

### 3. 都市基盤整備の方針の具体化方策の検討

本節では、「環境づくりの方針の具体化方策の検討」及び「土地利用及び機能導入の方針の具体化方策の検討」、関連部局による検討結果を踏まえ、都市基盤整備の方針の具体化方策を検討した。

#### (1) 鉄軌道のルートや駅位置の想定を踏まえた広域幹線道路、都市幹線道路等の導入にかかる検討

普天間飛行場跡地に関する都市基盤の整備内容は、上位関連計画の検討状況を踏まえるとともに、跡地利用の観点から望ましい配置案として整理した。

本年度は、上記を受け、広域幹線道路、都市幹線道路等の整備時期を踏まえた課題や対応方策について検討を進めた。

#### (1) - 1 検証の対象路線及び構造等の条件の整理

関係部局の検討状況を踏まえ、配置方針の更新に向けた検証対象路線及びルート等の検討に係る条件の整理を行った。

表Ⅱ-2 広域幹線道路等の検討条件の整理

No	項目	仕様等
1	鉄軌道	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄軌道ルートは、昨年度成果(R330号・中部縦断道路一体型・R58号合流)</li> <li>跡地内の区間は、中部縦貫道路と一体的に整備すると仮定し、高架式・掘割式</li> <li>鉄軌道の規格(車両サイズ他)は、県検討に準拠</li> </ul>
2	中部縦貫道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫道路は、基幹都市軸及び都市骨格軸に位置づけ(宜野湾市都市マス(平成29(2017)年12月))</li> <li>中部縦貫道路は県内部で検討されていた「沖縄バイパス(構想路線)接続ルート」</li> <li>中部縦貫道路の事業主体は国を想定</li> </ul>
3	宜野湾横断道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>宜野湾横断道路は、新交流軸<sup>※</sup>及び都市骨格軸に位置づけ(宜野湾市都市マス(平成29(2017)年12月))</li> <li>※将来の都市構造構築に必要な各種都市機能を横断的に結節する軸</li> <li>宜野湾横断道路は、宜野湾バイパス<sup>※</sup>から沖縄自動車道を経由し、国道329号に至るルートで、現在検討中である。</li> <li>※西海岸道路との接続は今後検討</li> <li>宜野湾横断道路は、4種1級の4車線(設計速度50km/h<sup>※</sup>)で計画</li> <li>※平地部:60km/h</li> <li>跡地利用に関する「西側区間の検討ルート」は、跡地内におけるコントロールポイント(重要遺跡・跡地内土地利用)を共有し、ルート案の精査中</li> </ul>

上記以外の設計条件等は、以下のとおり。

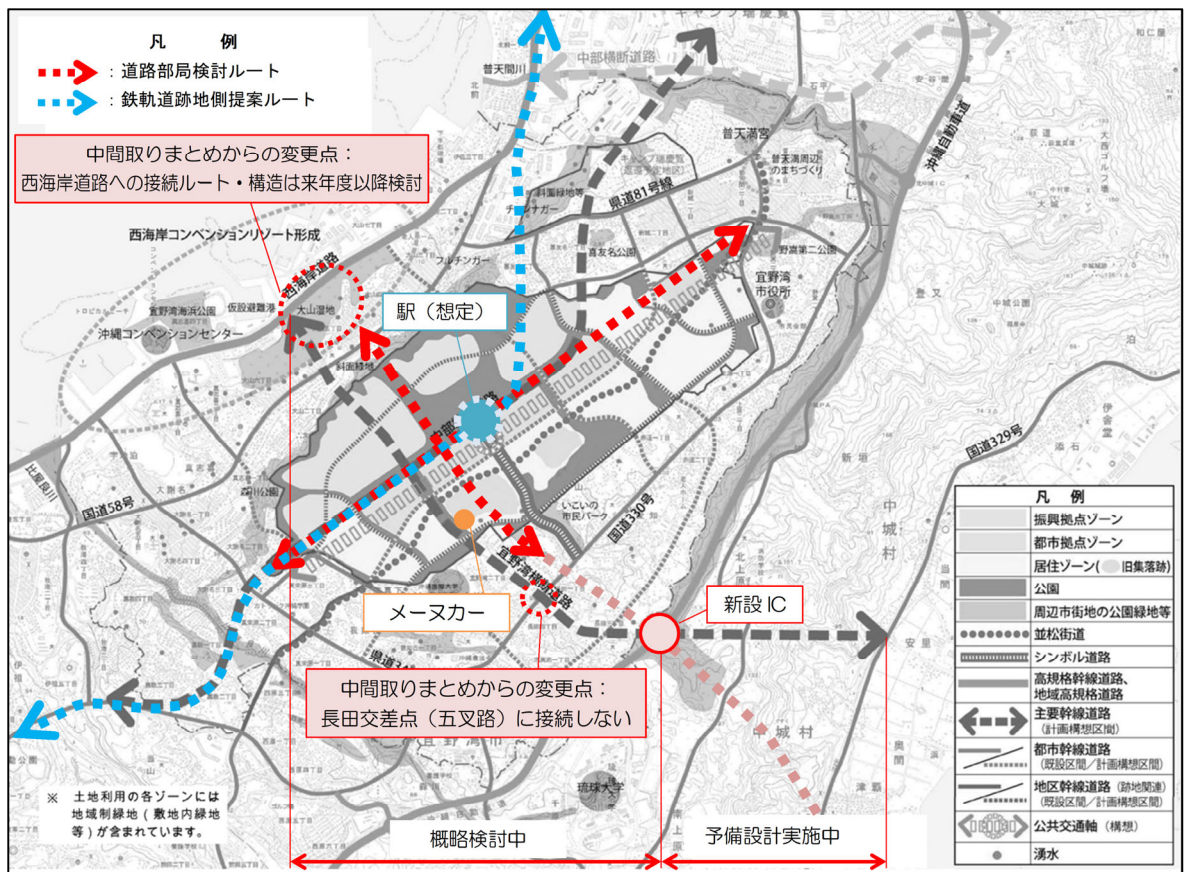
- ・道路検討の目標年次は、令和22(2040)年
- ・宜野湾横断道路は、国道58号に接続しない
- ・跡地外で通過する大山土地区画整理事業の都市計画変更は令和4(2022)年を予定

(1) - 2 関係部局との調整を受けたルートの設定

配置方針の更新に係る宜野湾横断道路のルートについて、関係部局との調整を実施した。なお、関係部局の検討に際し、跡地利用側から提示した条件は、以下のとおり。

- 調整項目①：普天間飛行場跡地内の重要遺跡に配慮したルートの設定  
 調整項目②：効率的な跡地利用を図るための中部縦貫道と宜野湾横断道路の交差角（直角またはそれに近い角度）の設定  
 調整項目③：跡地西側における、跡地西側の土地利用や斜面緑地への影響（法面等の面積最小化）を考慮した構造の設定

上記の調整項目を受け、関係部局にて検討が進められ、概ねのルートがとりまとめられた。なお、本ルート案は、調整項目を概ね達成されているため、配置方針の更新にあたっては、本ルートを反映した。



図Ⅱ-9 宜野湾横断道路の計画ルート

(2) 跡地内道路ネットワークの検討

(2) - 1 道路の役割

跡地内道路ネットワークの検討に係る前提条件として、一般的な道路の階層構造及びそれらの役割について整理した。

表Ⅱ-3 一般的な道路の階層及び役割

種類		概要
幹線道路	広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路。</li> <li>高い走行機能と交通処理機能を有する。</li> </ul>
	都市幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路。</li> <li>居住環境地区等の都市の骨格を形成する。</li> </ul>
	地区幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域幹線道路または都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路。</li> </ul>
生活道路	区画道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。</li> <li>街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路。</li> </ul>
	歩行者専用道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路。</li> </ul>



広域幹線道路(36m)



都市幹線道路(30m)



地区幹線道路(16m)



区画道路(6m)

図Ⅱ-10 各道路のイメージ

(2) - 2 幹線道路ネットワークの前提等の整理

沖縄県道路街路課を中心とした普天間飛行場跡地等道路整備検討会議（平成 28 年度～）において、「普天間飛行場跡地利用計画（素案）」策定に資することを目的として、自動車交通量、中部縦貫道路及び宜野湾横断道路の道路規格、宜野湾横断道路西側の道路構造等の検討が進められている。

このことから、以下では、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議の検討状況を整理し、普天間飛行場跡地利用計画において幹線道路ネットワークの検討を行う際の前提とする。

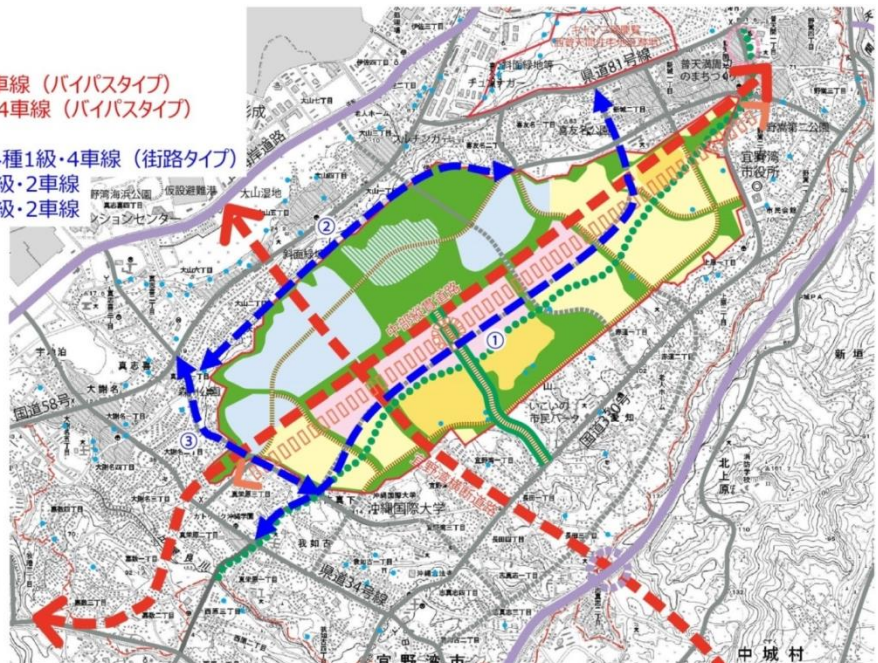
表Ⅱ-4 跡地内における主要な道路の概要

	路線名称	路線数	車線数	起終点	備考
広域幹線道路	中部縦貫道路	1 路線	4 車線	国道 330 号 中城湾港方面	
	宜野湾横断道路	1 路線	4 車線	国道 58 号バイパス 国道 329 号	
都市幹線道路	①宜野湾南風原線（延伸）	1 路線	4 車線	県道 34 号線 県道宜野湾北中城線	
	②宜野湾市道（延伸）	1 路線	2 車線	県道 34 号線 県道 29 号線	跡地内外の高低差による地形的制限あり
	③宜野湾市道の整備	1 路線	2 車線	国道 58 号 国道 330 号	跡地内外の高低差による地形的制限あり

【基地内道路の道路規格】

- 主要幹線道路
  - 中部縦貫道路：4種1級・4車線（バイパスタイプ）
  - 宜野湾横断道路：4種1級・4車線（バイパスタイプ）
- 都市幹線道路
  - ① 宜野湾南風原線の延伸：4種1級・4車線（街路タイプ）
  - ② 宜野湾市道の延伸：4種2級・2車線
  - ③ 宜野湾市道の整備：4種2級・2車線

凡 例	
	振興拠点ゾーン(振興コア)
	都市拠点ゾーン
	居住ゾーン(旧集落跡)
	公園
	周辺市街地の公園緑地等
	並松街道
	シンボル道路
	高規格幹線道路、地域高規格道路
	主要幹線道路(計画構想区間)
	都市幹線道路(既設区間/計画構想区間)
	地区幹線道路(跡地関連)(既設区間/計画構想区間)
	公共交通軸(構想)
	湧水



図Ⅱ-11 検討路線の概要

出典：普天間飛行場跡地等道路整備検討会議資料（平成 30 年 7 月、沖縄県）

### (2) - 3 幹線道路ネットワークの考え方

跡地周辺の幹線道路ネットワークを検討するにあたり、前述の前提等を踏まえて、幹線道路ネットワークの基本的な考え方、及び広域幹線道路ネットワークの考え方・都市幹線道路ネットワークの考え方・地区幹線道路ネットワークの考え方をそれぞれ検討した。

#### (2) - 3 - 1 幹線道路ネットワークの基本的な考え方

道路の分類、路線数、車線数、起終点は、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案を基本としつつ、跡地利用における利便性・快適性等も考慮する。

##### ① 必要路線数及び車線数（普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案）

	広域幹線道路	都市幹線道路	合計車線数 (広域・都市幹線道路)
縦貫方向	1 路線	2 路線	10 車線
横断方向	1 路線	1 路線	6 車線

##### ② 広域幹線道路（中部縦貫道路・宜野湾横断道路）

- ・中南部都市圏の交通機能の強化のため、高い交通処理機能を確保するものとし、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案を基本とする。

##### ③ 都市幹線道路

- ・都市内の交通処理上必要な道路として、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案の①～③道路を配置するものとし、跡地内を通る都市幹線道路①は、起終点（県道 34 号線・県道宜野湾北中城線）を踏まえつつ跡地内で確保する。
- ・上記のほか、地形条件等も考慮しながら、適正な網間隔となるよう都市幹線道路を配置する。

##### ④ 地区幹線道路

- ・広域幹線道路及び都市幹線道路の間に、都市幹線道路網を補完する地区幹線道路を配置する。

#### (2) - 3 - 2 幹線道路ネットワークの考え方

##### ① 広域幹線道路ネットワークの考え方

- ・中部縦貫道路は、国道 330 号と中城湾港方面を起終点とし、広域幹線道路としての交通処理機能を優先することで、跡地における広域的な速達性を確保する。
- ・宜野湾横断道路は、中部縦貫道路と直交し、広域幹線道路としての交通処理機能を確保するとともに、沿道のまちづくりとの共生の可能性も検討する。

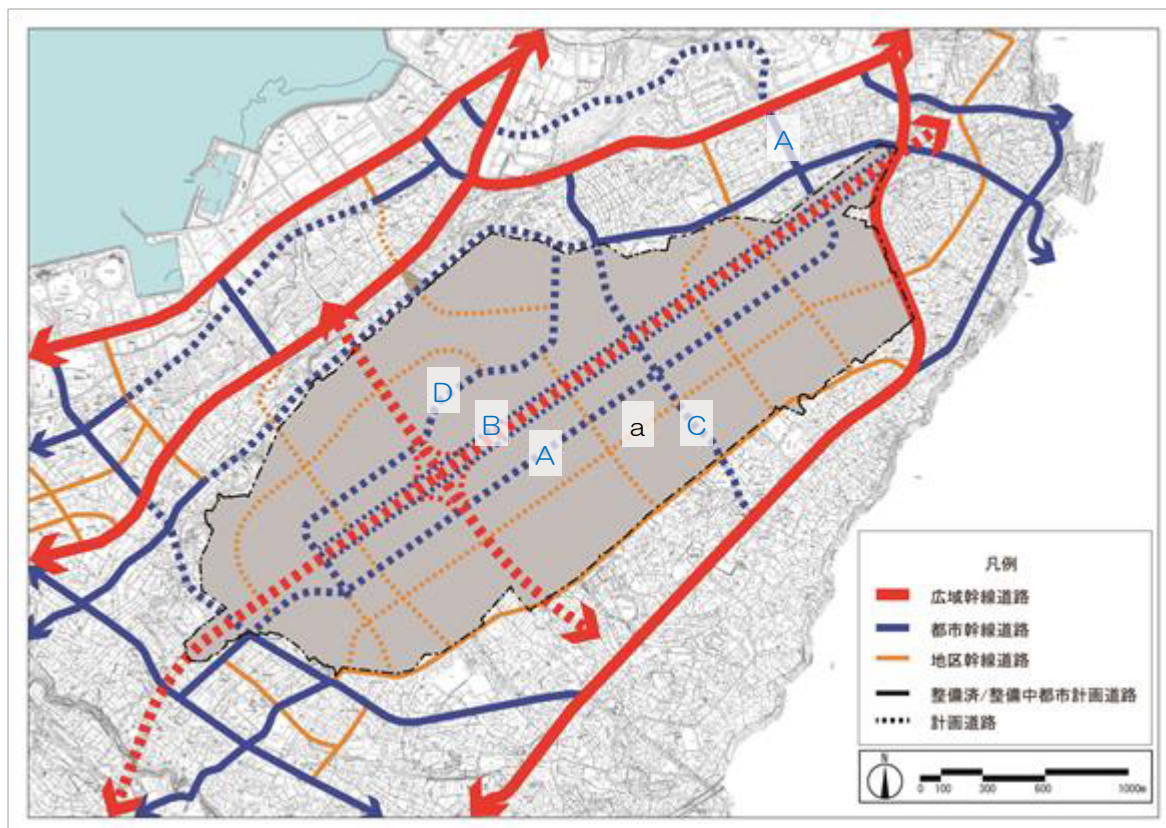
## ② 都市幹線道路ネットワークの考え方

- ・ A道路（都市幹線道路①に相当）は、中部縦貫道路に並行して配置し、県道 34 号線と県道宜野湾北中城線を接続させることで、南北方向の跡地内への出入りを集約し、都市内の交通処理機能を持たせるとともに、沿道利用も図る。
- ・ B道路は、中部縦貫道路の側道として沿道のまちづくりを図るとともに、跡地と周辺市街地をつなぐ道路網を形成する。
- ・ C道路は、国道 330 号と県道宜野湾北中城線を結び、跡地内中央部の横断方向の交通集約を図る。
- ・ D道路は、都市幹線道路②（跡地外）と A道路を結び、跡地西側の交通集約を図る。

## ③ 地区幹線道路ネットワークの考え方

- ・ 跡地内の交通を集約し、広域幹線道路または都市幹線道路につなぐ機能を持たせる。
- ・ 地区幹線道路は、沿道利用を促進し、快適な生活空間等の形成を図る。

※下図は跡地外起終点及び網間隔等の考え方に基づく道路ネットワークのイメージを表わすもので、土地利用、緑地配置等との重ね合わせにより配置方針図で示すルートとは異なる。なお、a 道路は、並松街道の再生ルートを担うことも想定するが、並松街道の整備のあり方については検討段階にあり、具体的整備手法等については今後の検討課題である。



