し、都市環境と自然環境が調和した土地利用の誘導を目指します。

1) 市街地ゾーン

本市の都市機能が集積している用途地域指定地域及び石垣港新港地区を市街地ゾーンと位置づけ、計画的な土地利用や都市施設の充実を図り、良好な市街地環境の形成を図ります。また、市街地と連担する用途地域指定区域北側の高台エリアを「防災対応準備区域」として位置づけ、市街地ゾーンを拡大することにより、将来の都市的土地利用の増大に対応するとともに、沿岸災害（津波・高潮）に強い市街地の形成を図ります。

2) 緑地ゾーン

森林等が広がり、希少野生生物が生息する森林地域や西表石垣国立公園の特別保護地区及び特別地域を緑地ゾーンとして位置づけ、豊かで多様性に富んだ自然環境の保全と活用を図ります。

3) 自然海岸ゾーン

サンゴ礁が発達した西表石垣国立公園の海浜公園地区及び普通地域について、自然海岸ゾーンとして位置づけ、保全とバランスある利活用を図ります。

4) 田園ゾーン

農業振興地域農用地や既存集落等を田園ゾーンとして位置づけます。農業振興地域農用地区域は今後も優良農地の保全・活用に努め、無秩序な都市的土地利用への転換を抑制し、既存集落地については、伝統的な集落景観を保全しつつ、環境と調和した良好な生活環境の形成に努めます。

(3) 拠点

拠点は人、交通、主要施設などの配置状況等を勘案し、「都市拠点」、「交流拠点」、「みどりの拠点」、「歴史・文化拠点」の4つに区分し、体系的な拠点の整備・誘導を行い、持続的な発展と生活の質の向上を目指します。

1) 都市拠点

商業機能や業務機能、居住機能、観光・交流機能等が集積した石垣港周辺の「経済都市拠点」と、防災機能、医療・福祉機能、行政機能などが集積した空港跡地周辺の「行政都市拠点」の2拠点を八重山圏域の経済、産業などの中核的な役割を担う都市拠点として位置づけ、都市機能の強化を図ります。

2) 交流拠点

新石垣空港や石垣港等、本市の玄関口として人・モノが集積する拠点を交流拠点として位置づけ、交流機能の強化に努めるとともに、快適な空間の創出を図ります。

また、島内に点在する既存集落の維持や地域間・世代間の交流の観点から、交流拠点を位置づけ、交通結節機能等の強化に努めます。

3) みどりの拠点

多様な生態系が生息する西表石垣国立公園や名蔵アンパル、宮良川河口のマングローブ林、名勝「川平湾及び於茂登岳」等は貴重な自然環境及び景観を有しているため、みどりの拠点として位置づけ、自然環境・自然景観の保全及び体験型観光や環境学習の場として活用を図ります。

また、市街地ゾーンにおいては、新栄公園や真栄里公園、崎原公園等を市民の憩いの場として今後も維持・管理に努めるとともに、空港跡地における防災公園や石垣市中央運動公園においては防災拠点としての整備、機能拡充を図ります。

4) 歴史・文化拠点

様々な歴史・文化遺産を有し、本市の文化の拠り所となる観音堂歴史公園やフルスト原遺跡を歴史・文化拠点として位置づけ、市民のレクリエーションの場や観光・学習拠点として活用を図ります。

(4) 軸

軸は各拠点と道路配置状況等を勘案しつつ、公共交通によるネットワークを形成する「交流軸」、自然及び歴史・文化的な骨格である「みどりの軸」、人やモノの流れのネットワークである「都市軸」の3つに区分し、各拠点が相互に連携、補完できるよう効率的な軸の形成を図ります。

1) 都市軸

石垣港を中心とした経済都市拠点及び空港跡地を中心とした行政都市拠点の2拠点を結ぶ軸を都市軸とし、中心市街地の活性化や土地の高度利用、未利用地の有効活用を促進し、商業・業務機能をはじめ各種都市機能の集積を図ります。

2) 交流軸

本市の玄関口である新石垣空港と石垣港を結ぶ軸を都市の物流・交流軸と位置づけ、市街地部における国道390号バイパスと一般県道石垣空港線の一部沿道を近隣商業地域とするなど、市民生活の利便性向上と道路空間・景観の創出に努めます。

また、島内観光の拠点である川平湾から空港、石垣港を結ぶ軸を交流（物流）のサブ軸、集落生活を支える伊原間と空港、川平を結ぶ軸を交流（生活）の軸として位置づけ、公共交通の充実と道路ネットワークの形成を図ります。

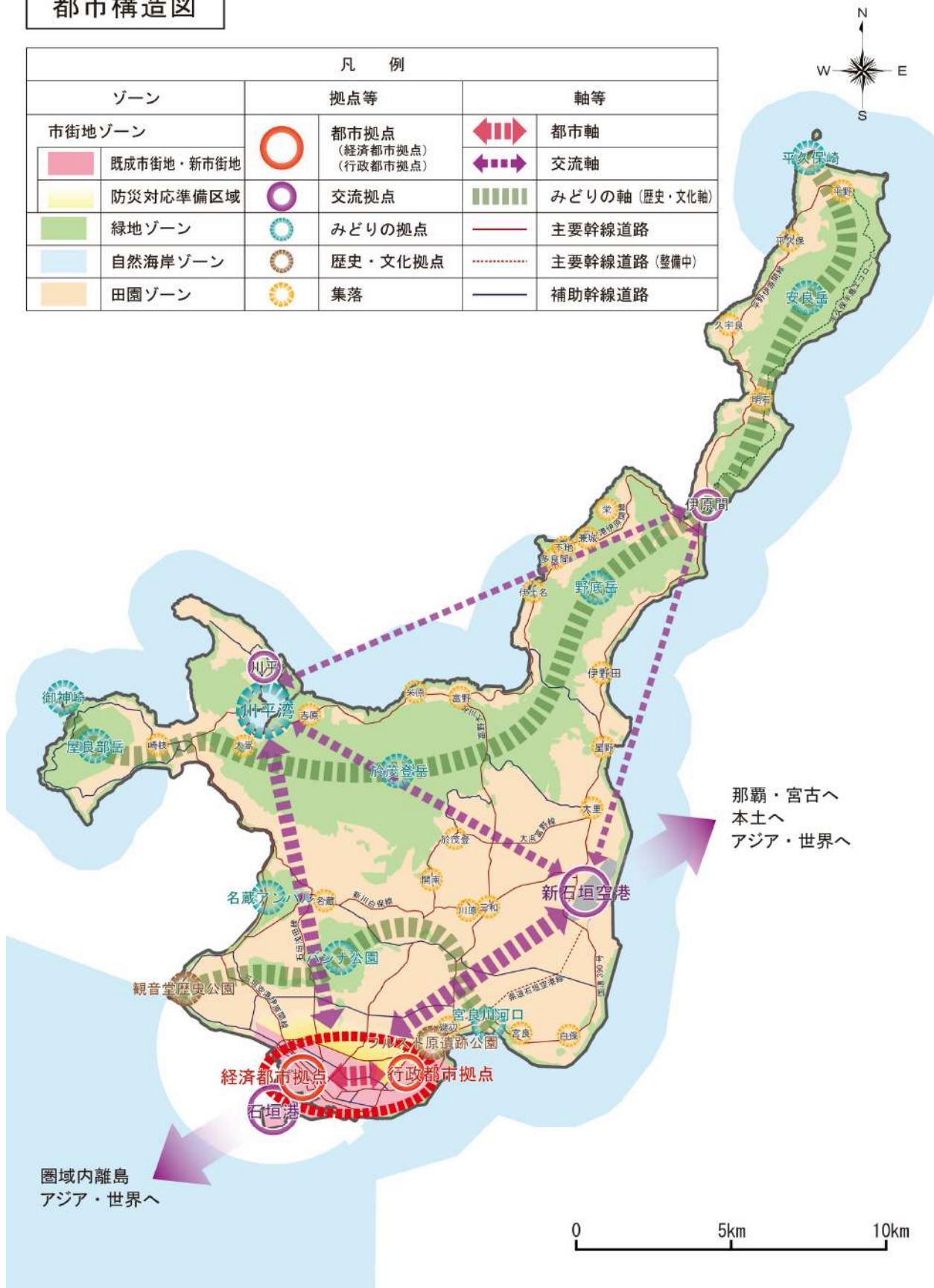
3) みどりの軸

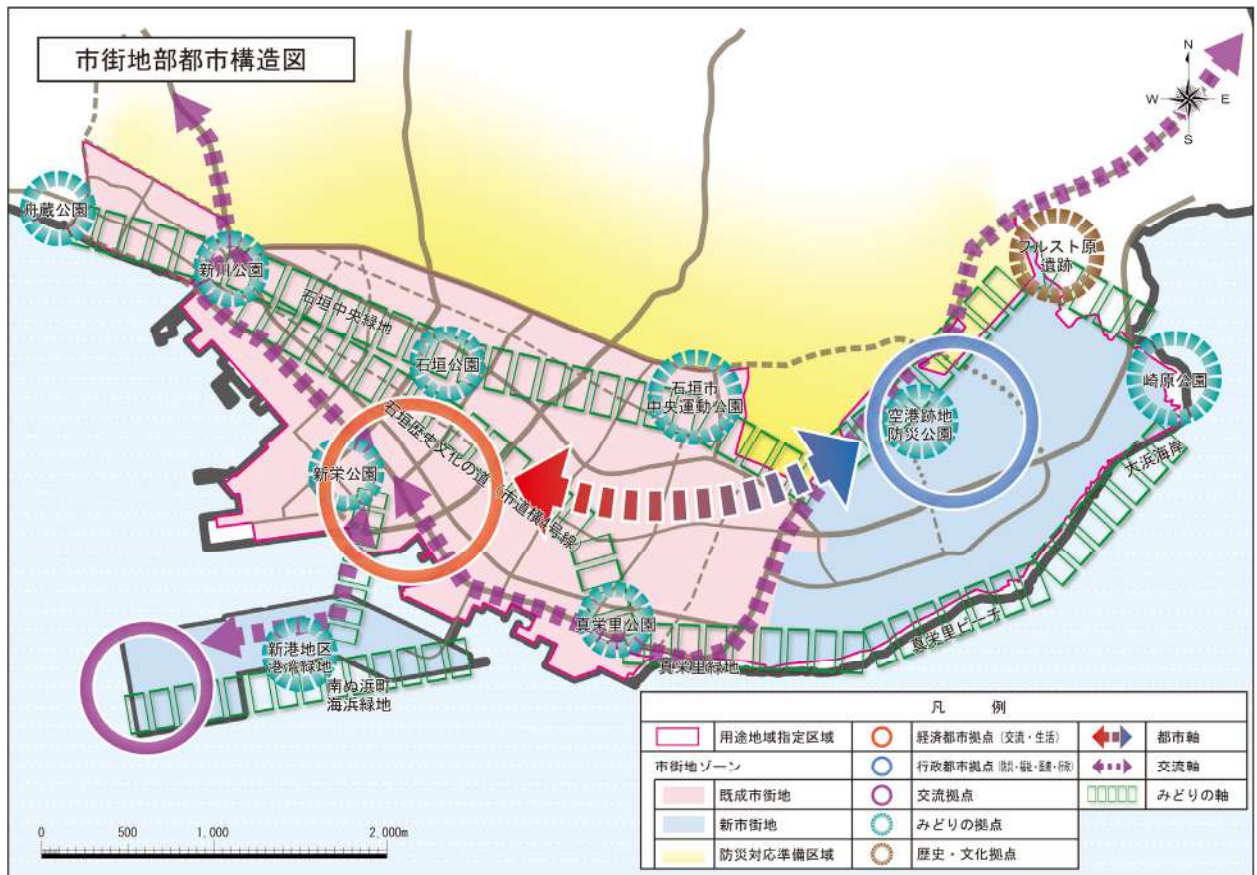
平久保崎から御神崎につながる山並みを本市の「みどりの骨格軸」として、宮良川から前勢岳、観音堂歴史公園へつながる緑地を「市街地を囲むみどりの骨格軸」として位置づけ、みどりの保全と活用を図ります。

市街地部においては、環境・景観・レクリエーション・防災などの機能を持ち、市街地を支える自然、歴史・文化的な骨格をみどりの軸として位置づけるとともに、石垣港新港地区における港湾緑地から都市拠点への軸をみどりの軸（構想）として位置づけ、ゆとりある市街地空間の形成に努めます。市道横4号線については、拡幅を図るとともに、無電柱化と地区計画や景観地区等による石垣らしさの創出に努めます。

都市構造図

| ゾーン | | 凡 例 | |
|---------|------------|------------------------------|--------|
| ゾーン | | 拠点等 | 軸等 |
| 市街地ゾーン | 既成市街地・新市街地 | 都市拠点 (経済都市拠点) (行政都市拠点) | 都市軸 |
| | 防災対応準備区域 | 交流拠点 | 交流軸 |
| 緑地ゾーン | みどりの拠点 | みどりの軸 (歴史・文化軸) | |
| 自然海岸ゾーン | 歴史・文化拠点 | 主要幹線道路 | |
| 田園ゾーン | 集落 | 主要幹線道路 (整備中) | |
| | | | 補助幹線道路 |





2-4 土地利用の方針

(1) 現況と課題

1) 都市的土地利用の需要増大

本市の人口約4万7千人のうち、約8割が市街地に集中していることから、行政機能や文化施設、商業・業務施設等の都市機能は市街地に集積しています。また、石垣都市計画区域22,381haのうち、都市的土地利用は約1割、残りの約9割は自然的土地利用となっていることから、自然環境とバランスのある土地利用が求められています。

近年は移住者を含め人口が増加しており、さらには平成25年(2013年)の新石垣空港開港以降、観光客数は増加し続け、市街地周辺部を中心に都市的土地利用の需要が増大した結果、市街地のスプロールが進行してきました。令和2年(2020年)に空港跡地の活用と合わせ大浜地区等において用途地域の指定を行ってきましたが、今後も石垣港を中心とした既成市街地と空港跡地及びその周辺を含む新市街地の2つの核を中心に計画的かつ、まとまりある市街地の形成と用途に即した適正な施設配置が求められています。

2) 自然災害の危険性

本市は島しょ地域であるとともに、台風の常襲地であること、市街地を中心に広く津波災害警戒区域が広がっていることから、高潮や津波が発生した際は甚大な被害が想定されます。また、本市は1771年の八重山地震津波(明和大津波)において、壊滅的な被害を受けていることや、近年、各地で頻発・激甚化する自然災害により市民の自然災害に対する意識は高まりつつあります。

将来に渡って市民の安全確保と安定した生活環境を維持するため、土地利用の観点からも事前防災による沿岸災害(津波・高潮)に強いまちづくりの推進が必要です。

3) 各種開発による自然環境等への影響

本市の土地利用の多くが自然的土地利用となっているため、亜熱帯地域の代表的な森林がまとまって見られ、希少野生生物が多く生息していますが、近年の各種開発等による豊かな自然環境への影響が懸念されます。豊かで多様性に富んだ自然環境は市民にとって大きな財産であると同時に、本市の最も魅力的で他地域には存在しない重要な観光資源であることから、保全・活用を図る必要があります。また、石垣島の周辺海域は、ほぼ全域でサンゴ礁が発達しており多様な機能を有していることから、保全とバランスある土地利用に努める必要があります。

山林に次いで多くの土地利用を占める農地についても、農地転用が点的にみられる状況にあることから、無秩序な都市的土地利用への転換を抑止するとともに優良農地の保全・活用に努め、良好な営農環境・農地景観の形成を図る必要があります。

(2) 基本方針

1) 市街地ゾーンにおける計画的な土地利用の推進

現在は人口及び観光客数の増加傾向にあります。今後の人口減少や高齢化の進展を見据えながら、石垣港を中心とした経済都市拠点（既成市街地）は交流・生活機能、空港跡地を中心とした行政都市拠点（新市街地）については防災、医療・福祉、行政等の都市機能の誘導を図り、市街地の2核を中心に都市機能の維持・強化と計画的な土地利用を進めます。

○住宅地（低密）

敷地内に緑やオープンスペースを確保するとともに、狭隘道路等の改善に努め良好な住環境の保全・形成を図ります。また、石積みや屋敷林、御嶽、街区形態などの伝統的な景観が残る地域では、緑化等を推進し良好な集落環境の保全を図ります。

○住宅地（中密・住商複合）

土地の有効利用を進め、都市環境を向上させる緑やオープンスペース等を確保し、周辺の居住環境に配慮した中高層の共同住宅の立地の誘導を図ります。また、都市型住宅と商業機能、業務機能などとの共存を図ります。

○商業地・業務地

港湾を活かした八重山圏域の商業機能、業務機能、観光・交流機能など、多様な都市機能の立地誘導を図ります。

○工業・流通業務地

八重山圏域の人・モノの交流拠点として役割をより強化するため、物流・生産機能、ターミナル機能の拡充などを図り、新港地区においては用途地域指定も視野に入れた計画的な土地利用の推進を図ります。また、既成市街地北側の準工業地域については、必要に応じて用途地域の見直しを検討します。

○防災・減災調整区域

用途地域指定区域のうち、津波想定浸水深がおおむね5m以上の区域（経済都市拠点に隣接し都市機能を支えるエリアを除く）では、津波が発生した際に甚大な被害が想定されることから、防災・減災調整区域として位置づけ、災害リスク軽減を目指した土地利用の推進を図ります。また、津波避難ビル指定の推進や継続した避難訓練の実施、低層居室への対策など、ハード対策とソフト対策を組み合わせることにより防災・減災機能の向上を図ります。

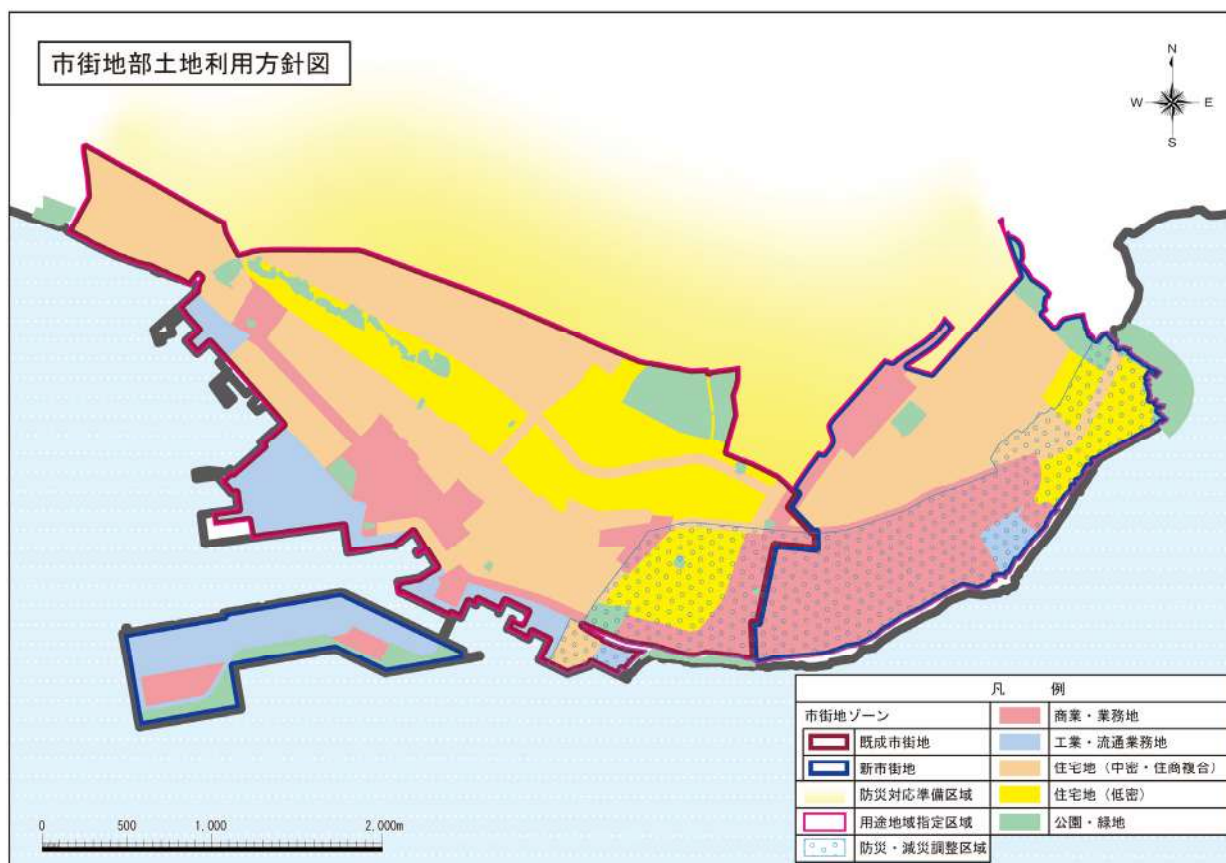
○防災対応準備区域

新たな都市的土地利用の需要への対応や、明和大津波を教訓とした最大クラス津波への長期的な減災対策として、市街地に隣接した高台エリアを「防災対応準備区域」として設定し、甚大な被害が想定される低地部からの移転の受け皿として備えつつ、沿岸災害（津波・高潮）に強い市街地形成に努めます。

本区域は、都市経営の観点から市街地と連坦する区域を基本とするものの、今後、都市的土地利用が進み、土地利用のコントロールが必要かつ、都市構造上、既存の用途地域と一体的な市街化が望ましい地区から、優先的かつ早期に用途地域指定と計画的な土地利用に向けた検討を進めます。

なお、具体的な区域については、関係機関及び関係団体、農業従事者等との協議・調整が必要であり、図面上の表記については、その検討範囲として示したものとなります。

■市街地部土地利用方針図



※防災対応準備区域の範囲については暫定であり、今後検討を行うものとします

2) 田園環境共生地域

田園環境共生地域については、農地や森林の自然環境と集落が調和した土地利用を図る地域とします。一方、集落地域については、今後も集落での生活や地域コミュニティ機能を維持していくため、日常生活に不可欠な施設の誘導を図ります。

農業地域における農地は本市の基幹産業である農業の基本となることから、優良農地の活用に努めつつ、市民の生命及び財産を自然災害等から守る場合や、社会経済活動上特に必要な場合など、都市的土地利用への転換の必要性に応じて、関係機関等と協議・調整を図り、適切な土地利用に努めます。森林地域の自然環境については、保全を図ることを基本とし、周辺の自然環境・景観や農地に十分配慮しながら市民の憩いの場やゴルフ場等のレクリエーション活動の場として活用を図ります。

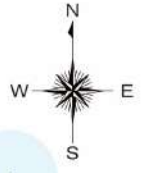
3) 森林環境保全地域

森林、緑地等は豊かな亜熱帯の自然環境を支える基本となることから、その保全を図るとともに水源涵養、林産物生産といった森林域の公的機能及び経済的な役割を保持するための保護・管理の推進を図ります。また、市民や来訪者が気軽に自然とふれ合える場として自然遊歩道や公園、観光施設等の整備を推進し、森林空間の有効活用を図ります。

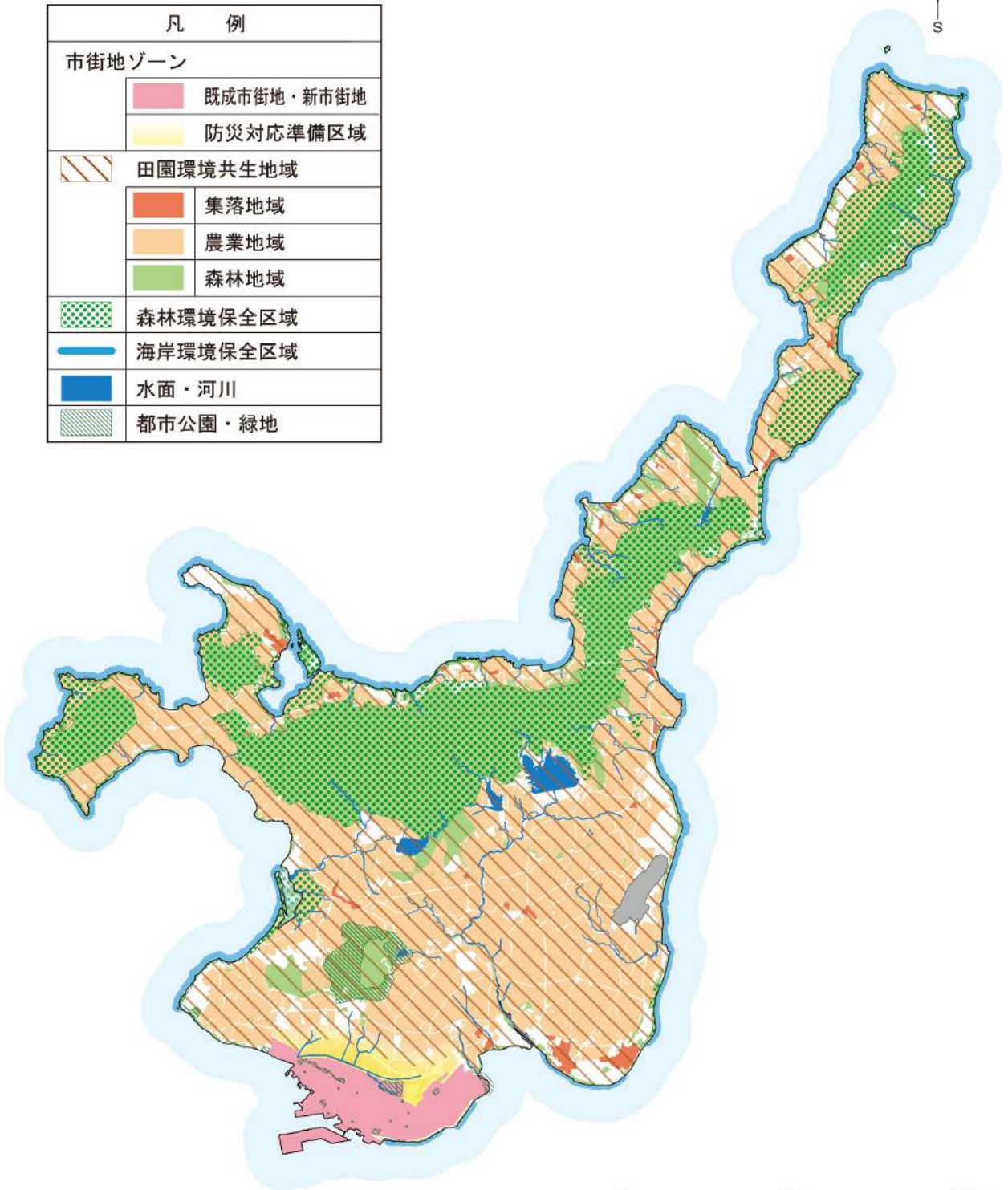
4) 海岸環境保全地域

海岸環境保全地域は、サンゴ礁・海崖・干潟・砂浜等の良好な自然環境が残っており、多種多様な動植物が生息する貴重な空間を形成していることから、自然海岸の積極的な保全・活用を推進します。

土地利用方針図



| 凡 例 | |
|--------|------------|
| 市街地ゾーン | |
| | 既成市街地・新市街地 |
| | 防災対応準備区域 |
| | 田園環境共生地域 |
| | 集落地域 |
| | 農業地域 |
| | 森林地域 |
| | 森林環境保全区域 |
| | 海岸環境保全区域 |
| | 水面・河川 |
| | 都市公園・緑地 |



