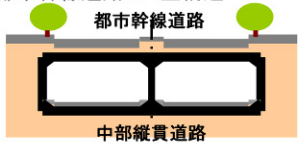


5. 幹線道路の計画条件の確認

■ 跡地計画の見直し方針と計画条件の確認

～ 幹線道路網計画（案）策定に向け、跡地利用計画側と関係部局側の双方が計画条件を確認 ～

■ 主要幹線道路(中部縦貫道路)

	跡地利用計画方針案	関係部局・調査の考え等(道路街路課)
想定する級数・車線数	○ 2種1級・4車線	○4種1級 4車線
ルート	○ 「都市マス案」と整合 ※ 「基地跡地交通網計画調査報告書(H19～21)県道路街路課」によるルートと整合	○H19～H21調査における検討ルートを基本とする。
構造	○ 地下レベルに中部縦貫道路、地上レベルに都市幹線道路の2重構造 	○現況地盤レベルを基本とする。 ハーフアクセスコントロールをイメージ(国道58号宜野湾バイパスのイメージ、沿道利用に配慮した副道や環境緑地帯を設置することを検討中)
整備主体		
計画の位置づけに向けた取組み	○ 計画条件を受け、県道路街路課による関連調査(概略設計)と調整・案作成	○跡地利用計画に係る各設計条件について、関係機関へ確認を予定。

8

5. 幹線道路の計画条件の確認

■ 跡地計画の見直し方針と計画条件の確認

■ 主要幹線道路(宜野湾横断道路)

	跡地利用計画方針案	関係部局・調査の考え等
想定する級数・車線数	○ 4種1級・4車線 ※東側区間(沖縄自動車道～国道329号)も同規格とするか	○4種1級 4車線 (沖縄自動車道or国道330号から東側は、設計条件が緩和される方向へ種級の変更を検討。)
ルート	○ 「都市マス案」と整合。跡地の南側を横断 ※「交通網配置パターン素案」では跡地の中央を横断。沖縄自動車道タッチの容易性等にも配慮した比較評価や新たなルート案の検討が必要	○スマートICを含めたコントロールポイントを精査中(9月中～下旬頃までに整理予定)
構造	○ 「交通網配置パターン素案」では、跡地内では、沿道利用可能な地盤レベルで計画 ※ただし、基地跡地交通網計画調査(沖縄県道路街路課)を踏まえ、大量の大型車両を捌く産業道路機能として地下レベルの道路(2種1級、4車線)を想定するか	○跡地沿道利用を勘案し、現況地盤レベルを基本とする。 ※トンネル等の地下構造は検討していない。
整備主体		
計画の位置づけに向けた取組み	○ 沖縄自動車道タッチの可能性等を踏まえ、道路の位置づけ、道路網計画、跡地利用計画について、県、市と調整のうえ案を作成	○跡地利用計画に係る各設計条件について、関係機関へ確認を予定。

9

5. 幹線道路の計画条件の確認

■ 跡地計画の見直し方針と計画条件の確認

■ 幹線道路

	跡地利用計画方針案	関係部局・調査の考え等
想定する級数・車線数	○ 4種1級～3級・4～2車線	
ルート	○ 「都市マス案」と整合。 ※主要幹線道路の配置方針等を受け、適宜配置	
構造	○ 都市幹線道路として、沿道利用可能な地盤レベルで計画	
整備主体		
計画の位置づけに向けた取組み	○ 計画条件及び主要幹線道路の配置方針を受け、宜野湾市と調整のうえ案を作成 ○ 「都市計画マスタープラン」の見直し時における反映を提案	

10

5. 幹線道路の計画条件の確認

■ 跡地計画の見直し方針と計画条件の確認

■ 関連施設(公共交通)

	跡地利用計画方針案	関係部局・調査の考え等
ルート	○ 関連調査のレビューにより反映	
構造	※レビューする関連調査等 ・平成23年度 沖縄県における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査報告書(内閣府) ・公共交通を中心とした基地跡地まちづくり基本計画検討調査報告書 概要版(平成23年3月 沖縄県)	
駅の位置		
整備主体		
計画の位置づけに向けた取組み	○ 関連調査等と幹線道路の配置方針との整合性を確認し、跡地利用計画に反映	