図Ⅱ-12 普天間飛行場跡地 道路ネットワークイメージ

### (3) 並松街道の再生と「旧集落」の空間再生に向けた風景づくり

本項では、環境づくりの方針を受けて、土地利用における歴史・文化資源の活用の方  
向性や、並松街道の役割等について検討した。

#### (3) - 1 土地利用における歴史・文化資源の活用の方向性

土地利用における歴史・文化資源の活用の方向性を次のように定める。居住ゾーンの  
住宅地については、琉球風水思想的な考えに基づく街区構成を導入し、先人の知恵を継  
承した、この地の暮らしにふさわしい生活空間を形成する。

- 跡地全体での各土地利用ゾーンに点在する歴史・文化資源(遺跡、文化財、暮らしの名残等)は、それぞれの土地利用の中で、一体的に融和する形で活用し、かつての暮らしの名残が、その役割を折々の社会環境の中で変化させながらも、新たなまちの中で新しく生き続けるような景観創出を目指す。
- 具体の建築敷地の中に組み込まれる遺跡・文化財等は、新たに建築される建物等で構成される新たな都市景観とも融和・調和するような計画を志し、これからの住民・県民にとって誇りとなる文化的景観を新たに創出する。
- 特に、歴史文化資源が多く集中する居住ゾーン内の旧集落については、その機能や空間構成及び生活と結びついた遺跡や文化財等を、新たな居住空間の中(新たなコミュニティ)に活かすことで、ここにしかない住宅地を創出する。また、街路配置、住宅地の向き、屋敷構成などに関し、先人の知恵を継承した一定のルールを導入することで、この地の暮らしにふさわしい生活空間を形成する。
- 歴史・文化資源の活用の仕方は、面的な空間(街区構成、広場等のオープンスペース等)の中に融和させる形を考え、独立した点的な形での活用は避けるようにする。特に、現存し土地に定着している資源は、公園・緑地内に取り込み、緑道でつなぐこと等により、関連資源の一体的な継承を行う。

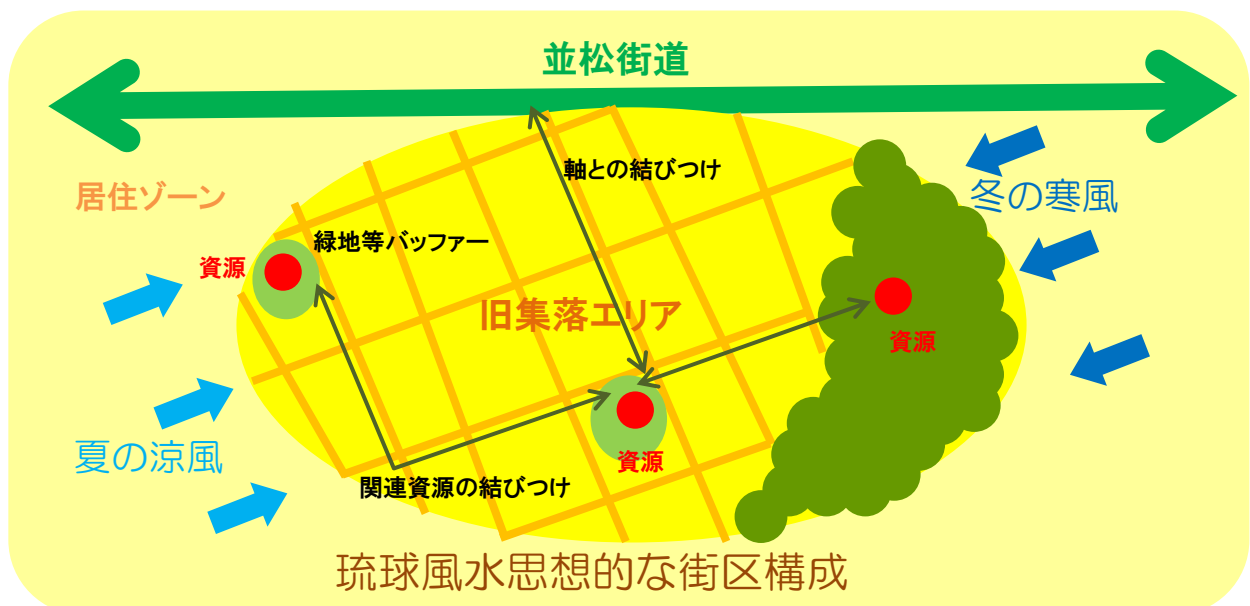


図 II-13 空間形成概念図



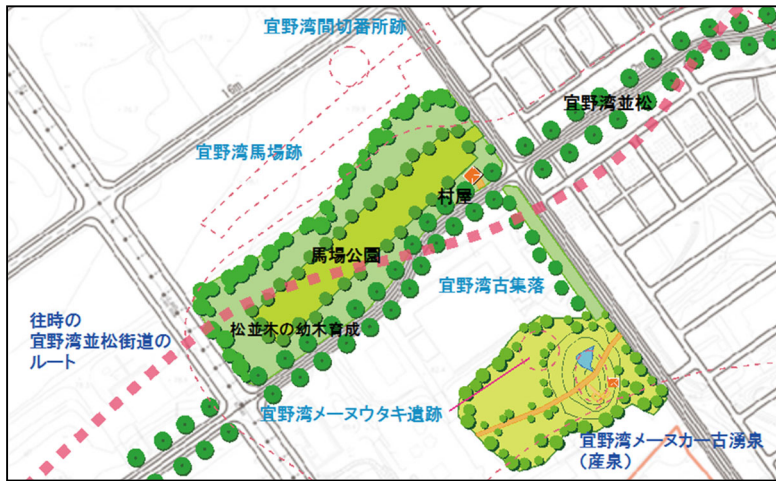
図Ⅱ-14 原風景模型

### (3) - 2 並松街道の役割等

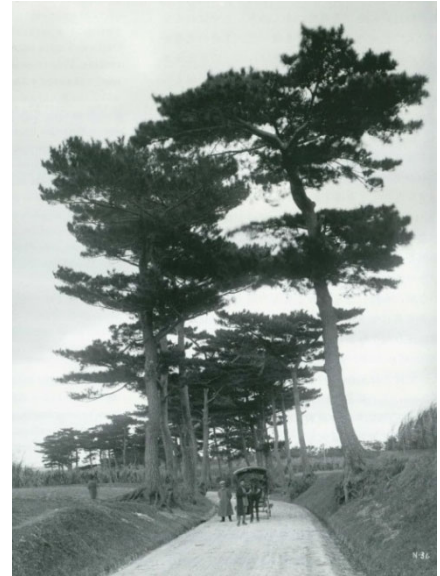
並松街道については過年度でも検討してきたが、あらためて土地利用及び機能導入の観点から、その役割を検討した。

- 普天間飛行場が建設されるまでは、農地が広がる中に宿道である並松街道が南北に伸び、これに接して宜野湾・神山・新城の3集落が形成されていた(屋取集落も点在)。並松街道は幹線交通として、居住地をつなぐとともに、首里及び各地方を結ぶ役割を担っていた。
- 跡地利用において、並松街道については、歴史が見えるまちづくりの中で果たす役割は重要であるとともに、地区内外をネットワークする大事な骨格インフラの一つであることから、並松街道を基本とする軸を“歴史が見えるまちづくりの軸”として設定する。
- 過年度の検討の中においては、並松街道の果たすべき役割・機能として、「歴史の象徴軸」「歴史と地域の生活軸」「地域の生活軸」「跡地の骨格軸」「緩衝緑地」の5つを挙げている。
- 過年度の有識者意見もふまえ、並松街道を普天間のポテンシャルを上昇させる要素として捉え、往時のルートにこだわらず、公園や居住ゾーンをつなぐ地域コミュニティの拠り所として、また、各拠点を結び地区外からも人を呼び込むネットワークルートとして、検討を進めることとする。
- また、整備内容についても、全線緑道として整備する案や、緑道と歩車共存道路、あるいは(幹線)道路との併用案等が検討されているが、今後の骨格となる幹線道路や鉄道等跡地全体及び周辺市街地との道路ネットワークの検討が深度化されることと並行して詳細な検討を進めることとする。
- かつての集落の生活が並松街道との関りが深かったことを踏まえ、「馬場」や「間切番所」「メーヌカー」等の遺跡・文化財等は並松街道と一体的な空間整備を計画する等並松街道を利用することで、歴史・文化にも触れるような利活用方策を検討する。
- また、往時は首里～浦添～普天満宮を結ぶ参詣道で南北ルートであったが、跡地のまちづくりでは、並松街道から跡地の各ゾーンや公園等のオープンスペースをつなぎ、新たなネットワークの一翼を担う「歴史・文化景観軸」としての役割も検討する。





図Ⅱ-15 宜野湾並松・馬場跡・間切番所跡付近のモデルプラン



図Ⅱ-16 往時の並松街道の様子

#### (4) 都市基盤整備における環境技術の導入

「環境の豊かさが持続するまちづくりの方針」の実現に向け、現時点で想定される環境技術の導入に向けた具体化について検討する。

なお、導入する最先端技術については、常に進展していくことから定期的に跡地利用計画を見直すプロセス計画を作成し、内容の更新を行う必要がある。そのため、本項では、普天間飛行場跡地における土地利用を具体化する際の参考となるよう、現時点で導入が想定される技術等について整理する。

##### 「環境の豊かさが持続するまちづくり」の方針 ※抜粋

- ・広域的な水と緑の骨格の一翼を担う自然環境や人々の生活の身近に存在する歴史・文化資源等の現況資源を適切に保存（保全）・活用するとともに、最先端技術や新たなインフラ整備等により、新たな機能の付加や資源の価値向上を図る。

##### ➡ 具体化1 「環境要素を活用したまちづくり」

- ・普天間飛行場跡地においては、再生可能エネルギー・未利用エネルギーを積極的に利用し、建築物及び自動車の省エネルギー化や利便性の高い公共交通機関の導入・利用促進、都市のエネルギーマネジメント等により地球規模の環境問題の解決に先導的に取り組む。➡ 具体化2 「環境負荷の低減に取り組むまちづくり」

- ・持続可能なまちづくりに係る取組の成果を蒸暑地域であるアジア諸国へと展開・発展することで、同様の都市が抱える共通課題を解決するアジアを牽引するモデル地区を実現する。➡ 具体化3 「アジアを牽引するモデル地区となるまちづくり」

#### (4) - 1 現時点で想定される環境技術の導入に向けた具体化

##### (4) - 1 - 1 環境要素を活用したまちづくり

###### ① 環境技術導入に向けた方向性

- ・水と緑のネットワークや風の道を生み出すグリーンインフラ整備等により、CO<sub>2</sub>削減、ヒートアイランド現象の緩和による都市の熱環境の改善を図るとともに、生物多様性の確保、水循環の確保、防災性の確保を目指す。
- ・廃棄物の3Rを推進し、資源循環コストの低減化、リサイクル率の向上を図る。また、都市の緑から発生する木質バイオマス等の活用を推進する他、雨水や地下水の利用等、水資源の有効利用を図る。

###### ② 導入が求められる基盤・取組

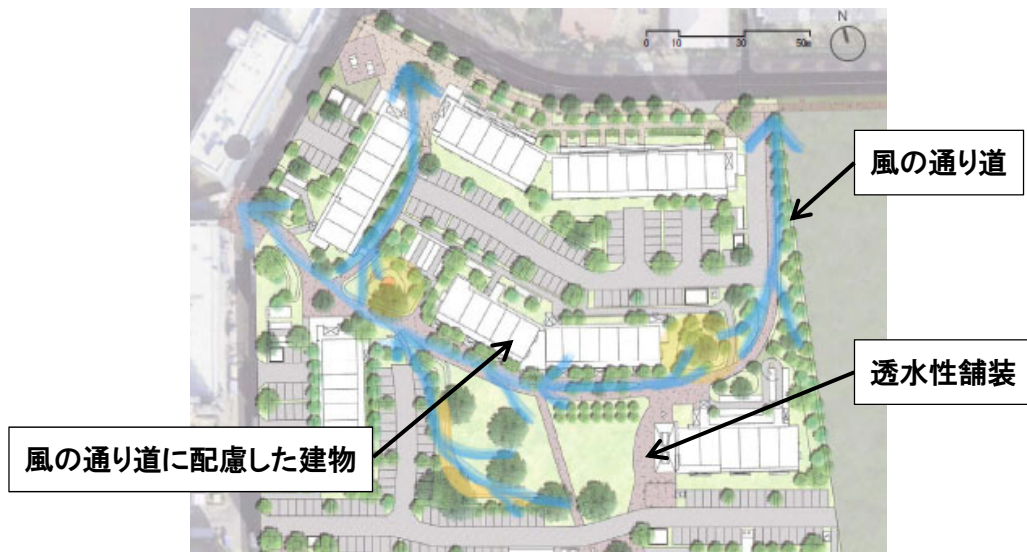
- ・生物多様性の確保、緑のネットワーク形成に向け、普天間飛行場跡地を中心に中南部都市圏でのみどりの回廊の形成
- ・ヒートアイランド現象の緩和及びCO<sub>2</sub>吸収に資する緑の地表面被覆等への取組
- ・緑化、クールスポット、風通しに配慮した建物配置による風の道づくり
- ・地下水を活用した熱交換システム等の導入

### ③ 取組イメージ

#### ■ 風の道づくり

地区の自然環境に配慮して、風通しに配慮した建物配置、緑化や保水性舗装建材など、複数の環境配慮対策を組み合わせることで一体的に実施し、クールスポットや冷気誘導のための風の通り道を創出することが重要である。

水系の保全・再生として、雨水浸透や貯留、緑化によるクールスポット創出を重点的に実施することが重要であり、これらの対策によって、建物のエネルギー消費量の低減化、快適な生活環境ならびに生物多様性の創出を図ることができる。

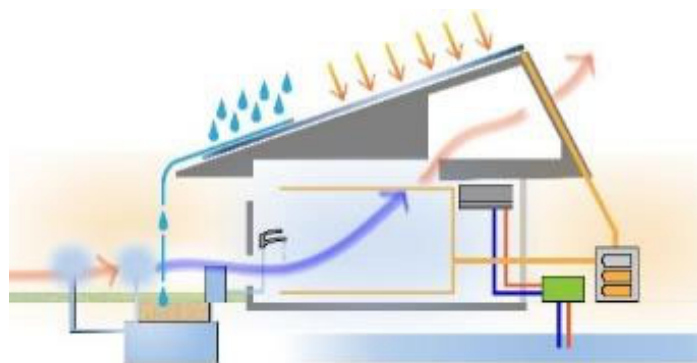


図Ⅱ-17 雨水の地下浸透、貯留と風の通り道に配慮した建物の形状と配置の例

出典：沖縄県駐留軍用地跡地スマートシティ検討業務報告書（平成27年3月、沖縄県）

#### ■ 地下水を活用した省エネルギー化システム

地下水の温度は年間を通して変化が小さく、空気よりも蓄えることのできる熱量が大きい等の特性を活かした熱交換システムである。熱交換の方法にはクローズドループ方式とオープンループ方式があり、地下水を直接汲み上げて熱交換を行うオープンループ方式では、使用後の地下水を地上で放流もしくは、地中に還元する。



図Ⅱ-18 再生可能エネルギーを活用した住宅のイメージ

(4) - 1 - 2 環境負荷の低減に取り組むまちづくり

① 環境技術導入に向けた方向性

- ・エネルギー負荷の低いLCCM（ライフ・サイクル・カーボン・マイナス）住宅への転換や情報端末、通信設備等の基盤整備等により街全体でエネルギー利用の最適化（エネルギーの面的利用等）を図り、省エネルギーやヒートアイランド現象の抑制を図る。
- ・太陽光発電や温度差エネルギー利用、バイオマス利用等の未利用エネルギー・再生可能エネルギーの積極的な利用により低炭素なまちづくりを推進する。

② 導入が求められる基盤・取組

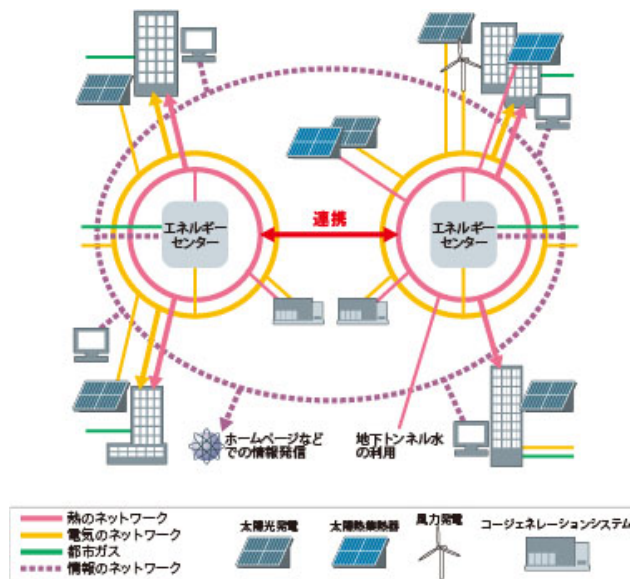
- ・エネルギー使用量の見える化や家電機器の自動制御を行うエネルギーマネジメントシステムの導入（HEMS、BEMS、FEMS）
- ・エネルギー利用の平準化により効率化を図るエネルギーの面的利用（スマートグリッド）システムの導入（AEMS、CEMS）
- ・跡地の平坦な地形を活かし、徒歩や自転車で移動することが可能な環境づくり及び環境負荷の小さい多様な交通手段の導入

③ 取組イメージ

■ 分散型エネルギーシステムの導入

天然ガスコージェネレーションは、電力と廃熱の両方を有効利用することで省エネルギー・CO<sub>2</sub>排出量の削減、省エネルギーによる経済性向上ができる。また、商用システムの停電時に防災兼用機として利用することができ、非常時にも電力や熱を安定供給できる。