0 5km 10km

2-5 市街地整備・住環境整備の方針

(1) 現況と課題

1) 既成市街地における住環境の改善と魅力の向上

既成市街地は、八重山圏域の中心拠点としてこれまでに道路、公園、下水道などの整備を進めるとともに、土地区画整理事業等を実施するなど、面と線を組み合わせたまちづくりにより都市基盤を整えてきましたが、まだ十分な都市基盤が整っていない地域も残っています。特に、昔ながらの道路・街区形態を残している地域では、狭隘な道路の改善は大きな課題となっています。また、四箇字（新川・石垣・大川・登野城）においては、伝統的な集落景観要素も残っていますが、近代化により歴史的町並みが失われつつあるとともに、人口減少及び高齢化社会の進展にともなう空き家の増加も懸念されることから、継続的な住環境の改善が必要です。

石垣港は、八重山圏域の人・モノの交流拠点として重要な役割を果たしています。また、近年は大型クルーズ船寄港の増大により新港地区から市街地に流れる観光客数が増加していることから、拡大するインフラ需要と物流機能の拡充を図るため、基盤整備の強化が求められています。

さらに、これまでは石垣港を中心に商業・業務・交通機能が集約していたことで賑わいが創出されていましたが、八重山病院や石垣市庁舎の空港跡地への移転、その周辺地域における大規模商業施設の立地等を契機として、今後は、既成市街地の停滞を招かないような対策も求められています。このため、石垣市庁舎の跡地利用を起点に港湾と連携した都市機能の強化と魅力の向上が必要となっています。

2) 新市街地における都市基盤整備の推進

空港跡地においては新たに八重山病院が立地し、石垣市庁舎等の公共・公益施設の整備や、土地区画整理事業の事業化へ向けて推進中であり、新たな都市拠点として新市街地の形成を目指していますが、周辺地域も含めた一体的な都市基盤等の整備の推進が必要です。また、今後は既成市街地と新市街地の2拠点を市の中心を構成していくことから、2拠点の連携強化とそれぞれの拠点が担う機能を念頭に置いた施設配置や基盤整備が求められています。

3) 防災対応準備区域としての整備検討

防災対応準備区域の現況は農業振興地域農用地区域となっており、まとまった農地が広がっていますが、事前防災の観点から重要な役割を担っています。市民の生命及び身体の安全を守るため早期の基盤整備等が求められていることから、用途地域指定の検討を進める必要があります。

4) 都市施設の老朽化に対する維持管理の検討

公共建築物、道路、橋梁、公園などの公共施設で老朽化が進み、安全面、財政面の観点から維持管理が大きな課題であることから、「石垣市公共施設等総合管理計画（平成29年3月策定）」に基づき、個別施設の長寿命化や更新の検討を進める必要があります。

(2) 基本方針

1) 賑わいを創出させる市街地の形成

既成市街地では、これまでに都市基盤の整備が進められてきましたが、機能低下がみられる地域や、これまでに十分な整備が進まず生活利便性の低い地域などでは、市街地の整備により質的向上と機能維持、交流・生活機能の充実に努め、八重山圏域の都市拠点として魅力ある市街地の形成を進めます。また、都市機能強化を図るため、石垣市庁舎の跡地を中心とする美崎町地区においては、高度利用を基本として市街地の再開発を推進します。さらに、交通結節機能の強化を図りこれまで市民の生活を支えてきた歴史的な商業空間との連続性を確保した一体的な賑わいの創出を図るとともに、居心地が良く歩きたくなるウォークアブルなまちづくりに努めます。

令和2年(2020年)に新たに用途地域指定された空港跡地及びその周辺地域においては、土地区画整理事業と合せた都市基盤の整備を促進するとともに、防災・福祉・医療・行政機能の充実に努め、多様な都市活動ができる求心力の高い魅力ある新市街地としての形成を図ります。

石垣港の新港地区においては、港湾事業としての整備が進行していますが、今後も物流機能やエネルギー供給基地の拡充を図るとともに、大型クルーズ船やスーパーヨットの受入環境の整備を推進します。また、道路整備においては、臨港道路の無電柱化に取り組むとともに、現在、市街地から新港地区へのアクセスが橋梁一本であり台風時などは通行止めになることから、臨港道路新港3号線の整備を促進し、都市拠点との連携強化を図ります。

石垣港と空港跡地を結ぶ国道390号バイパスと一般県道石垣空港線の沿道については、近隣商業地域に指定するなど、市民生活の利便性向上と賑わいの創出に努めます。

2) 生活の質を向上させる市街地の形成

本市の市街地には、昔ながらの道路・街路形態を残している地域、土地区画整理事業を実施中の地域、宅地開発により部分的な基盤が整っている地域など、様々な市街地が形成されています。

四箇字(新川・石垣・大川・登野城)などの昔ながらの集落の面影を残す「集落環境保全地区」は、石垣、屋敷林、地割り、家並みなどの地域に残る歴史的資源の積極的な保全・再生による住宅地の形成を図るとともに、既存の集落形態を維持しつつも、市道横4号線の拡幅をはじめとした道路改善等による交通利便性の向上を図ります。その際、無電柱化並びに石垣らしさの創出を図ります。

土地区画整理事業が実施中の登野城地区や新港地区を除く埋立地の「街並み誘導地区」は、良好な住環境の維持・向上を図るため、地区計画等の活用を検討し、魅力ある成熟したまちづくりを進めます。

市内に残る「市街地基盤改善地区」は、狭隘な道路が多く残っていることから、ハード・ソフト施策の連携による歩行者環境の改善や拡幅整備を行い、機能向上を図ります。また二項道路も多く存在していることから、二項道路の改善や老朽化建築物の更新を促し、小さな改善行為を重ね、オープンスペースの確保による防災面での安全性の向上等、良好なまちなみを創出する基盤改善を図ります。

位置指定道路や民間の宅地開発等による部分的な基盤整備が進んでいる「市街地基盤誘導地区」では、行き止まり道路が多いため、幹線道路からつながる生活道路の改良と道路ネットワークの構築を進め、良好な住環境の形成に努めます。

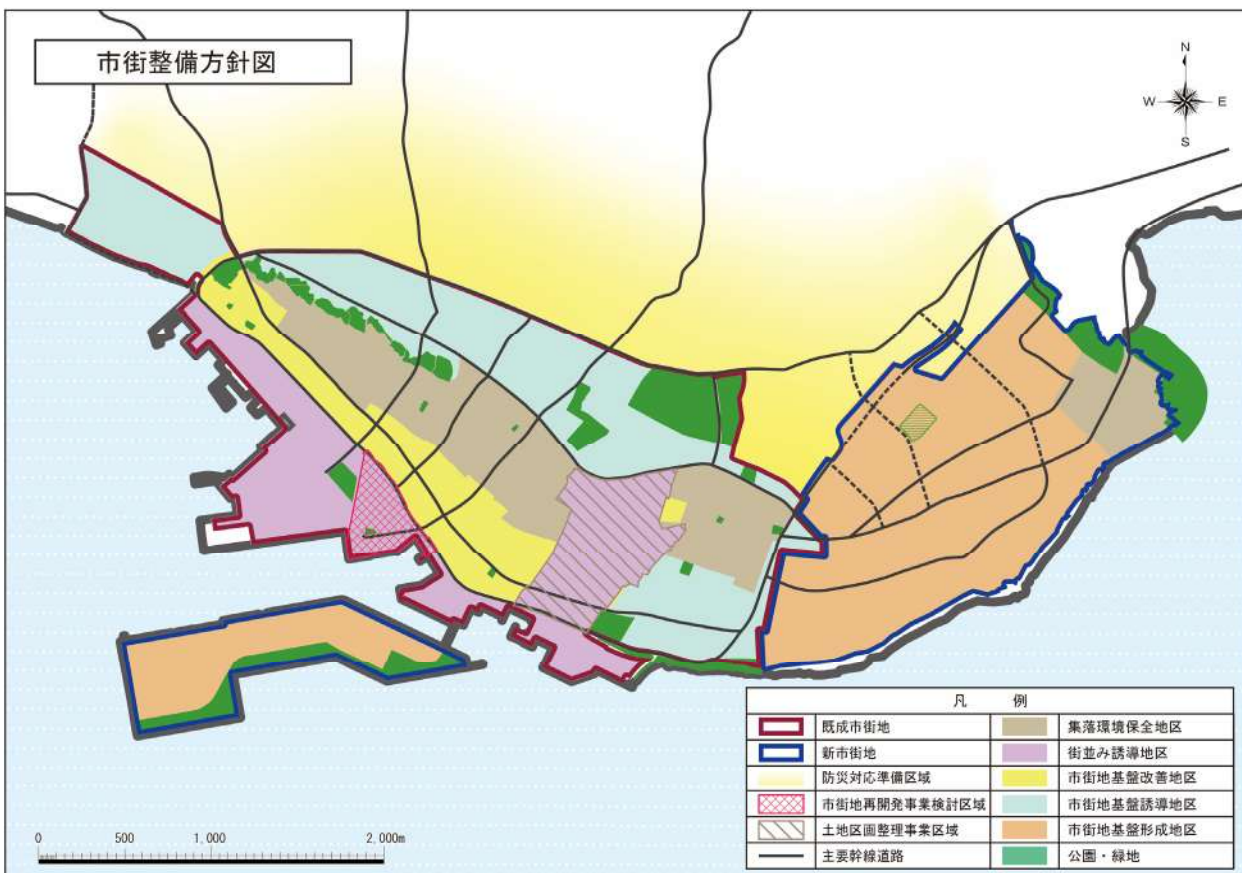
既成市街地においては今後、高齢化の進展に伴い、空き家等の増加が懸念されることから、適正管理の推進や積極的な利活用の推進を図ります。

令和2年（2020年）に新たに用途地域指定された地域及び新港地区の「市街地基盤形成地区」では、道路、下水道、公園等の都市基盤の整備を促進します。空港跡地においては、土地区画整理事業の推進や、隣接した地域との一体的な幹線道路等の整備を図ります。また、空港跡地及びその周辺においては良好な市街地環境の形成を図るため、地区計画等の導入により秩序ある良好な居住環境の形成を図ります。

事前防災の観点からその役割が大きく期待されている「防災対応準備区域」においては、都市的土地利用への転換の必要性に応じて、関係機関等と協議・調整を図りつつ、高台移転を促進するため、計画的かつ秩序ある土地利用と道路整備の検討及び用途地域の指定を推進します。

また、安全面、財政面の観点から、公共施設（公共建築物、道路、橋梁、公園など）の老朽化に伴う維持管理については、「石垣市公共施設等総合管理計画（平成29年3月策定）」に基づき、事後保全から予防保全へ転換や新技術の導入などを含めた個別計画（長寿命化計画）の策定を進めます。

■市街地整備方針図



2-6 都市施設の整備方針

2-6-1 道路・交通体系の整備方針

(1) 現況と課題

1) 道路網の構築

市街地から東海岸を通過して伊原間を結ぶ国道 390 号や市街地から西海岸を通過して伊原間を結ぶ主要地方道石垣港伊原間線をはじめとした幹線道路が本市の骨格となるネットワークを形成しています。現在、八重山圏域における物流及び交流の活性化に寄与するとともに既存道路の混雑や事故の低減を図ることを目的に、一般県道石垣空港線（アクセス道路）の整備が進められています。

市街地では、主要路線を中心に都市計画道路の整備が進められている一方、長期未着手計画道路が存在していることから、見直しを含めた検討が必要です。また、空港跡地においては跡地利用が進められていますが、縦断軸である一般県道石垣空港線（アクセス道路）に加えて、骨格的な横断軸の構築のため、周辺道路ネットワークの改善が必要となっています。

2) 交通環境の充実

道路は市民の生活に欠かせない都市施設であるとともに、観光客等の多くの来訪者も利用することから、豊かな自然や景観等に配慮した石垣らしい良好な交通環境の形成や道路植栽等の維持管理が求められています。

また、近年は観光客の増加にともなうレンタカー利用が増加しているため、市民のみならず観光客にもわかりやすい道路利用環境が求められているとともに、主要観光施設等においては駐車スペースやトイレ等の不足も課題となっています。

3) 安全な道路空間

本市は台風の常襲地であることから、台風等の災害時に対応した道路網の形成及び道路空間の確保が求められています。また、市街地部の生活道路は道路幅員が狭く、緊急車両等が通行できない箇所もあるとともに、通過交通が増大しているため、改善策が求められています。

また、高齢化社会が進展していることから、高齢者や障がい者等を含めたすべての人が安全で快適に利用できる道路環境の整備が必要となっているとともに、市街地では歩道の未整備区間が多いため、安心して歩けるみちづくりに取り組む必要があります。

4) 公共交通網の形成

地域住民による路線バスの利用が少なく、自家用車に依存している状況にあります。今後も高齢化社会が進展することから、自動車利用ができない層の増加を見据えるとともに、地球環境保護の観点からも公共交通の充実が求められています。

また、本市の公共交通は主に路線バスであり、市街地、集落を結ぶ石垣島内の主要な路線を通過するネットワークが構成されていますが、利便性の高い区間は新石垣空港～市街地のみとなっているため、利便性向上と公共バス網の形成が求められています。

(2) 基本方針

1) 都市活動を支える体系的な道路網の構築

道路交通の円滑化と広域道路ネットワークの形成に向け、幹線道路の整備を推進します。特に、整備が遅れている新石垣空港と市街地を結ぶ一般県道石垣空港線(アクセス道路)の整備を促進し、地域交通と広域交通それぞれの機能が十分に活かされる道路網の形成を図ります。

幹線道路を補完する補助幹線道路についても整備を促進し、集落と市街地の有機的な連携に考慮したネットワークの構築を図るとともに、観光資源や観光施設等へのアクセス性や周遊性を高める道路網の整備を推進します。区画整理事業導入に向けて計画が進められている空港跡地及びその周辺地域においては、新たなまちづくりと連携した道路網の構築を図ります。

市道横4号線については、道路拡幅を促進し、その際、無電柱化と石垣らしさの創出を図ります。また、市街地において長期未着手となっている都市計画道路については整備及び利用用途に応じた道路網の拡充・整理を図ります。

2) 魅力ある道路環境の実現

道路環境においても、来訪者等へ石垣の特色ある豊かな自然環境や歴史文化の魅力を伝えるため、石垣らしい交通環境の創出を図るとともに、沿道植栽等の維持管理を推進します。特に国道390号バイパスと一般県道石垣空港線の一部については、近隣商業地域への用途指定による賑わい創出のほか、景観上の配慮から無電柱化を推進するとともに、地区計画により「石垣らしさ」を創出するなど良好な道路景観の形成に努めます。

市道平久保半島東線については、環境共生型道路(エコロード)として豊かな自然と貴重な動植物の保全に配慮した道路の保全と活用を図ります。

また、沿道環境や自然環境に配慮した統一感のある街路樹の整備、ツンマーセ(集落のはずれの道路が交錯する位置に設けられた植込や石積みを含むエリア)の保全・活用により、緑豊かな道路空間を創出し、良好な道路環境および道路景観の形成を図ります。

3) 安心で快適な道路空間の形成

高齢化が進行することが予測されていることから、歩行空間の確保及びバリアフリー化や無電柱化を促進し、高齢者や障がい者等が円滑に移動できる歩行空間の整備を進めます。また、外国人を含む全ての人にも直感的にわかりやすく使いやすいユニバーサルデザインを導入した空間整備を促進します。市街地における生活道路においては、通過交通の解消を図り、住民の安全性を確保するため、交通規制等の導入及び道路の線形改良や交差点改良について検討を進めます。

さらに、日常的に襲来する台風及び今後発生する可能性のある津波等の自然災害に対応するため、緊急避難や救急医療に対応できる道路ネットワークの形成を推進します。

4) すべての人の利便性に応える移動手段の確保

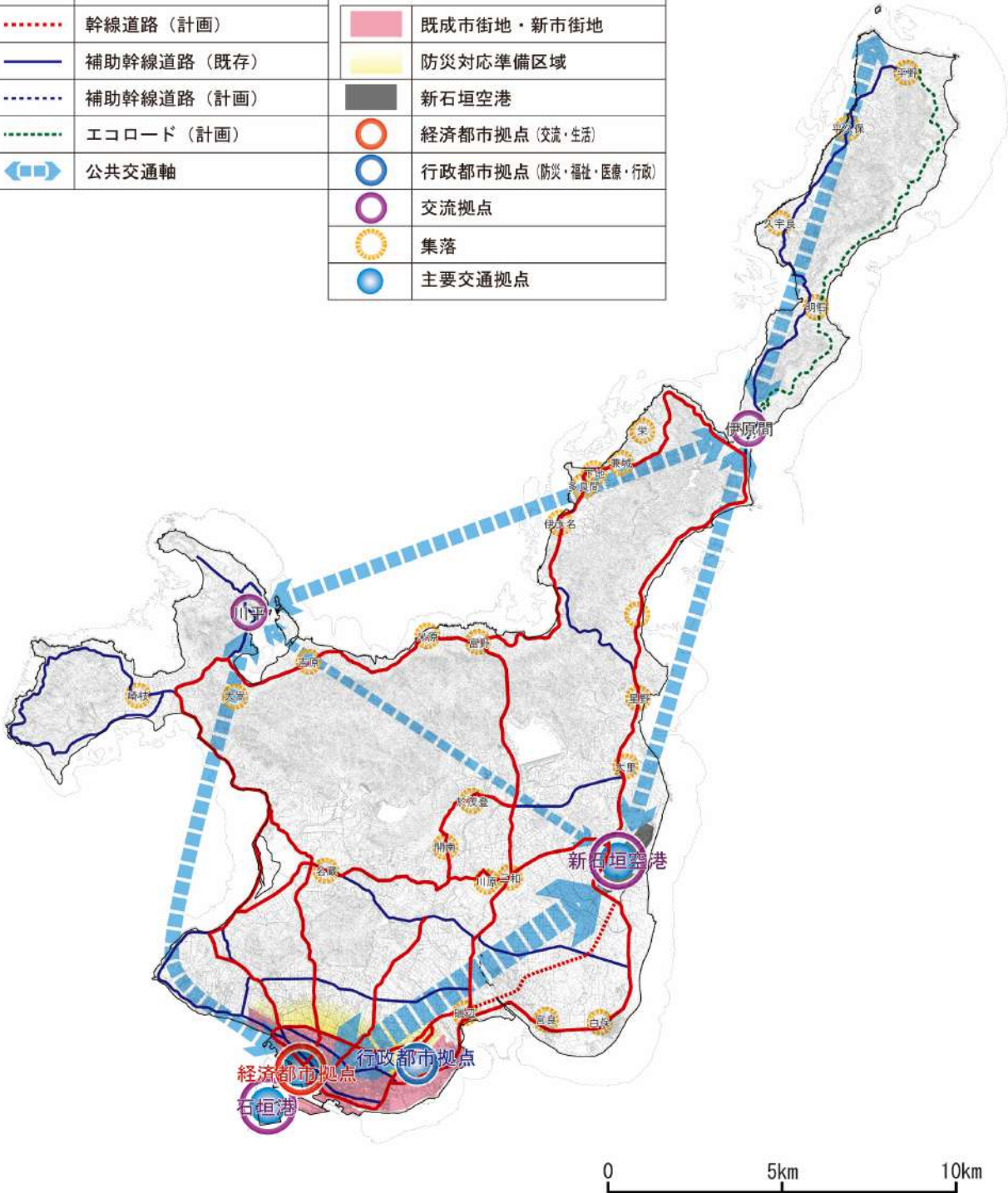
高齢者等の交通弱者や、多様な市民ニーズに対応したインクルーシブ社会の実現を目指すため、公共交通に関する軸を公共交通軸として位置づけ、主要交通拠点となる中心市街地や空港跡地、新石垣空港、石垣港や、集落、主要公共公益施設等を連携する公共交通システム及び道路環境の整備を促進します。

また、現状のバス路線の中には、長大路線かつ利用者数が少ないなど、採算性が低い路線が存在しているため、こうした路線について持続可能な公共交通ネットワークとなるよう、観光客の利用も想定した路線バス網全体の見直し検討を進めます。

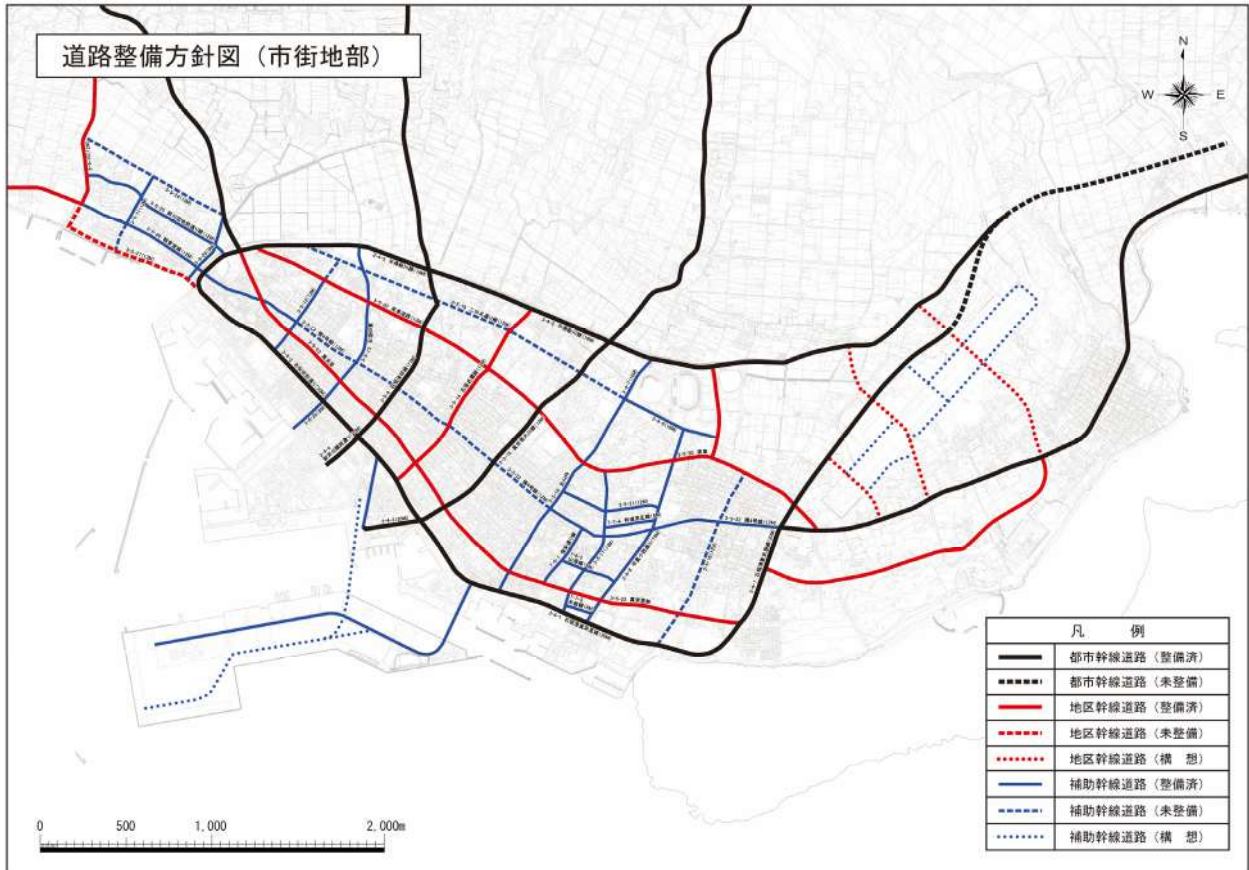
さらに、石垣市の観光地としての魅力を高めるためには、離島を含めたシームレスな移動の実現が必要であることから、八重山圏域の中心都市として海と空の交通をシームレスにつなぐ陸上交通体系の構築を図ります。

道路整備方針図

| 凡 例 | |
|--------|---------------------|
| | 幹線道路（既存） |
| | 幹線道路（計画） |
| | 補助幹線道路（既存） |
| | 補助幹線道路（計画） |
| | エコロード（計画） |
| | 公共交通軸 |
| 市街地ゾーン | |
| | 既成市街地・新市街地 |
| | 防災対応準備区域 |
| | 新石垣空港 |
| | 経済都市拠点（交流・生活） |
| | 行政都市拠点（防災・福祉・医療・行政） |
| | 交流拠点 |
| | 集落 |
| | 主要交通拠点 |



■ 道路整備方針図（市街地部）



2-6-2 広域交通機関の整備方針

(1) 現況と課題

石垣港は沖縄本島や本土との定期航路が就航し、八重山圏域で消費される生活物資の受入れや積み替え拠点として、また、周辺離島とのフェリーや高速船が就航し、離島住民や観光客の発着基地として重要な役割を担っています。さらに、近年は海外からの大型クルーズ船が数多く寄港し、国際観光拠点としての役割も担っていますが、増加する大型クルーズ船とその利用者への対応が喫緊の課題となっています。

新石垣空港は、平成25年(2013年)の開港以降、利用者が大幅に増加し、本市の観光産業へ大きな影響を与え、経済効果をもたらしています。今後も増加が予測される航空需要への対応や国際交流拠点としての充実による持続的な発展が求められています。

本市は島しょ地域であり、石垣港、新石垣空港が担う役割は大きいことから、世界への玄関口としての機能拡充及び受入れ体制の強化が必要です。

(2) 基本方針

1) 港湾機能の充実

船舶及び物流構造の変化等に対処するため、港湾機能の分離分担を図りながら、埠頭用地、泊地等の整備拡充を促進するとともに、八重山圏域の物流拠点としての機能充実を図ります。また、八重山圏域の交流拠点として、防災機能の強化による安全性の確保を図るとともに、石垣港離島旅客ターミナル及び周辺の整備等を図るとともに、市街地と港湾の一体的な整備による利便性の向上に努めます。

新港地区においては国際交流拠点として、増加する大型クルーズ船の寄港に対応した国際旅客船ターミナル施設の整備と機能拡充を図るとともに、臨港道路新港3号線の整備による中心市街地との交通アクセスの強化に努めます。さらに、計画的な土地利用の規制誘導や適正な港湾施設の管理運営を図るため、臨港地区の指定を推進します。

2) 空港機能の充実

新石垣空港は、国内外との広域交流拠点であるとともに、市民が島外へ移動する際に重要な交通拠点であることから、利用者へのサービス向上を図るため、ターミナル空間の整備拡充を推進します。また、増大する航空需要や国際交流拠点としての持続的な発展を図るため、国際線・国内線ターミナルの拡張及び滑走路の延長などの整備を推進するとともに、新石垣空港と石垣港をつなぐ一般県道石垣空港線の整備を促進し、広域交通機関の効果的な活用を図ります。

さらに、空港周辺は、石垣島の第一印象を決める空の玄関口にふさわしい空間となるよう、環境や景観と調和したターミナルビル、周辺緑地の整備、駐車場の緑陰樹の充実、歩行空間における緑陰樹・花木等の充実等により緑豊かなゲート空間の創出に努めます。

2-6-3 公園・緑地の整備方針

(1) 現況と課題

公園・緑地は自然とのふれあいを通じて心身ともに豊かな人間育成に寄与するとともに、スポーツ・レクリエーション、コミュニティ活動の場の提供、防風林等の環境緩衝帯、災害時の避難地など複合した機能を有する重要な施設です。

本市では、21箇所416.36haの都市公園が計画されており、そのうち11箇所241.52ha（一部供用開始含む）が整備済みとなっています（平成30年度末現在）。市民一人あたりの公園面積は50.8㎡/人となっており、沖縄県の整備水準目標20㎡/人を超えている状況にはあるものの、住区基幹公園の整備水準は低く、市民の憩いの場として機能していない状況にあります。

市街地におけるみどりの空間は住んでいる人々だけでなく、本市を訪れる人々にもやすらぎを与えるものであり、快適な市街地空間を創出することから、市民に身近な憩いの空間、地域コミュニティの活動の場となる公園整備の推進が必要です。