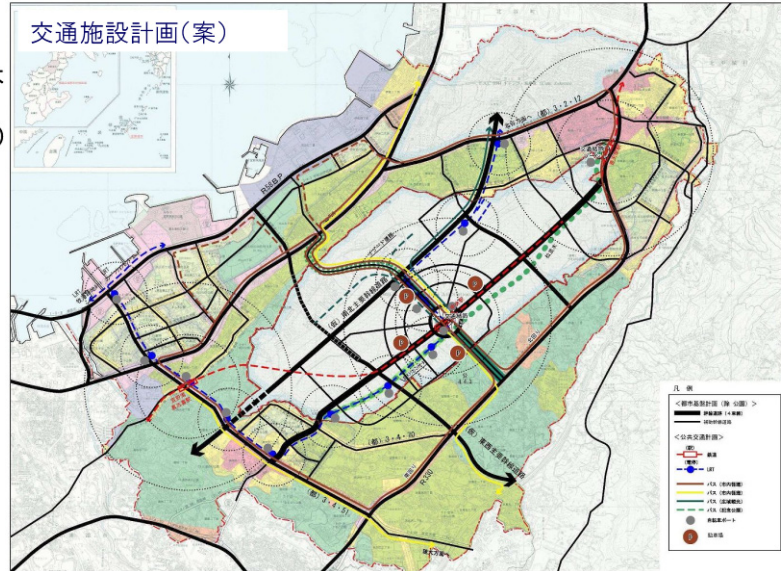
11

5. 幹線道路の計画条件の確認

■ 跡地計画の見直し方針と計画条件の確認

■ 関連施設(公共交通)

- ◇ 関連調査
公共交通を中心とした
基地跡地まちづくり基本
計画検討調査報告書
(平成23年3月沖縄県)



12

6. 今後の進め方

■ 跡地利用計画方針策定調査のスケジュール(概要)

	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
県民フォーラム等(県民・市民・地権者等の意向聴取)			条件が確定できない場合は跡地利用側の提案内容について協議調整のうえ案を策定する			県民意向調査フォーラム		
道路ワーキング部会			1回 計画条件		2回 素案作成	3回 案まとめ		
検討委員会(全体計画の中間とりまとめの助言・立案)				行連 1回		行連 2回	行連 3回	※行連 行政連絡会議
審議委員会(進捗状況の審議)								審議委員会
跡地利用調査	見直し方針整理		まちづくり構想等検討(交通網の配置等)			「全体計画の中間とりまとめ」の策定		
関連調査(県道路街路課:概略設計)	計画条件整理		主要幹線道路 概略設計					
県・市 議会等	県市							