コージェネレーションシステム（ガスエンジン、燃料電池）と高効率熱源機に再生可能エネルギー、未利用エネルギーを組み合わせ、熱、電気、情報のネットワークを構築するとともに、ICTで需要側とエネルギーセンターを連携し、エネルギー需給を一括管理することで、地域のエネルギーの最適制御を行うとともに、エネルギーセキュリティの向上効果が期待される。



図Ⅱ-19 分散型エネルギーシステムとエネルギーマネジメントの例

出典：沖縄県駐留軍用地跡地スマートシティ検討業務報告書（平成27年3月、沖縄県）

■ 環境負荷の小さい交通手段の導入

自転車専用道路の整備やレンタサイクルによりエネルギーを使用しないモビリティの利用促進やパークアンドライドによる公共交通機関の利用促進を図る。

環境負荷の小さい移動手段を推進するための整備・取組について以下に整理する。

エネルギーを消費しない移動手段の推進	
①歩行者空間の整備	生活利便施設を安全な歩行者空間でネットワーク化し、緑化された快適なオープンスペースの充実を推進することで、自動車交通から歩行への転換が期待される。
②自転車道、自転車レーン	公共交通機関と自転車利用を組み合わせた「サイクルアンドライド」の導入や地区内外を結ぶ自転車道、自転車レーンを整備することで、自転車が短距離～中距離の交通手段として有効に活用されることが期待される。
③コミュニティサイクル（レンタサイクル）導入	サイクルポートを都市内に複数配置し、自由に自転車を貸出返却可能にするため、事業地内外で連携して導入することで、レンタサイクルの利用促進が期待される。
④トランジットモール	市街地内の歩行者優先空間の整備やトランジットモールの導入等により、一般車両の進入を制限することで、自動車利用の抑制が期待される。
環境負荷の小さい交通への転換	
①コミュニティバス	自家用車を利用する人に対して公共交通への切り替えを促し、コミュニティバス等の地域公共交通サービスを充実させることで、自動車利用の抑制が期待される。
②交通結節点の強化	交通結節点に乗り換えしやすいターミナル、乗り換え施設を整備する。また、ターミナルと魅力的な複合施設（ワンストップサービス・ショッピング）を一体的に整備することで、利用者の利便性向上が期待される。
公共交通の利用促進	
①カーシェアリング	集合住宅や業務施設等を建設する際に、カーシェアリング事業者と連携してカーシェアリングの施設を整備することで、自動車の総台数を減らすことが期待される。
②パークアンドライド	交通結節点に駐車場を整備し、自動車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関に乗り換えることで、自動車トリップ長の減少が期待される。
③燃料電池自動車の利用環境整備	燃料電池自動車に水素を供給する水素ステーションを整備する等、燃料電池自動車の利用環境を整備することで、燃料自動車の普及促進が期待される。
④環境対応車の利用環境整備	公共施設、集合住宅、業務施設等を建設する際に、充電インフラを整備する等、環境対応車（電気自動車、プラグインハイブリッド）の利用環境を整備することで、環境対応車の普及促進が期待される。

(4) - 1 - 3 アジアを牽引するモデル地区となるまちづくり

① 環境技術導入に向けた方向性

- ・アジアを中心とする蒸暑地域において応用可能な環境に配慮したパッシブ技術やエネルギーを効率的に利用するアクティブ技術、エネルギーを作る創エネ技術等の研究、世界中で活躍する高度な知識・技術を持つ人材を育成することで国際貢献に寄与する取組を推進する。
- ・あらゆる移動手段を組み合わせたMaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）や自動運転等の導入、最先端技術やイノベーション産業に取り組む企業・研究機関を誘致するとともに跡地全体を実証実験・社会実装の場として活用することで、その成果をまちづくりに反映し、世界中に発信する先進的なモデル地域の形成を図る。

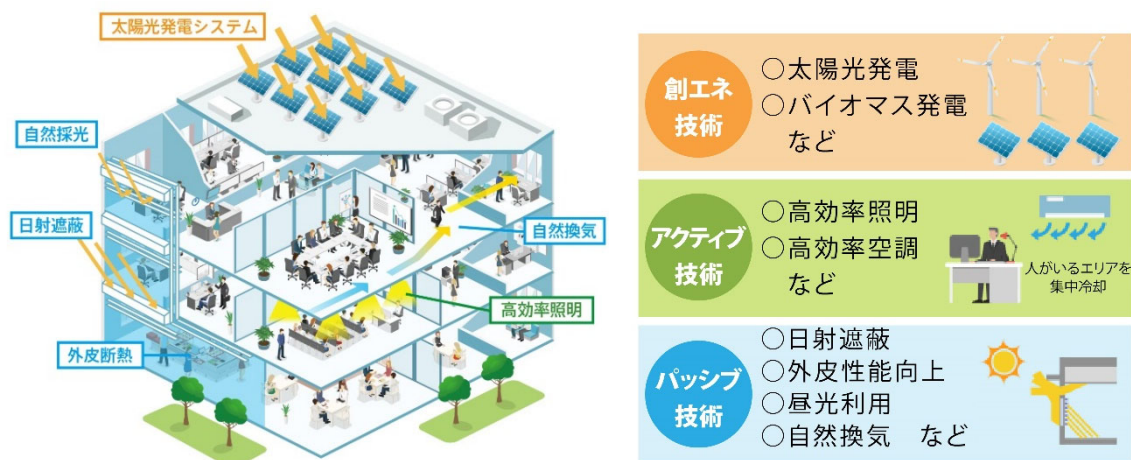
② 導入が求められる基盤・取組

- ・沖縄の地域特性を勘案したパッシブ技術及びアクティブ技術等に関する取組
- ・ICT技術の活用により、地域コミュニティの醸成や健康・治療情報の共有による健康づくり等、シームレスなサービス提供を展開
- ・次世代の交通体系や情報通信等に合わせた基盤整備（実証実験・社会実装を円滑に実施するための事業環境・体制づくり）

③ 取組イメージ

■ ZEB・ZEHを実現する技術

建物の省エネ性能を向上させるためには、エネルギーを作り出すための技術（創エネ技術）やエネルギーを効率的に利用するための技術（アクティブ技術）、気候風土に適した設計工夫により必要なエネルギー量を減らすパッシブ技術をバランスよく導入することが望まれる。また、建物の運用段階においては、エネルギーマネジメントを行うことで、継続的なエネルギー消費量の削減を図ることが可能となる。



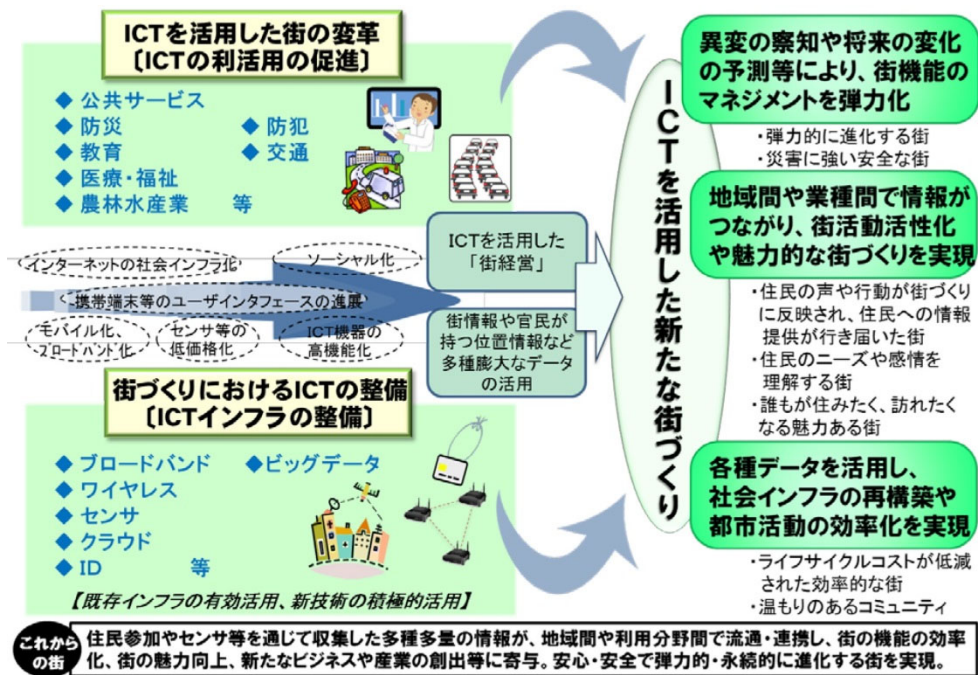
図Ⅱ-20 ZEBを実現する技術の導入イメージ

出典：ZEB PORTAL（環境省ホームページ）一部加工

■ ICTを活用したまちづくり

ICTを活用したまちづくりにより、住民参加やまちに配置されたセンサー等を通じて収集した多種多量の情報が地域間や利用分野で流通・連携することにより、まちの機能の効率化、まちの魅力向上、新たなビジネスや産業の創出に寄与するとともに、安全・安心で、弾力的・永続的に進化するまちを実現することが可能となる。

例として、災害時においては災害情報や避難経路等の情報がリアルタイムで共有され、医療・介護においては多職種連携による地域包括ケアシステムの形成、その他にも教育やコミュニティ等、あらゆる分野での活用が期待されている。



図Ⅱ-21 ICTを活用したまちづくりの基本理念

出典：ICTを活用したまちづくりとグローバル展開に関する懇談会 報告書(総務省)

(4) - 2 最先端技術の進展に柔軟に対応する計画づくりの方針

最先端技術は常に進展していくことから、現時点の最先端技術は、将来まちづくりを行う時点ではありふれた技術となっている可能性がある。そのため、返還の見通しが不透明な現段階においては、定期的に跡地利用計画を見直すプロセス計画を作成し、社会動向や最先端技術等の可変的な内容の更新（アップデート）を行うことで、多様な変化に対応した柔軟な計画づくりを行う。

(5) 想定する駅と周辺主要部を結ぶフィーダー交通網の導入の可能性の検討

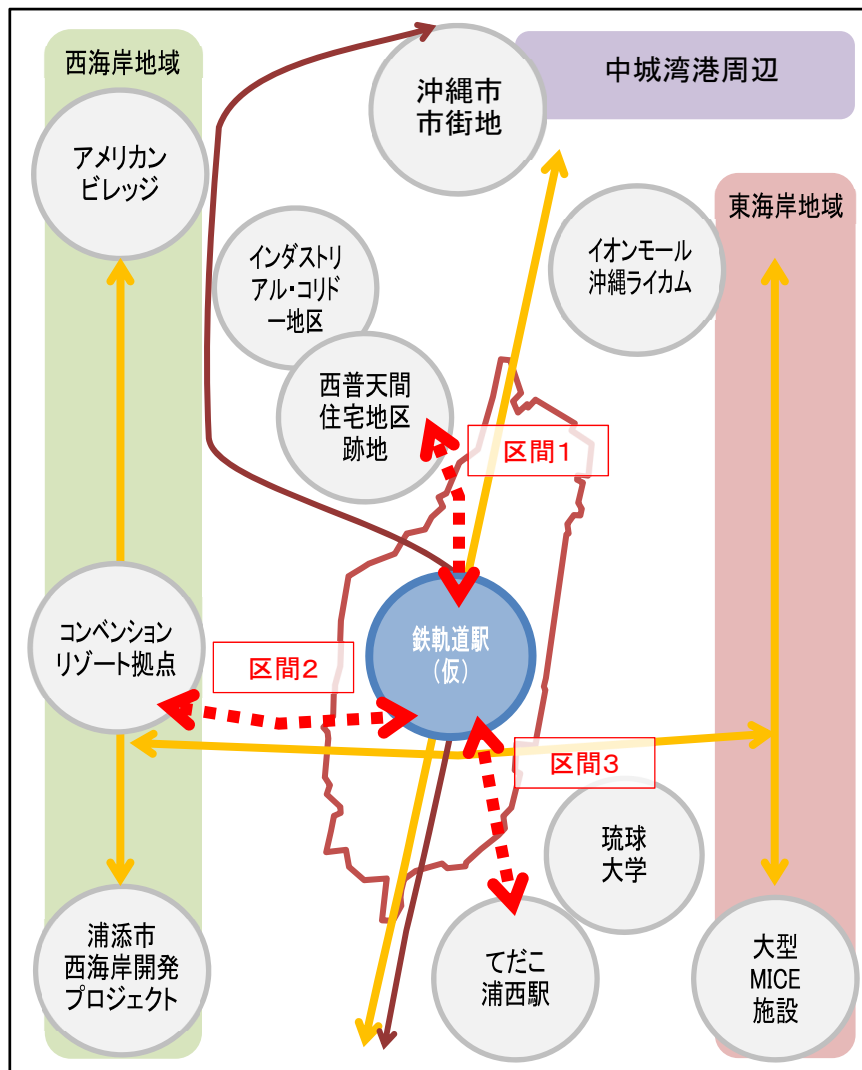
(5) - 1 検討に係る条件の整理

関係部局の検討状況を踏まえ、広域幹線道路等による道路ネットワークを活用し、地域交通を牽引するフィーダー交通のあり方について検討を行った。

検討にあたっての条件は、以下のとおり。

- ・国や県関係部局による検討状況を把握し、ルート設定等に反映させる。
- ・駅と周辺主要部を結ぶフィーダー交通網の導入可能性について、以下の3つの区間について検討する。

- 区間1:新駅と既存市街地や西普天間住宅地区跡地を結ぶ区間  
 区間2:新駅と西海岸地域(コンベンションリゾート拠点)を結ぶ区間  
 区間3:新駅とてだこ浦西駅や琉球大学、既存市街地を結ぶ区間



図Ⅱ-22 基地跡地と周辺の連携したフィーダー交通網のイメージ



(5) - 2 導入を想定するフィーダー交通の種類

本検討において、導入を想定するフィーダー交通は、以下のとおり。

表Ⅱ-5 フィーダー交通の種類

種類	概要	イメージ
LRT	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。</li> <li>・近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として各都市において導入検討がなされている。</li> </ul>	
BRT	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。</li> <li>・地域の実態に応じ、連節バス等を中心とする交通体系を整備していくことにより、地域公共交通の利便性の向上、利用環境の改善が図られるため、各都市において導入検討がなされている。</li> </ul>	
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路運送法に位置づけられた一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する事業)として、路線定期運行を行うバスシステム。</li> <li>・一般的には路線(バスの走る経路)を定めて定期的に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態となっている。</li> </ul>	
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するバスシステム。</li> <li>(1)一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む)。</li> <li>(2)市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送。</li> </ul>	
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従来のバスでは採算的に合わない地方部において、比較的低コストで交通を確保する交通システム。</li> <li>・デマンド(需要)に応じて経路や運行時間を変えて運行するため、利用者はドア to ドアで行きたい場所へ移動できる。</li> <li>・移動は複数人を乗せて運行するため、利用者の費用負担は少ない。</li> </ul>	

(5) - 3 ルート毎の検証結果

上位関連計画等に示された公共交通網の計画や基地跡地利用における鉄軌道等の想定を踏まえたフィーダー交通のあり方について、各区間で想定される課題や方向性を整理した。

整理結果は、以下のとおり。

表Ⅱ-6 フィーダー交通の区間毎の検証結果 (1 / 3)

		区間1 新駅と既成市街地や西普天間住宅地区跡地を結ぶ区間
ルート及び経由地 (想定)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅(鉄軌道)</li> <li>・西普天間住宅地区跡地(琉大病院)</li> <li>・インダストリアル・コリドー地区(交通結節点)</li> <li>・普天満宮周辺</li> <li>・宜野湾市役所周辺</li> </ul>
ルートの概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・基地跡地内の新駅から西普天間住宅地区(琉大病院他)及び将来的に交通結節点の整備が想定されるインダストリアル・コリドー地区を循環するものとし、周囲の普天満宮周辺や宜野湾市役所周辺をカバーするルートを想定した。</li> </ul>
既存バス路線等 公共交通の有無		<ul style="list-style-type: none"> <li>・本ルートに近接する県 81 号線は、基幹バス路線に指定され、那覇市と沖縄市を結ぶ重要な公共交通軸に位置づけられる。</li> <li>・既存バス路線も複数運行している。</li> </ul>
上位関連計画の位置づ け等の有無		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市交通戦略及び宜野湾市生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)(平成 24(2012)年 2 月、宜野湾市)にてコミュニティバス路線の運行ルートが位置づけられている。</li> </ul>
フィー ダー 交 通 の 種 類	LRT	○ ・導入空間となる幹線道路や周辺地区は、高低差が大きい ため、導入ルートや沿道まちづくりとの連携方策について 検討する必要がある。
	BRT	○ ・想定されるルート周囲には、基幹バス路線として、一部 専用車線確保に向けた取組(県道 81 号線)があるため、 導入ルートや本地区近傍に設置が検討されている交通結 節点を介した連携等が可能か検討する必要がある。
	路線バス	△ ・周囲に既存の類似した運行路線があるため、民間事業 者と連携の下、路線の統廃合を含め、検討する必要がある。
	コミュニティバス	○ ・周囲に既存の類似した運行路線があるため、既存バス との役割分担や連携方策について検証する必要がある。
	デマンド交通	△ ・既成市街地であることや琉大病院等の一定程度の利用 者が見込める区間であるため、想定される利用者のニーズ 調査の上、導入可能性を検討する必要がある。