また、史跡フルスト原遺跡周辺は、観光文化資源としての活用が求められており、指定文化財やマングローブ林を有する河川、広大な放牧場等は特性を活かした整備が必要です。

さらに、市街地には墓地が点在し住宅地と隣接しているところもみられ、墓地の移転集約化が必要とされています。

(2) 基本方針

1) 市街地における都市公園の整備推進

整備が遅れている市街地での都市公園・緑地の整備を促進し、市民に身近で利用しやすい公園づくりに努め、安らぎ空間の創出を図ります。整備後、長期間経過し、老朽化やニーズに合わなくなった公園においては、長寿命化や魅力ある公園への再整備について検討を進めます。

また、市街地に点在する墓地については、快適な住環境の形成及び適切な土地利用の誘導を図るため、登野城土地区画整理事業飛び地区への集約移転を進めます。

さらに空港跡地の中心部では、石垣市庁舎や県立八重山病院等の災害対策拠点施設と連携した災害対策機能を有した防災公園（近隣公園）の整備を促進します。また、民間活力導入の検討もあわせて進め、新市街地における市民の憩い・賑わい交流の場としての機能確保及びサービス向上を図ります。

2) 地域特性を生かした公園の整備

市街地では、御嶽を含めて整備又は計画中の街区公園があり、これらは市民にとって重要な空間であると同時に、観光資源との活用が期待されることから、地域の魅力が活かされる公園づくりを推進します。市街地以外の集落域は豊かな自然環境に囲まれており、その立地条件を活かし、海岸域を含めた公園整備、自然観察のできる公園、文化財を取り込んだ歴史性のある公園等、地域特性を活かした公園の整備を推進します。

国指定文化財のフルスト原遺跡、ラムサール条約登録湿地である名蔵アンパル、ヒルギ群落をもつ宮良川、北部地域の良好な海岸線等、それぞれの地域における歴史性や豊かな自然等の特性を活

かした公園の整備を検討します。特に、フルスト原遺跡周辺においては、空港跡地利用との連携に配慮し、歴史的環境や緑地等を活かした空間の整備及び周辺整備を推進し、観光資源としての活用を図ります。

3) 公共施設等におけるみどりのある空間の確保

都市公園の整備を進めていくことはもとより、公共施設を整備する際には防潮、防風、延焼遮断、日陰や憩いなどのみどりの機能の創出・強化のため、公共施設、交通広場、ポケットパーク、公開空地など、まちなかのオープンスペースの緑化の充実を進め、地域コミュニティ活動の促進を図ります。






4) ユニバーサルデザイン化の推進

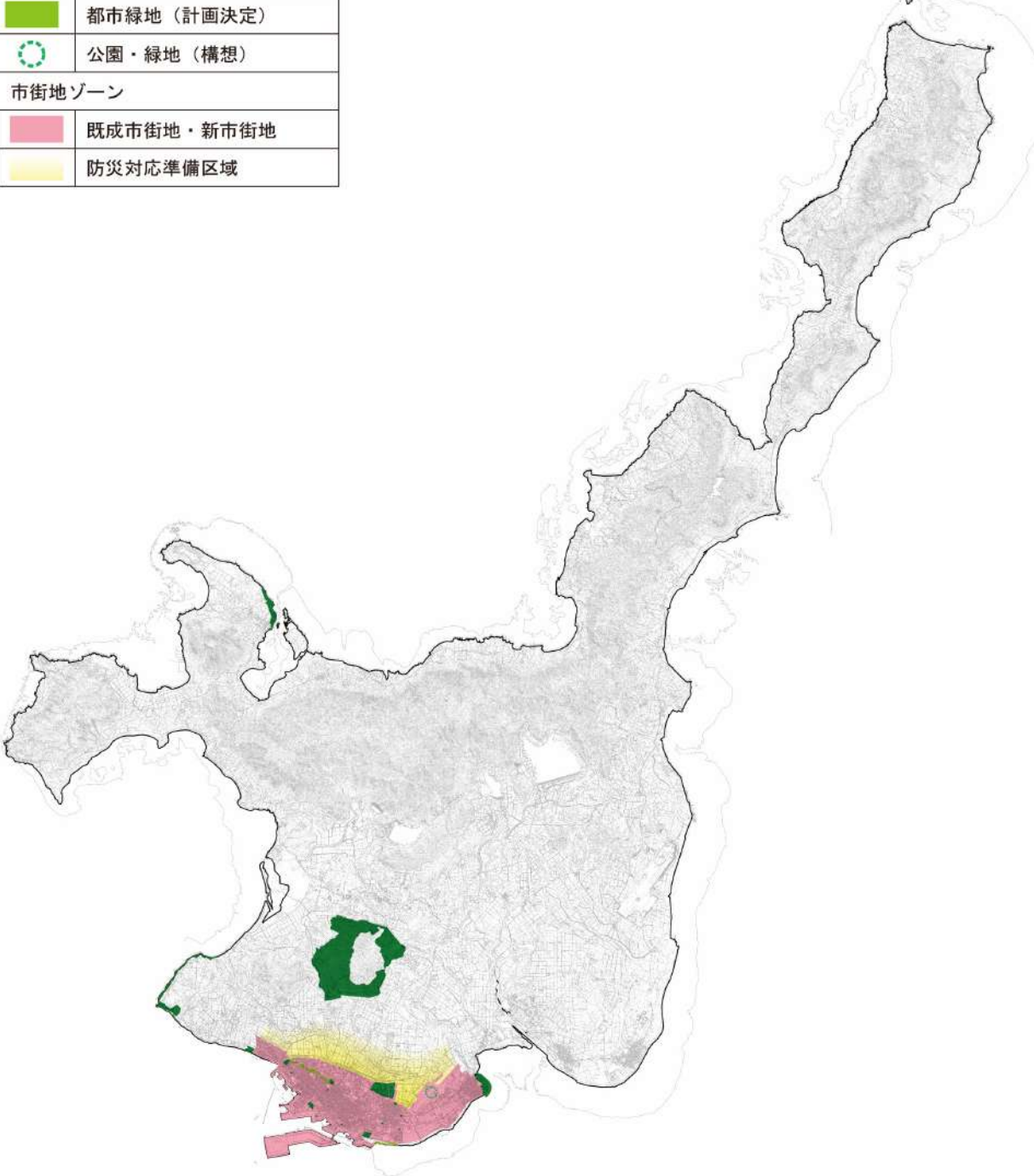
都市公園は、子供から高齢者や障がい者等の多くの市民の憩いの場としての役割を果たす必要があることから、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた各種施設整備・改善を進めます。

■市街地部公園・緑地整備方針図



公園・緑地整備方針図

| 凡 例 | |
|---|------------|
|  | 都市公園（計画決定） |
|  | 都市緑地（計画決定） |
|  | 公園・緑地（構想） |
| 市街地ゾーン | |
|  | 既成市街地・新市街地 |
|  | 防災対応準備区域 |



2-6-4 下水道の整備方針

(1) 現況と課題

本市では公共下水道の整備が遅れており、都市化の進展による家庭や事業所、観光施設からの排水は年々増加しています。生活排水の流出は河川、海域の水質汚濁の原因となり、本市の基幹産業である漁業、観光業にもマイナスとなることから下水道の整備が喫緊の課題となっています。

既成市街地の公共下水道は令和2年現在、約242haが供用開始されていますが、登野城、平得、真栄里、八島町においては整備が遅れています。さらに、令和2年3月新たに用途地域指定された新市街地（平得・真栄里・大浜地区）についても、早期整備が求められています。

また、近年、都市化の進展に伴い市街地内等で冠水等が発生していることから、早急に公共下水道（雨水）を整備する必要があります。

集落域においては、川平地区において川平湾の環境保全を目的とし、「特定環境保全公共下水道」を整備しています。また、宮良、白保、大浜、磯辺地区においては「農業集落排水設備」、その他の地域では「合併浄化槽」の整備を進めていますが、整備が完了していないことから、水環境を保全していくため継続的かつ早期に整備を進めていく必要があります。

(2) 基本方針

1) 市街地における公共下水道整備の推進

市街地においては、既成市街地の未整備エリアに加え、新市街地における公共下水道の整備を推進し、普及率の向上を図ります。特に、空港跡地を含む新市街地では、土地区画整理事業が予定されていることから、基盤整備と一体的に整備を促進します。

2) 集落域の汚水処理施設の整備

集落については、特定環境保全公共下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽等の整備手法により汚水処理施設の整備を推進します。

3) 供用開始地区における接続率の向上




下水道施設の供用開始地区については、下水道の機能や役割、効率等を積極的に啓発し、接続率の向上に努めます。

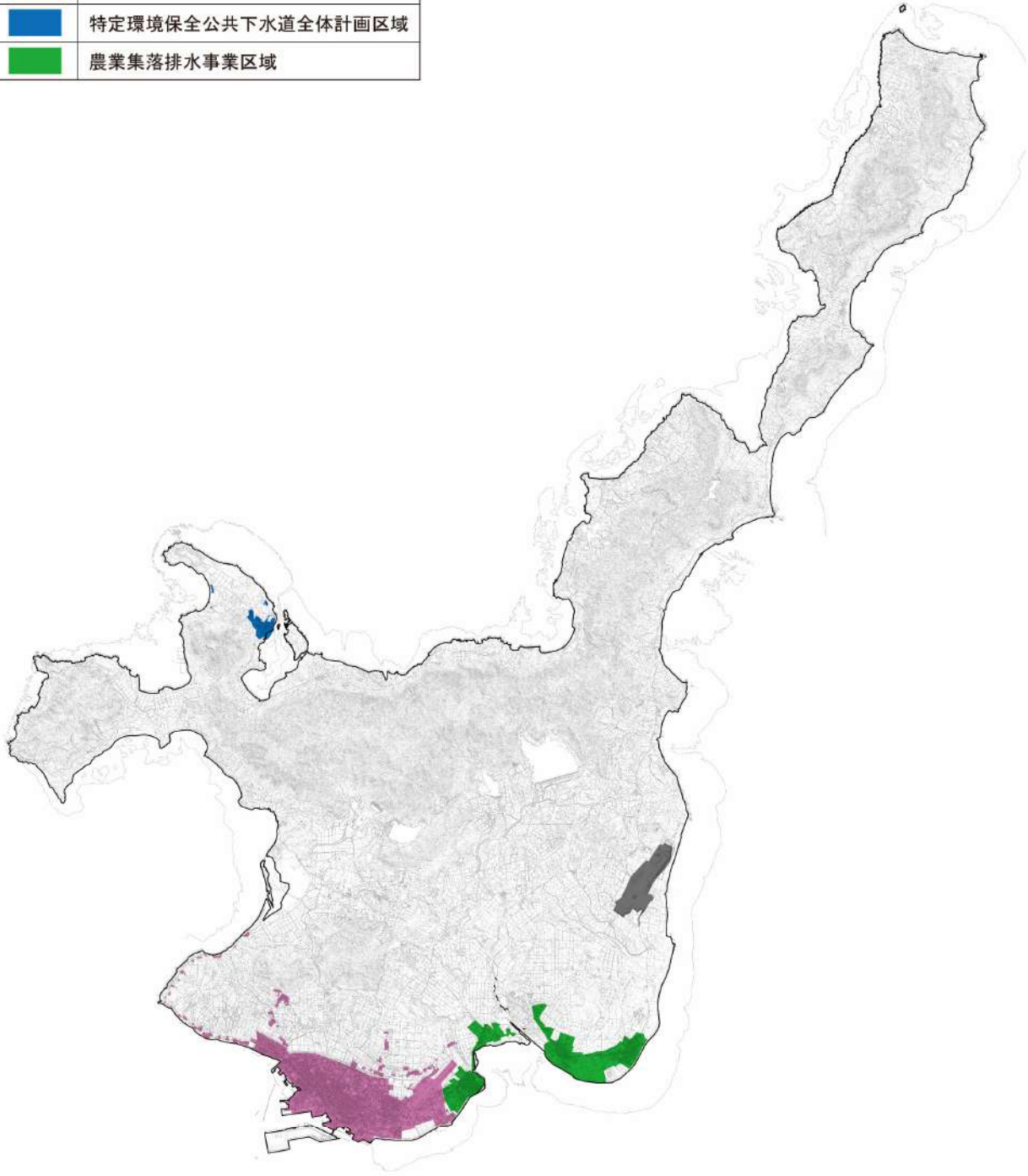
4) 防災対策の強化

大雨の際に冠水が頻発する箇所については、必要に応じ排水容量の拡大を図るなど、雨水を適切に処理できるよう重点的な整備を図ります。また、激甚化する災害への対応を強化するため、流出抑制を図る雨水浸透柵や雨水貯留施設の設置の推進を図ります。

また、下水道管路や下水処理場の耐震化を推進するとともに、マンホールトイレ等の利用を想定した整備を進めます。

下水道整備方針図

| 凡 例 | |
|---|-------------------|
|  | 単独公共下水道全体計画区域 |
|  | 特定環境保全公共下水道全体計画区域 |
|  | 農業集落排水事業区域 |



0 5km 10km

2-7 自然的環境の整備又は保全の方針

(1) 現況と課題

本市は、県下最高峰の於茂登岳を中心として、多様な地形のもとに多くの河川や美しい海浜を有し、山地、河川等には広大な自然緑地が広がっています。山林の緑地は水源涵養等の機能、海岸線の緑地は防風、防潮の機能を有し、それぞれ異なった役割を果たしています。

本市のみどりは自然の緑地、河川に加えて公園や国道、県道等の道路のみどり、市内に点在する御嶽林、そして民有地の屋敷林等によって構成されており、人々に安らぎや潤い、豊かな感受性を与え、健全な環境を支える役目を持ち、本市特有の自然環境が最大の観光資源となっていることから、その保全・育成はまちづくり及び持続可能な観光をすすめていく上で重要な課題となっています。

また、近年は開発等にもなう地形の改変や河川・海域の汚染等が懸念されており、本市のかけがえのない自然環境を守りつつ活用する必要があります。市街地においても、鉄筋コンクリート構造の建物の増加とともにみどりの減少が懸念されています。

■みどりの定義

自然的環境は、樹木や草花などの植物の「緑」だけでなく、河川・港などの水面、歴史的環境など、より広い範囲を対象としていることから、イメージしやすくするため、本計画では「沖縄県広域緑地基本計画」等にならい、「みどり」を用いるものとします。

(2) 基本方針

1) みどりの保全と活用

於茂登山系を中心とする国立公園に指定されている緑地については、亜熱帯地域の代表的な森林がまとまってみられ、希少野生生物が生息していることから、市民や本市を訪れる人々が、自然の豊かさや美しさに接し、自然の大切さを体験できるように、生物多様性の確保を図ります。また、水源涵養等の機能が果たせるように自然環境の保全と有効活用を図ります。

海岸線を取り巻く緑地については、防風林、防潮林としての機能が十分果たせるように保全・育成を図ります。なお、大規模な開発を行う際は、自然環境との調和に十分留意しながら進めます。

市街地においては、御嶽林等がみどりの拠点となっており、都市公園や道路等の整備を進めるなかで保全・活用を促進し、石垣港新港地区ではみどりの創出を図ります。

2) 水辺空間の保全と活用

河川は治水の役割だけでなく、様々な生物が生息する場であり、市民が憩い遊ぶレクリエーション機能を併せ持つことから、多様な機能、魅力が活かされるよう保全に努め、人々が水と親しめる空間の創出を図ります。

特に、ラムサール条約登録湿地である名蔵アンパル、宮良川河口のヒルギ群落の保全に努めるとともに、良好な自然環境を活かしたエコツーリズムや環境学習の場としての活用を推進します。

また、赤土等流出防止対策については継続的な取り組みにより、農業従事者への意識醸成が進みつつありますが、今後とも、緑肥作物の栽培やグリーンベルト設置を促進し、効率的・持続的な取り組みを推進します。

石垣島の周辺海域は港湾など一部を除き、ほぼ全域でサンゴ礁が発達しており、本市を象徴する自然環境であり、海岸域は、多様な生物の生息・生育の場であり、浜下り等の伝統行事の場、海水浴やスキューバダイビングなどのレクリエーションの場、環境学習の場としての機能を有していることから、国土の保全、災害防止を目的とする護岸整備は必要最小限にとどめ、自然海岸の保全を図ります。

3) 市民参加と行政によるみどりづくりの推進

みどりは市民共有の財産であることから、行政と市民の協働による取り組みが必要となります。










特にみどりが減少している市街地では、石垣市まちかどボランティア制度の周知徹底に努め、民有地の敷地内及び生垣や花壇などの道路沿いの緑化を推進します。また、まちなかや海岸等におけるボランティア清掃活動を支援するため、石垣市ボランティア清掃の実施を継続的に取り組みます。

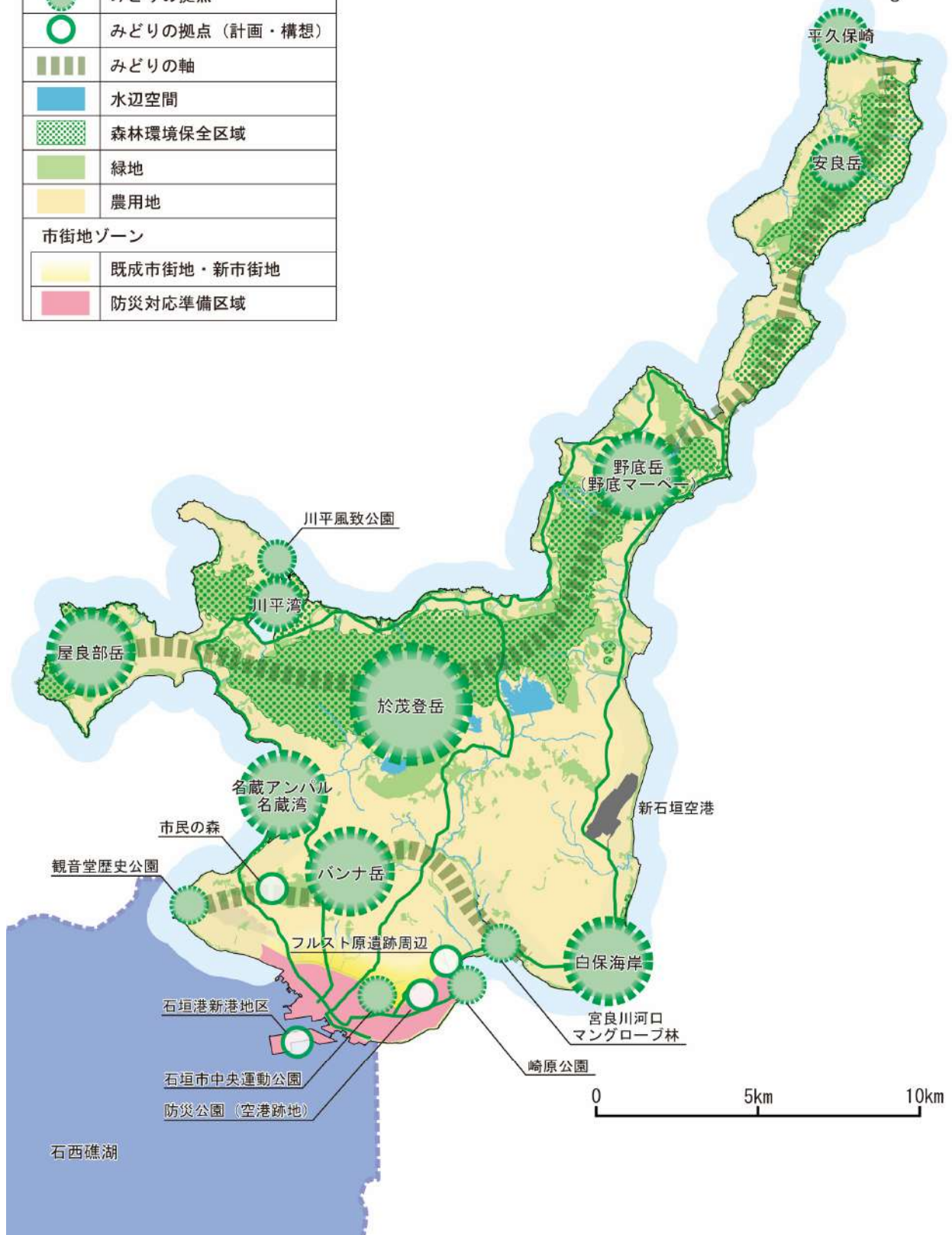
さらに、民有地におけるみどりづくりの意識を高めるためにも、公共施設内における緑化を推進しみどり空間の創出を図ります。

4) 環境負荷の低減に向けた都市づくり

本市の優れた自然環境を守り、人々の生活を維持するために環境負荷の少ない都市の形成が求められています。そのため、様々な再生可能エネルギーの普及・導入を促進するなど、環境負荷の低減に向けて取り組みます。

自然的環境の整備又は保全の方針図

| 凡 例 | |
|---|----------------|
|  | みどりの拠点 |
|  | みどりの拠点 (計画・構想) |
|  | みどりの軸 |
|  | 水辺空間 |
|  | 森林環境保全区域 |
|  | 緑地 |
|  | 農用地 |
| 市街地ゾーン | |
|  | 既成市街地・新市街地 |
|  | 防災対応準備区域 |



2-8 景観形成の方針

(1) 現況と課題

本市においては、於茂登岳に代表される山岳の風景や宮良川や名蔵アンパルなどの水辺の風景、さらには、自然海岸とサンゴ礁の海辺の風景など、豊かで多彩な自然景観を有しています。また、市街地や集落においても、石垣、赤瓦、屋敷林等の伝統的なたたずまいを残す景観が残っています。

しかし、近年は海岸付近への建物の立地や大規模リゾート開発などによる自然景観の破壊や、建て替え等による伝統的集落景観・地域らしさの喪失がみられてきたため、平成19年(2007年)4月に景観法に基づく「石垣市風景計画」を策定し、景観の保全・形成に向けて取り組んでいるところですが、より実効性のある施策を展開することが求められています。

また、快適な生活空間を作り出すため、道路、公園等の都市施設の整備を進めていくことは重要ですが、都市化の進展にともない地域らしさが失われつつある一方で、本市には市街地においても石垣、赤瓦、屋敷林等伝統的なたたずまいを残す景観がみられます。

(2) 基本方針

1) 良好な市街地景観の保全・形成

市街地における景観については、赤瓦屋根をもつ伝統的住宅、フクギなどの屋敷林や屋敷囲いの石垣などは風格ある町並みには欠かせないものであることから保全を図ります。また、市街地内の御嶽や井戸、大木などは歴史文化的に重要な伝統行事の舞台でもあることから、その保全・活用を図ります。海や山は本市の貴重な自然景観であり、眺望が優れていることから積極的な保全・育成に努め、それぞれの特性に合わせた景観の形成を図ります。

また、屋外広告物の規制誘導等の検討を進めるとともに、新市街地においては、地区計画等を導入し、建物の色彩の統一及び「石垣らしさ」の創出を図ります。

都市を形づくる幹線道路の景観は移動をより心地よいものにするため、街路樹の選定や適正な管理、無電柱化を進め、御嶽林空間、公園、宅地内の緑を街路樹等によりネットワークし、緑豊かな都市景観の形成を図ります。

2) 集落景観の保全・整備

伝統的な集落である川平、白保、宮良等の集落に見られる伝統的赤瓦木造住宅や屋敷囲いの石垣やフクギの屋敷林から構成される風景は、貴重な資源であり、将来に向けて次世代へ引き継ぐべき財産であることから、その保全・修復を推進し、良好な屋敷林の保全・育成を図るとともに、各種制度の活用について検討を進めます。また、御嶽、湧水、大木等の歴史的・文化的資源を保全し、さらに修復することでその活用を図ります。

名蔵、崎枝、伊原間等は、開拓移民によって形成された集落であり、自然の豊かな緑に囲まれた良好な環境を形成していることから、自然の緑の保全・活用、生垣の推進等によりうるおいのある集落景観の形成を図ります。









3) 自然景観の保全

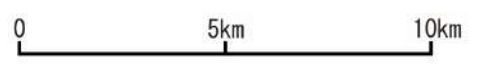
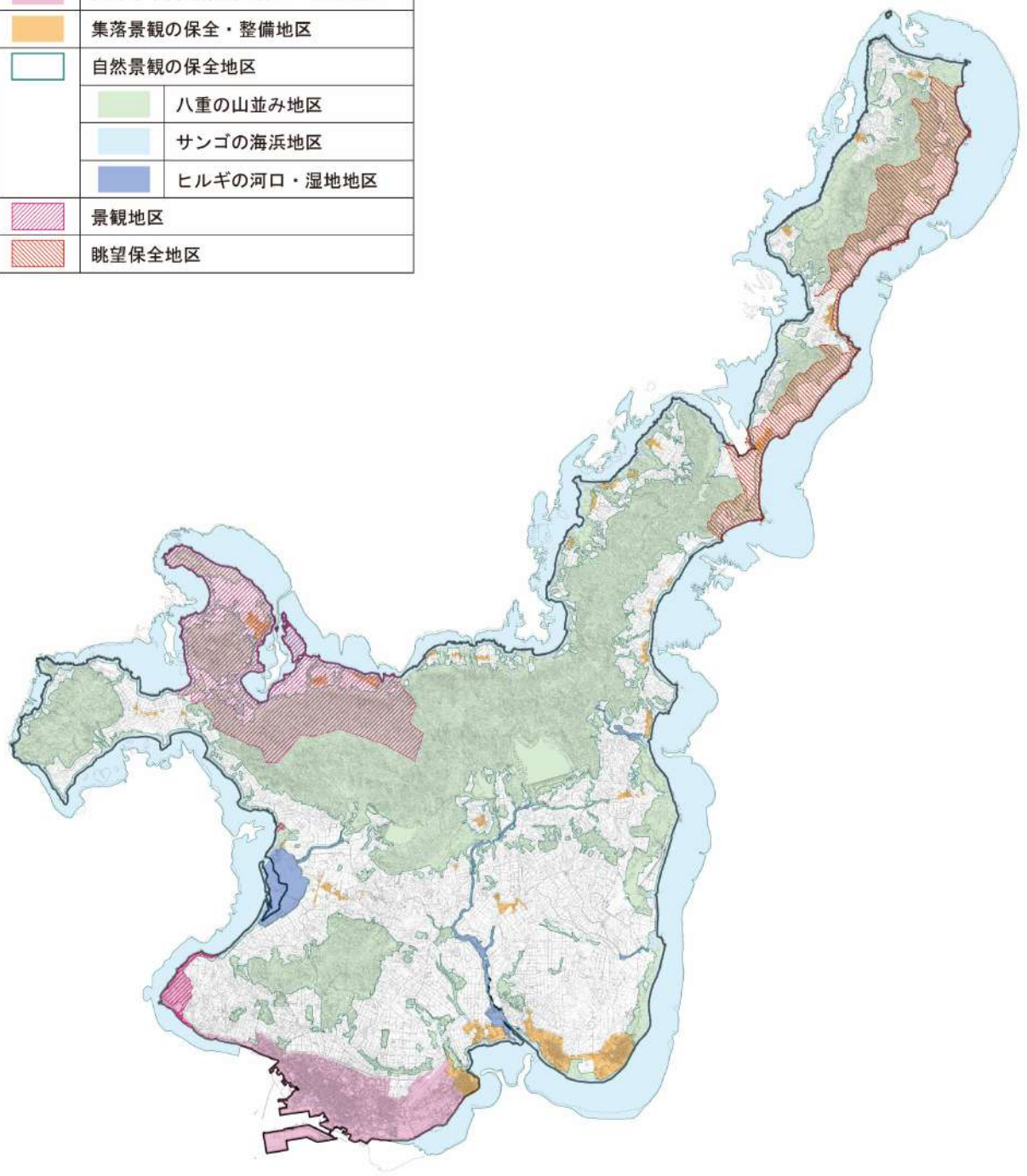
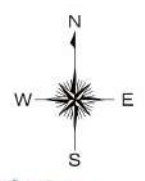
平久保半島から於茂登連山を経て屋良部半島に至る山地部、海岸部そして河川沿いに分布する自然緑地は、本地の貴重な「みどりの軸」として積極的に保全・育成を図ります。