13

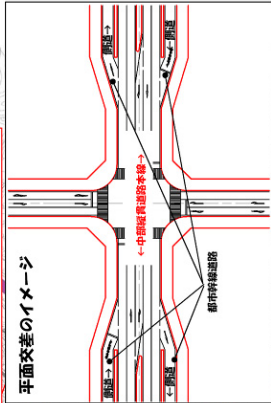
幹線道路網のネットワークの形成 主要幹線・幹線道路に関わる交差点接続方法の確認

中部縦貫道路が平面構造の場合の主要幹線・幹線道路の交差点接続（例）

中部縦貫道路～国道59号区間を地盤レベルとし国道59号と平面交差しない場合は立体交差（ランプ接続）となる

中部縦貫道路の平面交差は1km間隔

平面交差のイメージ

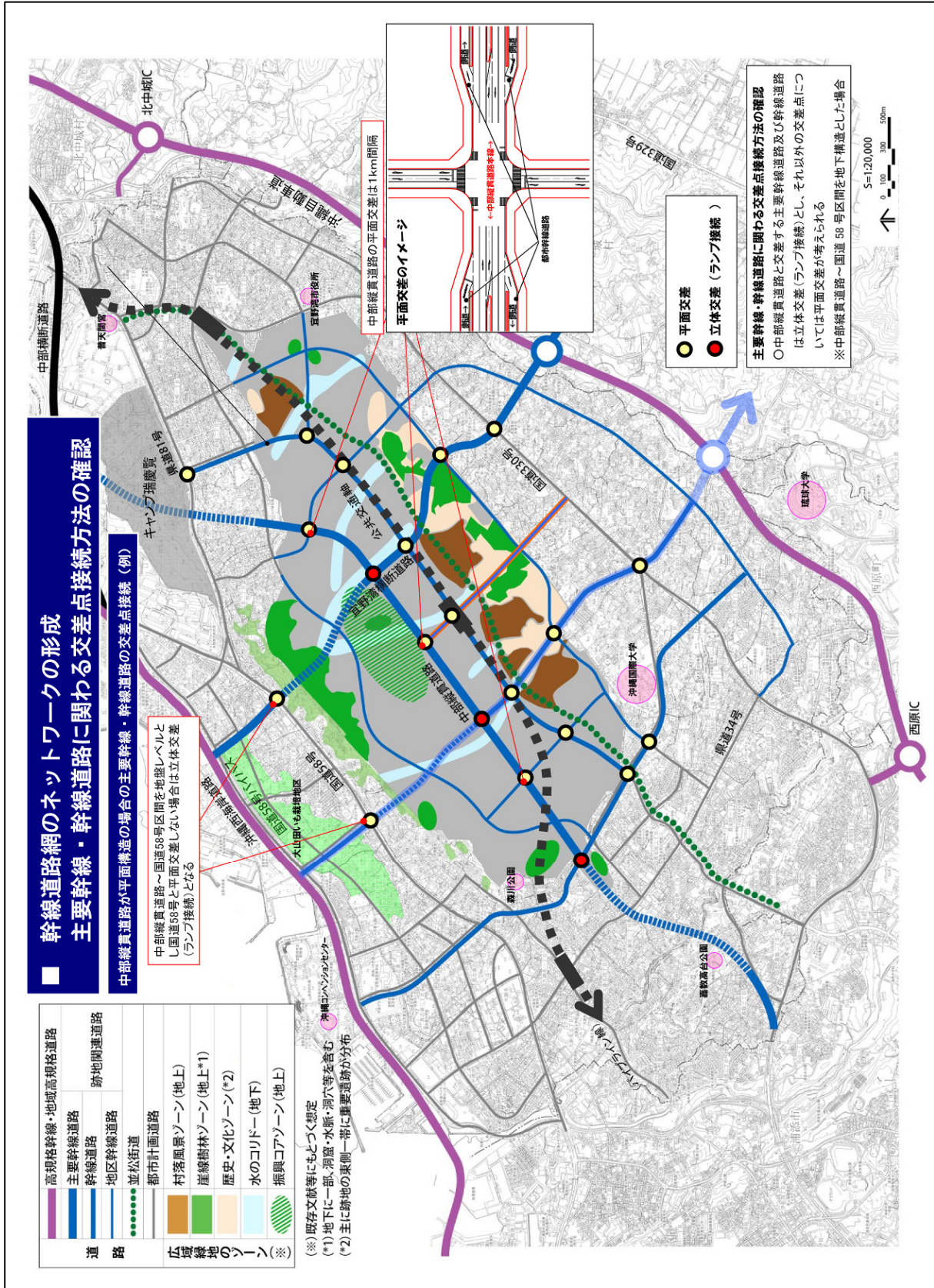


- 平面交差
- 立体交差（ランプ接続）

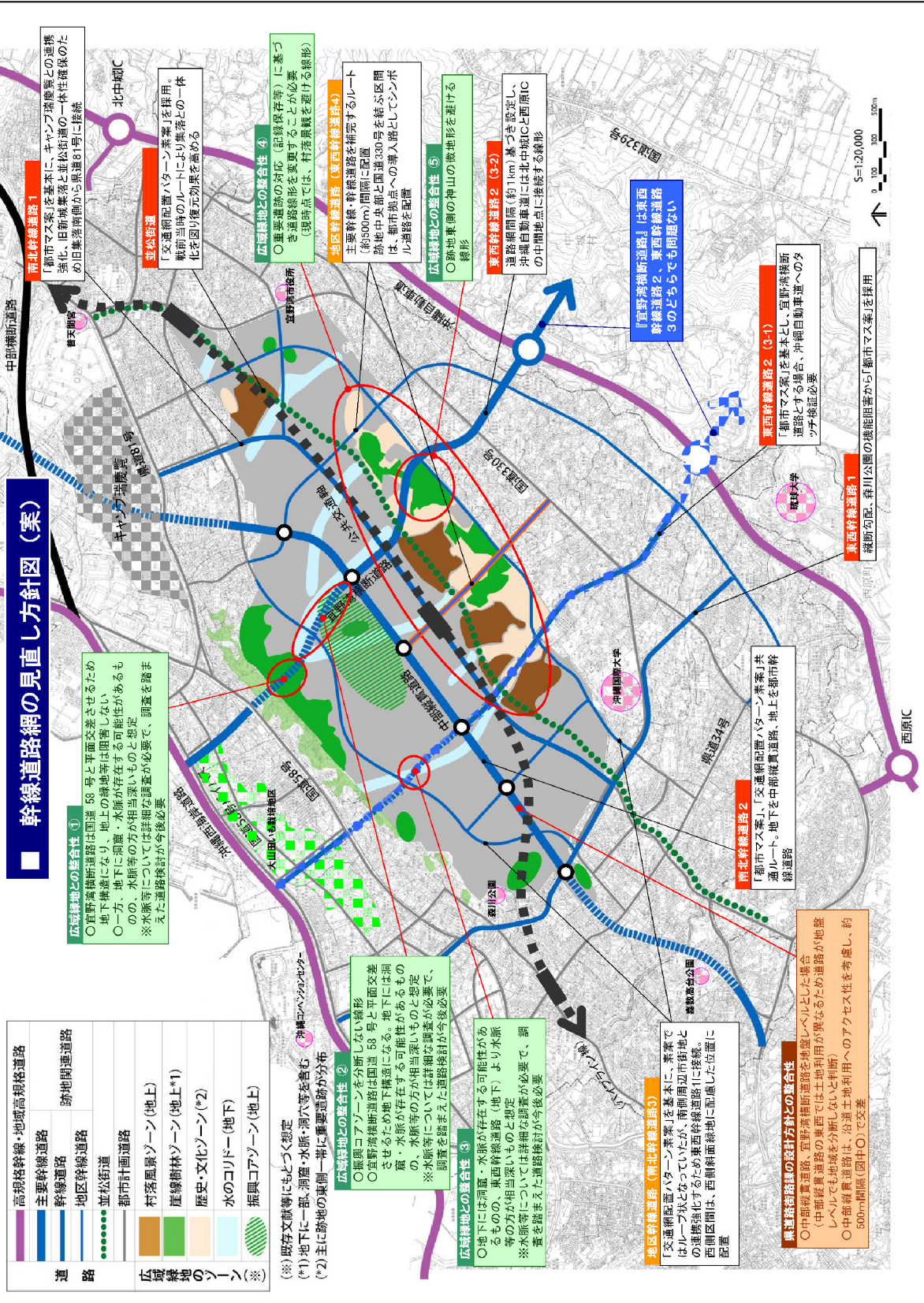
主要幹線・幹線道路に関わる交差点接続方法の確認
 ○ 中部縦貫道路と交差する主要幹線道路及び幹線道路は立体交差（ランプ接続）とし、それ以外の交差点については平面交差が考えられる
 ※ 中部縦貫道路～国道59号区間を地下構造とした場合

道	高規格幹線・地域高規格道路
路	主要幹線道路
	幹線道路
	地区幹線道路
	並み松街道
広	都市計画道路
域	村落風景ゾーン（地上）
緑	崖線樹林ゾーン（地上*1）
地	歴史・文化ゾーン（*2）
の	水のコリドー（地下）
ソ	復興コアゾーン（地上）
ン	

(※) 既存文献等にもとづく想定
 (*1) 地下に一部、洞窟・水脈・洞穴等を含む