表Ⅱ-7 フィーダー交通の区間毎の検証結果（2 / 3）

		区間2 新駅と西海岸地域(コンベンションリゾート拠点)を結ぶ区間
ルート及び経由地 (想定)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅(鉄軌道)</li> <li>・沖縄コンベンションセンター</li> <li>・宜野湾海浜公園</li> </ul>
ルートの概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・基地跡地内の新駅から西海岸地域(宜野湾海浜公園、沖縄コンベンションセンター等)を循環するものとし、周囲のコンベンションリゾート拠点をカバーしつつ、中南部西海岸地域の他地域(北谷町、浦添市)へと接続するルートを想定した。</li> </ul>
既存バス路線等 公共交通の有無		<ul style="list-style-type: none"> <li>・本ルートに近接する国道58号は、基幹バス路線に指定され、那覇市と沖縄市を結ぶ重要な公共交通軸に位置づけられる。</li> <li>・既存バス路線も複数運行している。</li> </ul>
上位関連計画の位置づけ等の有無		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市交通戦略及び宜野湾市生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)(平成24(2012)年2月、宜野湾市)にてコミュニティバス路線の運行ルートが位置づけられている</li> </ul>
フィーダー交通の種類	LRT	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・導入空間となる幹線道路や周辺地区は、高低差が大きいため、導入ルートや沿道まちづくりとの連携方策について検討する必要がある。</li> </ul>
	BRT	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定されるルート周囲には、基幹バス路線として、一部専用車線確保に向けた取組(国道58号)があるが、想定ルートは国道58号バイパスを中心としたルートとなるため、既存路線の役割分担や連携等について検討する必要がある。</li> </ul>
	路線バス	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲に既存の類似した運行路線があるため、民間事業者と連携の下、路線の統廃合を含め、検討する必要がある。</li> </ul>
	コミュニティバス	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲に既存の類似した運行路線があるため、既存バスとの役割分担や連携方策について検証する必要がある。</li> </ul>
	デマンド交通	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・既成市街地であることや沖縄コンベンションセンター等の一定程度の利用者が見込める区間であるため、想定される利用者のニーズ調査の上、導入可能性を検討する必要がある。</li> </ul>

表Ⅱ-8 フィーダー交通の区間毎の検証結果（3 / 3）

		区間3 新駅とてだこ浦西駅や琉球大学、既成市街地を結ぶ区間
ルート及び経由地 (想定)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅(鉄軌道)</li> <li>・沖縄国際大学</li> <li>・琉球大学</li> <li>・てだこ浦西駅 (沖縄都市モノレール、高速バスターミナル、パーク&amp;ライド)</li> </ul>
ルートの概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・基地跡地内の新駅からてだこ浦西駅を循環するものとし、周囲に立地する沖縄国際大学や琉球大学、既成市街地等をカバーするルートを想定した。</li> </ul>
既存バス路線等 公共交通の有無		<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存バス路線も複数運行している。</li> </ul>
上位関連計画の位置づ け等の有無		<ul style="list-style-type: none"> <li>・位置づけなし</li> </ul>
フィーダー交通の 種類	LRT	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・導入空間となる幹線道路や周辺地区は、既成市街地が形成され、高低差も大きいとため、導入ルートや沿道まちづくりとの連携方策について検討する必要がある。</li> </ul>
	BRT	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定されるルート(県道 241 号線)は、現在の交通量を踏まえると専用車線の確保が難しいため、将来的な道路拡幅による導入可能性や費用対効果について検討する必要がある。</li> </ul>
	路線バス	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲に既存の類似した運行路線があるため、民間事業者と連携の下、路線の統廃合を含め、検討する必要がある。</li> </ul>
	コミュニティバス	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲に既存の類似した運行路線があるため、既存バスとの役割分担や連携方策について検証する必要がある。</li> </ul>
	デマンド交通	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・既成市街地であることや大学等の一定程度の利用者が見込める区間であるため、想定される利用者のニーズ調査の上、導入可能性を検討する必要がある。</li> </ul>

## 4. 周辺市街地整備との連携方針の具体化方策についての検討

本節では「中間取りまとめ」における連携方針の具体化として、緑の連携・整備のあり方、幹線道路整備に係る課題、周辺市街地の開発動向及び公共施設再配置方針について検討、整理した。

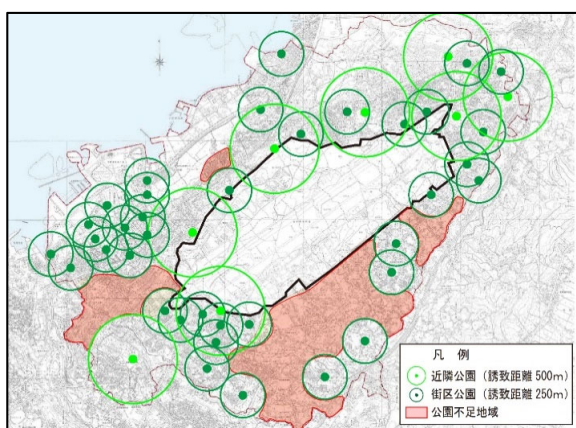
### (1) 跡地内外の緑の連携・整備のあり方の検討

「中間取りまとめ」では、「跡地と周辺市街地にまたがる生活圏の形成」を目標に、「周辺市街地からの利用に向けた公園等の整備」が方針として示されている。そこで、中間取りまとめ以降の緑に関する周辺市街地の現況・動向を踏まえ、周辺市街地から跡地内の緑への利用イメージと、その実現にむけた整備のあり方について検討した。

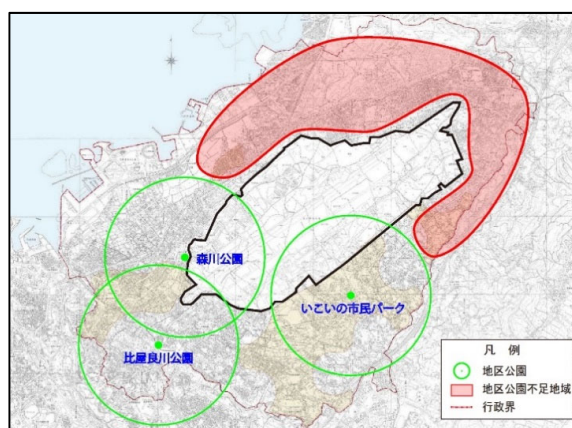
#### (1) - 1 緑に関する周辺市街地の現況・動向

##### ① 宜野湾市の緑の現況

宜野湾市における街区・近隣公園の分布状況を見てみると、主に普天間飛行場の東側及び南側で公園が不足している状況にある。また、地区公園においては、普天間飛行場の北側から西側にかけて不足している状況にある。

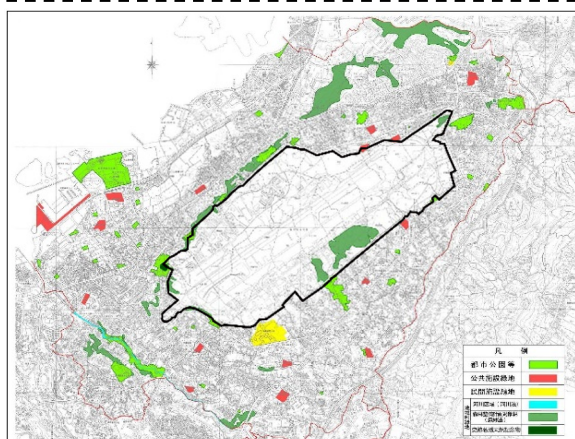


図Ⅱ-23 街区・近隣公園の分布と不足地域



図Ⅱ-24 地区公園の分布と不足地域

【参考】  
緑地現況総括図



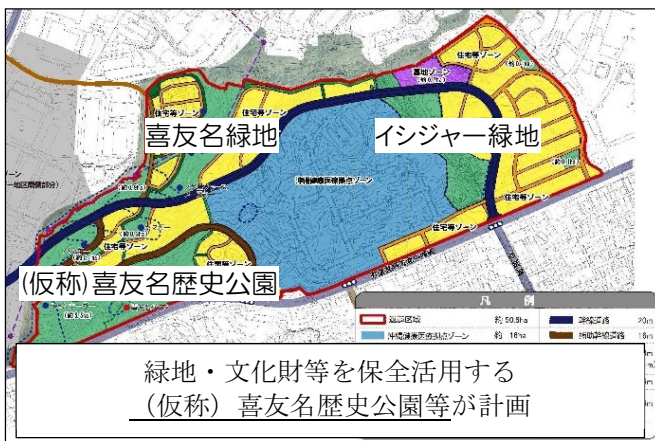
■	都市公園等
■	公共施設緑地
■	民間施設緑地
■	河川区域 (河川法)
■	森林整備計画対象林 (森林法)
■	史跡名勝天然記念物

出典：宜野湾市緑の基本計画（H18. 5/宜野湾市）  
宜野湾市跡地利用計画策定調査業務委託（H30. 3/沖縄県・宜野湾市）を基に加工

② みどりの中のまちづくりに関する新たな取組

みどりの中のまちづくりに関する取組として、西普天間住宅地区跡地では地区内の緑地・文化財等を保全活用する（仮称）喜友名歴史公園等が計画されており、普天間飛行場周辺まちづくり事業では並松街道の整備とともに、門前広場、参道広場などの整備が計画されている。

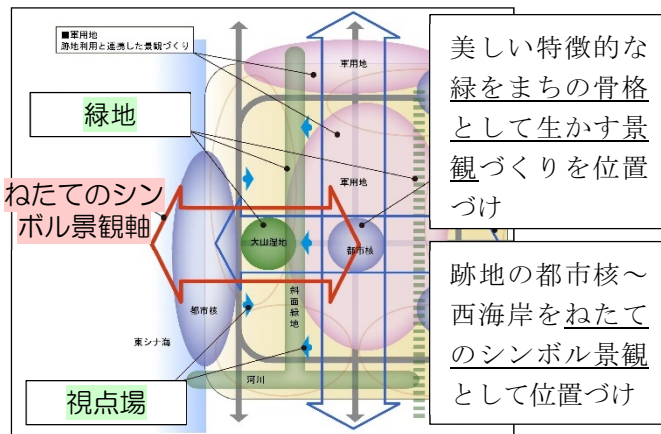
景観計画では緑をまちの骨格として生かす景観づくりや、跡地の都市核～西海岸をねたてのシンボル景観として位置づけている。また防災上の視点として、宜野湾市西部で最大5mから10mの津波浸水が想定されている。



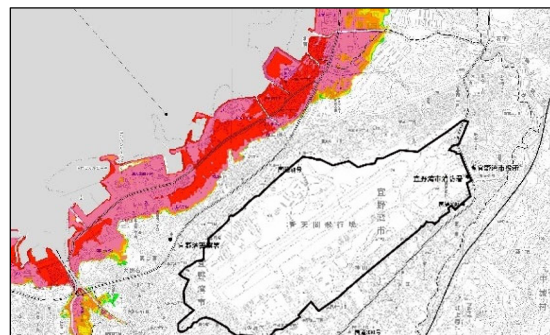
図Ⅱ-25 西普天間住宅地区 土地区画整理事業



図Ⅱ-26 普天間飛行場周辺まちづくり事業



図Ⅱ-27 景観計画における将来イメージの展開



図Ⅱ-28 宜野湾市における津波浸水想定

出典：西普天間住宅地区跡地利用計画（H30.4/宜野湾市）、普天間飛行場周辺まちづくり事業について（宜野湾市）、宜野湾市景観計画（H27.11/宜野湾市）、沖縄県津波浸水想定図（H27.3/沖縄県）

③ 緑の現況・動向を踏まえた連携の視点

①②を踏まえた課題と、跡地内外における緑の連携の視点を以下に整理した。

・歴史公園などの歴史的風土(文化財等)保全の課題⇒環境保全上の連携

・公園の不足などの日常生活上のレクリエーション空間形成の課題⇒レクリエーション上の緑の連携

・シンボル景観など良好な市街地景観形成に係る課題⇒景観上の緑の連携

・防災時の避難など風水害(災害)への対応に係る課題⇒防災上の緑の連携

(1) - 2 周辺市街地から見た跡地内の緑のイメージと整備のあり方

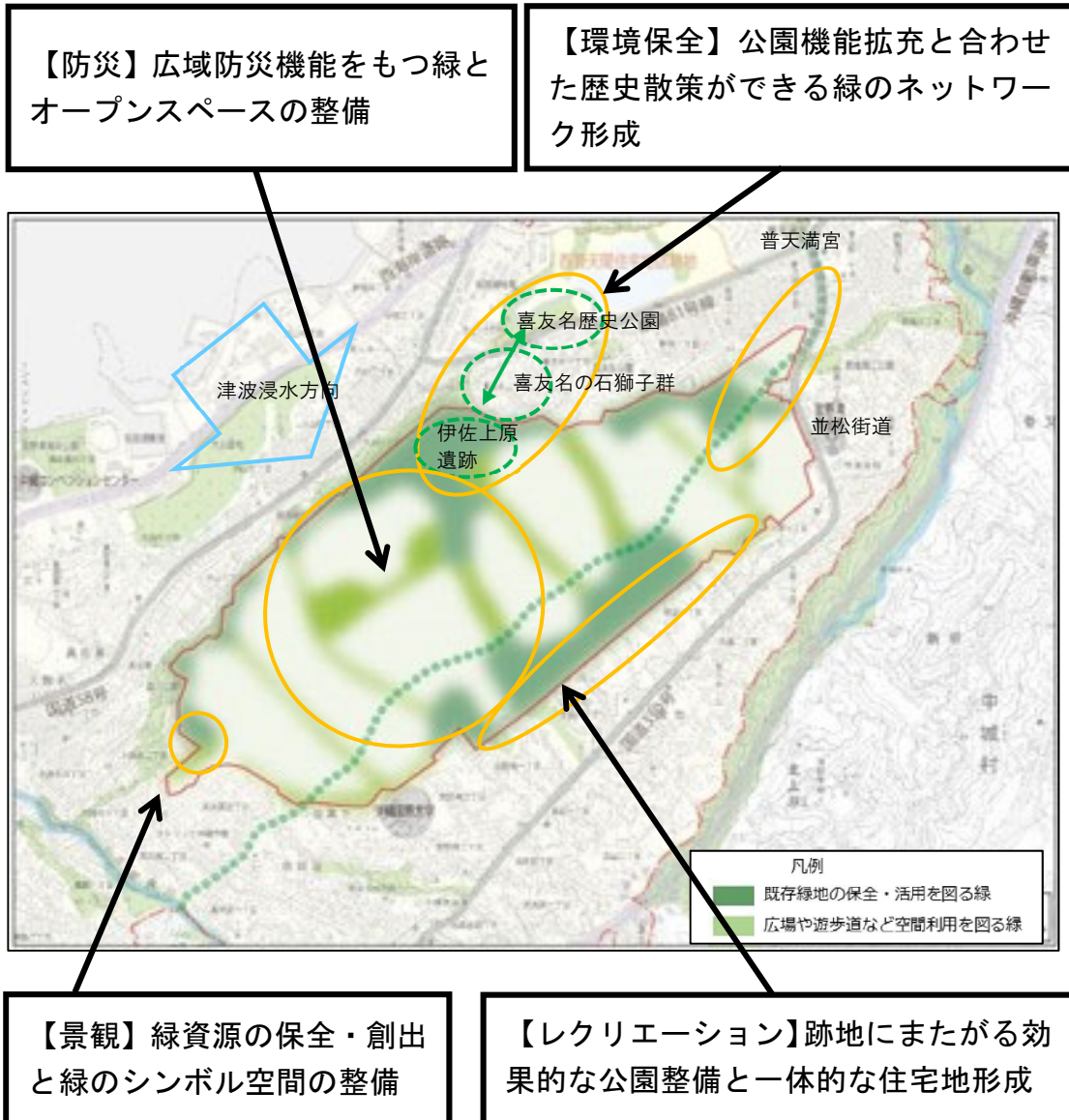
① 緑の活用イメージの整理

緑に関する周辺市街地の現況・動向を踏まえた連携の視点から、周辺市街地からの緑の活用について防災、環境保全、景観、レクリエーションの4つの利用イメージを整理した。



② 整備のあり方

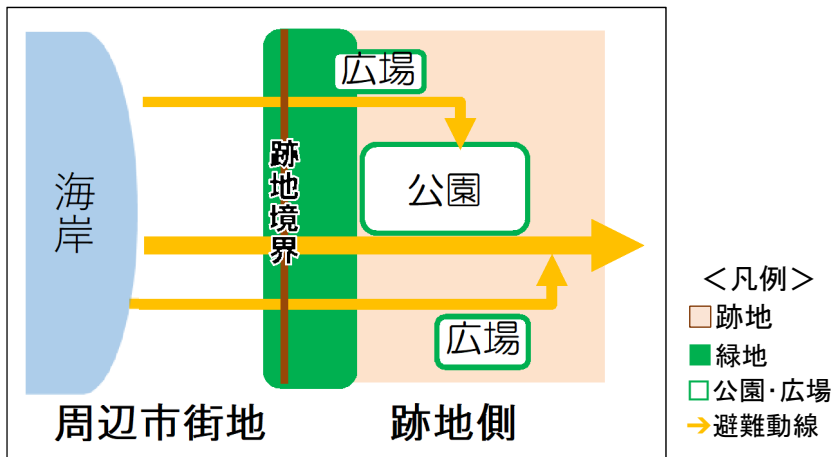
緑の利用イメージ実現に向けた、跡地と周辺市街地それぞれが担う緑の整備のあり方について整理した。





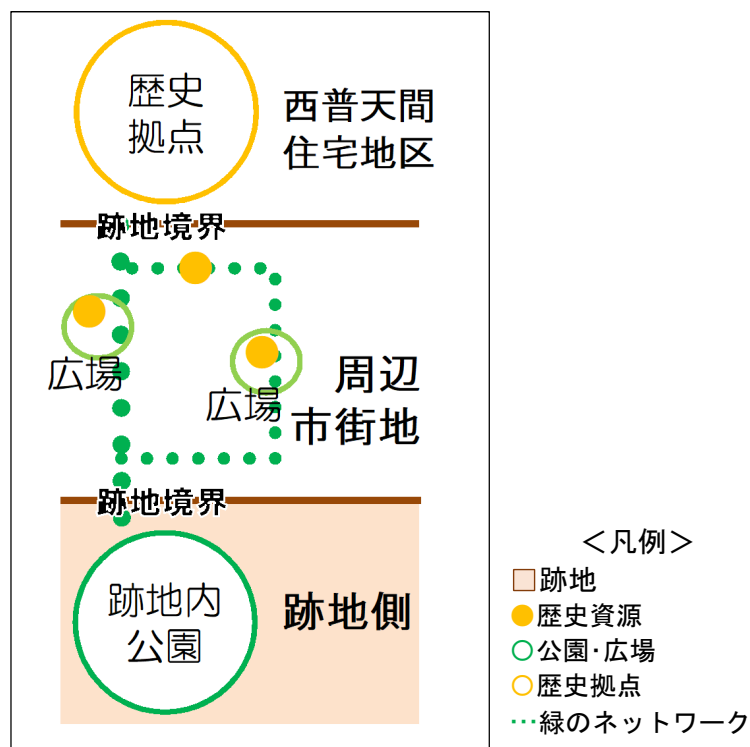
■ 広域防災機能をもつ緑とオープンスペースの整備

- ・ 高台に位置する跡地に災害時の避難の場、火災等による災害の緩和、災害対策の拠点等として緑と広場等のオープンスペースを整備（跡地）
- ・ 避難者が避難しやすいよう避難動線上に広場等のオープンスペースを配置（跡地）