宮良川の河口付近や名蔵アンパルにはマングローブ林が広がり、河川においても豊かな自然景観を有しています。さらに、国指定名勝である「川平湾及び於茂登岳」や優れた眺望点の玉取崎、市道平久保半島東線は、森林、河川、海岸に代表される豊かな自然を保全し、亜熱帯海洋都市としての景観の形成を図ります。

また、これらの地域における大規模な都市的土地利用については、風景計画等に基づき、建物の規模・高さ、色彩、配置等について周辺の自然環境や景観に十分配慮し調和に努めます。

景観形成の方針図

| 凡 例 | |
|---|------------------|
|  | 良好な市街地景観の保全・形成地区 |
|  | 集落景観の保全・整備地区 |
|  | 自然景観の保全地区 |
|  | 八重の山並み地区 |
|  | サンゴの海浜地区 |
|  | ヒルギの河口・湿地地区 |
|  | 景観地区 |
|  | 眺望保全地区 |



2-9 都市防災の方針

(1) 現況と課題

本市は台風の常襲地であること、平成 23 年 3 月の東日本大震災や平成 28 年 4 月の熊本地震、近年各地で発生する豪雨災害等の気候変動に伴って頻発・激甚化する自然災害の教訓を踏まえ、市民の生命・財産を守り、生活環境の安定を維持する必要があります。特に、本市は 1771 年の八重山地震津波（明和大津波）において、壊滅的な被害を受けているとともに、本市の人口及び都市機能が集中している港周辺の市街地においては津波災害警戒区域が広い範囲で指定されており、5 m 以上の浸水が予測されています。また、市街地の沿岸部は高潮浸水想定区域となっており、高潮による被害も想定されることから、被害の最小化を図る取り組みが求められています。

また、本市は島しょ地域であることから空港は災害時の救急・救命活動や復旧活動等に寄与する重要な施設ですが、新石垣空港から石垣港を結ぶ第一次緊急輸送道路は津波災害警戒区域となっており、八重山全域のライフラインを担っている電力供給施設や重油、ガス等の保管施設についても沿岸部に立地しており、津波や高潮による被害を受ける可能性があることからライフライン被害を想定した対策が求められています。

(2) 基本方針

住民の生命と財産を守り、安全な都市づくりを進めることは、都市計画の基本であり、災害発生時に被害を出さないようにする「防災」、災害時にその被害を最小化する「減災」、さらには事前に被災後の復興まちづくりを考えながら準備しておく「復興事前準備」の取り組みが重要です。

また、住民相互及び住民と行政間の連携を充実させ、ハード対策とソフト対策を組み合わせることで、災害に強い都市づくりに努めます。

さらに、人口減少が想定される今後は、生態系を活用した防災・減災（Ecosystem-based Disaster Risk Reduction【Eco-DRR】）に積極的に取り組み、自然災害から被災する可能性を低下させるとともに、生態系の持続的な管理と保全と再生を行うことで、災害に強いまちづくりの形成を図ります。

1) 地震・津波・高潮対策

津波が発生しても人々の生命を守り、可能な限り被害の最小化を図るため、津波に強い都市を形成する必要があります。そのため、津波や高潮による災害リスクの高い低地部からの移転の受け皿として、市街地と連担する安全性の高い高台のエリアを「防災対応準備区域」として位置づけ、計画的かつ段階的な居住の誘導を進めます。防災・減災調整エリアを含めた市街地における災害リスクの高い地域では、社会福祉施設や教養文化施設等の高齢者及び不特定多数の方が利用する施設の移転を推進するとともに、新規の住宅利用の抑制についての検討を進めます。

また、地震による建築物などの倒壊は、人命の安全確保や救助活動の妨げとなるため、建物の耐震性能の向上やブロック塀の安全性確保、二項道路の解消を推進します。

石垣港については、耐震強化構造の岸壁整備を図るとともに、防波堤の整備を行うなど、地震や沿岸災害（津波・高潮）の防止対策を促進します。斜面地については、地震による崩壊等を防ぐため、無秩序な開発を抑制するとともに、積極的な緑化に努め、海岸域においては、防風防潮林の育成・保全や自然の障壁であるリーフの維持・保全を図ります。

2) 火災対策

火災による延焼拡大を防ぐため、建築物の不燃化を促進します。既成市街地では不燃化の促進や、空き家の適正な管理を図り、生活道路の改良や共同建替えによるオープンスペースの確保など、災害に強い市街地形成を進めます。

3) 浸水対策

集中豪雨による浸水被害の軽減を図るため、河川、海岸、道路、下水道その他の施設の整備を促進し治水機能の強化を図ります。また、道路や公園、公共公益施設での浸透枿の整備、雨水幹線や貯留浸透施設の整備など、総合的な浸水対策を促進します。

4) 土砂災害対策

土砂災害から住民の生命と財産を守るため、砂防、地すべり、急傾斜地崩壊対策を推進するとともに、土砂災害のおそれのある区域については、住民への意識啓発、警戒避難体制の整備を促進します。

5) 災害時の拠点やライフラインの機能強化

災害時には、多数の避難者が発生するため、安全な避難経路や避難場所を確保する必要があります。用途地域内の都市公園は、広域的な防災拠点として必要な整備を推進するとともに、行政都市拠点となる空港跡地においては防災公園の整備を促進します。また、災害時に市街地全体の円滑な消防活動等業務が図れるよう、防災拠点施設の整備を推進します。












幹線道路の沿線については消防活動や救援活動を円滑に行うため、老朽建築物の耐震化や無電柱化による安全な道路空間の確保に努め、新石垣空港と石垣港を結ぶ第一次緊急輸送道路は津波浸水区域に位置することから、他のルートで代替可能なネットワークの検討を進め、大規模災害時の救援・救助活動を支える緊急輸送体制の構築を図ります。

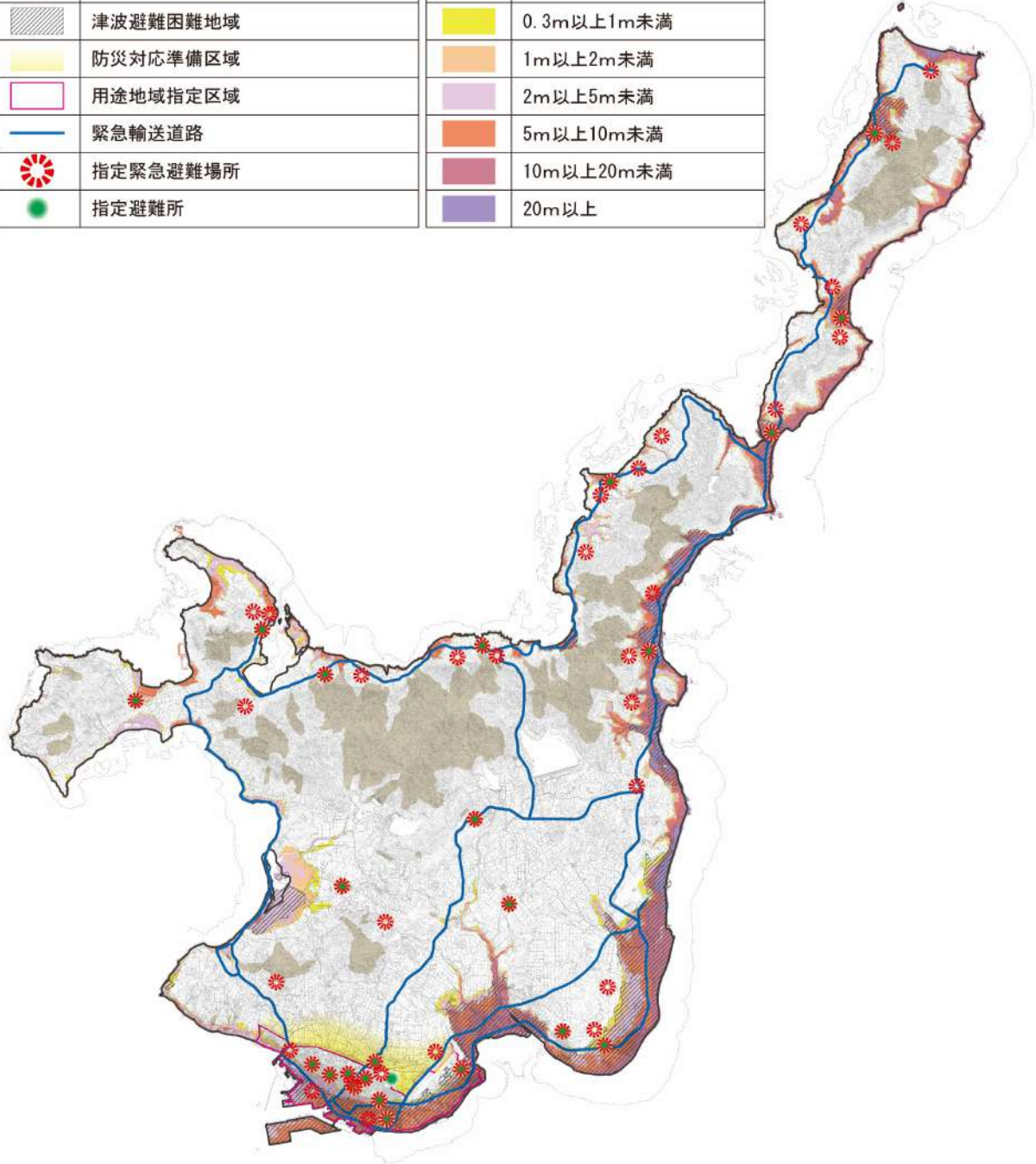
上水道や下水道などのライフライン施設は、災害による被害を最小限にとどめ、早期の復旧が進められるよう、老朽施設の更新や施設の耐震化を推進します。

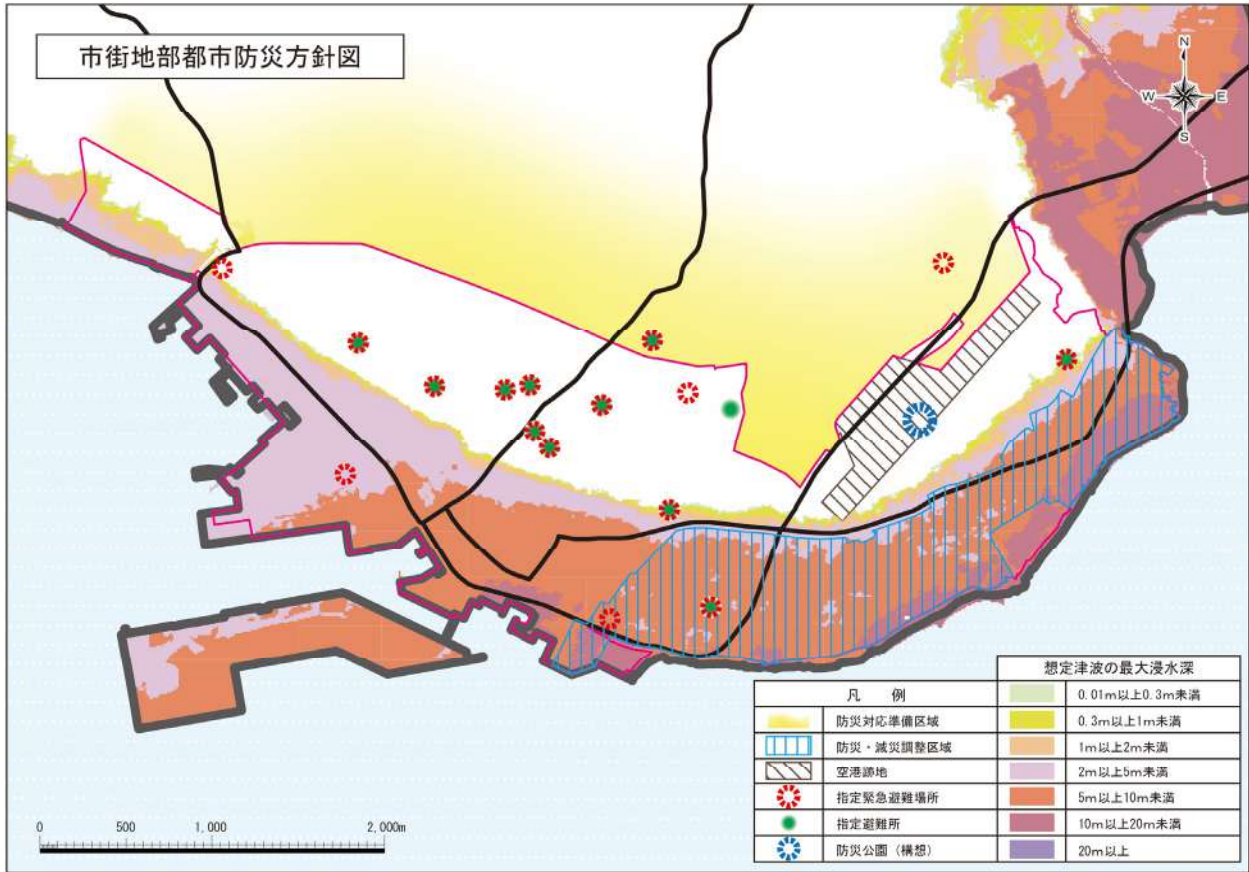
6) 観光客の安全・安心の確保

多くの観光客が利用する空港、港、観光施設及びその周辺では、津波や台風などの緊急時の観光客の避難ルート確保や日常的に情報発信できる基盤整備を図ります。

都市防災方針図

| 凡 例 | | 想定津波の最大浸水深 | |
|---|----------|---|---------------|
|  | 山地災害危険地区 |  | 0.01m以上0.3m未満 |
|  | 津波避難困難地域 |  | 0.3m以上1m未満 |
|  | 防災対応準備区域 |  | 1m以上2m未満 |
|  | 用途地域指定区域 |  | 2m以上5m未満 |
|  | 緊急輸送道路 |  | 5m以上10m未満 |
|  | 指定緊急避難場所 |  | 10m以上20m未満 |
|  | 指定避難所 |  | 20m以上 |





2-10 福祉のまちづくりの方針

(1) 現況と課題

本市においては高齢者の数が年々増加しており、2015年（平成27年）の国勢調査では総人口に占める65歳以上の高齢者の割合は約2割となっており、少子高齢化が進行しています。

高齢化社会の進展は今後も続くことが予測されることから、高齢者や障がい者等の社会参加を支援し、社会的包摂（ソーシャルインクルージョン）を支える環境づくりが必要とされています。

また、障がいのある人が障がいのない人と同等に生活し、ともにいきいきと活動できる社会を目指すためには、自立的行動を妨げる物理的な障壁のない生活環境の形成が求められています。

さらに、誰もが安全かつ安心して快適に暮らせる質の高い生活環境を実現するため、ユニバーサルデザインのまちづくり、住み慣れた地域で住み続けられる住環境づくりを進めていく必要があります。

(2) 基本方針

1) ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進

これからのまちづくりでは建築物のバリアフリー化はもちろんのこと、生活の基盤となる施設が、すべての人にとってやさしいものとなるようユニバーサルデザインの理念に基づいた整備を推進します。

特に、本市の都市活動を担う経済都市拠点と行政都市拠点の2つの都市拠点は、多様な施設が集積し、人の流れが活発であることから、すべての人が安全・安心に活動できるようユニバーサルデザイン化の推進を図ります。

また、バス停、港、空港、福祉施設、医療施設、官公庁舎、観光施設などの多くの者が利用する施設では、施設へのアプローチや施設内での動線処理等の考慮、バリアフリー化の一層の促進を図り、その周辺では、子ども、高齢者、ベビーカー、車いす利用者など、様々な人の利用を考慮し、勾配改善や段差の解消や無電柱化などによる歩きやすい歩行空間の整備・改善を進めます。

2) 住み慣れた地域で住み続けられる環境づくり

少子高齢化社会の中では、医療施設、子育て支援施設、介護施設、障がい者施設、日常的な買い物を行う施設などを生活拠点に誘導すること等により、誰もが住み慣れた地域で健やかに暮らしていける包摂的（ソーシャルインクルージョン）なまちづくりを促進します。また、ノンストップバスやコミュニティバスなど交通弱者にも利用しやすい交通手段の導入やアクセス性の向上を図り、誰もが快適に移動できる公共交通体系の構築や、公共交通の利便性の向上を図ります。

3) 協働による福祉のまちづくりの推進

高齢者や障がい者が社会生活を営んでいくためには、行政だけではなく、民間事業者、地域住民の理解と協力が必要となります。また、物理的な環境だけではなく、ソフト面の充実も欠かせません。そのため、行政のみならず民間企業、地域住民がそれぞれの立場において福祉のまちづくりへ取り組める施策の推進を図ります。

2-11 観光・交流のまちづくりの方針

(1) 現況と課題

本市における入域観光客数は、平成25年(2013年)の新石垣空港の開港にともない急増し、昨今では100万人を超えるようになってきています。また、本市は八重山圏域の交通ターミナルの拠点であり、周辺離島のみならず、アジア地域におけるゲートウェイとしての役割を担っており、観光誘客において有利な環境を有しています。

観光客の増加は地域経済へ大きな効果をもたらしていますが、その一方で、大規模な観光開発による自然環境に与える影響への懸念や、交通渋滞や交通事故の増加など、急増する観光需要への対策の構築が追いつかず、様々な問題が発生しています。また、本市の豊かで多様性に富んだ自然環境は他地域には存在しない重要な観光資源であることから、保全と活用のバランスを図る必要があります。

さらに、これまで市民の営みにより培われてきた歴史・文化などの地域資源も観光資源の一つでもあることから、観光振興を図りつつも、これまでと変わらない市民生活を維持し、観光都市として島全体での取り組みが求められています。

(2) 基本方針

1) 自然環境への負荷の抑制

世界に誇れるサンゴ礁の海の魅力をはじめとする恵まれた自然環境は、本市の観光の最大の資源となっています。島の財産である豊かな自然を将来にわたって守るため、観光による開発や利用にあたっては、過度な負荷を与えないよう、環境に配慮した取り組みを進めます。

2) 島の暮らしや文化を活かした観光の推進

島民の営みによって培われてきた島ならではの生活、風習や祭事なども、本市における観光の魅力の一つとなっています。このため、石垣特有の集落や市街地環境の保全を図るとともに、集落や市街地内での暮らしを体験できる空き家の宿泊施設利用なども推進します。

交流の拠点となる中心市街地においては、多くの観光客に訪れてもらえるよう、繁華街としての魅力に加え、民俗芸能等に触れることができる場の創出など、まち歩きが楽しめる環境づくりを推進します。また、中心市街地の魅力の情報発信を進めるとともに、フェリーによる来航者やレンタカー利用者がアクセスしやすい環境整備を推進します。

3) 多様な過ごし方に対応するコンテンツや環境づくり

近年は観光スポットを巡る回遊型の観光から、滞在型の観光ニーズが高まっています。また、企業によるテレワーク等の普及により、ワーケーションという過ごし方も広がりを見せています。

このため、ワーケーションをはじめとする中長期の滞在に対応しやすい環境づくりや、ゴルフ場などの自然活用型の施設、見学・体験施設など、島の特性を活かした時間消費型のコンテンツの拡充を図り、新たな交流機会の拡大を図ります。

4) 移動しやすく地域や環境に負荷の少ない交通環境の整備促進

新港地区における大型クルーズ船入港時の交通問題に対応するため、新港地区と中心市街地を結ぶアクセスの強化を図ります。

また、レンタカーの増加による交通環境の悪化や環境への負荷を抑制するため、バスや自転車等の利用しやすい環境を整えるとともに、フェリーを含めた多様な移動手段をシームレスに結びます。

5) 来島者を迎える環境づくり

来島者を迎える玄関口となる空港や港、バスターミナル周辺は、高齢者や障がい者、外国人などを含むすべての人々がストレスなく利用や移動ができるよう、施設や案内表示等の整備・改善を進めます。また、経済都市拠点・行政都市拠点や主要な動線にあたる道路沿い等においては、まちの顔として環境の美化や南国らしさを活かした緑化などに取り組みます。

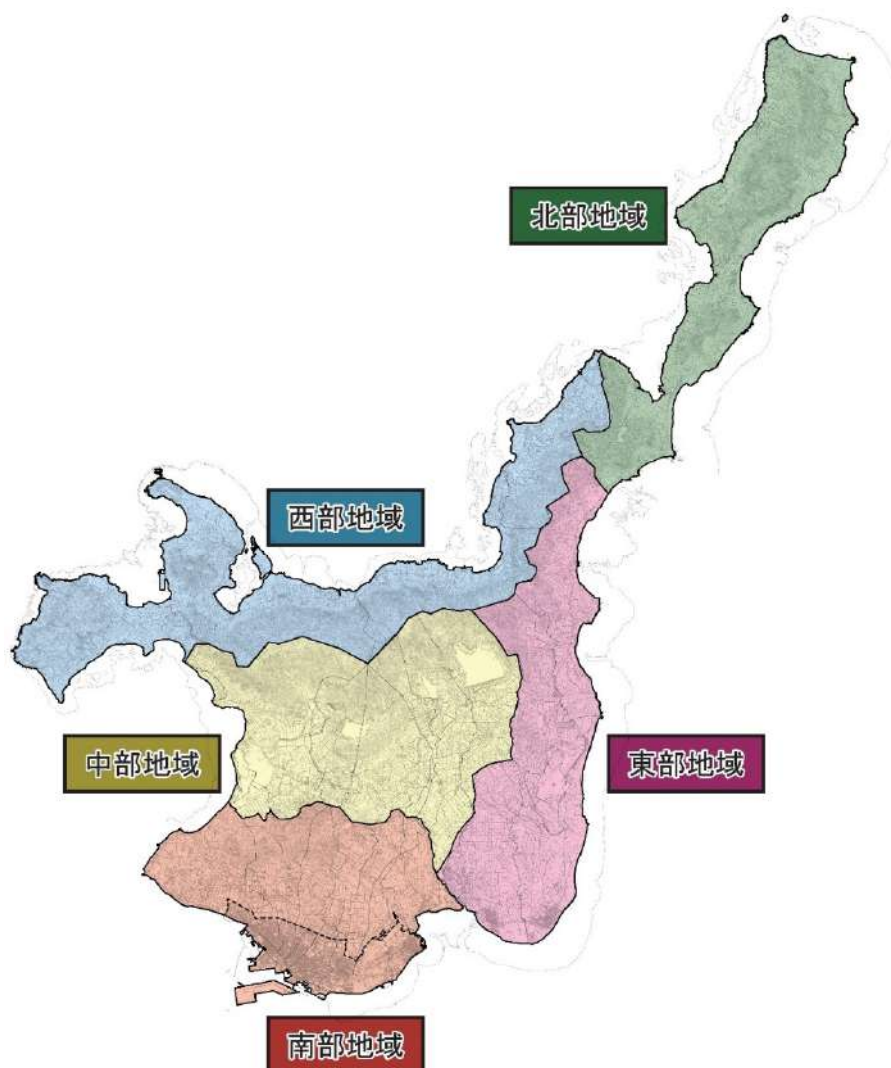
市街地から離れたエリアにおいては、トイレやバス停の待合い空間などの整備や改善を進めます。

第3章 地域別構想

3-1 地域区分の考え方

地域区分は、自然・社会・経済・文化条件を踏まえ、都市マスタープランの上位計画にあたる国土利用計画の5地域の区分とします。

■地域区分図



■地域区分と構成字・地名

| 地域 | 構成字・地名 |
|------|--|
| 北部地域 | 伊原間（伊原間・明石）、平久保（久宇良・吉野・平久保・平野） |
| 西部地域 | 崎枝、川平（川平・大嵩・仲筋・吉原）、桴海（米原・富野・大田・伊土名）、野底（栄・下地・兼城・多良間） |
| 中部地域 | 登野城（嵩田）、名蔵（名蔵・元名蔵）、平得（開南）、真栄里（於茂登）、大浜（川原・三和） |
| 東部地域 | 宮良、白保（白保・大里）、桃里（星野・伊野田・大野） |
| 南部地域 | 登野城の一部、大川の一部、石垣の一部、新川、美崎町、新栄町、浜崎町、八島町、平得の一部、真栄里の一部、大浜・磯辺の一部、南ぬ浜町 |

3-2 北部地域

(1) 地域特性

本地域は石垣島の北部の平久保半島を中心とした、豊かな自然環境を有する地域です。

本地域の中央には安良岳や久宇良岳などの山地が連なっており、沿岸域の大半は台地・段丘となっています。

山地は自然公園法に基づく特別地域や保安林に指定された森林が広がっており、国指定天然記念物の植生が分布する他、安良村跡などの歴史的資源も多く、自然的・歴史的に優れた環境が形成されています。

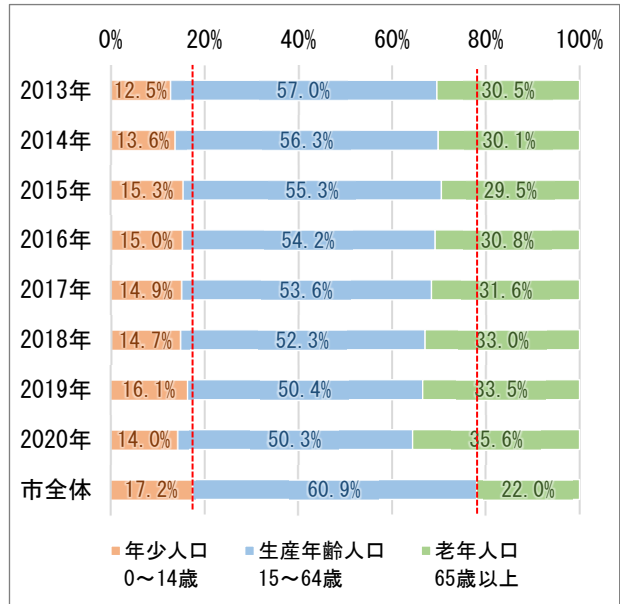
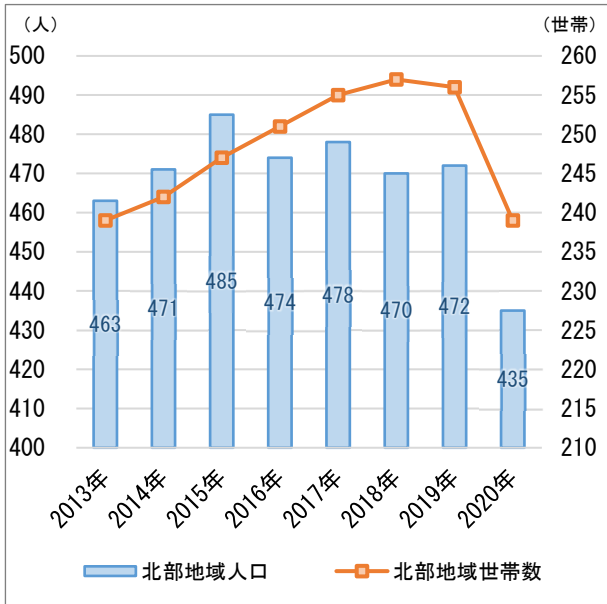
東海岸では採草牧草地が広がり、周辺海域においてはサンゴ礁等の貴重な自然環境が広がっています。

