

平成22年度「今後の跡地利用施策の展開方策に関する検討委員会」第2回議事要旨

【開催日時等】

- 日 時：平成23年1月18日（火） 14:00～17:00
- 場 所：中央合同庁舎第4号館12階共用1214特別会議室
- 出席者：荒田座長、大澤委員、小西委員、高嶺委員、谷口委員、新田委員、謝花沖縄県企画部企画調整統括監、知念那覇市総務部長、山内宜野湾市基地政策部長、当山浦添市企画部長、神里沖縄市企画部長、謝花北谷町総務部長、仲泊北中城村プロジェクト推進課長、坂本外務省北米局日米地位協定室課長補佐、橋本財務省理財局国有財産審理室長、今井農林水産省大臣官房地方課長、神田国土交通省都市・地域整備局都市総合事業推進室長、田中防衛省地方協力局地方協力企画課長、及川防衛省地方協力局施設管理課長  
清水政策統括官（沖縄政策担当）、樋谷大臣官房審議官、中政策調整担当参事官、能登産業振興担当参事官、細田跡地利用促進室長

【議題】

- (1) 開会
- (2) 意見交換
- (3) 閉会

【意見交換】

- 規模の大きい基地跡地開発は、施行者のみでは開発は困難であり、あらかじめ国、県、市、あるいは施行者、地権者の役割分担が必要ではないか。
- 給付金の延長は、事業を実施する上で、先買いの極めて大きな障害になる。また、事業主体が事業をスピードアップさせるために起工承諾書を取って無償でやっているようなやり方を、悪い意味でスポットライトを浴びせることにもなる。さらに、事業が遅れば遅れるほど使用収益開始が遅れ給付金を支払い続けるということになり、地権者の非協力を促す可能性がある。もし給付金の延長をするのであれば、そういう副作用が出ないようなやり方を検討しないといけない。
- 返還後に支給されている給付金については、しっかり原状回復をした後に、引渡し後3年間の給付金を支給していただきたい。
- 返還給付金は、原状回復が終わってからの生活給付的な意味合いで給付しているものであり、土地区画整理事業が終わるまで給付することになれば、跡地利用への阻害も出てくるのではないか。
- 原状回復期間においては、補償金という形で従前の軍用地借料額と同額が補償されている。原状

回復にかなりの期間がかかれば、返還給付金の支給がなくなるという可能性もある。

- 軍用地代が払われなくなってから、3年経つと生活再建ができるというような合理的な根拠はないと思われる。
- 今後駐留軍用地の返還が行われると、今よりも地価が下がる可能性が高いのではないか。今は、同じ軍用地であれば同額の軍用地借料が支払われているが、跡地の中には鍾乳洞があるなどの事情で、リスクが高く価格が下がる箇所もあるという状況になれば、地権者の平等感や満足度を維持できるのかが論点だと思う。平等感を維持するためには、普天間とか個別の跡地ではなく、全体として沖縄が魅力的に映るような、マクロ的に価値が高まるような仕掛けを作って最大限努力することが重要である。戦略的に企業の誘致をし、とにかく最大に価値が上がるように努力して、その上でもひょっとすると今の地代よりは得られるものが少ないかもしれないという状態の中でどう考えるかということではないか。
- 泡瀬ゴルフ場については、返還が見込まれていることもあって、地権者がかなり早く跡地利用計画を策定している。返還後においても、地権者が集まって勉強会を開催して取り組んでいる。国としても土地を引き渡した後、跡地利用を円滑にするため一緒に協議会を立ち上げている。
- 泡瀬ゴルフ場の地主は約360~370名いるが、そのうち約7割は貸したいという意向である。公共やある程度信用のあるところが、ずっと持続的に借りて安定した土地代が入ってくるということであれば、従前の軍用地並の土地代でなくても多くの地主の理解は得られるのではないか。
- 跡地利用に当たって地権者の合意形成というものは避けて通れない。軍用地地主連合会からの給付金の支給のあり方についての要望は大変強いものがある。過去の実体験を踏まえた要望であり、是非ご理解いただきたい。
- いくつかある跡地利用の事業主体を全部一度に決めようとするとなかなか難しい。跡地には大きいところとか小さいところとか色々あり、それぞれのプランは、それぞれ適切な人が適切な場面で考えていったほうがうまくいくのではないか。
- 仮に事業主体をURにお願いする場合には、ある程度自治体側できちんと都市計画の中にプロジェクトとして位置づけておかないと難しいのではないか。
- 沖縄県中南部が人口稠密地区で政令指定都市と同等だということであれば、LRTに加えてヘビールールでないこの地域の交通需要は捌けないのではないか。
- 鉄軌道を含む新公共交通システムについては、跡地利用を進める立場から見ると非常に期待され

る部分だと思う。需要がちゃんと定着してくるまでには、相当のタイムラグがあるということを踏まえ、公共交通システムを整備する上での土地利用計画が重要である。

- P F I の仕組みを考え、行政の負担が軽くなるというような方法もあるのではないか。
- 那覇から浦添、宜野湾、北谷、このあたりの交通ははっきり言ってパンクしている状態である。バスの輸送力では限界があり、定時輸送はほとんど望めなくなっている。なおかつ、数年単位で返還されていく軍用地の跡地利用は、必ず発生交通量を生むことから、今の交通の状況に更なる需要が付加されていくことになるという問題がある。
- つくばエクスプレスをつくるときには、かなり早い段階から宅鉄法により、鉄道と宅地の開発をセットで、特別な換地制度も入れながら造っている。基地と民間による沿線の宅地開発とでは意味が違うが、場合によっては法制度を今後考えていく上では、そういう仕組みもあり得るかもしれない。
- 全体の基地が帰ってこないとうまく公共交通がいかないということではなく、部分的に帰ってきたとき、または将来的な計画性を見てそのスペースだけは空けておくなど、全体のランドプランがあるとよいのではないか。
- どういう開発をするかによって、自治体が負う役割というのは大分変わってくる。規模や経験から見て、都市開発的な仕事に対して、技術的に対応できるような自治体ばかりではない。職員がずいぶん昔と比べて減ってきており余力がないところもあるのではないか。
- 今は土地自体の価値を踏まえた開発というのはなかなか組みにくくなっており、商業系を入れる場合には土地を所有するのではなく、賃貸でしか入ってこないという話がある。P F I なり民間活力を考えるときには、そこが論点ではないか。

(以上)