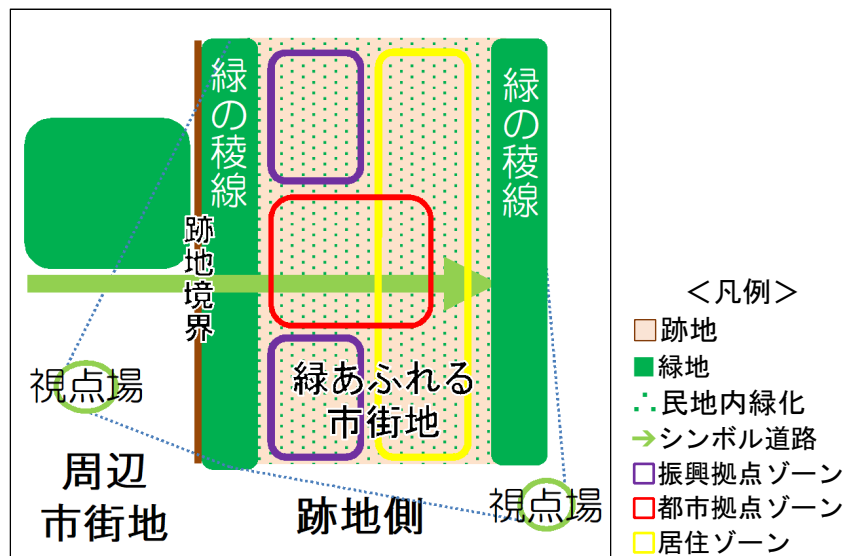
■ 公園機能拡充と合わせた歴史散策ができる緑のネットワーク形成

- ・ 普天間飛行場～喜友名集落～（仮称）喜友名歴史公園間の緑や歴史・文化資源を散策できる緑のネットワークづくり（跡地・周辺市街地）
- ・ 歴史公園や並松街道等と連携した跡地における市北部地域の公園機能の拡充（跡地）



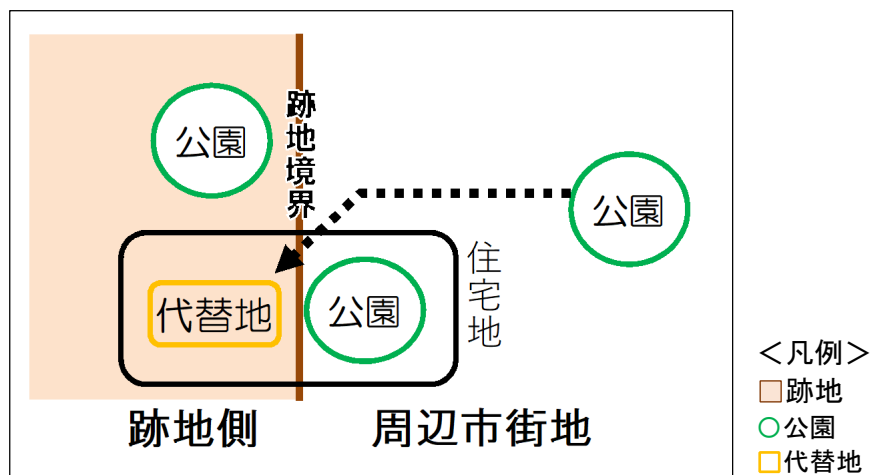
■ 緑資源の保全・創出と緑のシンボル空間の整備

- ・ 西側斜面緑地を風致地区等の地域性緑地として保全し緑の稜線を確保（跡地・周辺市街地）
- ・ 視点場からの緑の確保と民地内緑化の推進（跡地・周辺市街地）
- ・ ねたてのシンボル景観軸を形成する緑をつなぐシンボル道路整備（跡地・周辺市街地）



■ 跡地にまたがる効果的な公園整備と一体的な住宅地形成

- ・ 周辺市街地の公園不足地域での街区・近隣公園整備と跡地での移転代替地の確保（跡地・周辺市街地）
- ・ 周辺市街地の境界部での街区・近隣公園機能の整備（跡地）
- ・ 境界付近の既存公園を活かした跡地における住宅地形成（跡地）



## (2) 周辺市街地での幹線道路整備に係る課題の検討

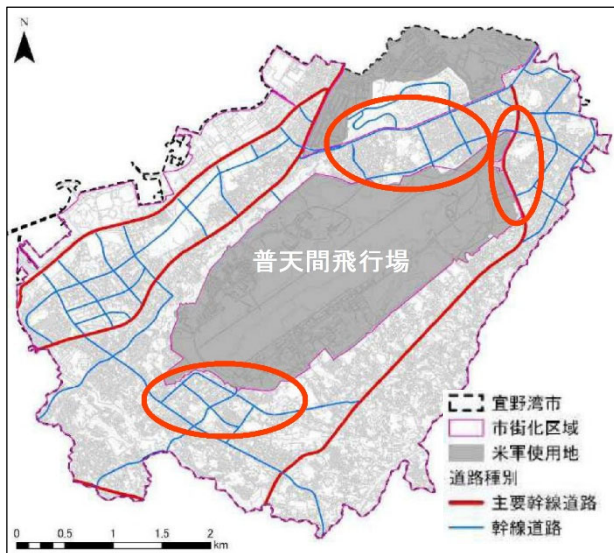
「中間取りまとめ」では、「跡地と周辺市街地にまたがる環境づくりと都市基盤整備」を目標に、周辺市街地における幹線道路の整備が方針として示されている。

そこで、宜野湾市内の都市基盤整備状況、関連プロジェクト及び将来像を踏まえ、幹線道路整備と周辺市街地整備の連携の考え方を整理した。加えて、道路整備による周辺市街地への影響と想定される課題について検討した。

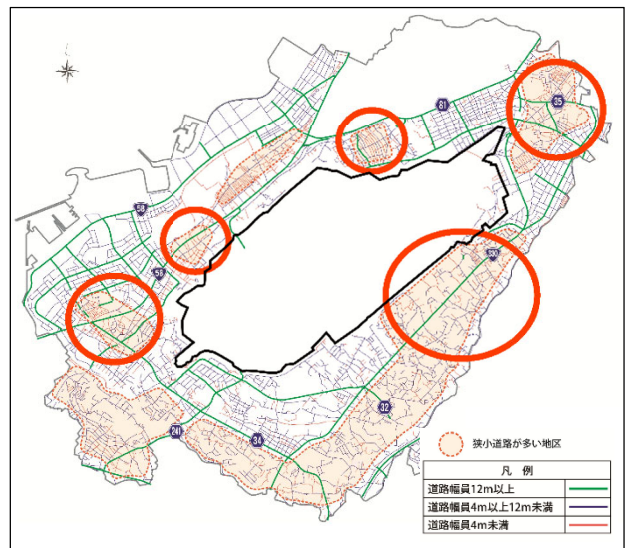
### (2) - 1 幹線道路整備に関する周辺市街地の現況・動向

#### ① 都市基盤整備状況

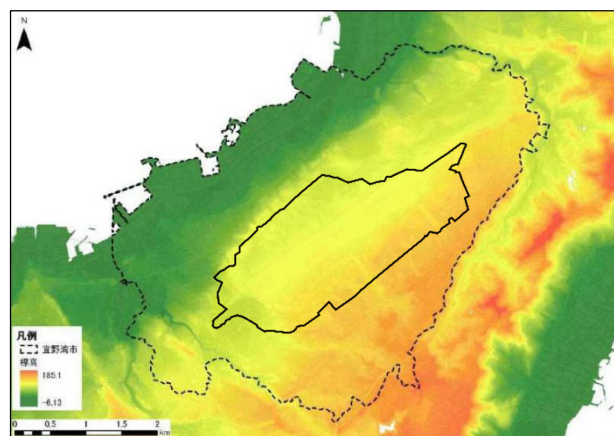
宜野湾市の主要幹線道路である国道 330 号は、普天間飛行場と市の北部で一部接しており、幹線道路も市の北部と南部で普天間飛行場の境界部分まで整備されている。一方で、4 m未満の狭小道路や袋小路道路が存在する地域が市内の各地にみられる。また、市内は山岳が無く概ね平坦な地形だが、海岸線に対して国道 58 号から東側は台地となっている。



図Ⅱ-29 主要道路の配置状況



図Ⅱ-30 道路幅員状況



図Ⅱ-31 市内の標高

出典：都市計画マスタープラン改定に係る基礎調査業務委託報告書（H31.3/宜野湾市）、西普天間住宅地区を中心とした周辺市街地を含む市北部地域のランドデザインの実現に関する調査（H28.3/宜野湾市）

### ② 関連プロジェクト

幹線道路整備に関連するプロジェクトとして、西普天間住宅地区土地区画整理事業では、地区内の幹線道路が普天間飛行場につながる都市計画道路の延長に接続し、国道58号まで接続する計画となっている。

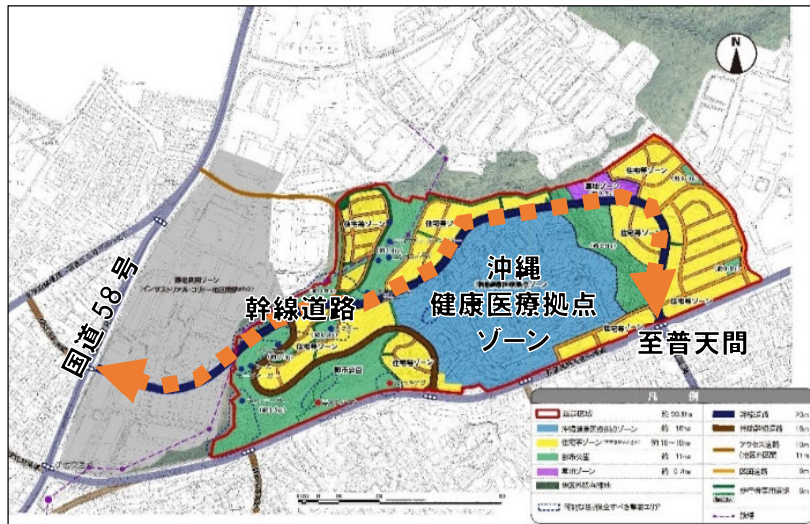


図 II-32 西普天間住宅地区跡地利用計画図

出典：西普天間住宅地区跡地利用計画図（H30.4/宜野湾市）

### ③ 将来計画

宜野湾市の都市計画マスタープランでは、普天間飛行場等の跡地に形成される新たな都市核と連携して、市北部に商業・サービス機能、南部に国際学園都市機能を持つ都市核を位置づけている。

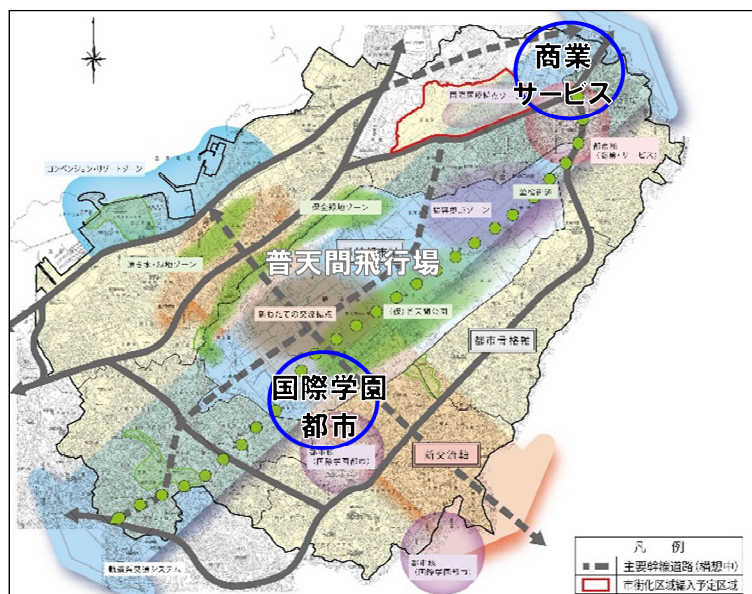


図 II-33 宜野湾市将来土地利用構想

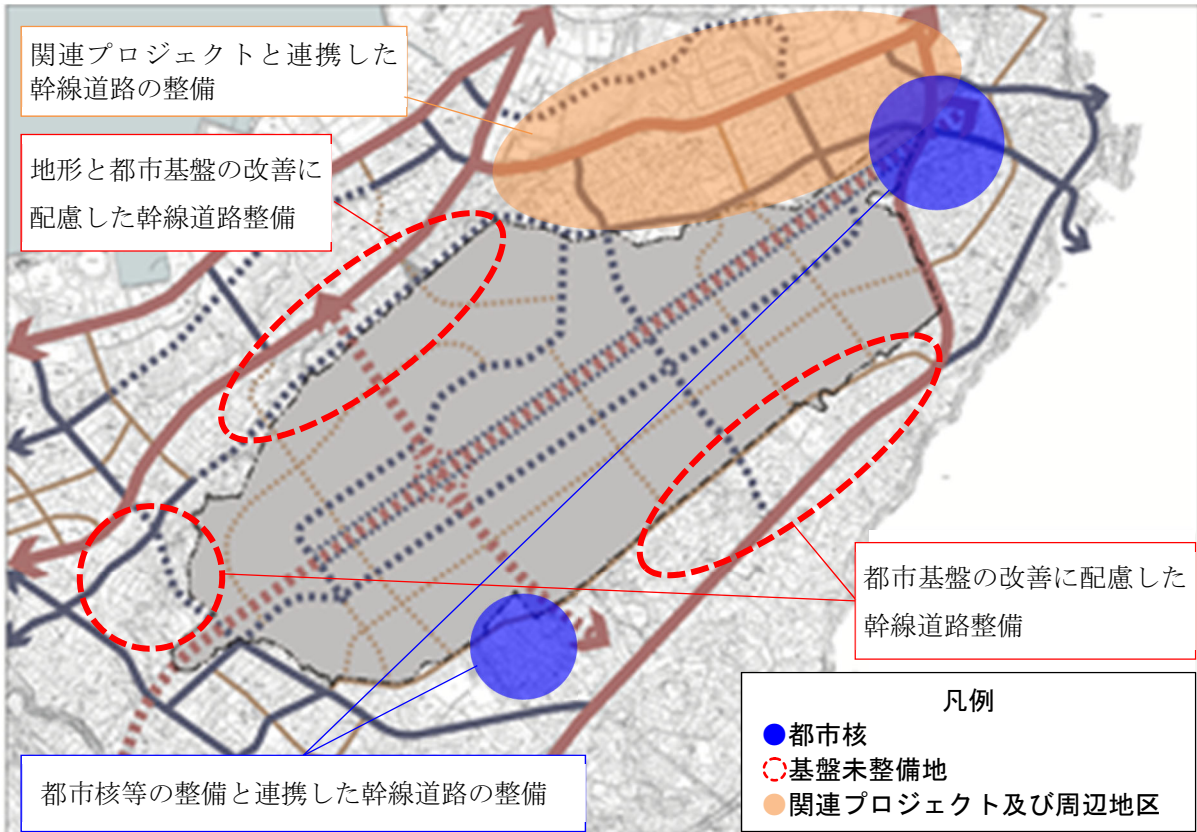
出典：宜野湾市都市計画マスタープラン（H29.12改定/宜野湾市）

(2) - 2 幹線道路整備と周辺市街地整備の連携

周辺市街地の現況・動向を踏まえて、幹線道路整備と周辺市街地整備の連携の考え方について以下に整理した。なお、検討に用いた道路ネットワークは検討中の内容であり、今後の検討に応じて見直されることに留意する。

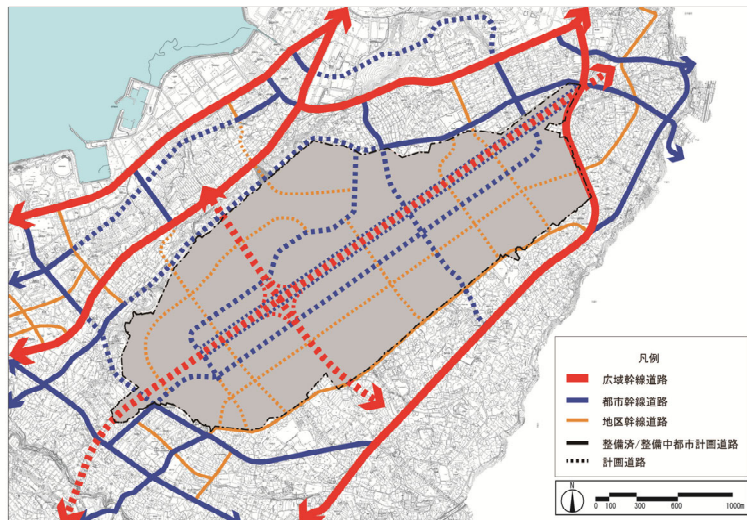
【連携の考え方】

- 関連プロジェクトと連携した幹線道路の整備
- 都市核等の整備と連携した幹線道路の整備
- 都市基盤の改善に配慮した幹線道路の整備



図Ⅱ-34 周辺市街地と幹線道路整備連携の考え方

【参考】  
幹線道路ネットワーク  
(令和元年度検討内容)