 (*2) 主に跡地の真側一帯に重要通筋が分布



幹線道路網の見直し方針図(案)



高規格幹線・地域高規格道路	跡地関連道路
主要幹線道路	地区幹線道路
幹線道路	並み街道路
地区幹線道路	都市計画道路
並み街道路	村景風景ゾーン(地上)
都市計画道路	産線樹林ゾーン(地上*1)
村景風景ゾーン(地上)	歴史・文化ゾーン(*2)
産線樹林ゾーン(地上*1)	水のコリドー(地下)
歴史・文化ゾーン(*2)	振興コアゾーン(地上)
水のコリドー(地下)	
振興コアゾーン(地上)	

広域緑地との適合性 ①
 ○宜野湾橋断道路は国道 58 号と平面交差させるため地下構造となり、地上の緑地帯は限定的な可能性がある。一方、水脈等の方が相当深いものと想定。
 ※水脈等については詳細な調査が必要で、調査を踏まえた道路検討が今後必要

広域緑地との適合性 ②
 ○賑興コアゾーンを分析しない限り
 ○宜野湾橋断道路は国道 58 号と平面交差させるため地下構造になる。地下には湖底・水脈が存在する可能性があるもの。水脈等の方が相当深いものと想定。
 ※水脈等については詳細な調査が必要で、調査を踏まえた道路検討が今後必要

広域緑地との適合性 ③
 ○地下には河川・水脈が存在する可能性があるもの。東西幹線道路(地下)より水脈の方が相当深いものと想定。
 ※水脈等については詳細な調査が必要で、調査を踏まえた道路検討が今後必要