西海岸等では農地が広がっており、その中で入植者により開拓された美しくのどかな集落が形成されています。これらの豊かな自然景観と集落・農用地等が望める玉取崎展望台や、石垣島最北端にあり全面に海と空が広がる平久保崎灯台は、本市を代表とする観光地となっており多くの観光客が訪れています。

一方、本地域の高齢化は著しく進行しており、本市全体と比較しても少子高齢化が著しい地域となっています。



■北部地域の人口及び世帯数の推移



■地域概況

| | | | | | |
|-----|--------------------------------|----|-------------|----|--------------|
| 対象字 | 伊原間（伊原間・明石）、平久保（久宇良・吉野・平久保・平野） | | | | |
| 面積 | 3,592ha (16.0%) | 人口 | 435人 (0.9%) | 世帯 | 239世帯 (0.9%) |

2020年（令和2年）9月末時点

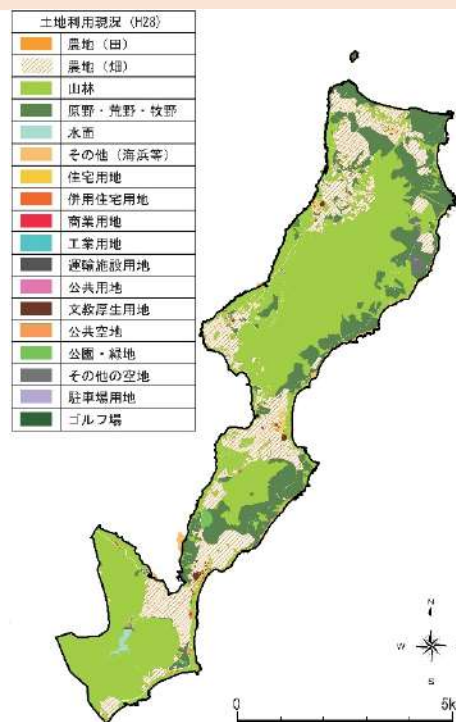
(2) 地域の現況と主要課題

1) 土地利用

本地域の土地利用現況は山林が占める割合が最も多く、次に地域東部に位置する採草放牧地を中心とした原野・荒野・牧野、地域北部や中部、南部に広く分布する農地が多く、本地域の9割以上が農業的・自然的土地利用となっています。

また、本区域のほとんどが農業振興地域に指定されており、本市の基幹産業である農業の生産基盤として重要な役割を果たしている農地は、農用地区域に指定され、住宅用地を取り囲むように形成されています。

さらに、陸域、海域の広範囲が西表石垣国立公園に指定され、亜熱帯特有の多様な野生生物が生息・生育するなど、本市の豊かな自然環境を支える重要な資源となっています。



2) 基盤・住環境

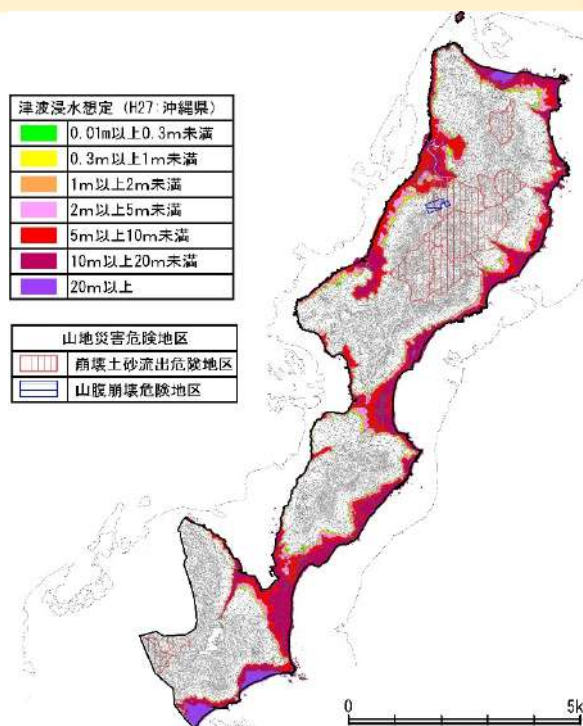
集落は地域南部の伊原間集落から地域北部の平野集落まで南北に等間隔で分布しており、久宇良集落、吉野集落、平久保集落は西海岸に位置しています。伊原間は本地域の中で人口が最も多く、平久保半島の中心的集落となっています。各集落内はみどり豊かなうるおいのある低層住宅を中心に、良好な農業集落を形成していますが、近年は少子高齢化・過疎化の進展が著しく、空き家・空地の増加が懸念されるとともに、幼稚園や小学校の存続が困難になってきています。

本区域は、安良岳が山地災害危険地区（崩壊土砂流出危険地区）に指定されている他、海岸付近は津波災害警戒区域に指定されており、最大クラスの津波が発生した際は甚大な被害を受けることが想定されます。特に伊原間集落、明石集落、吉野集落、平久保集落では最大浸水深5m以上が想定されているため、津波に対応した地域づくりが必要です。

また、本区域は公共下水道や農業集落排水事業区域ではなく、各集落では排水路の整備も不十分で降雨時には冠水する箇所もみられます。

農地においては、大浦、伊原間、久宇良、明石で土地改良事業により農業基盤が整備されており、現在も国営土地改良事業（石垣島地区）が進められています。

さらに、伊原間地域には第1種漁港の船越漁港があり、直売所・休憩所、公園等が整備されています。



3) 交通

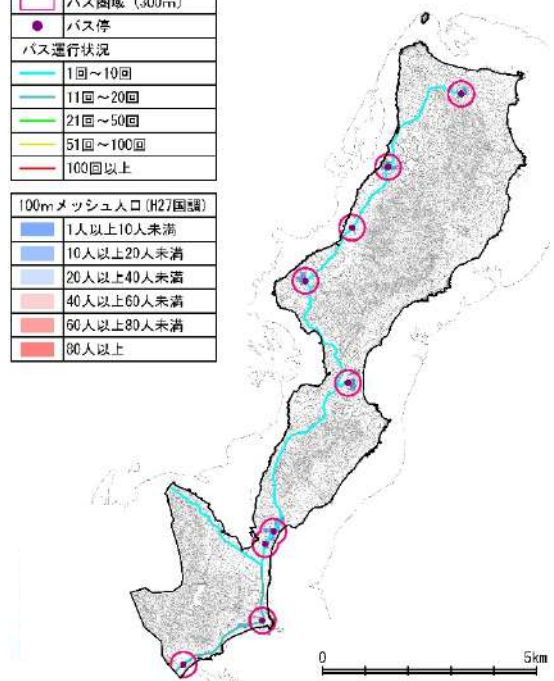
幹線道路の県道平野伊原間線が平久保半島の西側に整備されており、集落内の碁盤目状に整備された生活道路へとつながっています。

東側には放牧場内を通る未舗装の市道平久保半島東線があります。市道平久保半島東線は良好な景観を有する道路として、自然等の周辺環境に配慮した道路整備が望まれています。

バス路線は中心市街地から県道平野伊原間線をルートに各集落を通過しながら平野集落まで運行していますが、1日の路線運行本数は少なく利便性が低いため、公共交通の利便性向上が必要です。

| バス路線・運行状況 (H30) | |
|---|-------------|
|  | バス圏域 (300m) |
|  | バス停 |
| バス運行状況 | |
|  | 1回～10回 |
|  | 11回～20回 |
|  | 21回～50回 |
|  | 51回～100回 |
|  | 100回以上 |

| 100mメッシュ人口 (H27国調) | |
|---|------------|
|  | 1人以上10人未満 |
|  | 10人以上20人未満 |
|  | 20人以上40人未満 |
|  | 40人以上60人未満 |
|  | 60人以上80人未満 |
|  | 80人以上 |



4) 自然・景観

山地及び海岸林には、国指定天然記念物の自生のヤエヤマシタンやハスノハギリ群落の他、サガリバナ群落や自生のリュウキュウマツなど、豊かな植生が生育しています。また、国指定史跡の平久保遠見台や天然記念物に指定された津波石（安良大かね・バリ石）の他、安良村跡や、多良間田跡などの歴史資源や、地域からも親しまれウミガメの産卵地ともなっている自然海岸など、良好な自然環境と歴史・文化的資源を有しています。集落では、屋敷囲いに生垣が多く使われているとともに、屋敷林や防風・防潮林が多く植えられており、うるおいのある集落景観を創出するだけでなく、各集落が海側に面していることから、台風の強風害や塩害を軽減するなど重要な役割を担っています。

さらに、展望台が設置されている玉取崎や市道平久保半島東線は本市の優れた眺望保全地区となっており、自然豊かで美しい景観を望むことができます。

(3) 地域の将来像

自然・農地・集落が調和した亜熱帯のエコ地域づくり

豊かな自然環境と生活を支える農地、さらには人々の暮らしとともに培われた歴史・文化の保全と適正な利活用を図り、亜熱帯海洋都市にふさわしいまちづくりの形成を目指します。また、日常生活に必要な基盤整備等を行い、将来に渡って集落での生活やコミュニティを維持し、住み慣れた地域で住み続けられるまちづくりを目指します。

1) 土地利用の方針

①豊かな自然環境保全を前提とした土地利用の推進

- ◆本地域の生物多様性に富んだ豊かな自然環境を今後も積極的に保全していくため、開発などによる土地利用の転換を抑制し、自然、農地、集落が調和した土地利用を図ります。
- ◆安易な農地転用を抑制し、地域の基幹産業である農地の保全を図るとともに、農地からの赤土等流出防止対策の継続的かつ効率的な活動を推進します。
- ◆既存集落では既存の集落形態や規模を維持し、豊かな自然と営農環境に配慮した土地利用を図ります。

②北部地域の拠点形成

- ◆伊原間地域は北部地域の玄関口となることから、直売所や休憩所、公園などが整備されている船越漁港を中心に、公共交通等との連携に努め北部地域の拠点形成を図ります。

2) 基盤・住環境整備の方針

①集落機能の維持

- ◆平久保小学校においては令和3年度（2021年度）の在籍児童数がないことから休校となるなど、過疎化に伴い小学校・幼稚園の存続が困難になってきています。
- ◆将来に渡り集落機能を維持していくため、地域産業（農業、観光等）の振興と居住環境の整備を促進するとともに、空き家・空地の有効活用に努め、移住者を含めた子育て世帯等の定住促進を目指した住宅の整備・誘導の検討を図ります。

②集落機能の維持と住環境の向上

- ◆集落内の生け垣や屋敷林等の保全を図り、周辺の自然・農地と調和した低層戸建て住宅を主体とし、豊かな自然環境に囲まれたゆとりある農村集落環境の形成を図ります。
- ◆地域の防災力向上を図るため、避難経路の整備及び地区防災計画の策定を促進します。また、自然災害が発生した際に円滑な避難が行えるよう、地域住民へ防災に対する意識啓発を図るとともに、自主防災組織の機能及び体制構築を図ります。
- ◆合併処理浄化槽による污水处理施設の整備を推進し、衛生的な生活環境の確保及び自然環境の保全を図ります。

③基盤整備の促進による農業振興

- ◆農業基盤整備等の推進により優良農地の確保及び農業の生産性の向上を図るとともに、環境配慮型農業の推進を図ります。

3) 交通体系の方針

①利便性確保と環境と共生する道路網の整備

- ◆市街地と連絡する県道平野伊原間線は、本地域の主要道路及び沿道集落の生活道路として機能しているとともに、本市の主要な観光資源である平久保崎へのアクセス道路、災害時の緊急輸送道路として重要性が高いことから、積極的な道路環境の向上に努めます。
- ◆市道平久保半島東線については環境共生型道路（エコロード）として引き続き保全・整備を推進するとともに、地域活性化に資する貴重な資源としての活用を図ります。
- ◆地域住民の日常生活に使われる集落内の生活道路については、安全かつ快適性の向上を図るため、維持・管理の充実に努めます。

②地域公共交通体系の整備

- ◆中心市街地及び各集落の連携強化を図るため、公共交通機関である路線バスの維持・充実に努めるとともに、路線バスを補完する多様な交通体系の構築を推進します。

4) 自然・景観の方針

①良好な自然環境の保全と活用

- ◆本地域の豊かな自然環境は市民のみならず来訪者へも安らぎとうるおいを与えるなど、貴重な地域資源となっていることから、次世代へ継承していくために積極的な保全に努めるとともに、グリーンツーリズムやエコツーリズムなどによる積極的な活用を図ります。
- ◆国の天然記念物に指定されている自生のヤエヤマシタンやハスノハギリ群落の他、サガリバナ群落や自生のリュウキュウマツなど、貴重な自然緑地の保全・育成を図ります。
- ◆台風の強風害や塩害や津波による被害の軽減を図るため、集落内における防風・防潮林の保全や海岸付近の樹木の育成など生態系を活用した防災・減災への取り組みを推進し、安全な集落環境の形成に努めます。

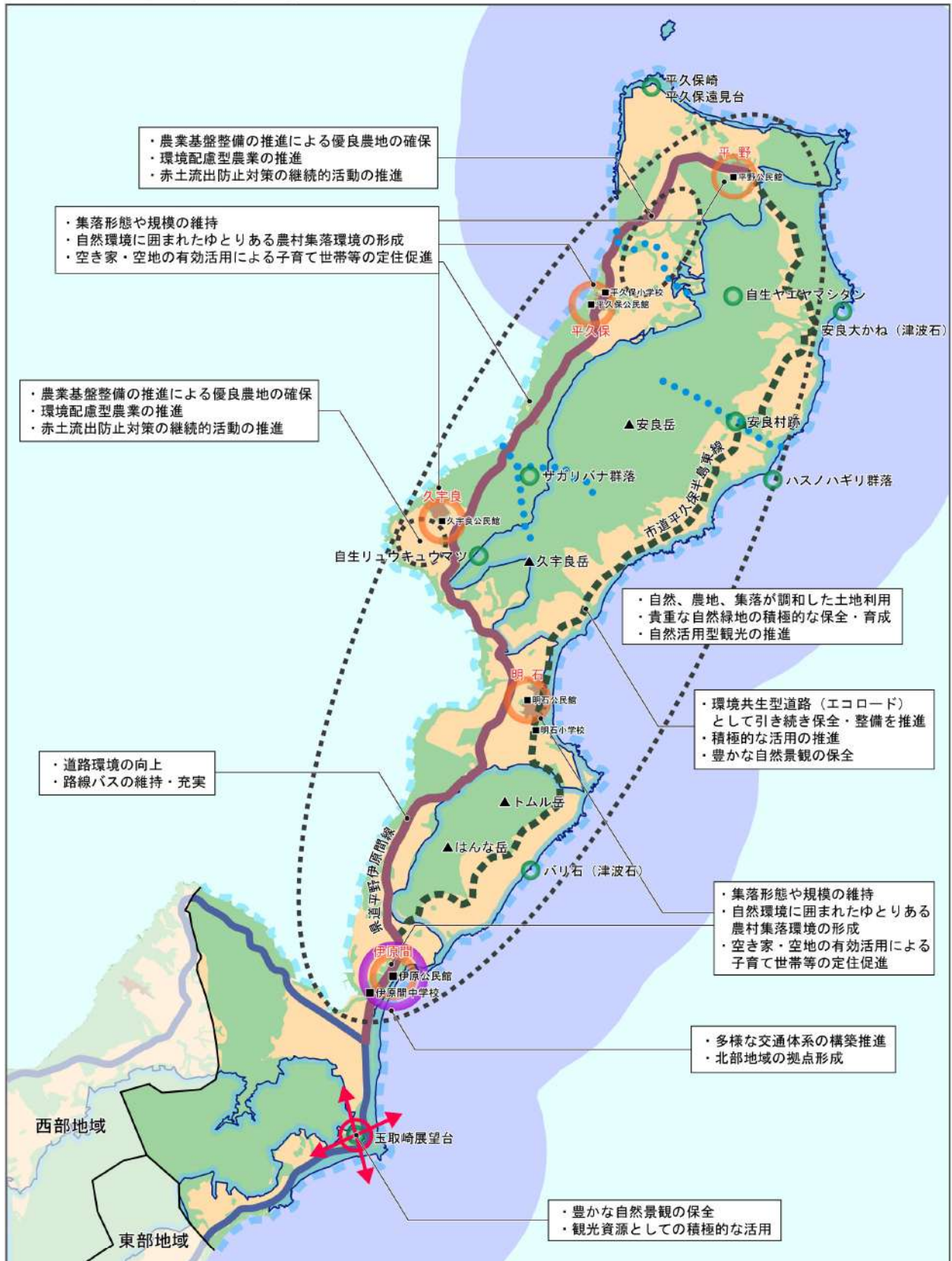
②良好な景観の活用・育成と保全

- ◆集落においては、今後もうるおいのある良好な集落景観を維持するため、屋敷林や生垣を保全・育成に努めます。
- ◆玉取崎展望台からの眺望は本地域を特徴づける重要な資源等となっていることから、玉取崎展望台周辺及び市道平久保半島東線の豊かな自然景観を保全し、観光資源としての積極的な活用を図ります。

③歴史資源の保全と活用

- ◆国指定史跡である先島諸島火番盛遠見番所（平久保遠見台）や国の天然記念物である石垣島東海岸の津波石群（安良大かね・バリ石）、市文化財の安良村跡の御嶽などの歴史資源については、周辺の貴重な自然環境と一体的な保全・活用を図ります。

まちづくり方針図【北部地域】



- | | | | |
|------------------|---------|----------|---------------------|
| ○ 集落 | ■ 森林地域 | — 都市幹線道路 | ↔ 眺望点 |
| ○ 交流拠点 | ■ 農用地区域 | — 地区幹線道 | ■ 国立公園（特別地域） |
| ○ 主要な地域資源 | ■ 集落地域 | — エコロード | ■ 国立公園（海域公園地区・普通地域） |
| ■ 地域の防災やコミュニティ拠点 | — 地域区分界 | ●●● 河川 | ■ 海岸環境保全区域 |

3-3 西部地域

(1) 地域特性

本地域は、野底岳から於茂登岳、ぶざま岳に至る尾根線の北側の地域と崎枝半島、川平半島及び小島を中心とした地域です。

本地域は山地が多く、沿岸域は台地・段丘が形成されています。

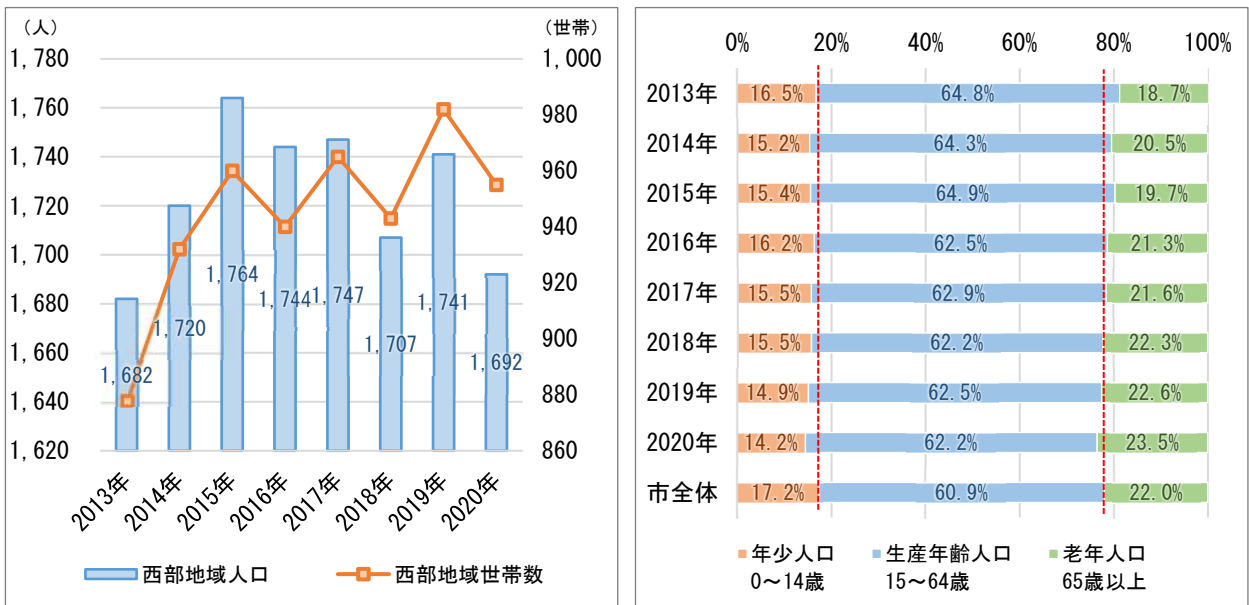
沿岸域では、地形的な制約のもと、農用地や宅地が分散していますが、野底や崎枝ではまとまった農用地が形成されています。また、川平集落ではまとまった宅地が形成されており、周辺の豊かな自然環境と相まった伝統ある集落景観を形成していることから景観地区にも指定されています。

川平湾周辺海域は、豊かな自然的環境に富んだ良好な自然的景観が形成されていることから、本市を代表する名勝であり、多くの観光客が訪れています。また、本地域は、自然海岸が残る米原海岸や米原のヤエヤマヤシ群落などの本市を代表する観光資源やリゾートホテルも位置していることから、本市を代表するリゾート地でもあります。

本地域は県外などからの移住者も多いため、人口及び世帯数は増減があるものの概ね横ばいとなっており、少子高齢化についても本市全体と比較すると若干進んでいる地域となっています。



■西部地域の人口及び世帯数の推移



■地域概況

| | | | | | |
|-----|----------------------------|----|---------------|----|--------------|
| 対象字 | 伊原間 (一部) ・野底・桴海・川平・崎枝 (一部) | | | | |
| 面積 | 5,082ha (22.7%) | 人口 | 1,692人 (3.4%) | 世帯 | 955世帯 (3.8%) |

2020年(令和2年)9月末時点

(2) 地域の現況と主要課題

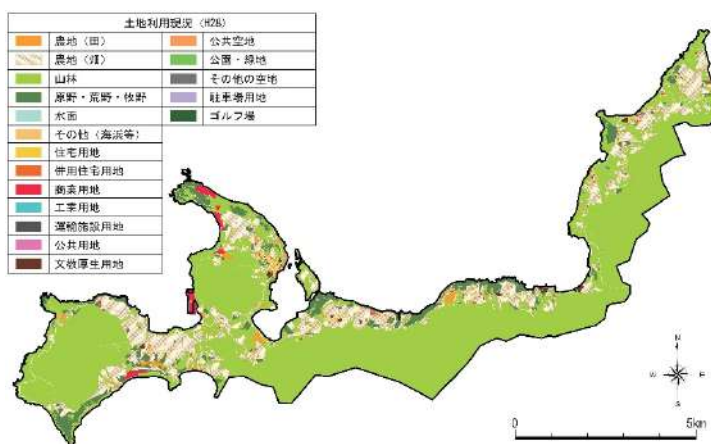
1) 土地利用

土地利用現況は山地の占める割合が最も多くなっており、地形の制約上、農地は小規模となっています。

また、本地域は於茂登岳や屋良部岳一帯及び海岸部は西表石垣国立公園に指定されており、於茂登岳から川平湾一帯は名勝「川平湾及び於茂登岳」に指定されており、本市を代表する重要な自然環境、景観を有しています。

川平湾は本市を代表とする重要な観光資源ですが、降雨時には農地からの赤土等が周辺海域に流出することにより、サンゴ礁の美しい海や河川を汚濁し、生態系や観光産業へ悪影響を及ぼしているため、重大な問題となっています。

住宅用地は山林や農地等に囲まれており、自然豊かな集落環境を形成していますが、川平山原地区や米原地区等においては観光関連施設が立地しているとともに近年、住宅系の新築動向が著しいため、集落や周辺の自然環境と調和のとれた土地利用のあり方についての検討が必要です。



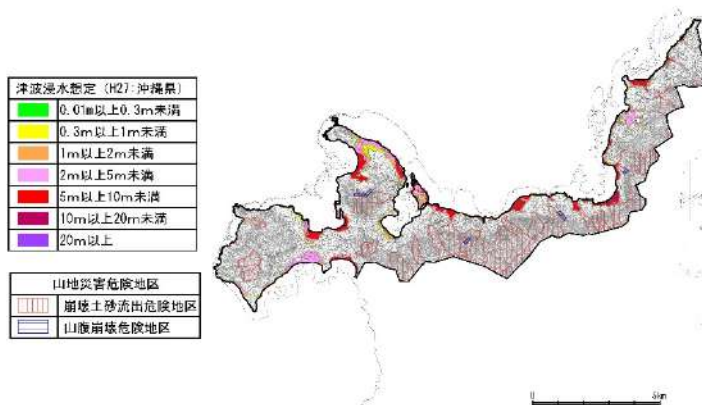
2) 基盤・住環境

本地域は地域南部が山地となっていることから、集落は東西にかけて海岸付近に分布しており、自然に囲まれた低層住宅中心の集落環境を形成しています。特に川平地域は石垣や屋敷林、赤瓦などにより良好な伝統的集落景観が形成されており、宇川平全域というかなり広大な面積が景観地区に指定されています。

また、本市を代表する観光資源でもある川平湾一帯は、自然的な要素に富んだ良好な景観を形成している区域として、10.7haが川平風致公園として都市計画決定していますが、供用開始面積は約2割にとどまっています。

さらに、本区域は海岸付近の一部が津波災害警戒区域に指定されているとともに、於茂登岳や屋良部岳では山地災害危険地区(崩壊土砂流出危険地区)に指定されています。集落における影響はそれほど大きくないことが想定されますが、津波が発生した際は集落付近まで押し寄せる可能性もあるため、日頃から自然災害を意識した防災への取り組みや集落外での土地利用のあり方の検討が必要となっています。

公共下水道に関しては、川平集落において川平湾の環境保全を目的とした特定環境保全公共下水道が整備されていますが、その他の集落では公共下水道等が整備されていない状況にあります。



3) 交通

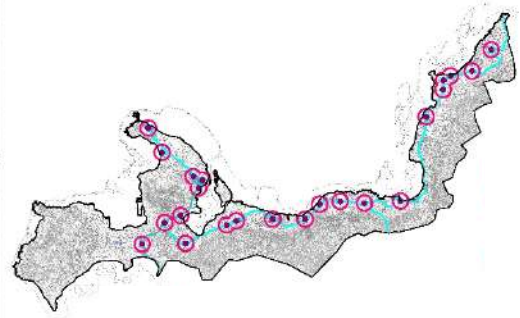
多くの集落は主要地方道石垣港伊原間線に沿って立地しており、主要地方道石垣港伊原間線が幹線道路であると同時に生活道路となっています。

集落内の道路では、歩道が整備されていない箇所や、歩道幅員が狭いところも多くありますが、近年は集落内へのレンタカーの乗り入れ等が増加しているため、生活道路における安全性の確保が必要です。

バス路線は中心市街地より川平を経由して川平集落や栄集落まで運行していますが、運行状況が少ないために利用者も少ない状況にあることから、路線バスの維持充実と地域の高齢者も利用しやすい環境づくりが必要です。

| バス路線・運行状況 (H30) | |
|-----------------|--|
| バス路線 (300m) | |
| バス停 | |
| バス運行状況 | |
| 1回～10回 | |
| 11回～20回 | |
| 21回～50回 | |
| 51回～100回 | |
| 100回以上 | |

| 100mメッシュ人口 (H27国調) | |
|--------------------|--|
| 1人以上10人未満 | |
| 10人以上20人未満 | |
| 20人以上40人未満 | |
| 40人以上60人未満 | |
| 60人以上80人未満 | |
| 80人以上 | |