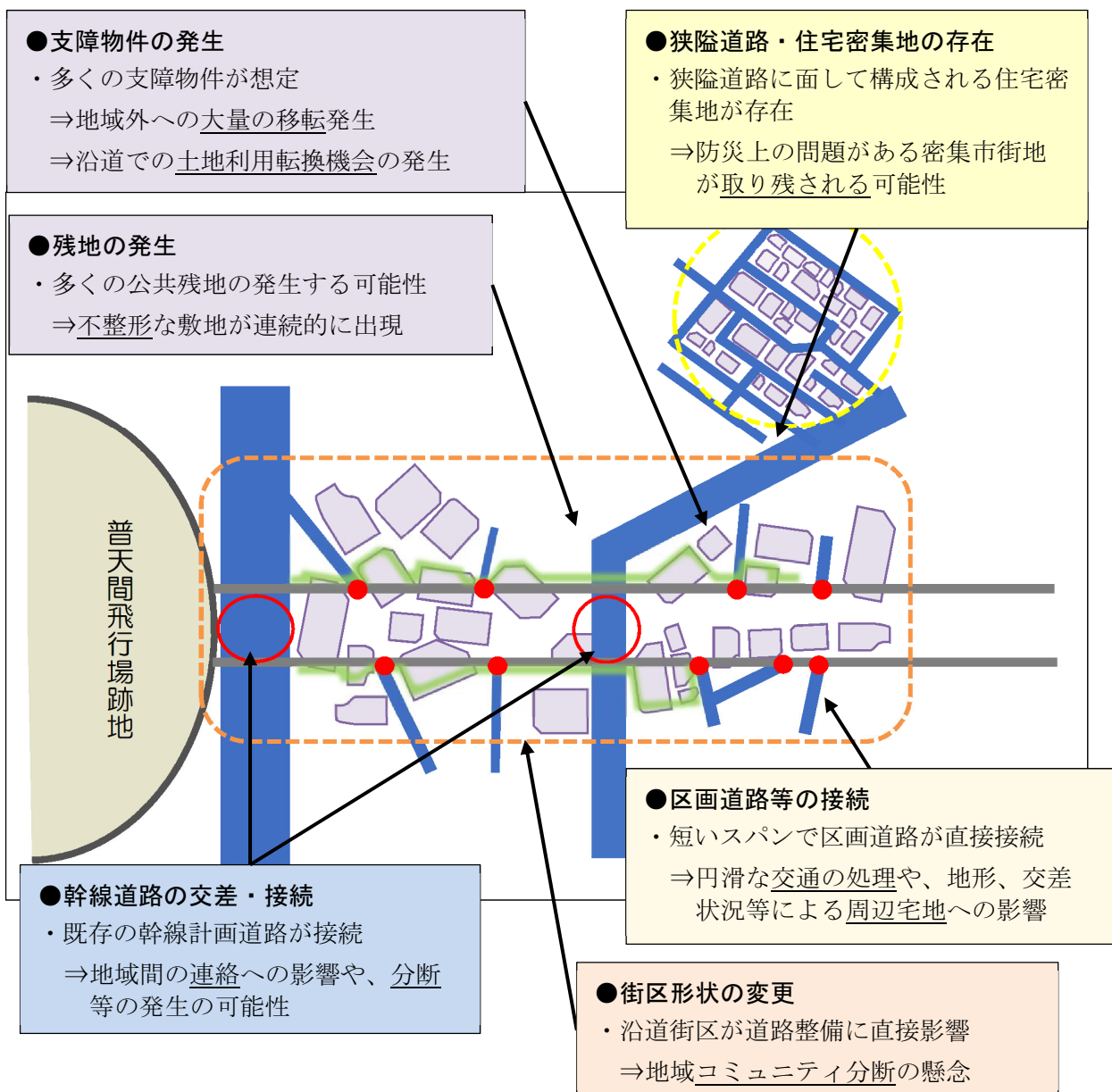


(2) - 3 幹線道路整備による周辺市街地への影響

これまでの検討内容を踏まえて、幹線道路整備による周辺市街地への影響について整理した。幹線道路整備にあたっては、以下の事が影響として想定される。

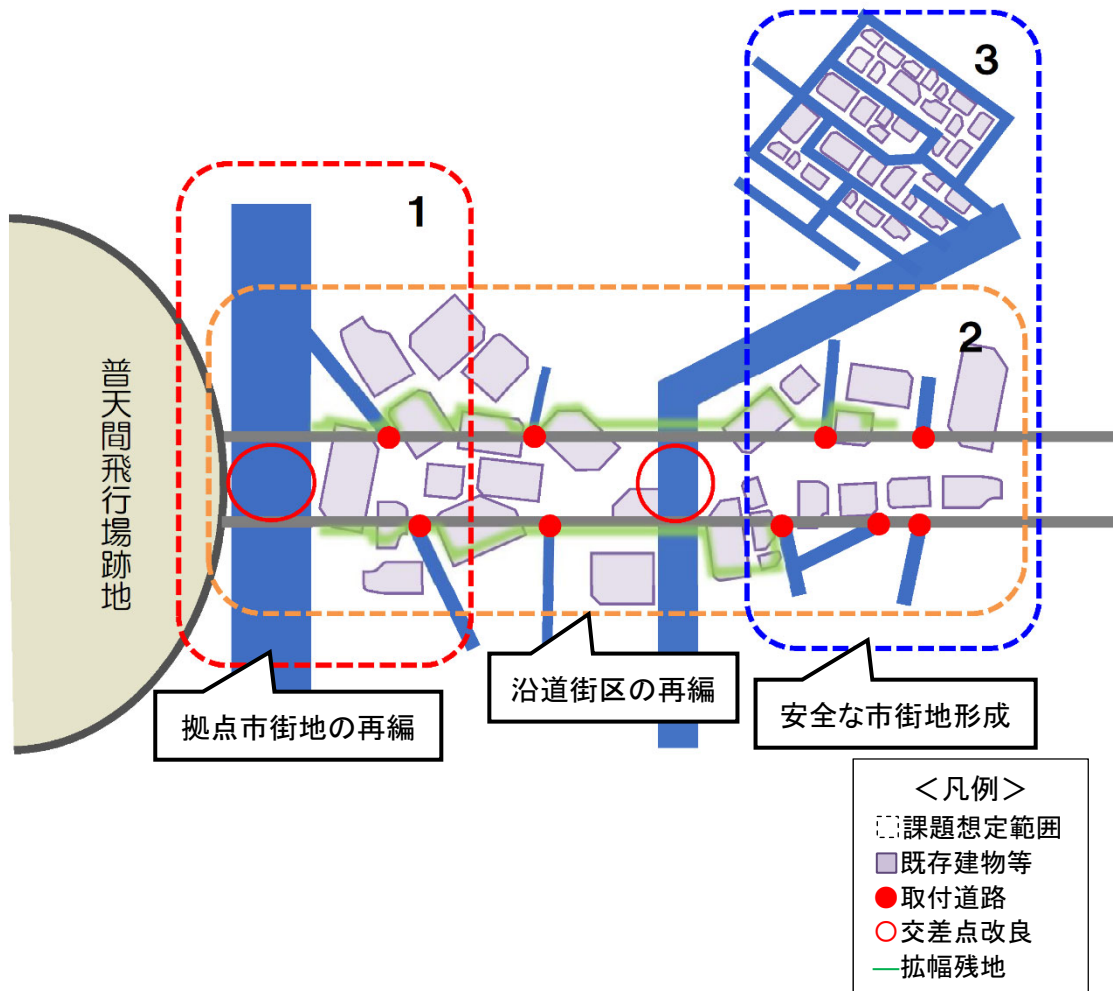
【周辺市街地への影響】

- 支障物件の発生、残地の発生
- 狭隘道路・住宅密集地の存在
- 街区形状の変更
- 幹線道路の交差・接続
- 区画道路などの接続



(2) - 4 幹線道路整備時に周辺市街地で想定される課題の検討

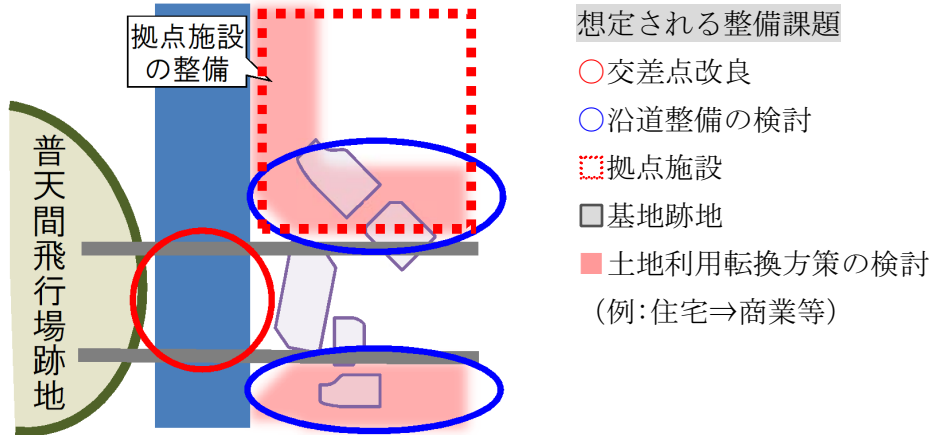
道路整備による周辺市街地への影響を受けて、幹線道路整備時に周辺市街地で想定される課題について整理する。周辺市街地における課題は、拠点市街地の再編、沿道街区の再編、安全な市街地形成の視点から3つのパターンが想定される。各パターン別の検討内容は次ページに整理した。



図Ⅱ-35 周辺市街地で想定される課題の範囲

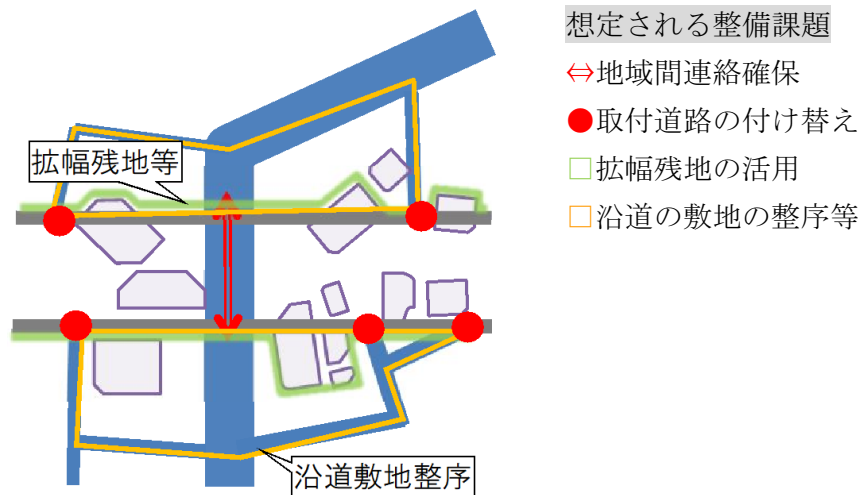
### 1 拠点市街地再編

都市核としての機能整備が求められるエリア



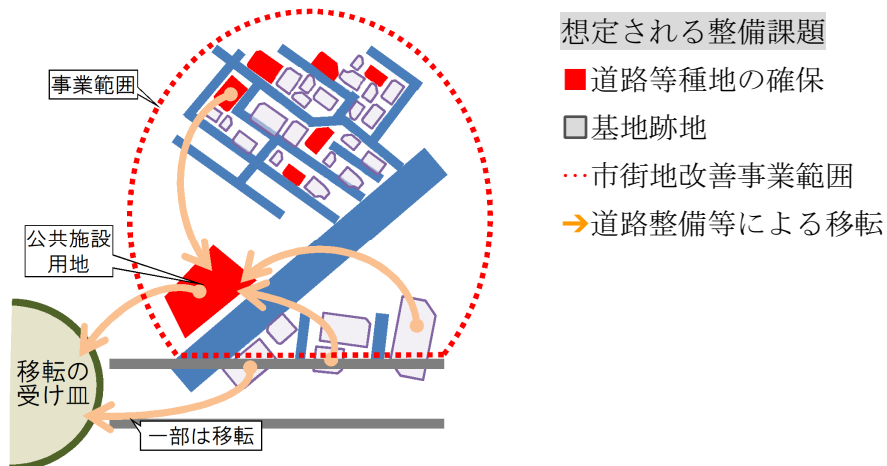
### 2 沿道街区再編

幹線道路整備を契機とした沿道街区の再編が求められるエリア



### 3 安全な市街地形成

幹線道路整備を契機とした密集市街地等の課題解決が求められるエリア





(3) 普天間飛行場跡地と周辺市街地との機能の連携

(3) - 1 跡地との機能連携が期待できる開発動向の整理

「中間取りまとめ」以降の、普天間飛行場周辺の広域/地域レベルでの開発動向をそれぞれ整理した。

① 広域レベルの開発動向

広域レベルにおける、主なプロジェクトの整理結果を以下に示す。

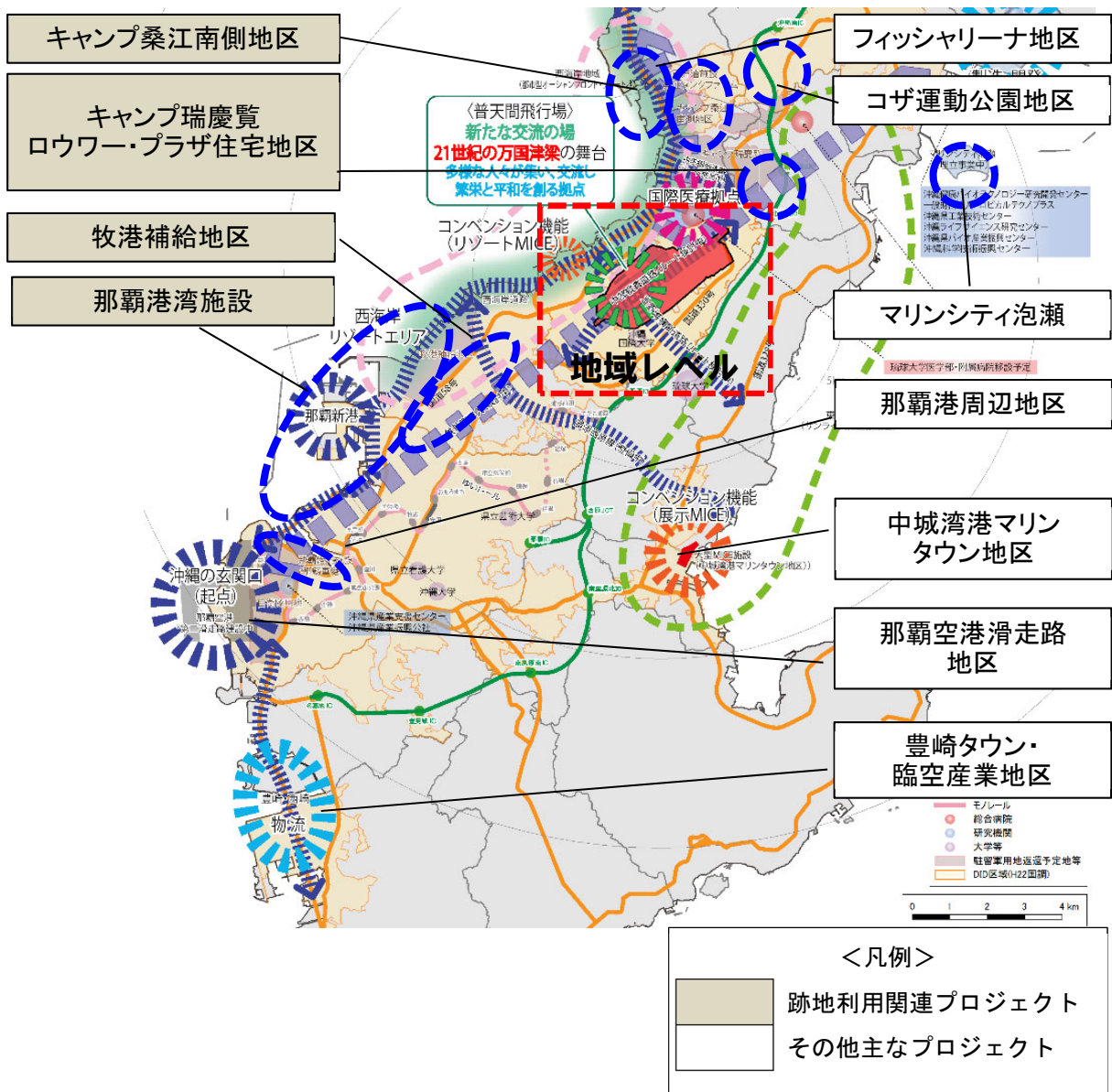


図 II-36 対象とする広域レベルの主なプロジェクト位置図

周辺の返還跡地利用では先行取得の推進や跡地利用計画の見直しが進められている。主に西海岸地域を中心に商業施設の立地やホテル建設などの開発が進んでいる。東海岸地域では開発推進に向けて、土地利用計画等の見直しが進められている。