広域緑地との適合性 ④
 ○重要幹線道路の付近(記録保存等)に基づき道路線形を変更することが必要(現時点では、付帯業務を避ける線形)

広域緑地との適合性 ⑤
 ○跡地東側の神山の地形を避ける線形

東西幹線道路 2 (3-2)
 「宜野湾橋断道路」は東西幹線道路 2、東西幹線道路 3 のどちらでも問題ない

東西幹線道路 2 (3-4)
 「都市マス案」を基本とし、宜野湾橋断道路とする場合、沖繩自動車運へのアクセス確保が必要

東西幹線道路 1
 縦断方向、森川公園の機能阻害から「都市マス案」を採用

南北幹線道路 1
 「都市マス案」を基本に、キャンパス開発との連携強化、旧新城集落と並み街道路の一体的確保のため旧集落側から県道 81 号に接続

並み街道路
 交通網配置パターン「素案」を採用。取組当時のルートにより集落との一体化を図り復元効果を高める

地区幹線道路 (東西幹線道路 4)
 主要幹線・幹線道路を補完するルート(約 500m)間隔に配置。跡地中央部と国道 300 号を結ぶ区間は、都市拠点への導入路としてシンボル道路を配置

東西幹線道路 2 (3-2)
 「宜野湾橋断道路」は東西幹線道路 2、東西幹線道路 3 のどちらでも問題ない

東西幹線道路 2 (3-4)
 「都市マス案」を基本とし、宜野湾橋断道路とする場合、沖繩自動車運へのアクセス確保が必要

東西幹線道路 1
 縦断方向、森川公園の機能阻害から「都市マス案」を採用

南北幹線道路 2
 「都市マス案」を基本とし、交通網配置パターン「素案」を共通ルート。地下を中部縦貫道路、地上を都市幹線道路

南北幹線道路 1
 縦断方向、森川公園の機能阻害から「都市マス案」を採用

東西幹線道路 2 (3-1)
 「宜野湾橋断道路」は東西幹線道路 2、東西幹線道路 3 のどちらでも問題ない

東西幹線道路 2 (3-4)
 「都市マス案」を基本とし、宜野湾橋断道路とする場合、沖繩自動車運へのアクセス確保が必要

東西幹線道路 1
 縦断方向、森川公園の機能阻害から「都市マス案」を採用

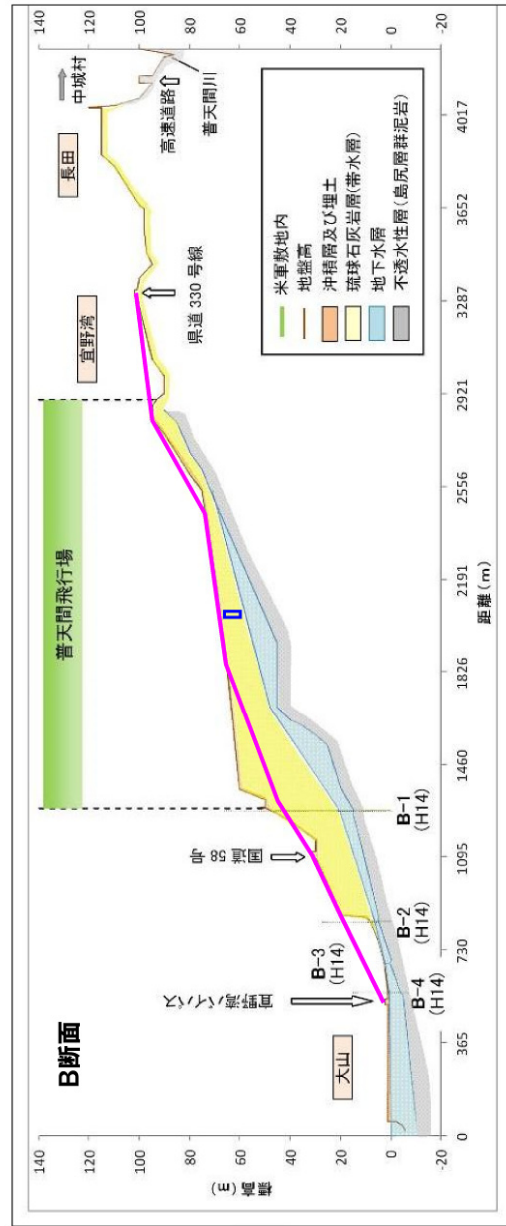