4) 自然・景観

本地域内には、国指定天然記念物の米原のヤエヤマヤシ群落や荒川のカンヒザクラ自生地、県指定の仲筋村ネバル御嶽の亜熱帯海岸林、市指定の吹通川のヒルギ群落やフミダカーラの炭酸塩堆積物など、本市を代表する貴重な植生や特異な地質が分布し、豊かな自然環境を形成しています。このような環境を育む母体となっている於茂登岳から前嵩、川平湾に至る一帯の風致景観は、国の名勝に指定されています。また、景勝地として古くから知られる御神崎は、国の記念物（名勝地関係）に登録されています。

集落では、屋敷林が多く使用されており、うるおいのある集落景観を形成しています。また、景観地区に指定されている川平地域は石垣や赤瓦の古い形態の家屋が多く残り伝統的な集落景観を創出していますが、近年はブロック塀や鉄筋コンクリート造の建物が増えつつあります。

(3) 地域の将来像

眺める海・遊ぶ海と暮らしが共存した地域づくり

海や山地など、本市を代表する豊かな地域資源を積極的に活かし、伝統的な暮らしの中で地域住民と来訪者の交流機会の創出による活気あふれる地域の形成を目指します。また、多様性に富んだ豊かな自然環境とリゾートホテルなどの観光施設、集落の調和あるまちづくりを進めるとともに、これまでの集落機能を維持・強化することにより、地域資源の持つ魅力を発揮し、美しく伝統ある集落環境を次世代に継承していくことを目指します。

1) 土地利用の方針

①自然・伝統集落・観光が調和した土地利用の推進

- ◆本市特有の魅力豊かな自然環境を積極的に保全し、自然資源を活かした観光と伝統的な集落環境が調和した土地利用を図ります。
- ◆集落においては集落形態を保全するとともに無秩序な開発の抑制に努め、周辺の自然環境に配慮した土地利用を図ります。
- ◆安易な農地転用を抑制し、地域の基幹産業である農地の保全を図るとともに、農地からの赤土流出防止を継続的かつ効率的に実施し、環境負荷の低減に配慮した農業を推進します。

2) 基盤・住環境整備の方針

①うるおいとゆとりある集落環境の維持・向上

- ◆自然に囲まれたうるおいとゆとりある集落環境の維持に努め、低層戸建て住宅を主体とした集落の形成を図ります。
- ◆地域の防災力向上を図るため、避難経路の整備及び地区防災計画の策定を促進します。また、自然災害が発生した際に円滑な避難が行えるよう、地域住民へ防災に対する意識啓発を図るとともに、自主防災組織の機能及び体制構築を図ります。
- ◆川平湾は多くの観光客も訪れる場所でもあることから、多言語対応の防災情報の提供や防災備蓄品の確保など、地域住民と観光事業と連携を図り観光客が安心して滞在できる地域づくりを推進します。
- ◆川平集落では特定環境保全公共下水道への接続率向上、その他の集落においては合併処理浄化槽による汚水処理施設等の整備を推進し、衛生的な生活環境の確保及び自然環境の保全を図ります。
- ◆本市を代表とする観光資源であり、地域住民へうるおいと安らぎを与える川平風致公園は、周辺環境の保全と調和に配慮した整備を推進するとともに、供用開始面積の拡大に努めます。

②基盤整備の促進による農業振興

- ◆農業基盤整備等の推進により優良農地の確保及び農業の生産性の向上を図るとともに、環境配慮型農業及び魅力ある農業の推進を図ります。

3) 交通体系の方針

① 利便性確保と環境との調和を目指した交通網の整備

- ◆ 地域内の主要な道路である主要地方道石垣港伊原間線及び県道川平高屋線については、多くの来訪者も利用することから自然環境に配慮した道路環境の維持・管理を図ります。
- ◆ 地域住民の日常生活に使われる集落内の生活道路はだれもが安全に安心して利用できるよう、良好な歩行者空間の確保を図ります。
- ◆ 主要地方道石垣港伊原間線及び県道川平高屋線は特徴的な沿道景観を形成しているとともに地域内の緑の軸を形成していることから、道路植栽の継続的な維持・管理に努めます。

② 地域公共交通体系の整備

- ◆ 地域住民の暮らしの維持と来訪者が利用しやすい公共交通網を形成するため、路線バスの維持・充実により中心市街地や新石垣空港及び各集落との連携強化を図るとともに交通結節機能の強化に努めます。

4) 自然・景観の方針

① 良好な自然環境の保全と活用

- ◆ 米原のヤエヤマヤシ群落や荒川のカンヒザクラ等の天然記念物を有する豊かな自然緑地の保全を図るとともに、吹通川等の河口に植生するヒルギ群落や仲筋村ネバル御嶽の亜熱帯海岸林、米原海岸の保全に努め、グリーンツーリズムやエコツーリズムなどによる積極的な活用を図ります。
- ◆ 台風の強風害や塩害や津波による被害の軽減を図るため、集落内における防風・防潮林の保全や海岸付近の樹木の育成など生態系を活用した防災・減災への取り組みを推進し、安全な集落環境の形成に努めます。

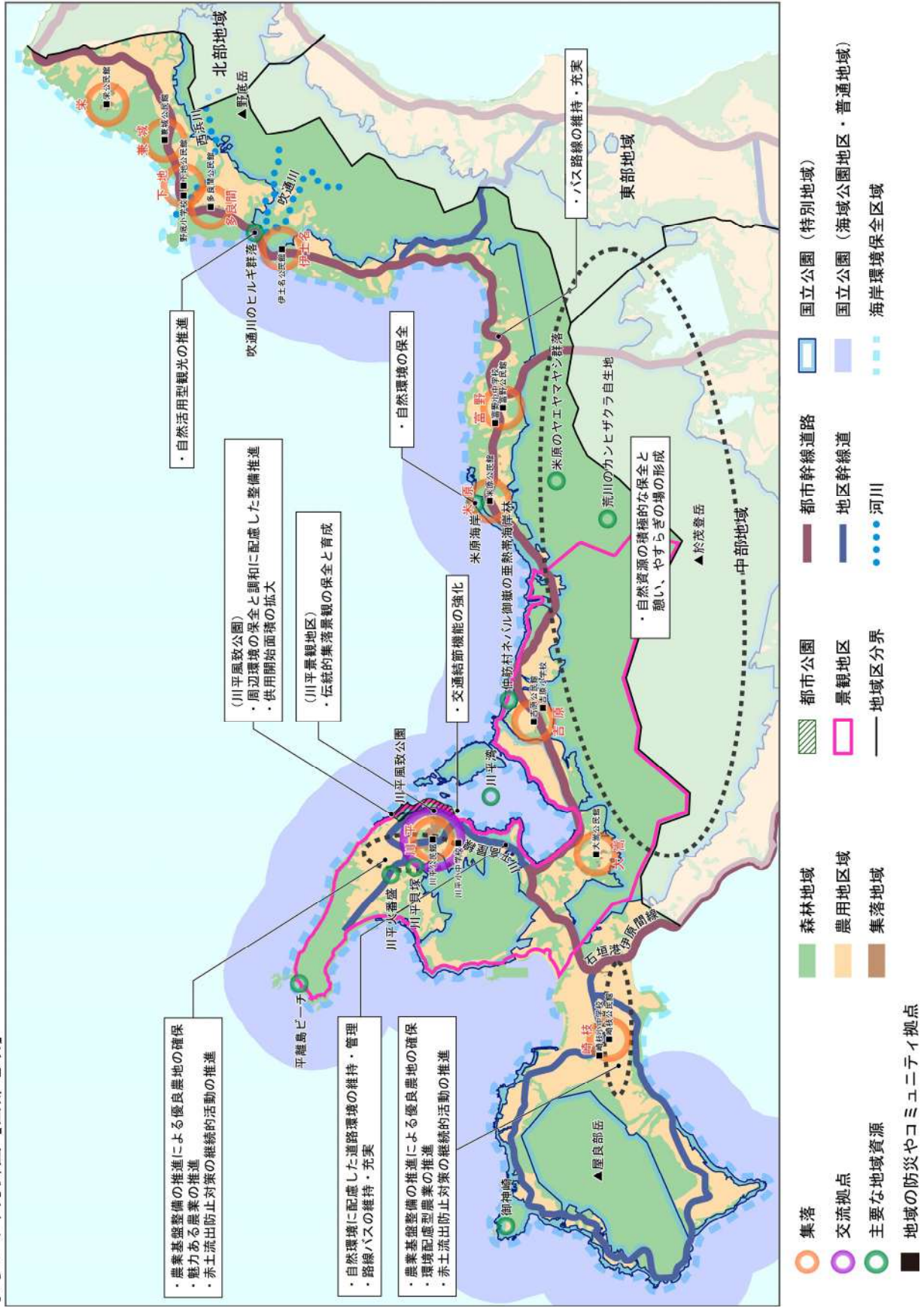
② 良好な景観の活用・育成と保全

- ◆ 集落内の屋敷林、生垣等は積極的な保全・育成に努め、うるおいのある集落景観の向上を図ります。
- ◆ 景観地区に指定されている川平地域では石垣や屋敷林、赤瓦等の伝統的集落景観の保全に努めるとともに、適切な運用を図ります。また、多くの観光客が訪れる地域でもあることから、集落内を散策できる集落づくり等に努め、住民の暮らしを守りながら伝統的集落景観の活用を図ります。

③ 歴史資源の活用と保全

- ◆ 地域内に残る国指定史跡の先島諸島火番盛遠見番所（川平火番盛）や川平貝塚、市の文化財に指定された御嶽や遺跡などの歴史資源については、積極的な保全に努めるとともに、周辺環境の整備活用の検討を図ります。

まちづくり方針図【西部地域】



3-4 中部地域

(1) 地域特性

本地域は、於茂登岳からぶざま岳に至る尾根線の南側から、バナナ岳北側山麓部にかけて広がる地域で、北は山地、東は丘陵地や台地・段丘、西沿岸域では湿地を含む低地と変化に富んだ環境を有した地域です。

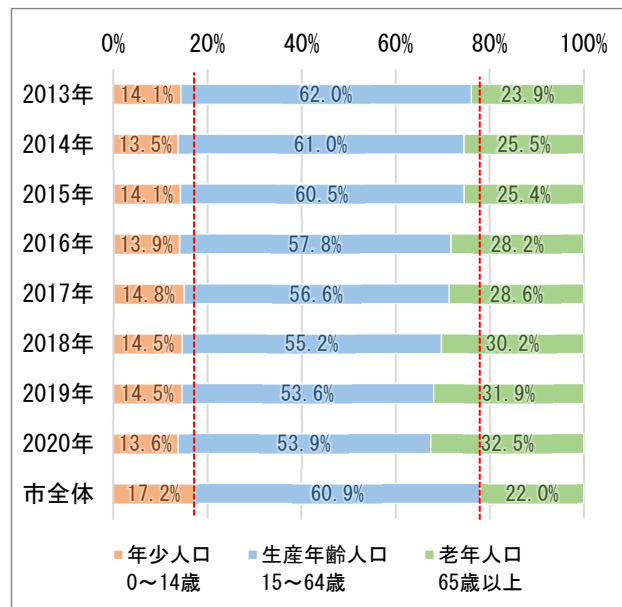
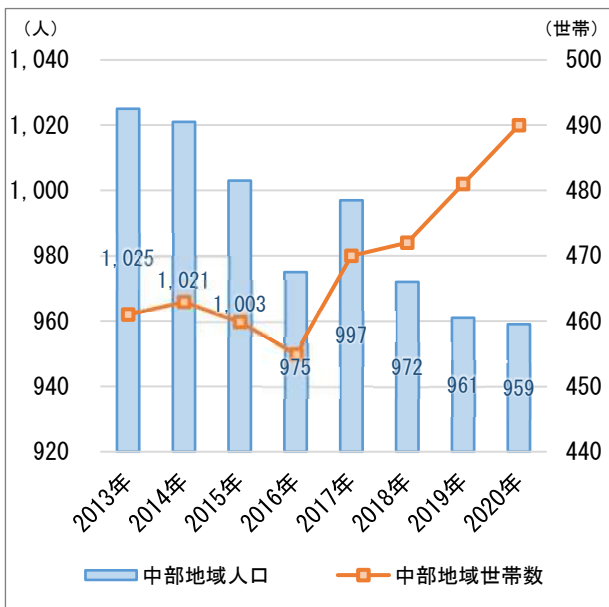
山地は西表石垣国立公園の特別保護地区や特別地域に指定されており、多くの固有または希少な動植物の生息地・生育地となっています。また、その周辺には水源地として3基のダムが位置しており、農業用水の安定供給が図られています。

丘陵地や台地・段丘では、農用地や開拓集落が点在し、のどかな農村集落が形成されていますが、本地域の人口は、年々減少傾向にあるとともに少子高齢化も進行していることから、過疎化の進展が懸念されています。

西沿岸域にはラムサール条約に登録されている名蔵アンパルが位置し、貴重な自然環境を形成していることから、本市の観光資源のひとつとなっており、自然観察やバードウォッチングなど自然体験や環境学習の場として活用されています。



■ 中部地域の人口及び世帯数の推移



■ 地域概況

| | | | | | |
|-----|--|----|-------------|----|--------------|
| 対象字 | 登野城（嵩田）、名蔵（名蔵・元名蔵）、平得（開南）、真栄里（於茂登）、大浜（川原・三和） | | | | |
| 面積 | 5,383ha (24.1%) | 人口 | 959人 (1.9%) | 世帯 | 490世帯 (1.9%) |

2020年（令和2年）9月末時点

(2) 地域の現況と主要課題

1) 土地利用

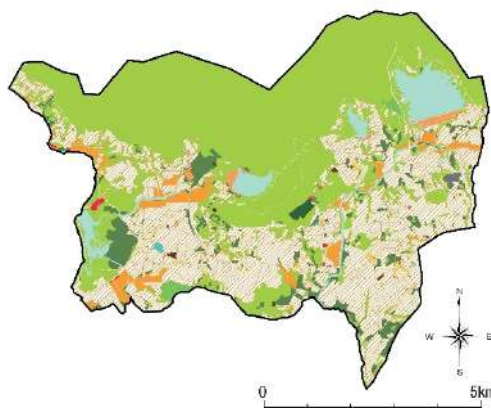
本地域の土地利用現況は山林や農地が主体となっており、集落以外は農業振興地域となっています。農地は本地域南部にまとまって分布しており、その背後には於茂登岳を中心とした山林が広がるなど、山林と農地が一体となった豊かな環境を形成しています。

その他には底原ダム、真栄里ダム、名蔵ダムの3基のダムが整備さ

れているとともに、名蔵アンパルが位置していることから、他地域と比較しても水面の占める割合が多い地域となっています。

中部地域の集落は全て入植で形成され、自然環境に恵まれた農業主体ののどかな集落が形成されています。

| 土地利用現況 (概略) | |
|-------------|-----------|
| | 農地 (田) |
| | 農地 (畑) |
| | 山林 |
| | 原野・荒野・牧野 |
| | 水面 |
| | その他 (湖沼等) |
| | 住宅用地 |
| | 併用住宅用地 |
| | 商業用地 |
| | 工業用地 |
| | 運輸施設用地 |
| | 公共用地 |
| | 文教厚生用地 |
| | 公共空地 |
| | 公園・緑地 |
| | その他の空地 |
| | 駐車場用地 |
| | ゴルフ場 |



2) 基盤・住環境

集落は都市幹線道路沿道に点在して分布しています。集落内は低層住宅を中心にゆとりある農業集落を形成していますが、少子高齢化の進展による過疎化や空き家・空地の増加が懸念されています。

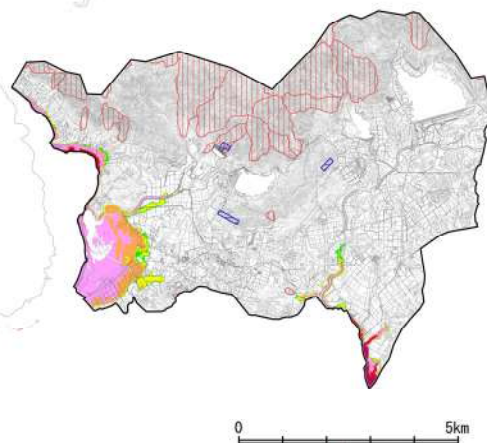
本地域の西海岸や一部の河川沿いでは津波災害警戒区域に指定されており、一部では5m以上の最大浸水深が想定されています。また、於茂登岳やぶざま岳では山地災害危険地区(崩壊土砂流出危険地区・山腹崩壊危険地区)に指定されている場所もあります。

さらに、本地域は公共下水道等整備区域ではないことから、河川や名蔵アンパルなど貴重な水資源の汚染が懸念されます。

於茂登岳及び周辺山地とバナナ岳に挟まれた低地部に広がる農地では、これまでに名蔵川地区土地改良事業により農業基盤が整備されており、現在も国営土地改良事業(石垣島地区)が進められています。

| 津波浸水想定 (H27:沖縄県) | |
|------------------|---------------|
| | 0.01m以上0.3m未満 |
| | 0.3m以上1m未満 |
| | 1m以上2m未満 |
| | 2m以上5m未満 |
| | 5m以上10m未満 |
| | 10m以上20m未満 |
| | 20m以上 |

| 山地災害危険地区 | |
|----------|------------|
| | 崩壊土砂流出危険地区 |
| | 山腹崩壊危険地区 |



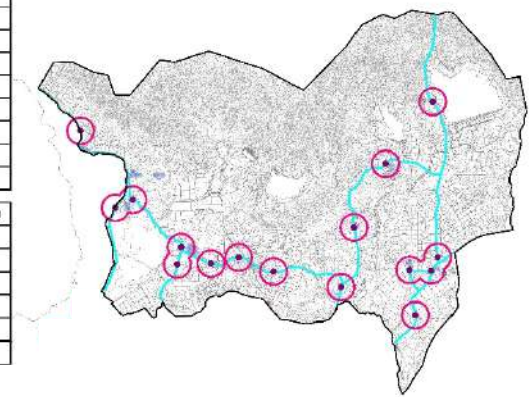
3) 交通

本地域では主要地方道石垣港伊原間線・富野大川線、県道石垣浅田線・大浜富野線・新川白保線が主要な道路となっており、生活道路として重要な役割を担っています。

公共交通である路線バスは、本地域では複数の路線が配置されていますが、運行本数は少なく、利便性が低い状況にあります。

| バス路線・運行状況 (H30) | |
|---|-------------|
|  | バス圏域 (300m) |
|  | バス停 |
| バス運行状況 | |
|  | 1回~10回 |
|  | 11回~20回 |
|  | 21回~50回 |
|  | 51回~100回 |
|  | 100回以上 |

| 100mメッシュ人口 (H27国調) | |
|---|------------|
|  | 1人以上10人未満 |
|  | 10人以上20人未満 |
|  | 20人以上40人未満 |
|  | 40人以上60人未満 |
|  | 60人以上80人未満 |
|  | 80人以上 |



4) 自然・景観

於茂登岳及び周辺山地と名蔵アンパルー帯は西表石垣国立公園に指定されており、シタナラサのサキシマスオウノキ群落が国の天然記念物に指定されるなど、自然豊かな緑と水の中で多くの固有・希少動植物が生息・生育しています。さらに、於茂登岳一帯は名勝「川平湾及び於茂登岳」に指定されており、本市の自然環境・景観を支える骨格となっています。

本地域は、市の史跡に指定された大田原遺跡をはじめ、名蔵瓦窯跡等の重要な歴史・文化的資源を有しています。

集落は、農地に囲まれた豊かな田園景観を形成しており、景観地区に指定されている獅子森においては、周辺景観との調和が図られた赤瓦屋根の低層住宅地が形成されています。

(3) 地域の将来像

大湿原と森林のみどり豊かな自然にふれ合える地域づくり

ラムサール条約登録湿地である名蔵アンパルを含む名蔵湾や於茂登岳及び周辺の山地が生み出す豊かな自然環境を保全しつつ、積極的な利活用により自然とふれあい、地域住民と来訪者の交流機会の創出を目指します。また、市街地から近く、自然とふれあえるという特性を積極的に活かしながら、若者の定住を促進し地域活性化を目指します。

1) 土地利用の方針

①農住環境と自然のバランスのとれた土地利用の推進

- ◆森林と農地の積極的な保全と活用を図るとともに、開拓によって形成されたゆとりある集落環境を維持し、農住環境と自然のバランスのとれた土地利用を図ります。
- ◆地域の基幹産業である農地の保全を図るとともに、農地からの赤土等流出防止対策の継続的かつ効率的な活動を推進します。
- ◆防風、防潮、水源涵養等の機能を有するとともに人々に安らぎやうるおいを与える森林については、積極的な保全と用を図ります。

②開発等における周辺環境への配慮

- ◆基本的に秩序ある土地利用に努めますが、やむを得ず大規模な土地利用の転換等を行う際は、周辺の自然環境への影響を十分に留意したうえで必要最小限の範囲で施設の機能を図ります。

2) 基盤・住環境整備の方針

①住環境の維持・向上

- ◆自然の緑や農地に囲まれた豊かな集落環境を維持し、生け垣や敷地内の植栽の保全を推進し、低層住宅が主体となった農業集落の形成を図ります。
- ◆地域の防災力向上を図るため、避難経路の整備及び地区防災計画の策定を促進します。また、自然災害が発生した際に円滑な避難が行えるよう、地域住民へ防災に対する意識啓発を図るとともに、自主防災組織の機能及び体制構築を図ります。
- ◆合併処理浄化槽による污水处理施設の整備を推進し、水質汚染の防止と衛生的な生活環境の確保を図ります。
- ◆人口減少を抑制し集落機能を維持していくため、空き家・空地の有効活用を図るとともに住宅用地の確保等に努めます。

②基盤整備の促進による農業振興

- ◆農業基盤整備等の推進により優良農地の確保及び農業の生産性の向上を図るとともに、環境配慮型農業や魅力ある農業の推進、農業体験の機会拡大を図ります。

3) 交通体系の方針

①利便性確保と環境との調和を目指した道路網の整備

- ◆主要地方道石垣港伊原間線・富野大川線、県道石垣浅田線・大浜富野線・新川白保線においては、街路樹の整備を促進し、緑の軸の形成を図ります。
- ◆日常の生活で使われる生活道路は、歩行者にとっても快適で安全に利用できるよう、維持・管理の充実を図ります。

②地域公共交通体系の整備

- ◆中心市街地や各集落との連携強化による集落機能の維持を図るため、路線バスの維持と利便性向上を図ります。
- ◆集落では、住み慣れた地域で住み続けられる環境を形成するため、公共交通システムの構築を推進します。

4) 自然・景観の方針

①良好な自然環境の保全と活用

- ◆於茂登岳及びその周辺山地の豊かなみどりの積極的な保全・育成を図り、市民や来訪者が憩える空間の創出を図ります。
- ◆名蔵川河口部の干潟及びマングローブ林を中心とした名蔵アンパルは多様な生態系を育成しているため、積極的な保全に努めるとともに、自然学習が体験できるエコツアー等としての活用を図ります。

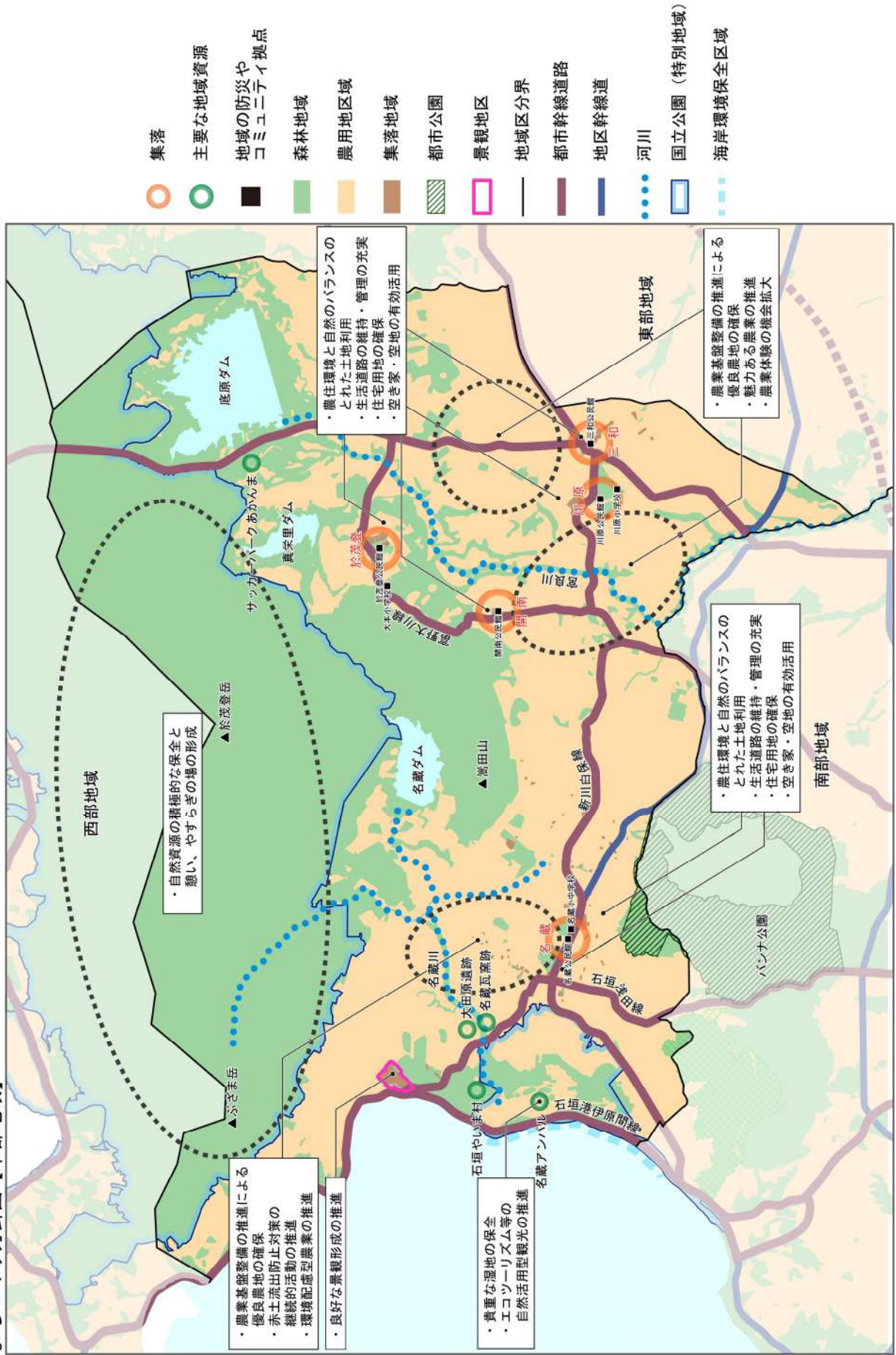
②良好な景観の活用と保全

- ◆名蔵アンパルの水辺空間が創出する豊かな自然環境と農地が広がる田園風景が一体となったみどりあふれる景観の形成に努めます。
- ◆集落内の屋敷林、生垣等は積極的な保全・育成に努め、今後もうるおいのある住環境の形成を図ります。
- ◆景観地区に指定されている獅子森地区においては、適切な運用に努め、今後も良好な景観形成を図ります。