■跡地利用関連プロジェクト

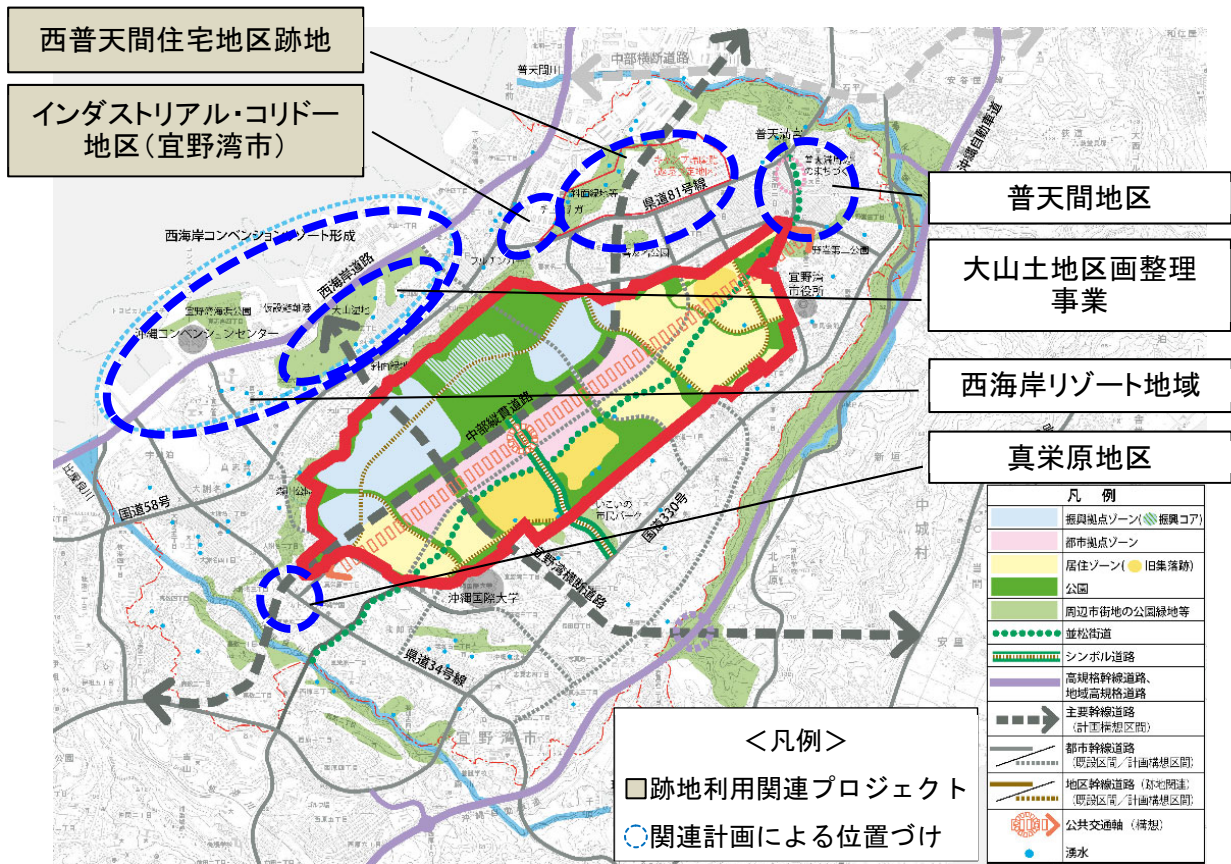
キャンプ桑江南側 地区	駐車場用地について特定事業の見通しを公表
キャンプ瑞慶覧 ロウワー・プラザ 住宅地区	跡地利用計画素案の見直しに向けて地権者との意見交換を実施
牧港補給地区	国道沿いの返還地にて国道 58 号拡幅に向けた調査設計・用地買収・工事が推進
那覇港湾施設	「交流・公益」「ウォーターフロント」をキーワードのまちづくりを検討中

■その他主なプロジェクト

フィッシャリーナ 地区	那覇と本島北部を結ぶ高速船航路の運航が開始
コザ運動公園地区	1 万人規模の多目的アリーナが 2020 年度完成予定
マリンシティ泡瀬	滞在型リゾート構築に向けた約 1 kmの人工ビーチを活かしたまちづくりを検討
那覇港周辺 地区	県内最大級の店舗面積 60,000 m <sup>2</sup> のサンエーパルクシティ開業
中城湾港 マリンタウン地区	沖縄県マリンタウン MICE エリア形成に向けた合同サウンディングを実施
那覇空港 滑走路地区	那覇空港第二滑走路が 2020 年 3 月より供用開始の見込み
豊崎タウン・ 臨空産業用地	臨空産業用地にて店舗面積 43,000 m <sup>2</sup> の大型複合商業施設開業予定

② 地域レベルの開発動向

地域レベルにおける、主なプロジェクトの整理結果を以下に示す。



図Ⅱ-37 地域レベルの主なプロジェクト位置図

出典：全体計画の中間取りまとめ（平成25年3月、沖縄県・宜野湾市）を加工

西海岸リゾート地域及びその一帯では、新たな機能誘致に向けて仮設避難港の整備について検討が進むほか、大山土地区画整理事業の調査が進展。また、普天間地区や真栄原地区で交流拠点を中心としたまちづくりの整備が進展。

■ 跡地利用関連プロジェクト

西普天間住宅地区跡地	沖縄健康医療拠点の形成に向けて土地区画整理事業が実施中
キャンプ瑞慶覧 インダストリアル・コリドー地区	立地特性や地区特性を活かしたまちづくりに向けた跡地利用計画を検討中

■ その他主なプロジェクト

西海岸リゾート地域	民間投資による仮設避難港の整備を検討中
大山土地区画整理事業	(仮称) 大山地区においては、区画整理事業の事業化検討段階であり基本構想の実現方策の検討などまちづくり基本調査を進めている状況
普天間地区	交流施設整備や門前広場等の整備を実施し令和7年度完了に向けて事業執行中
真栄原地区	令和7年度完了に向けて事業執行中

出典：宜野湾市西海岸地域開発実現化方策調査業務（平成27年3月、宜野湾市）

### (3) - 2 周辺市街地の課題解決に向けた公共施設再配置方針の整理

「中間取りまとめ」では、周辺市街地の再編を目標に既存施設の移転立地意向に対応した用地の供給が方針として示されている。宜野湾市における公共施設配置の現状と課題を整理し、公共施設再配置による効果等の跡地利用への期待と、公共施設再配置（移転）後の敷地活用の方向性について検討、整理した。

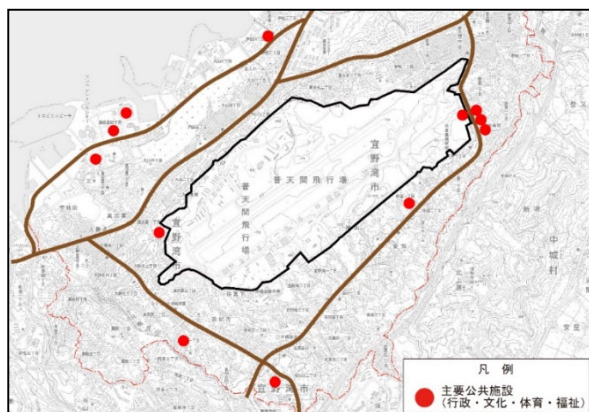
#### ① 周辺市街地における公共施設配置の現状と課題

周辺市街地における公共施設配置の現状と課題について、以下に整理した。

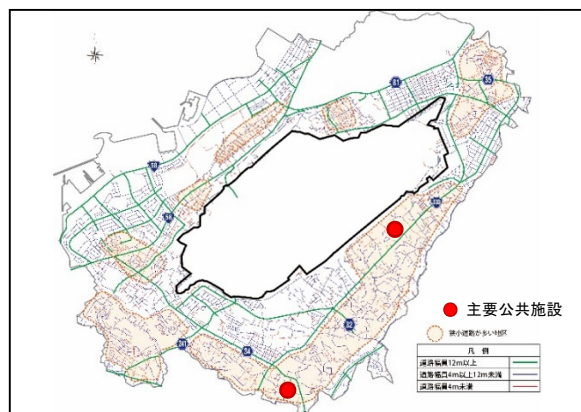
##### ■ 公共施設配置の現状

宜野湾市の主要な公共施設（市役所など市全域からの利用対象となる公共施設）については、市内各地に分散して立地しており、普天間飛行場が市中央に位置していることから外縁部に公共施設が立地する状況である。

また、国道 58 号や国道 330 号等の幹線道路沿道の急速な市街化により、主要公共施設周辺に狭小道路が多く存在する状況となっている。



図Ⅱ-38 主要公共施設の立地状況

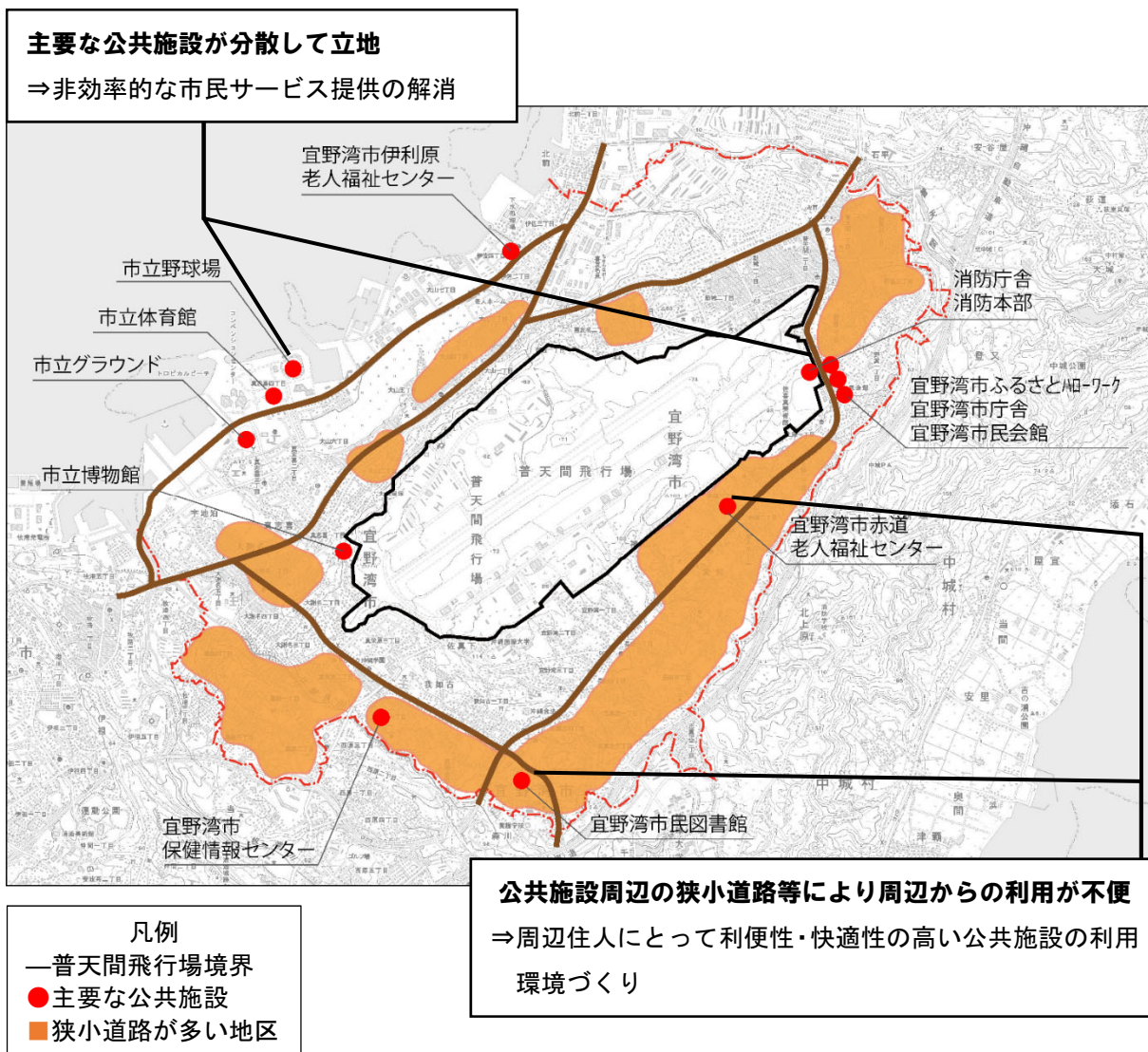


図Ⅱ-39 市内の道路幅員状況

出典：西普天間住宅地区を中心とした周辺市街地を含む市北部地域のグランドデザインの実現に関する調査（H28.3/宜野湾市）

■ 公共施設配置の課題

公共施設配置の現状を踏まえ、公共施設配置の課題について整理した。主要な公共施設が市内各地へ分散して立地しており、非効率的な市民サービスの解消が必要である。また、現在、公共施設が立地する周辺においては狭小道路等の都市基盤が未整備な地区もあり、住人にとって利便性・快適性の高い利用環境づくりが必要である。



② 普天間飛行場跡地利用への期待

公共施設配置の現状と課題を踏まえて、跡地利用と連携した公共施設再配置により期待できる、周辺市街地の課題への効果を整理した。

跡地内に既存公共施設が移転・集約することで新たな都市拠点が形成され、効率的な市民サービスの提供等（新たな行政サービス拠点の創出）が期待できる。また、再配置（移転）後の敷地は、周辺市街地再編の為の種地等として活用することで、周辺住民の利便性や快適性の向上（公共施設移転後の敷地を活用した周辺市街地再編）が期待できる。

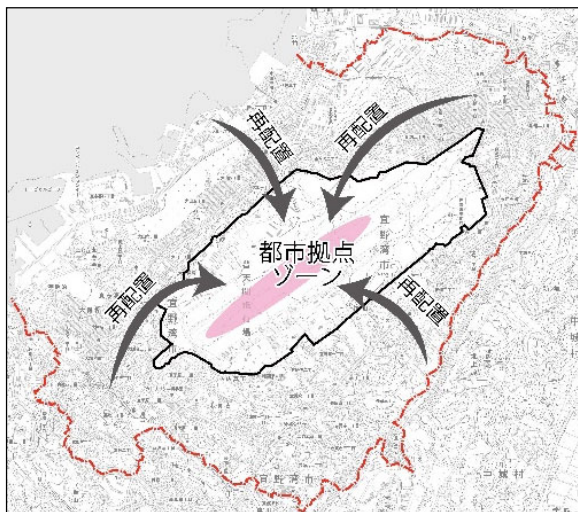


図 II-40 既存公共施設の再配置イメージ

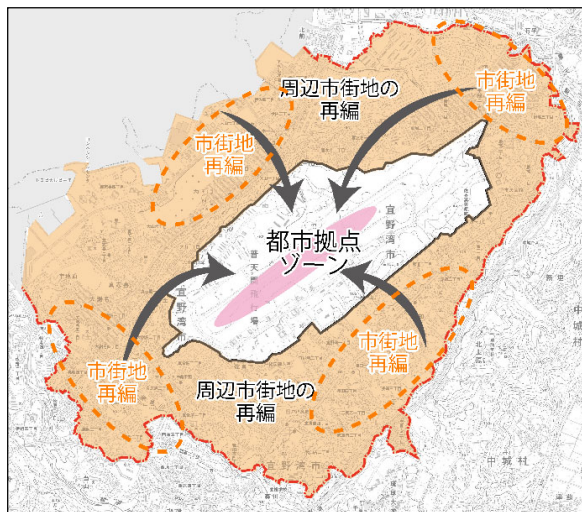


図 II-41 周辺市街地の再編イメージ

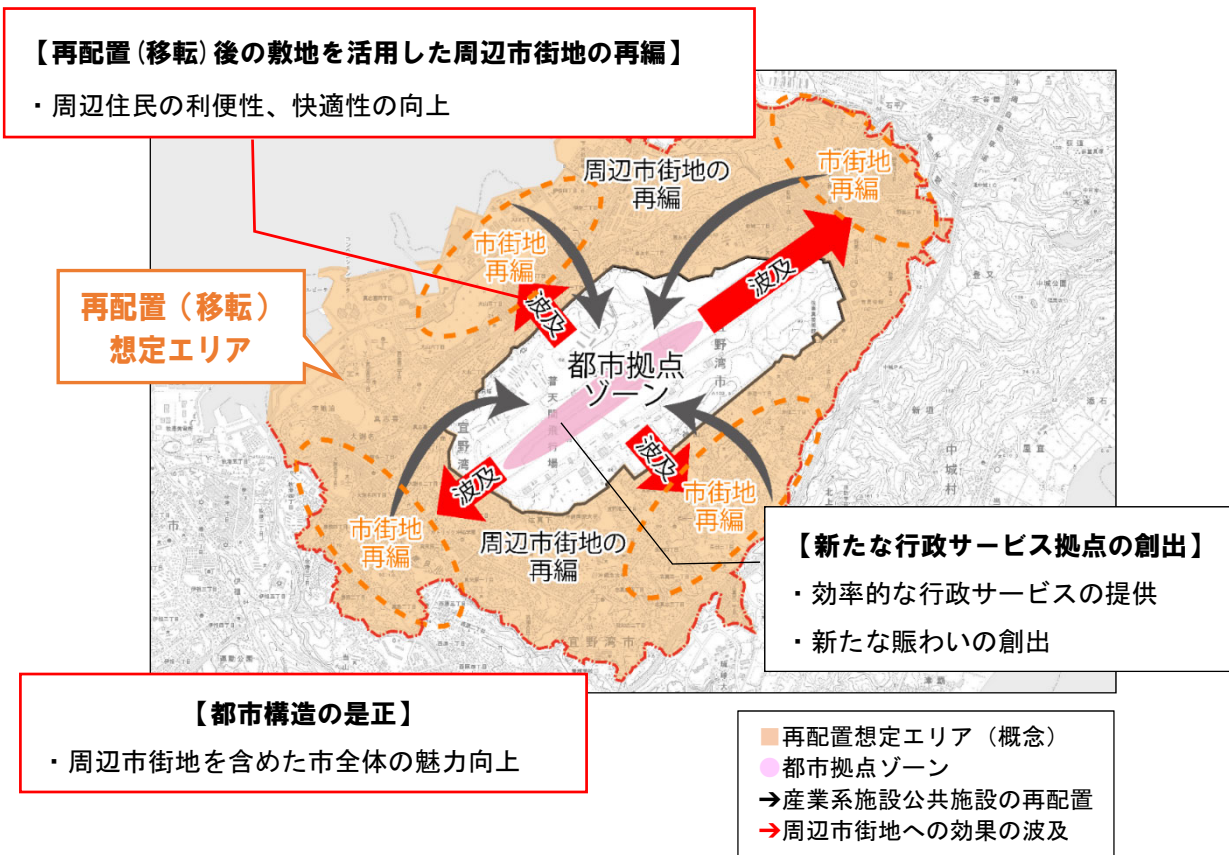


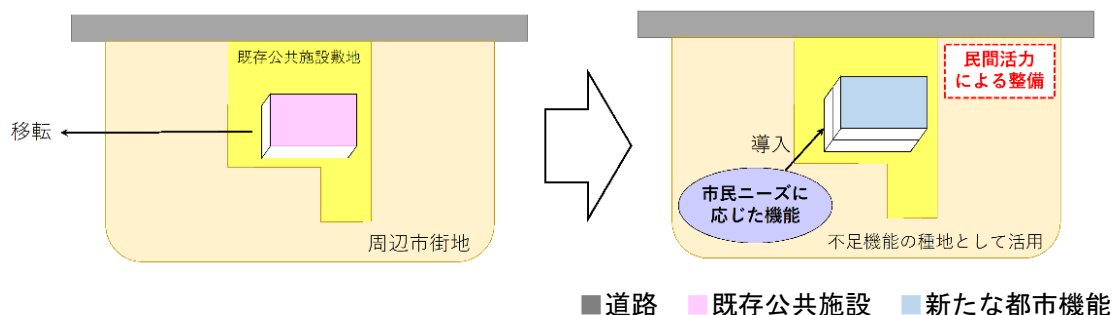
図 II-42 普天間飛行場跡地利用への期待

### ③ 公共施設再配置（移転）後の敷地活用の方向性

普天間飛行場跡地利用への期待において、既存公共施設が再配置（移転）されることで生じる公共施設跡地の活用について、都市機能の導入、公共施設の再整備、居住環境の改善の3つの方向性を整理した。