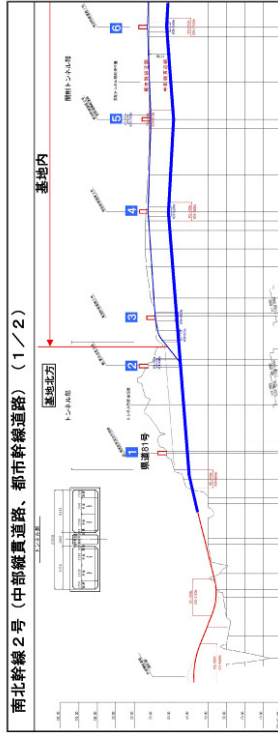
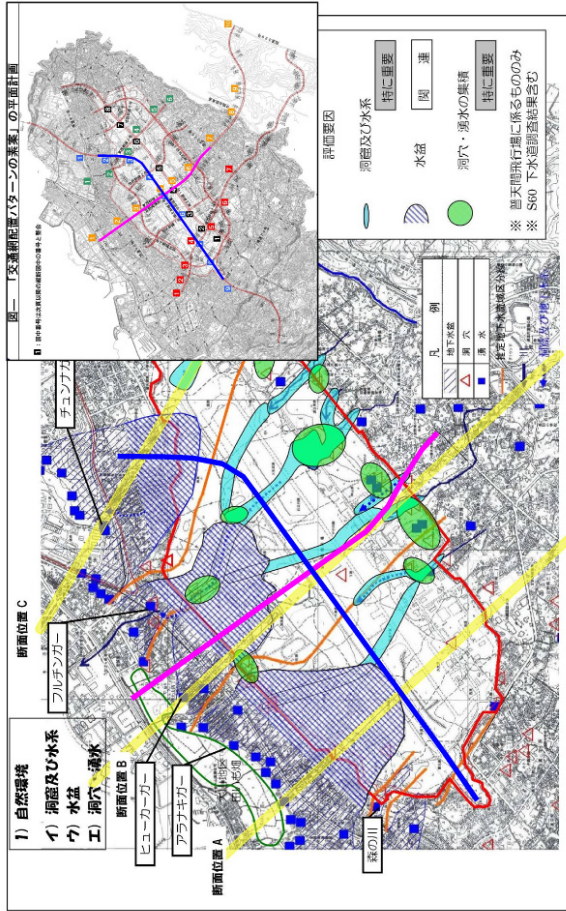
南北幹線道路 2
 「都市マス案」を基本とし、交通網配置パターン「素案」を共通ルート。地下を中部縦貫道路、地上を都市幹線道路

南北幹線道路 1
 縦断方向、森川公園の機能阻害から「都市マス案」を採用

県道橋断道路の設計方針との適合性
 ○中部縦貫道路、宜野湾橋断道路を通過レベルとした場合(中部縦貫道路の東西では土地利用が異なるため道路が地盤レベルでも地盤を分断しないこと判断)
 ○中部縦貫道路は、沿道土地利用へのアクセシビリティを考慮し、約 500m 間隔(図中○)で交差

Scale: 1:20,000
 0 100 200 300 400 500m

参考【地下水層と中部縦貫道路(2重構造地下レベル)・宜野湾横断道路の縦断チェック】



※石灰岩層(黄色)には「洞穴」がある可能性があり、宜野湾横断道路トンネル部、中部縦貫道路地下部は洞穴に影響を及ぼす可能性がある

INDEX	
	中部縦貫道路(2重構造地下レベル)
	宜野湾横断道路

【参考資料③】「交通網配置パターン素案」における妥当性の検証 (2/4)

見直し方針(南北幹線道路等)

- ◆ 南北幹線道路1
 - 「交通網配置パターン素案」は、キャンパ瑞慶覧の跡地利用との連携を強化するために、基本的には「都市マス案」のルートを採用
 - 「都市マス案」のルートでは、旧新城集落と並松街道の一体性確保に配慮し、旧新城集落南側から県道81号に接続
- ◆ 南北幹線道路2
 - 「都市マス案」、「交通網配置パターン素案」の共通ルート
 - 中部縦貫道路は2種1級、4車線と想定し、地下レベルを中部縦貫道路、地盤レベルを都市幹線道路とする
- ◆ 地区幹線道路(南北幹線道路3の機能を受け持つ)
 - 「都市マス案」の西側斜面緑地を通るルートは環境づくりの上で課題が多い
 - したがって、「交通網配置パターン素案」を基本として、跡地南側で周辺市街地と連携を強化するルートを選択
- ◆ 並松街道
 - 復元効果を高めるために、戦前当時のルートの「交通網配置パターン素案」を選択