③歴史資源の活用と保全

- ◆本地域内に存在する市指定史跡の大田原遺跡や名蔵瓦窯跡等の歴史資源については、積極的な保全に努めるとともに、周辺環境の整備活用の検討を図ります。

まちづくり方針図【中部地域】



3-5 東部地域

(1) 地域特性

本地域は、石垣島の東海岸に位置した南北に広がる地域です。北西部が野底岳などの山地となっている他、西部に市内最大河川の宮良川や轟川が流れています。

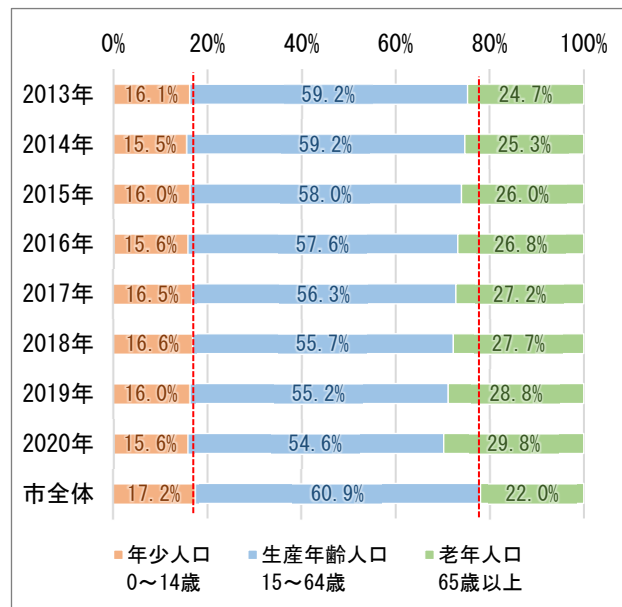
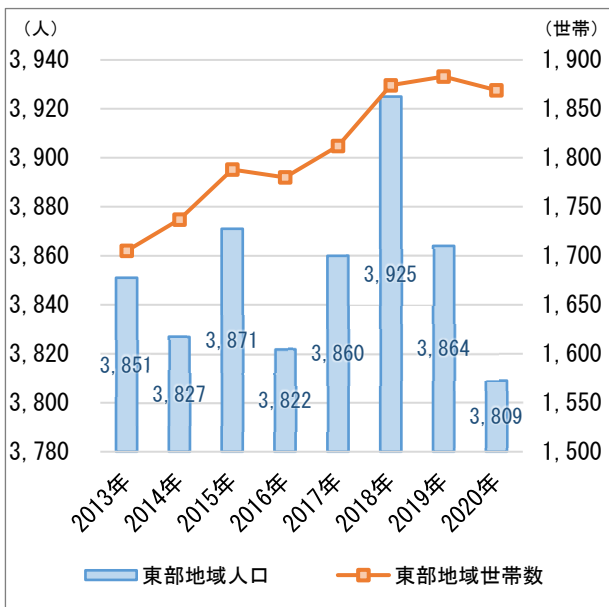
山地は自然公園法に基づく特別地域や森林法に基づく保安林などの森林が広がるなど、豊かな自然環境が形成されています。また、白保海岸は希少なアオサンゴが群生している他、多様なサンゴが見られることから、シュノーケリングやダイビングスポットとして親しまれています。

丘陵地や台地・段丘では、農用地や原野が広がっている他、国道390号沿いを中心に宅地が分布しています。宅地はみどり豊かな集落が形成されており、宮良集落や白保集落は石垣らしい伝統的な景観が残されています。本地域の人口は増減を繰り返す概ね横ばいとなっていますが、世帯数は増加傾向にあります。

また、平成25年(2013年)には本地域中心部に本市の玄関口となる新石垣空港が整備され、開港以降は多くの観光客が訪れています。



■東部地域の人口及び世帯数の推移



■地域概況

| | | | | | |
|-----|----------------------------|----|---------------|----|----------------|
| 対象字 | 宮良、白保（白保・大里）、桃里（星野・伊野田・大野） | | | | |
| 面積 | 4,220ha (18.9%) | 人口 | 3,809人 (7.7%) | 世帯 | 1,869世帯 (7.4%) |

2020年(令和2年)9月末時点

(2) 地域の現況と主要課題

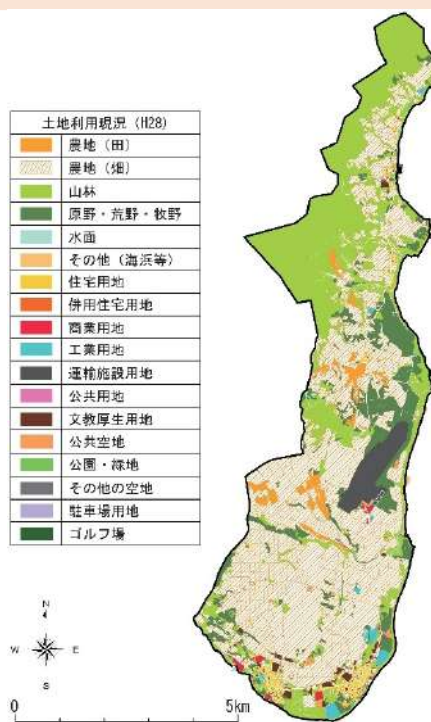
1) 土地利用

本地域は北西部が山林となっており、その他は農地主体の土地利用となっており、集落以外の広い範囲が農業振興地域となっています。

山林や東海岸は西表石垣国立公園に指定されるなど豊かな自然環境を有しています。

また、地域中央部では新石垣空港が整備されたことにより、その周辺ではレンタカー事業者等による土地利用の転換がみられます。

さらに、現在は新石垣空港へのアプローチ道路となる一般県道石垣空港線の整備が進められていますが、市民を含め多くの来訪者が利用することから、空港周辺及び一般県道石垣空港線沿道では、適切な土地利用が求められます。



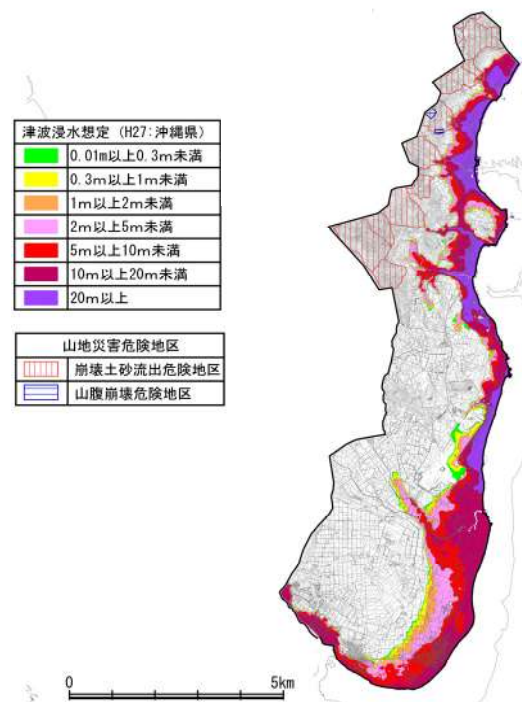
2) 基盤・住環境

集落は国道 390 号沿道に分布しています。地域北部に位置する大里・星野・伊野田・大野集落は入植によって開拓された集落であり、低層住宅が主体となったみどり豊かなうるおいのある住環境を形成しています。地域南部に位置する宮良、白保集落は伝統的な景観を残す低層住宅主体に集落を形成しています。また、地域人口及び世帯数は減少傾向にあり、今後もその傾向が続くことが予測されます。

野底岳では山地災害危険地区（崩壊土砂流出危険地区・山腹崩壊危険地区）に指定されている他、東海岸の広範囲が津波災害警戒区域に指定されています。最大クラスの津波が発生した際、大里集落以外の集落は浸水することが想定されており、特に大野・伊野田集落では最大浸水深 20m以上、白保集落では最大浸水深 10m以上が想定されていることから、津波防災等の強化が必要不可欠となっています。

さらに、宮良・白保地区においては、農業集落排水施設が整備されていますが、その他の集落は公共下水道等整備区域ではないことから、河川や海などの貴重な資源の汚染が懸念されます。

農地では土地改良事業等により農業基盤が整備されており、現在も国営土地改良事業（石垣島地区）が進められています。



3) 交通

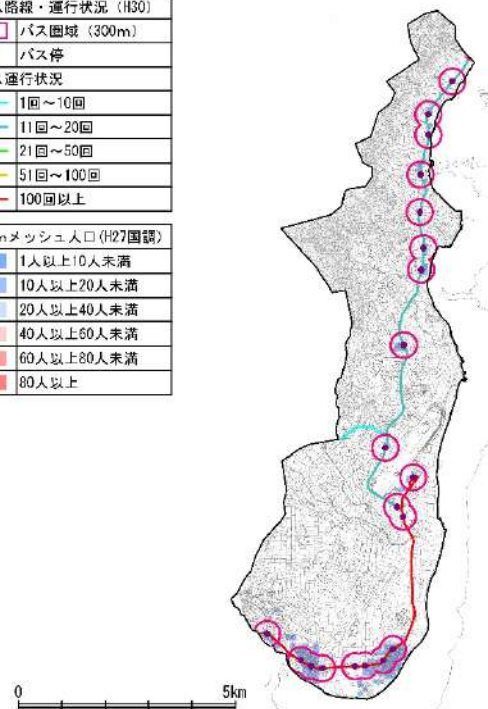
本地域では主要な道路として、国道 390 号、県道新川白保線が整備されています。国道 390 号は集落の間を通るとともに海への眺望が開け、南国らしい魅力をもっていますが、観光客増加に伴う交通量の増加により、交通事故等の危険性が高まっています。また、空港と市街地を結ぶ一般県道石垣空港線の整備が進められており、交通量の分担が期待されていることから早期の全面開通が求められています。

宮良・白保地域の集落内道路は、昔ながらの道路形態を維持しているところもあり道路幅員が狭い箇所も多く存在していますが、通過交通が増加しているため、歩行者への安全性の配慮が必要となっています。

さらに、空港以南においては市街地から空港までの増大する交通需要に対し、公共交通機関利用の促進が必要となっており、空港以北では1日の路線本数は少なく、利便性が低いため、路線バスの維持充実と地域の高齢者も利用しやすい環境づくりが必要です。

| バス路線・運行状況 (H30) | |
|-----------------|--|
| バス圏域 (300m) | |
| バス停 | |
| バス運行状況 | |
| 1回~10回 | |
| 11回~20回 | |
| 21回~50回 | |
| 51回~100回 | |
| 100回以上 | |

| 100mメッシュ人口 (H27国調) | |
|--------------------|--|
| 1人以上10人未満 | |
| 10人以上20人未満 | |
| 20人以上40人未満 | |
| 40人以上60人未満 | |
| 60人以上80人未満 | |
| 80人以上 | |



4) 自然・景観

星野の西方に位置するマンゲー山と呼ばれる3つの小高い丘は、特異な地質から市の天然記念物に指定されています。伊野田の南方に位置するソージ川や星野の南方に位置する通路川ではヒルギ群落が形成されています。特に国指定の天然記念物に指定されている宮良川河口の広大なヒルギ群落は、多様な生物の生育場所としてカヌーや自然観察等のエコツアーに活用されている他、道行く人の目を和ませています。

また、世界有数のサンゴ礁である白保海岸は、貴重なサンゴ礁を観察できるスポットであるとともに、地域住民の生活や伝統行事の場としても親しまれていますが、轟川や宮良川からの赤土流出により、保全が危ぶまれています。

各集落では緑が豊かでうるおいのある集落景観を有し、特に宮良・白保集落は石垣、屋敷林、赤瓦等の伝統的な集落景観を残していますが、近年は鉄筋コンクリート造の建物が増加し、伝統的な集落景観が失われつつあります。

さらに、本地域内には国指定史跡の白保竿根田原洞穴遺跡や天然記念物の津波石（あまたりや潮荒）、県史跡の桃里恩田遺跡、マンゲー山遺跡群など、本市の歴史を知るうえで貴重となる多くの歴史資源が残されています。

(3) 地域の将来像

空の玄関口と自然海岸・ヒルギ群落・田園風景が調和した地域づくり

空の玄関口としての必要な機能を拡充しつつ、伝統的集落景観を有する宮良集落や白保集落をはじめとする集落と田園風景が調和した地域づくりを目指します。また、宮良川のヒルギ群落や白保海岸のリーフを保全するとともに、豊かな自然環境を積極的に活用し、地域住民と来訪者の交流機会を創出し活力あふれる地域づくりを目指します。

1) 土地利用の方針

①伝統ある集落環境の維持・保全

- ◆宮良・白保集落は伝統的な集落環境を維持していることから、無秩序な開発を抑制し既存の集落形態の維持・保全に努め、豊かな自然環境と調和のとれた土地利用を図ります。
- ◆大野・伊野田・星野・大里集落は入植により形成されたゆとりある農村集落環境を形成していることから、既存集落の規模を維持し豊かな営農環境に配慮した土地利用を図ります。

②農地転用の抑制と自然環境の保全

- ◆空港周辺においては、本市の玄関口として相応しい自然環境の保全に配慮した秩序ある土地利用の推進を図ります。
- ◆一般県道石垣空港線沿道においては宅地開発等が予測されることから、秩序ある周辺環境と調和のとれた土地利用を進めるため、適切な土地利用規制についての検討を図ります。
- ◆森林は防風、防潮、水源涵養等の機能を有する貴重な資源であるとともに、人々に安らぎやうるおいを与えることから森林地域における土地利用の転換を抑制し、積極的な保全を図ります。

2) 基盤・住環境整備の方針

①集落環境の維持・向上

- ◆宮良・白保集落は低層戸建て住宅を主体とし、赤瓦、石垣、屋敷林等の伝統的な集落環境の維持・保全に努めます。
- ◆大野・伊野田・星野・大里集落は生け垣や屋敷林等の保全を図り、周辺の自然・農地と調和した低層戸建て住宅を主体に、田園風景と調和した集落環境の形成を図ります。
- ◆地域内の空地や空きスペースを活用し、公園等の地域住民が憩える空間の整備を推進します。
- ◆地域の防災力向上を図るため、避難経路の整備及び地区防災計画の策定を促進します。また、自然災害が発生した際に円滑な避難が行えるよう、地域住民へ防災に対する意識啓発を図るとともに、自主防災組織の機能及び体制構築を図ります。
- ◆農業集落排水施設が整備されている宮良・白保地区では接続率の向上を図り、その他の集落では、衛生的な生活環境及び自然環境の保全を図るため、合併処理浄化槽による処理施設の整備を推進します。

②基盤整備の促進による農業振興

- ◆農業基盤整備等の推進により優良農地の確保及び農業の生産性の向上を図るとともに、環境配慮型農業及び魅力ある農業の推進を図ります。

3) 交通体系の方針

①環境と調和や安全性に配慮した道路空間の形成

- ◆市街地と新石垣空港を連携する国道 390 号については、来訪者をもてなす景観の整備に努めるとともに、観光地としてふさわしい道路空間の維持管理を推進します。
- ◆一般県道石垣空港線については整備を促進するとともに、周辺景観との調和やゆとりある道路空間の創出を推進します。
- ◆集落内道路においては通過交通による住民への危険性を回避するため、交通規制等についての検討を行い、地域住民が安全に安心して歩いて暮らせる環境の創出に努めます。

②地域公共交通体系の整備

- ◆空港以南においては、増大する市街地と空港間の交通需要に対し公共交通機関利用を促進するため、路線バスのサービス向上を推進します。
- ◆空港以北においては、路線バスの維持と利便性向上を図るとともに地域生活を支える多様な公共交通システムの検討を図ります。

③交通施設の整備

- ◆増大する航空需要への対応や国際交流拠点として持続的な発展を図るため、国際線・国内線ターミナルの拡張などターミナル機能の拡充や滑走路の延長を推進します。

4) 自然・景観の方針

①良好な自然環境の保全と活用

- ◆集落内の豊かなみどりは今後も保全・育成を図り、田園風景と一体となった緑のネットワークの形成を図ります。
- ◆亜熱帯の特徴をもつ宮良川河口のヒルギ群落やソーシ川、通路川は、水辺環境の保全・活用を図るとともに、エコツーリズム等、体験型観光の場として積極的な活用を図ります。
- ◆世界有数のサンゴ礁を有し、浜下り等の伝統行事の場として重要な環境である白保海岸は、今後も積極的かつ継続的な保全に努めるとともに、轟川や宮良川へ流れる農地からの赤土流出防止対策を強化します。

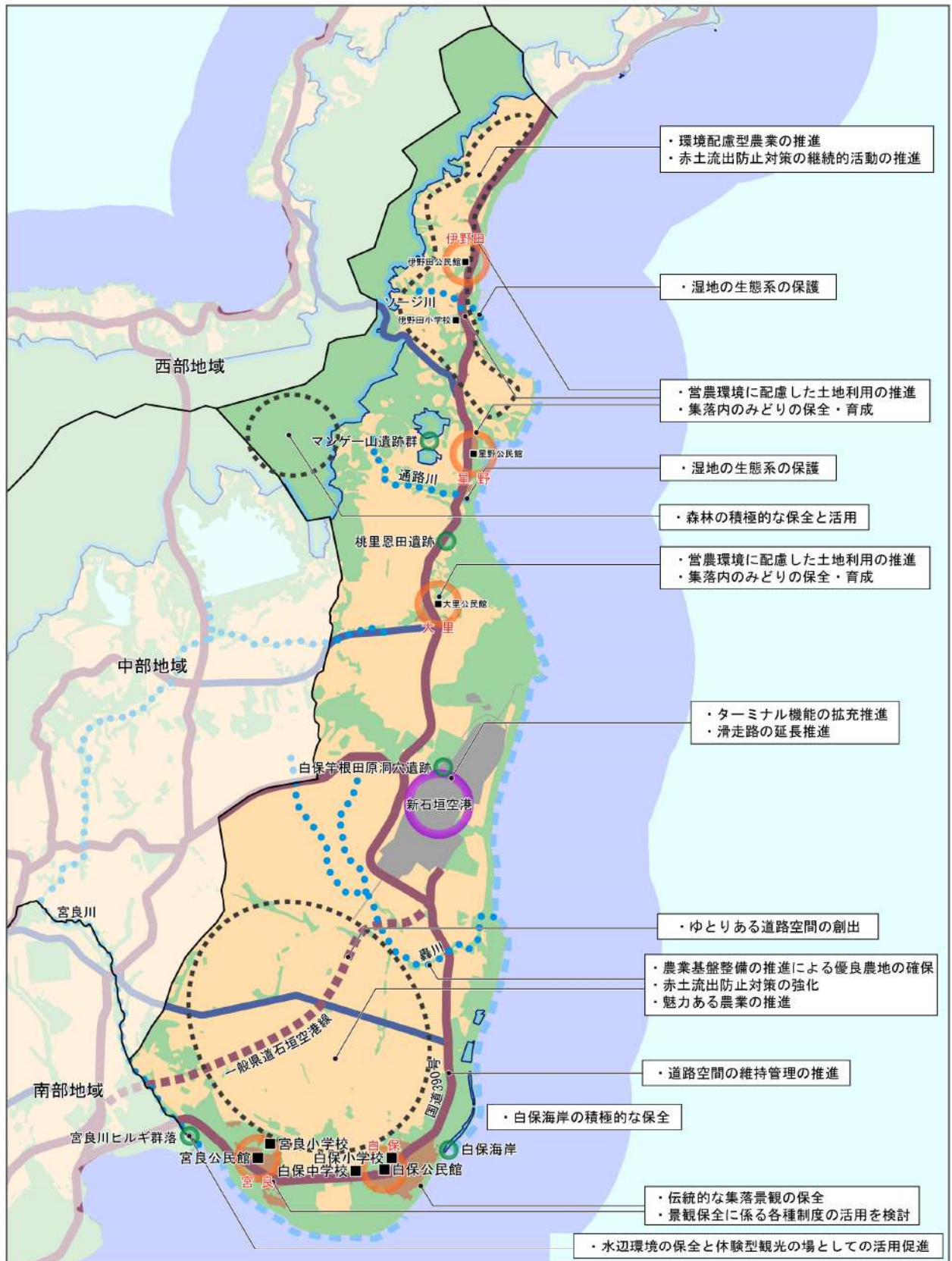
②良好な景観の育成と保全

- ◆伝統的な集落景観を残す宮良集落や白保集落においては、石垣、赤瓦、屋敷林等の景観要素の保全・育成を図り、良好な住環境の形成を図るとともに、景観保全に係る各種制度の活用について検討を進めます。

③歴史資源の保全と活用

- ◆国指定史跡の白保竿根田原洞穴遺跡や天然記念物の津波石（あまたりや潮荒）、県史跡の桃里恩田遺跡、市天然記念物のマンゲー山などの歴史性ある地域資源は、地域の重要な文化財として保全・活用を図ります。

まちづくり方針図【東部地域】



- 集落
- 交流拠点
- 主要な地域資源
- 地域の防災やコミュニティ拠点
- 森林地域
- 農用地区域
- 集落地域
- 地域区分界
- 都市幹線道路
- 地区幹線道
- 河川
- 国立公園（特別地域）
- 国立公園（海域公園地区・普通地域）
- 海岸環境保全区域

3-6 南部地域

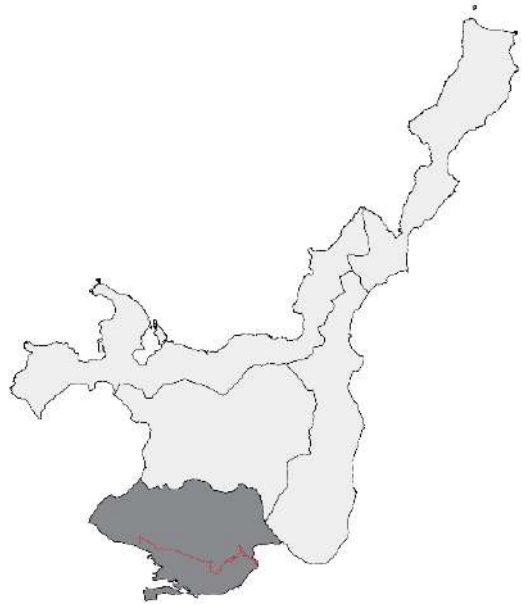
(1) 地域特性

本地域は石垣島の南に位置する石垣港を中心に広がる市街地と、地域北部のバナナ岳、その周辺に広がる農地から構成される地域です。

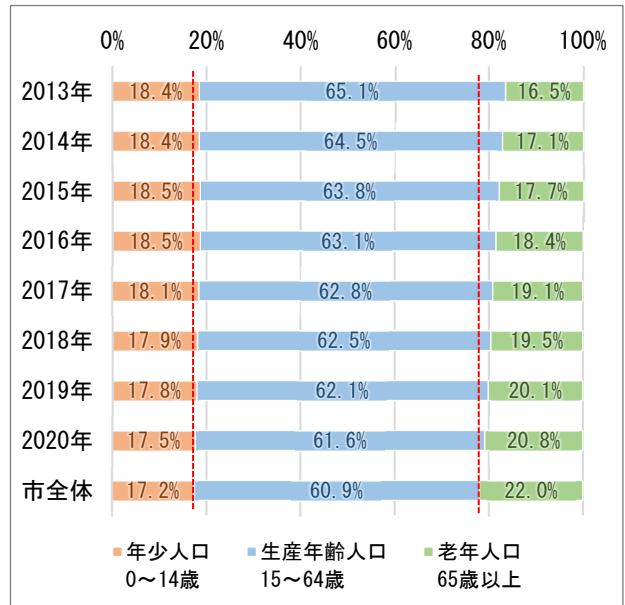
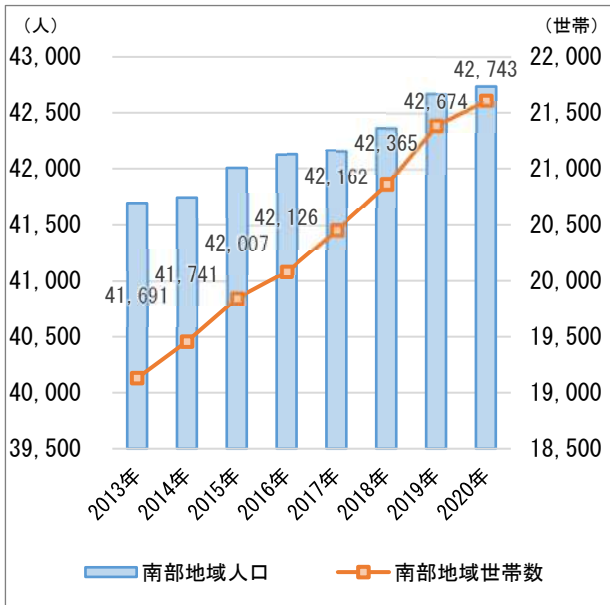
本市の総人口・世帯数の約9割近くが本地域に居住しており、その中でも9割弱が市街地（用途地域指定区域内）に居住しています。

市街地部では、商業・業務施設や港湾、市民サービス施設等の都市機能が集積している他、伝統的な集落形態を残しているところもみられます。また、空港跡地では市庁舎や八重山病院等の建設をはじめとする跡地利用が進められており、その周辺地域を含め、新たな市街地が形成されつつあります。市街地の中心となっている石垣港は、八重山離島の玄関口や国際観光拠点として大きな役割を担っています。

市街地外では豊かな農地と市民の憩いの場でもあるバナナ岳を中心とした森林が広がる他、地域西部には多くのリゾートホテルが立地しています。



■南部地域の人口及び世帯数の推移



■地域概況

| | | | | | | |
|-------|--|-----------------|----|-----------------|----|------------------|
| 対象字 | 登野城の一部、大川の一部、石垣の一部、新川、美崎町、新栄町、浜崎町、八島町、平得の一部、真栄里の一部、大浜・磯辺の一部、南ぬ浜町 | | | | | |
| 南部地域 | 面積 | 4,104ha (18.4%) | 人口 | 42,728人 (86.1%) | 世帯 | 21,615世帯 (85.9%) |
| うち市街地 | | 990ha (4.4%) | | | | 36,963人 (74.5%) |

2020年（令和2年）9月末時点

(2) 地域の現況と主要課題

1) 土地利用

市街地には本市の人口の約9割が集中していることから住宅用地が最も多く、公共施設用地や商業用地が占める割合も高くなっています。特に、既成市街地においては可住地の人口密度が高く、令和2年(2020年)に新たに用途地域指定された地域では宅地化や大型商業施設の立地が進みつつあります。

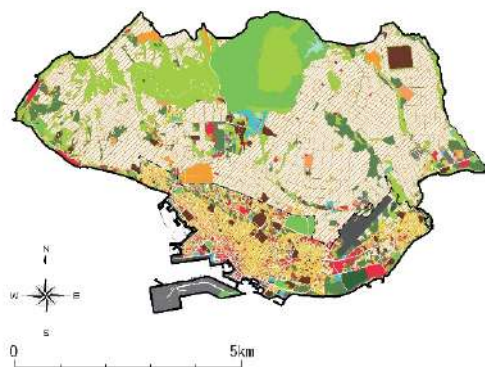
これまでは石垣港を中心に都市機能及び人口等が集中していたため、本市の中心として賑わいをみせていましたが、新市街地に機能が分散しはじめていることから既成市街地の衰退が懸念されます。一方、空港跡地においては計画的な土地利用についての検討が進められています。

また、近年は観光客数の急増により、ホテルやレクリエーション施設等の観光関連施設の需要が高まっています。

市街地外では山林や農地が広がっており、その多くが農業振興地域農用地区域に指定されていますが、近年は市街地に近接している用途白地地域において、各種開発が散見されます。