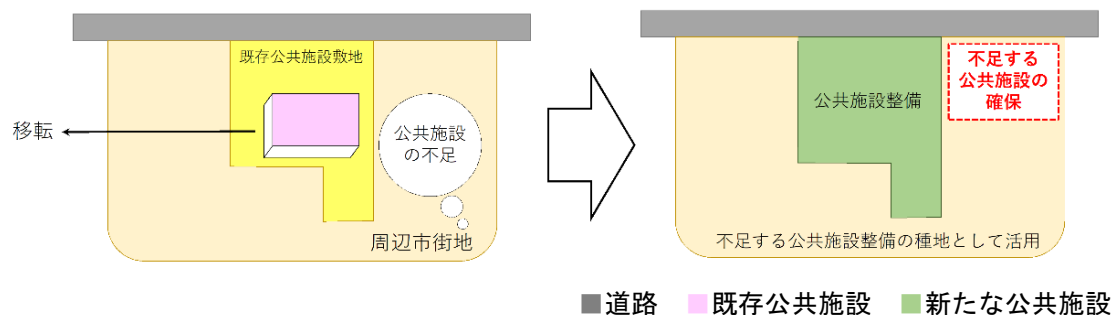
#### ■都市機能の導入

既存施設の再配置（移転）後の敷地について、民間企業を活用した整備等により都市機能等を導入する種地として活用することで、定住促進や地域活性化が期待される。



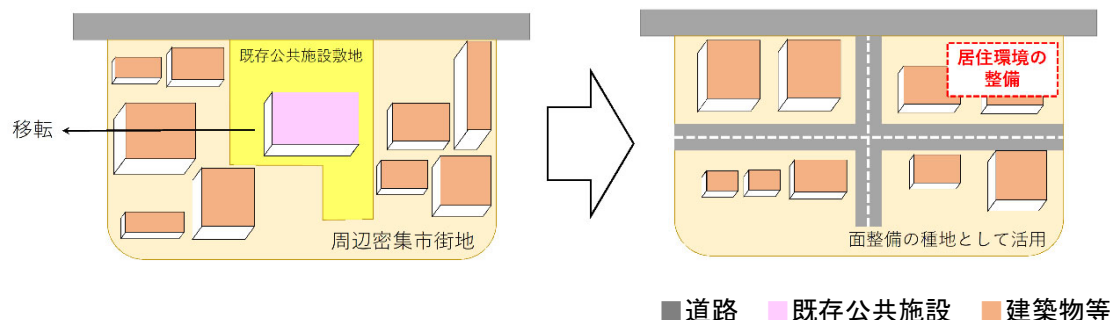
#### ■公共施設の再整備

周辺市街地において公園等の公共施設が不足している地区について、既存施設の再配置（移転）後の敷地を種地として活用することによって、地区内で不足する公共施設整備が可能となり、防災性の向上等が期待される。



#### ■居住環境の改善

周辺の密集市街地等について、既存施設の再配置（移転）後の敷地を市街地整備の種地として活用することによって、面整備等による居住環境の改善が期待される。



## 5. 計画づくりの方針

### (1) 揺るぎないまちづくりの方向性の検討

本項では、「中間取りまとめ」における「跡地利用の実現に向けた取組」の中から、「世界に誇れる優れた環境の創造」を目指すべき跡地の将来像と捉え、状況の変化や時代のニーズが変化したとしても、普天間飛行場の持つ地力を活かせる「揺るぎないまちづくりの方向性」について新たに検討を行った。

#### (1) - 1 跡地の将来像

##### ■世界に誇れる優れた環境の創造 ～みどり(歴史・緑・地形・水)の中のまちづくり～

本地区に含まれる字宜野湾は、琉球王国時代に間切番所が置かれていた中心地であり、宜野湾村への移行後も村役場の所在地であるとともに交通の要所として広く近隣村にまで及ぶ農産物資の集散地であった。また、字神山及び字新城の集落の周囲には、畑が広がり、谷合地には水田が設けられるなど、潤沢な地下水を活用した生活が営まれてきた地域である。

普天間飛行場跡地では、これら県内有数の自然と歴史・文化の蓄積に支えられたまちのあり方を継承・発展させ、水と緑、都市機能を融合させた豊かな地域資源を活かしつつ自律的に発展していくまちづくり（みどりの中のまちづくり）を推進することで、米軍基地の存在により歪になった県土構造の再編に寄与するとともに世界に誇れる付加価値の高いまちを創造する。

#### (1) - 2 揺るぎないまちづくりの方向性

##### ① 広域的な水と緑のネットワーク構造の形成

市街化が進む中南部都市圏では、市街地外縁の急斜面や丘陵、河川両側の斜面や尾根線など緑の分布が限られており、普天間飛行場跡地の緑は、地下水脈の涵養や遺跡群を包含する地域に残された貴重な資源として存在する。

これらの貴重な資源による水と緑のネットワークは、普天間川、比屋良川及び地下水脈による水の軸及び中城地域の尾根や跡地内外に跨る斜面緑地等による緑の軸により形成されている。

このような広域的な観点から普天間飛行場跡地に残された歴史・自然環境資源の重要性・貴重性を鑑み、普天間飛行場跡地利用にあたっては、水の軸・緑の軸を継承し、各資源が集積する箇所等の拠点化を図るとともに、周辺に存在する緑の拠点と緑の軸でつなげることで、広域的な水と緑のネットワーク構造の継承・発展を目指す。

##### ② 沖縄振興の舞台となる「みどりの中のまちづくり」

普天間飛行場跡地においては、古来より本地域特有の気候風土を活用した生活が営まれてきており、それらの各要素である歴史・緑・広域景観（地形）・水の4層が深く結びついた生態系ネットワークが形成されてきた。

「みどりの中のまちづくり」は、これらの自然環境と歴史・文化資源の一体的な保全・



活用（シマの基層）及び国際交流の拠点の形成（21世紀の万国津梁）を目指すものとし、本地域における豊かな自然環境の根幹をなす地下水系を介した水循環や地域の生態系に配慮した緑の保全・創出、本地域が近世・近代の中心地であった歴史や文化の継承、米軍の飛行場であった史実を平和希求のシンボルとして受け継ぎ、多様な人々が集い、交流し、繁栄と平和を創る拠点の形成を推進する。

なお、世界に誇れる「みどりの中のまちづくり」とは、全ての緑及びオープンスペースが従来の公園・緑地の枠組みにとどまらない、公共・民間の枠組みを超えた周囲のまちと一体化した形態を成すものとし、その実現には、国や民間企業をも巻き込み、これらを可能とする新たな整備・管理手法の構築を推進する。

特に、「みどりの中のまちづくり」の中核を成す大規模公園エリアでは、新たな価値観の下での大規模公園と都市的土地利用が融合するまちの創造への挑戦を、国家的な取組として推進する。

### ③ 環境の豊かさが持続するまちづくり

日本とアジア太平洋の懸け橋となり「21世紀の万国津梁」の舞台を目指す普天間飛行場跡地が担う役割は、平和希求の象徴となり、持続性のあるまちづくりを実現することでアジア地域を牽引するところにある。

また、深刻化する環境問題や自然災害に対応するしなやかで強い都市の構築と文化的・社会的な多様性を尊重し合う平和構築といった、環境と平和を一体的に捉えた持続可能な考え方が重要である。

21世紀の万国津梁の実現に向けては、イノベーション産業の誘致や新技術の研究・実証の場等とすることで、新たな産業の創出及び本県の産業振興に寄与するとともに、新たな産業の担い手及びアジアや世界で活躍する人材育成を行う知の拠点とすることで、世界中から多くの人材や企業が集い、交流し、あらゆるモノ・コトが集まる創造性の高い都市となる。

また、まちづくりの基盤となる「シマの基層」を根底に、新たなインフラを付加し、進展を継続する科学技術を柔軟に導入したまちづくりを展開することで、世界水準の環境の豊かさを持続させながら、更なる価値の創造を継続するまちづくりを推進する。さらには、地球規模の環境問題の解決に向けた取組を先導的に実施し、その成果を沖縄と同じ蒸暑地域であるアジア諸国へと展開・発展することでアジア地域を牽引する持続可能性のモデルとなる先導的な都市となる。

日々進展するテクノロジーは、都市のエネルギーや移動手段といった都市基盤にとどまらず、情報伝達やコミュニティ、国際交流など様々なシーンで導入され、便利で快適なライフスタイルは次々と様相を変えつつある。そのため、最先端技術の活用により多様化する都市課題を解決し、都市サービスの向上により、多様なライフスタイルが実現する等、質の高い暮らしを実現する未来志向の都市となる。

豊かな自然環境や沖縄らしい景観、文化、ホスピタリティ、先進性等を保持しながら、環境の豊かさが持続するまちづくりに取り組むことは、沖縄のアイデンティティの強化や誇りの醸成につながり、「沖縄を興す」ことになる。

## (2) 計画づくりの方針（更新案）

本項では、「中間取りまとめ」における「計画づくりの方針」について、「計画内容の具体化」段階における今後の取組の方向性を整理した。

「跡地の将来像」と「揺るぎないまちづくりの方向性」、「計画づくりの方針」における計画分野別の具体化に向けた継続的な取組経過を踏まえ、計画づくりの方針の視点を更新するとともに、検討を通して新たな視点の追加も行う。

なお、「計画づくりの方針」については、状況の変化や時代のニーズに柔軟に対応することを前提とし、現時点で考えられる方針と今後の取組の方向性を提示するものと位置づける。

### (2) - 1 環境づくりの方針

#### ① 沖縄振興に向けた環境づくり

- 広域的な水と緑のネットワーク構造の形成
  - ・ 水のネットワークの継承
  - ・ 緑のネットワークの保全・創出
- 沖縄振興の舞台となる「みどりの中のまちづくり」
  - ・ 世界に誇れる繁栄と平和を創るまちづくりの推進
  - ・ 緑及びオープンスペースの新たな整備・管理手法の構築
  - ・ まちづくりを牽引する大規模公園エリアの設定
- 環境の豊かさが持続するまちづくり
  - ・ あらゆるヒト・モノ・コトが集まる 21 世紀の万国津梁の実現
  - ・ アジア地域を牽引する持続可能なモデル地区の形成
  - ・ 最先端の技術や仕組みを柔軟に取り入れたまちづくりの推進

#### ② 地域の特性を活かした環境づくり

- まとまりある樹林地の保全・整備
  - ・ 生態系ネットワークの形成に向けた既存樹林地の保全
  - ・ 跡地の内外にまたがる西側斜面緑地の保全・整備
- 地域特有の水循環の保全・活用
  - ・ 雨水地下浸透の促進による湧水量の維持
  - ・ 地下水の水質の維持・改善
  - ・ 跡地における地下水等の循環利用
- 地下空洞への対応と保全・活用
  - ・ 地下空洞上部における土地利用の安全の確保
  - ・ 地域特有の資源としての地下空洞の保全・活用
- 「宜野湾」の歴史が見えるまちづくり
  - ・ 「(仮)歴史まちづくりゾーン」の風景づくり
  - ・ 遺跡の現状保存と連携した環境づくり

## (2) - 2 土地利用及び機能導入の方針

### ① 新たな価値を生み出す「みどり」の創造

- 公民一体による新たな価値創造の推進
  - ・ 跡地全体における緑及びオープンスペースの確保
  - ・ 公民一体となったボーダレスな緑地空間の形成
- 普遍的資源の保全・活用を中心に公園・緑地（公共用地）を配置
  - ・ 普遍的資源が集積する現存樹林地の保全・活用
  - ・ 地下水流域（地下水涵養）に配慮した緑地空間等の配置
  - ・ 防災性の向上や周辺市街地からの利用等への配慮

### ② 沖縄振興に向けたシンボル空間の形成

- 大規模公園エリアの中核となる沖縄振興コアの形成
  - ・ 公園・緑地空間と振興拠点が連携した様々な交流・活動・発信等の拠点の形成

### ③ 多様な機能の複合によるまちづくり

- 多様性（ミクストユース）による都市活力の持続
  - ・ 多様な機能（オフィス、住宅、商業施設、ホテル等）が融合する街区形成による都市活力の発現
- 振興拠点ゾーンの形成
  - ・ 沖縄振興に向けた基幹産業等の集積地形成
  - ・ 機能誘致の促進等に向けた中核施設の整備
  - ・ アジアのダイナミズムを取り込む経済振興や国際協力・貢献機能の導入による国際ビジネス・交流拠点の形成
  - ・ 沖縄健康医療拠点や周辺の学術研究施設等と連携した様々なライフサイエンス分野を中心とした緑豊かな学術研究拠点の形成
  - ・ 災害リスクも考慮した国・県レベルの広域行政機能の副次的なバックアップ拠点の形成
- 都市拠点ゾーンの形成
  - ・ まちづくりの原動力となる広域集客拠点の形成
  - ・ 市民の新しい生活拠点となる市民センターの整備
  - ・ 都心の生活利便を享受する都心共同住宅の導入
- 居住ゾーンの形成
  - ・ 多様なライフスタイルの実現に向けた住宅地開発
  - ・ 並松街道の再生と「旧集落」の空間再生に向けた風景づくり
  - ・ 地域コミュニティへの配慮
- その他の公益的な施設用地等の計画的な確保
  - ・ 生活圏の再編とあわせた生活関連施設用地の確保
  - ・ 既存の墓の再配置とあわせた墓地用地の計画的な確保

## ④ 土地利用需要の開拓と並行した計画づくり

- 地権者の協働による用地供給の促進
  - ・地権者の協働に向けた意向醸成の促進
  - ・まとまりある用地供給見通しの確保
- 機能誘致見通しの確保にもとづく計画づくり
  - ・跡地利用への参加を呼びかける情報収集
  - ・機能誘致見通しの確保に向けた情報収集

## (2) - 3 都市基盤整備の方針

## ① 幹線道路の整備

- 上位計画にもとづく広域的な幹線道路の整備
  - ・「沖縄県総合交通体系基本計画」、「中南部都市圏都市交通マスタープラン」等に位置づけられている「中部縦貫道路」、「宜野湾横断道路」の整備
  - ・東海岸で計画されている大型M I C E施設との連携
- 宜野湾市の都市幹線道路網の整備
  - ・宜野湾市都市計画マスタープランを踏まえた都市幹線道路の整備
  - ・都市幹線道路網を補完する地区幹線道路の整備

## ② 鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備

- 公共交通軸としての鉄軌道等の整備
  - ・公共交通軸の導入を前提とした効果的ルートの想定
  - ・公共交通軸の活用に向けた計画づくりの推進
  - ・西海岸地域等の周辺地域との連携を促進するフィーダー交通等の導入

## ③ 緑地空間等の整備

- 公園・緑地と都市的土地利用が融合した大規模公園エリアの整備
  - ・公民一体となったボーダレスな緑地空間の形成
  - ・平和希求のシンボルともなる拠点空間の整備
  - ・沖縄振興の拠点となる交流空間の整備
  - ・安全・安心な都市を支える防災機能の導入
  - ・新たな取組を象徴する普天間公園（仮称）の整備
- 水環境の継承
  - ・広域的な水のネットワークを継承する公園等の整備
  - ・水環境（地下水涵養）の継承と効果的な活用のための空間等整備
- 自然・歴史特性の保全・活用に向けた公園等の整備
  - ・既存樹林等の保全と連携した公園等の整備
  - ・「並松街道」の整備
  - ・重要遺跡の現状保存と連携した公園等の整備
- 身近な生活の場となる公園等の整備
  - ・跡地の住宅地の魅力向上に向けた公園等の整備
  - ・周辺市街地からの利用に配慮した公園等の整備

**④ 環境基盤・情報通信基盤等の整備**

- 環境技術の導入
  - ・環境要素を活用したまちづくりの推進
  - ・環境負荷の低減に取り組むまちづくりの推進
  - ・アジアを牽引するモデル地区となるまちづくりの推進
- 情報通信基盤の整備
  - ・情報通信環境の向上による産業立地の促進
  - ・情報通信基盤の活用による生活の豊かさの追求
- 供給処理基盤の整備
  - ・広域における既定計画にもとづく施設整備
  - ・水循環の保全に向けた雨水排水施設の整備
  - ・再生可能エネルギーへの転換と連携した電力供給施設の整備

**(2) - 4 周辺市街地整備との連携の方針****① 周辺市街地の改善と連携した跡地利用**

- 中南部都市圏の動向を踏まえた市街地との効果的な役割分担
  - ・集客圏域等を意識した適切な機能導入の連携
  - ・「沖縄健康医療拠点」との連携を意識した機能導入とネットワークの形成
- 周辺市街地の再編
  - ・市街地の再開発等に必要用地の供給
  - ・既存施設の移転立地意向に対応した用地の供給
- 跡地と周辺市街地にまたがる生活圏の形成
  - ・周辺市街地からの利用に配慮した公園等の整備
  - ・周辺市街地の既存施設利用による跡地の住宅立地の促進

**② 跡地と周辺市街地にまたがる環境づくりと都市基盤整備**

- 周辺市街地における環境づくり
  - ・西側斜面緑地の保全
  - ・「並松街道」の再生
  - ・湧水利用による農業、生物の生息・生育環境等の継承
  - ・跡地に流入する河川や排水路の水質の改善
- 周辺市街地における幹線道路の整備
  - ・周辺市街地整備から見た道路構造・ルートを選定
  - ・周辺市街地における幹線道路の早期整備の推進