6

【参考資料③】「交通網配置パターン素案」における妥当性の検証 (3/4)

「交通網配置パターン素案」における妥当性の検証

～ 道路構造等にかかる検証、広域的視点から見た検証により、課題を整理 ～

■ 東西幹線道路

	東西幹線道路1	東西幹線道路2 (地下:宜野湾横断道路 地上:宜野湾横断道路)	東西幹線道路3	東西幹線道路4
道路構造等の検証・課題	○ 平面線形は適正な計画が可能 ● 南北幹線道路2と国道58号の間の区間の縦断勾配が過大 ● トンネル設置による森川公園の機能阻害	○ 平面・横断線形ともに適正な計画が可能 ● トンネル内で宜野湾横断道路(地下)と都市幹線道路(地上)の分岐・合流にかかる繰り込み長が不足	○ 同左	○ 同左
広域的視点から見た課題	—	—	—	—
その他の課題	—	—	—	—

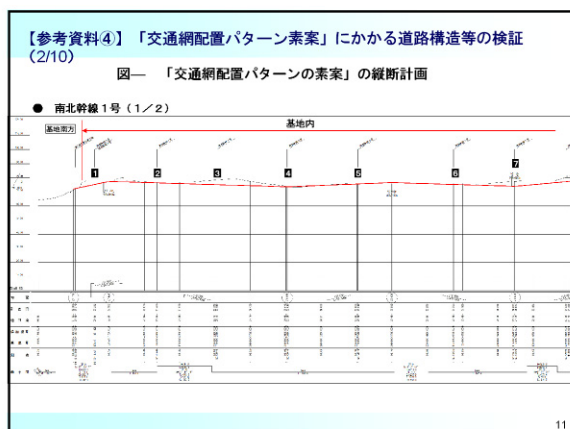