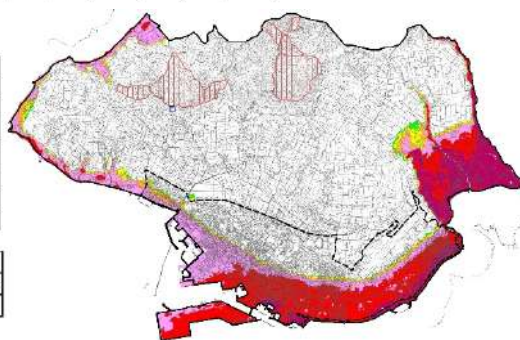
また、本地域の海岸沿いは広範囲が津波災害警戒区域に指定されており、特に地域東部では最大クラスの津波が発生した際は甚大な被害を受けることが想定されるとともに、令和2年(2020年)に新たに用途地域指定された地域においても津波のリスクが高いエリアを多く含んでいます。

| |
|----------|
| 農地(田) |
| 農地(畑) |
| 山林 |
| 原野・荒野・牧野 |
| 水面 |
| その他(海浜等) |
| 住宅用地 |
| 併用住宅用地 |
| 商業用地 |
| 工業用地 |
| 運輸施設用地 |
| 公共用地 |
| 文教厚生用地 |
| 公共空地 |
| 公園・緑地 |
| その他の空地 |
| 駐車場用地 |
| ゴルフ場 |



| |
|---------------|
| 0.01m以上0.3m未満 |
| 0.3m以上1m未満 |
| 1m以上2m未満 |
| 2m以上5m未満 |
| 5m以上10m未満 |
| 10m以上20m未満 |
| 20m以上 |

| |
|------------|
| 崩壊土砂流出危険地区 |
| 山腹崩壊危険地区 |



2) 基盤・住環境

既成市街地は低層鉄筋コンクリート造の戸建て住宅が多く、四箇字(新川・石垣・大川・登野城)においては昔ながらの道路形態や街区形態など伝統的な集落景観を残していますが、生活道路は狭隘な道路も多くなっています。特に、産業道路より北側では位置指定道路も多く、十分な基盤整備が進んでいない状況にあります。また、平成4年(1993年)以降、継続的に公共下水道(雨水・污水)の整備も進めていますが未整備区域も多く、接続率も低くなっています。

市街地には16箇所の都市公園・緑地が都市計画決定されていますが、特に市民の身近で憩いの場となる住区基幹公園の整備水準は低い状況にあることから早期の整備着手が必要です。

空港跡地では八重山病院の移転や石垣市庁舎の建設等、公共・公益施設の整備が進められています。空港跡地周辺では集合住宅等の建設が顕著であり、新たな住宅地が形成されつつありますが、都市基盤整備が整っていないことから空港跡地と一体的に都市基盤整備を進める必要があります。

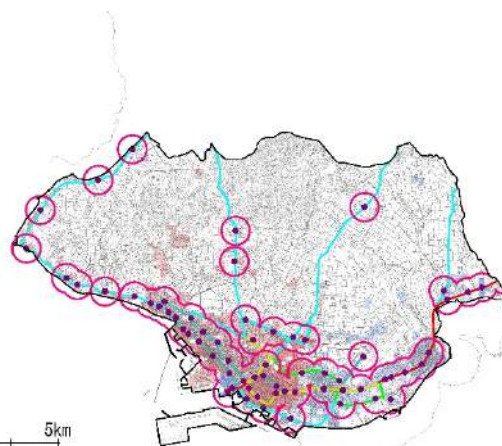
石垣港では、八重山圏域の交流拠点として重要な役割を担うとともに、近年は大型クルーズ船の寄港が増大するなど、港湾施設の需要が高まっています。

市街地外では磯辺集落の他、住宅が点在し農村景観と調和した住環境を形成しています。農地においては農業経営の安定と近代化を図るため、これまでに宮良川地区において農業基盤整備事業が実施され、現在は石垣島地区において大規模な土地改良事業が進められています。また、下水道については、大浜・磯辺地区が農業集落排水事業区域となっていますが、接続率が低い状況にあります。

3) 交通

既成市街地においては主要路線を中心に都市計画道路の整備が進められています。長期未着手都市計画道路が存在していることから、見直しを含めた検討が必要となっています。また、狭隘道路や一方通行となっている道路も多いため、道路環境の改善とわかりやすい道路網の構築が必要です。また、近年は観光客の増加等にもない、集落内の生活道路や農道等においても通過交通が増大していることから、対策を講じる必要があります。

| バス路線・運行状況 (H30) | |
|--------------------|------------|
| | バス路線 (H30) |
| | バス停 |
| バス運行状況 | |
| | 1回~10回 |
| | 11回~20回 |
| | 21回~50回 |
| | 51回~100回 |
| | 100回以上 |
| 100mメッシュ人口 (H27国調) | |
| | 1人以上10人未満 |
| | 10人以上20人未満 |
| | 20人以上40人未満 |
| | 40人以上60人未満 |
| | 60人以上80人未満 |
| | 80人以上 |



現在、新石垣空港と市街地を結び、本市の主要な交通・物流軸となる一般県道石垣空港線（アクセス道路）の整備が進められています。早期の全面供用開始が求められています。また、石垣港新港地区から市街地へはサザンゲートブリッジの一本のみとなっており、大型クルーズ船が寄港した際の交通渋滞が課題となっています。

さらに、市街地には人口が集中し、高齢化も進展していることから、誰もが安全で快適に公共交通機関を利用できるよう路線バス利用環境の改善や多様な移動手段の確保等が必要であるとともに、市街地外では一日の運行本数が少なく公共交通空白地も存在していることから、路線バスの維持・充実と利便性の向上が必要です。

4) 自然・景観

地域北部に位置するバナナ岳は、本市を代表する都市公園として整備され、市民に親しまれているとともに、市街地を望めることから多くの観光客も訪れる場所となっています。また、地域東部には国指定史跡であるフルスト原遺跡があり、貴重な歴史的景観を創出しています。

市街地内には国指定重要文化財（建造物）の旧宮良殿内や権現堂、さらに国指定名勝の宮良殿内庭園、石垣氏庭園に加え、各集落には長崎御嶽や宮島御嶽など地域住民の信仰地として多くの御嶽が残り、歴史や民俗文化を身近に感じることができます。

また、屋敷林や御嶽林、ツンマーセといった日常生活に身近なみどりが残っていますが、都市化の進展に伴い伝統的な集落景観が失われつつあります。

(3) 地域の将来像

石垣の伝統が息づき活気にみちたまちと緑豊かな地域づくり

市街地においては道路、下水道及び公園等の都市施設を計画的に整備し、快適な市街地形成を推進するとともに、津波に強く安心して暮らせるまちづくり形成を目指します。また、赤瓦、石垣、屋敷林等の伝統的な集落環境の保全・活用による良好な住環境の形成により、市民だけでなく来訪者も石垣らしさを感じることができ、人々の活気に満ちたまちづくりを目指します。

市街地外では、自然の緑が豊かなバンナ岳、フルスト原遺跡を地域の歴史拠点として位置づけるとともに、豊かな田園風景と歴史文化遺産を活かした生活空間の整備を図ります。

1) 土地利用の方針

①都市拠点への機能集積と賑わいの向上

- ◆石垣港を中心とする経済都市拠点では、都市機能が集積した市街地の維持に努めるとともに、市民と来訪者が交流できる拠点整備を推進し賑わいの向上を図ります。また、空港跡地を中心とした行政都市拠点においては災害時に機能することが重要な行政施設や医療・福祉施設等の誘導を図ります。これら2拠点を本市及び八重山圏域の都市機能を担う重要な都市拠点として、拠点間をつなぐ国道390号バイパス並びに一般県道石垣空港線の沿道を近隣商業地域に指定するなどの連携強化に努めるとともに都市機能の集積を図ります。
- ◆石垣港においては、物流・交流機能の拡充を図るとともに、急増する観光客及び地域住民へのレクリエーションの提供を行うため、魅力ある観光拠点港湾の形成を図ります。さらに新港地区においては、エネルギーバースや大型国際旅客船ターミナル、臨港道路や港湾緑地等の計画的な整備の推進を図るとともに用途地域指定に向けた検討を促進します。

②安全で安心して暮らせる市街地の形成

- ◆想定津波の最大浸水深が10m以上の区域や津波最大浸水深が5m以上の第一種低層住居専用地域においては、津波による被害を最小限に抑えるため、非住居系の土地利用の推進を図るとともに、社会福祉施設、教養文化施設等の移転推進に関する検討を進めます。
- ◆津波に強い市街地の形成を図るため、市街地と連担する高台エリアでは、市街地低地部からの移転の受け皿として将来的な市街化について検討を進めます。

③農地の保全・活用と秩序ある土地利用の推進

- ◆優良農地の保全・活用に努めつつ、秩序ある土地利用を図ります。
- ◆一般県道石垣空港線の整備に伴い、沿道においては宅地開発の誘発や商業施設の進出が想定されることから、都市的土地利用への転換を含めた適切な土地利用を図るとともに石垣らしさへの誘導策についての検討を進めます。

④森林の維持と積極的な利活用

- ◆自然緑地に触れ合える貴重な森林地域の維持を図るとともに、バンナ公園や前勢岳周辺ではゴルフ場など自然を活かしたレクリエーション拠点としての形成を図ります。

2) 基盤・住環境整備の方針

①既成市街地における都市基盤の整備推進と住環境の向上

- ◆既存住宅地では、石垣や屋敷林、地域に残る歴史的資源の積極的な保全と再生に努めるとともに、地域住民の日常生活や生産活動等に資するため生活道路における道路拡幅や改良、路面舗装等の整備を推進します。また、公共下水道の未整備エリア及び新市街地における公共下水道の整備を推進し、普及率の向上を図ります。
- ◆基盤整備が遅れている産業道路より北側の地域においては、道路整備を積極的に推進し、誰もが住みやすいゆとりある住環境の形成を図ります。
- ◆土地区画整理事業が進められている登野城地区では、歴史的景観の残る地域との連続性に配慮した一体的な景観形成に努めます。また、登野城土地区画整理事業飛び地区においては、墓地の集約移転を促進します。
- ◆都市計画決定されているものの整備が遅れている都市公園・緑地については整備を促進するとともに、ポケットパークの整備等もあわせて図り、市民が憩える空間の創出に努めます。
- ◆石垣中央運動公園は老朽化や低利用化がみられることから、新たなレクリエーション需要の拡大や防災拠点として防災機能強化を図るとともに、八重山圏域唯一の運動公園としての存在価値を高めるため、公園全体の再整備に取り組みます。

②新市街地の基盤整備の推進

- ◆空港跡地については、土地区画整理事業による基盤整備の推進を図ります。また、石垣市庁舎や県立八重山病院等の防災拠点施設と連携した防災機能を有した防災公園の整備を促進します。
- ◆空港跡地の周辺においては、良好な市街地環境の形成を図るため、空港跡地と一体的に幹線道路等の基盤整備を進めるとともに、地区計画等により主要な区画道路網の形成や秩序ある土地利用の誘導を図ります。また、これと合わせて津波浸水予想エリアから高台にスムーズに避難できるルートの確保を図ります。

③基盤整備の推進による安全な住環境の形成

- ◆本地域内においては、降雨時に冠水する箇所がみられることから、排水施設の機能向上を図り衛生的な住環境の形成に努めます。
- ◆ライフライン施設の老朽化の更新や施設の耐震化を図るとともに、緊急輸送道路等の重要インフラの多重性（リダンダンシー）の確保について検討を進めます。

④優良農地の保全と良好な集落環境の形成

- ◆磯辺は公営住宅と戸建て住宅が調和した、低中層住宅が主体の土地利用を図るとともに、地区計画及び景観地区が指定されている観音堂地区では、自然と調和を図った良好なまち並みの形成を図ります。
- ◆優良農地の保全を図るため、農業基盤整備の推進を図ります。
- ◆農業集落排水施設への接続率向上と合併処理浄化槽の整備を推進し、良好な水環境の保全を図ります。

3) 交通体系の方針

①アクセス向上の資する道路網の整備

- ◆新石垣空港と市街地を結ぶ一般県道石垣空港線（アクセス道路）の整備を促進し、地域交通と広域交通それぞれの機能が十分に活かされる道路網の形成を図ります。
- ◆市街地内においては、都市計画道路の再編を行うとともに、空港跡地及びその周辺の地域においては、新たなまちづくりと連携した都市計画道路の整備促進を図ります。
- ◆美崎町と石垣港新港地区を結ぶ臨港道路新港3号線の整備を推進し、中心市街地と新港地区の連携強化を図るとともに、周辺道路における道路線形の改良等についても検討を行います。

②交通結節機能の強化

- ◆石垣港を中心とする経済都市拠点及び空港跡地を中心とする行政都市拠点においては、交通拠点の整備を推進し、市街地内交通の円滑化及び他地域との連絡機能強化を図ります。また、交通拠点周辺のバリアフリー化を推進し、高齢者や障がい者などが利用しやすい環境の構築に努めます。

③公共交通の利便性向上

- ◆高齢化の進展等により増加する交通弱者を含めた市民ニーズに対応するため、中心市街地や空港跡地、新石垣空港、石垣港及び公共施設等を連携する交通システムの整備を促進します。
- ◆市街地外においては路線バスの維持を図るとともに、様々な交通システムとの連携強化を推進します。
- ◆陸・海・空の交通ネットワークの強化に努めるとともに、異なる交通機関のシームレスな接続などにより安全で快適な移動環境の構築を推進します。

④安全で快適な交通環境の構築

- ◆地域住民の生活に身近な生活道路においては、交通規制の検討や交通環境の改善に努め、安全で快適に利用できる道路環境の創出を図ります。
- ◆市道横4号線については、狭隘道路の解消のため拡幅を促進します。

4) 自然・景観の方針

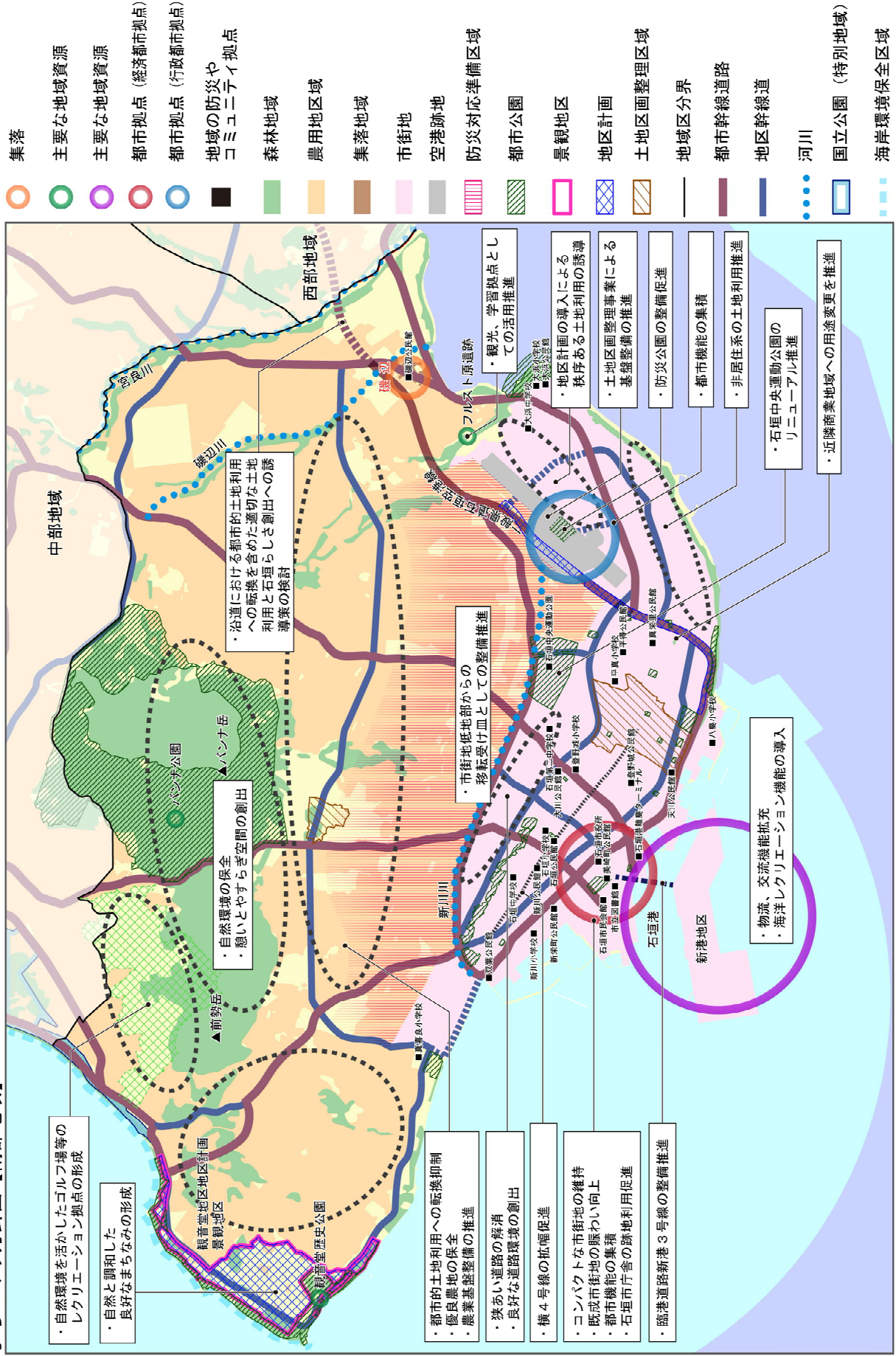
①みどりの保全・活用

- ◆御嶽林や屋敷林、そしてツンマーセといった市街地内に残る貴重なみどりを保全するとともに街路樹とつなぐことで、みどりのネットワークの形成を図ります。
- ◆地域にある御嶽はその地域の歴史を特徴づける重要な歴史的資源であることから、保全・活用を推進するとともに周辺環境の整備の検討を進めます。また、フルスト原遺跡については観光・学習拠点としての活用を推進します。
- ◆宮良川及び磯辺川の緑を保全することにより、市街地を囲む緑の環境軸の形成を図るとともに、観音堂歴史公園、集落内の屋敷林、生垣等、それぞれの空間における緑の保全・育成を図り、うるおいのある地域づくりを進めます。

②良好な景観の創出

- ◆赤瓦屋根をもつ伝統的住宅、フクギなどの屋敷林や屋敷囲い石垣などの保全を図り、伝統的景観の維持に努めます。
- ◆市道横4号線を拡幅する際には、地区計画や景観地区などを活用し、石垣らしさの創出に努めつつ、無電柱化を図ります。
- ◆屋外広告物の規制誘導等の検討を進めるとともに、新市街地においては地区計画等を導入し「石垣らしさ」の創出を図ります。

まちづくり方針図【南部地域】



第4章 まちづくりの進め方

4-1 多様な主体との連携による計画の推進

(1) 市民等との協働によりまちづくり推進

本マスタープランは、「日本最南端の自然文化国際交流都市」という将来像を実現するため、市民やNPO法人、事業者等のそれぞれが、今後のまちづくりへの理解を深め、まちづくりへ積極的に参加することが重要です。

各種施策・事業の推進にあたっては、まちづくりの情報を共有する場を積極的に設けるなど、より多くの情報を市民に向け発信するとともに、市民のまちづくりに対する意識醸成に取り組みます。

また、市民等と行政がそれぞれ役割分担と連携を図りながら、効率的かつ効果的で持続可能なまちづくりを推進します。

(2) 民間事業者等の活力導入と官民連携による事業の推進

行財政の効率化や多様化する市民ニーズに対応するため、市民や企業などが行政と連携した新たな公共サービスの提供を行うPPP・PFIの活用や、市民生活サービスの維持・充実に向けた民間施設の誘導など、民間活力を導入したまちづくりを推進します。

(3) 行政の体制づくり及び関係機関との連携

限られた財源の中で、効率的かつ戦略的にまちづくりを進めるにあたり、事業の必要性、緊急性などを全庁内で共有し、ハード・ソフトの両面で横断的な取り組みを推進します。

また、本市のめざすまちづくりの目標を明確にし、国や県、関係機関との連携を強化し、各種補助制度や支援制度を有効的に活用しながら、広域的な視点で持続可能なまちづくりに取り組みます。

4-2 まちづくりの推進

(1) 個別計画と連携した実現

本マスタープランは、市全域を対象として、施策・事業の推進にあたっては地域ニーズや自然・歴史資源などの特性を踏まえ、都市計画分野のみならず、環境、交通、福祉、産業、観光、行財政などの多様な分野と連携した取り組みが求められます。

そのため、各分野の個別計画とも連携を図りながら事業を推進します。

(2) 先進技術の活用

近年、IoT、ビッグデータ、AIなど新たな技術革新が進み、少子高齢化、都市部と農村部の格差などのまちづくりにおける様々な課題を克服するため、これらの技術を活用したSociety5.0の実現が期待されており、Society5.0の実現加速のためスマートシティやスーパーシティの推進が図られています。

このような新しい技術革新により、都市計画分野においてもビッグデータの活用による情報ネットワークの高度化や交通渋滞の解消など、住民や観光客の利便性向上に寄与するなど多様な場面での活用が期待されます。

本市においても、これら先進技術と連携し、将来の都市の実態や課題などを効率的かつ正確に捉え、根拠に基づいた施策立案（EBPM）を推進します。

（3）SDGsによる持続可能なまちづくりの推進

SDGs（持続可能な開発目標）は、2015年の国連総会で採択された2030年に向けた国際的な社会開発目標で、貧困や不平等・格差、気候変動、資源枯渇、自然破壊などの様々な世界的問題を根本的に解決し、持続可能で「誰一人取り残さない」社会の実現をめざすための世界共通の17の目標です。

これらの目標の達成に向けては、自治体の果たすべき役割も大きいことから、本計画においても、SDGsとの関係性を意識して施策に取り組み、持続可能なまちづくりの推進を図ります。

4-3 都市計画マスタープランの進捗管理と見直し

（1）見直しの考え方

都市計画マスタープランは、目標年次を基準年の令和3年（2021年）から20年後の令和23年（2041年）と設定し、10年後の令和13年（2031年）を中間年次としており、長期的な方針であることから、その成果が得られるまでに一定の期間が必要と考えられます。そのため、今後の法制度の改正や人口・産業動向をはじめとする社会経済情勢の変化や市民の意向等を総合的に踏まえ、必要に応じて、適切に見直しを図ります。

用語集

A~Z

AI (Artificial Intelligence)

人工知能。コンピューターで、記憶・推論・判断・学習など、人間の知的機能を代行できるようにモデル化されたソフトウェア・システム。

DID (Densely Inhabited District)

市区町村の区域内で人口密度の高い地区。人口密度が1平方キロあたり4000人以上で、人口が5000人以上の地域。人口集中地区。

IoT (Internet of Things)

あらゆる物がインターネットを通じてつながることによって実現する新たなサービス、ビジネスモデル、またはそれを可能とする要素技術の総称。インターネットオブシングス。

ICT (Information and Communication Technology)

情報通信技術。IT とほぼ同義。日本では、情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語としてITが普及したが、国際的にはICTが広く使われる。

NPO (Non-Profit Organization)

非営利団体のこと。特に政府や企業などではできない社会的な問題に、営利を目的とせずに取り組む民間組織（民間非営利団体）をいう。

PDCA サイクル

生産・品質などの管理を円滑に進めるための業務管理手法の一。(1)業務の計画(plan)を立て、(2)計画に基づいて業務を実行(do)し、(3)実行した業務を評価(check)し、(4)改善(act)が必要な部分はないか検討し、次の計画策定に役立てる。

PFI (Private Finance Initiative)

民間の資金や経営手法・技術力を活用して公共施設などの社会資本を整備すること。官民の役割分担を事前に取り決め、公共施設の建築や維持管理を民間企業に任せ、効率的に良質な公共サービスを提供しようとするもの。

Park-PFI (Park- Private Finance Initiative)

飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公募対象公園施設の設置と、その周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修等を一体的に行う者を、公募により選定する制度。

※国土交通省

(<https://www.mlit.go.jp/common/001197545.pdf>)

PPP (Public Private Partnership)

公的機関と民間事業者が協力して公共サービスを提供すること。公民連携。官民連携。パブリックプライベートパートナーシップ。

Society 5.0

日本政府により閣議決定された科学技術政策の基本指針の一。人工知能・ビッグデータ・ユビキタス関連の情報技術を従来の技術と組み合わせ、社会のあらゆる分野で新しい製品やサービスを提供できるよう、研究や開発、投資を進めようとするもの。

あ行

オープンスペース

都市または敷地内で、建造物の建っていない場所。空き地。

か行

グリーンインフラ

グリーンインフラストラクチャーの略。都市計画において、天候・土壌・植物など自然のはたらきを積極的に活用して道路や施設などをつくること。例えば、緑化公園を設けてヒートアイランド現象を緩和させる、人工湿地帯を設けて洪水を防止するなど。

耕作放棄地

高齢化や過疎化による人手不足などで、過去1年間耕作されることがなく、今後数年の間に再び耕作する意思のない農地。遊休農地。

さ行

自主防災組織

災害による被害を予防・軽減するための活動を行う、地域住民主体の任意団体。

指定緊急避難場所

切迫した災害の危険から命を守るために避難する場所。災害対策基本法に基づいて、洪水や津波など災害の種類ごとに一定の基準を満たす施設または場所を、市町村長があらかじめ指定する。

循環型社会

天然資源の消費を抑制し、環境負荷の低減を図る社会。大量生産・大量消費・大量廃棄を前提とした社会に代わるものとして提示された

概念。廃棄物の発生を抑制し、排出された廃棄物はできる限り資源として利用し、利用できないものは適正に処分することによって実現される。

た行

地域未来投資促進法

地域の特性を生かして、高い付加価値を創出し、地域の事業者に対する相当の経済的効果を及ぼす「地域経済牽引事業」を促進することを目的とする法律。

※経済産業省

(https://www.meti.go.jp/policy/sme_chiiki/c_hiikimiraitoushi.html)

地区計画

都市計画法に基づく制度のひとつで、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るため、生活に結びついた地区を単位として、建築物のつくり方や道路・公園などに関する地区独自のルールを定めること。

低炭素社会

地球温暖化の原因とされる二酸化炭素などの排出を、現状の産業構造やライフスタイルを変えることで低く抑えた社会。化石燃料使用量の削減、高効率エネルギーの開発、エネルギー消費の削減、資源の有効利用などによって実現を目指す。

土地区画整理事業

都市計画区域内の土地について、土地区画整理法に基づいて、道路・公園・河川などの公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

な行

農業振興地域（白地地域）

農業振興地域は、長期にわたり総合的に農業振興を図る地域として県が指定した地域で、農用地区域とそれ以外の白地地域に大別される。農用地区域が農業上の土地利用以外が行えないことに対して、白地地域は、農業振興地域の整備に関する法律による開発規制がなく、比較的土地利用が行いやすい。

※沖縄県

(<https://www.maff.go.jp/j/nousin/noukei/totiriyo/index.html>)

は行

バリアフリー

障害者や高齢者の生活に不便な障害を取り除こうという考え方。道や床の段差をなくしたり、階段のかわりにゆるやかな坂道を作ったり、電卓や電話のボタンなどに触ればわかる印をつけたりするのがその例。

ビッグデータ

膨大かつ多様で複雑なデータのこと。日々生成されるデータの集合を指し、非定形でリアルタイムに増加・変化するという特徴を持ち合わせている。産業・学術・行政・防災などさまざまな分野で利活用が進み、意思決定や将来予測、事象分析が行われている。

ま行

無電柱化

電線を道路に埋めるなどして電柱をなくすこと。景観の向上、見通しがよくなることによる交通安全性の向上、災害時の電線切断、電柱倒壊、情報通信ネットワーク分断などによる被害軽減を目的とする。

や行

ユニバーサルデザイン

高齢であることや障がいの有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるように製品や建造物、生活空間などをデザインすること。

わ行

ワークショップ

参加者が専門家の助言を得ながら問題解決のために行う研究集会。

参考文献：デジタル大辞泉

※その他、個別に参考としたホームページ等を記載（URL は令和 4（2022）年 3 月現在）