7

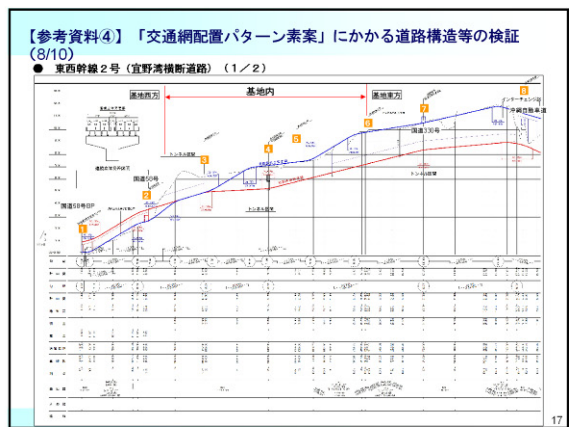
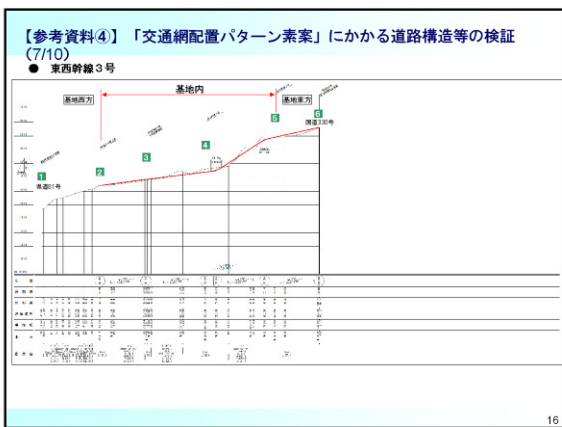
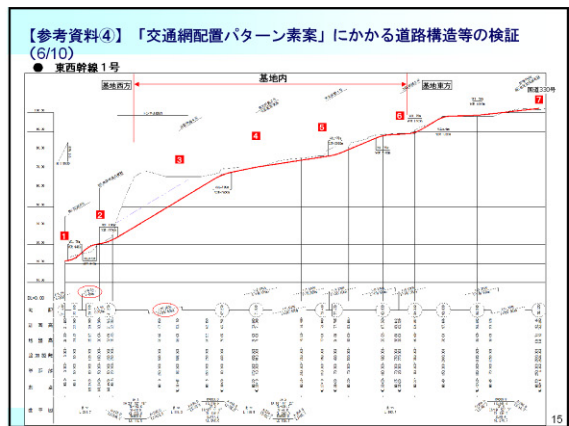
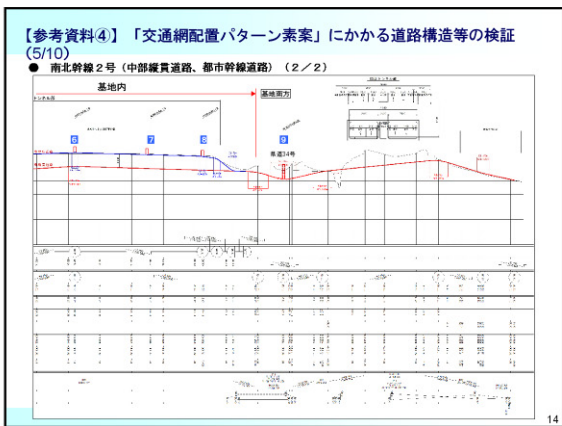
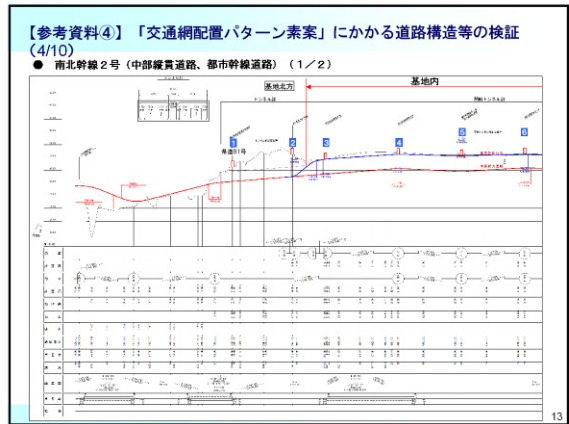
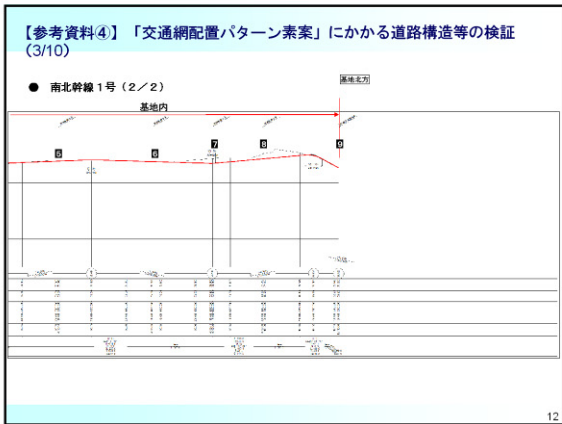
【参考資料③】「交通網配置パターン素案」における妥当性の検証 (4/4)

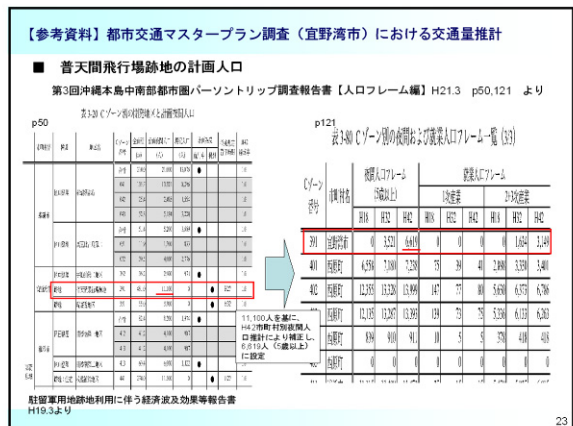
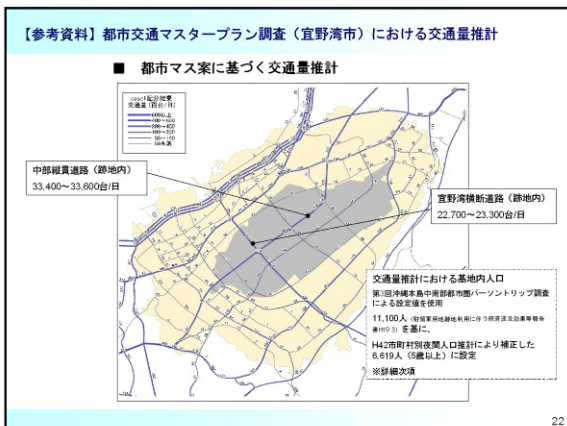
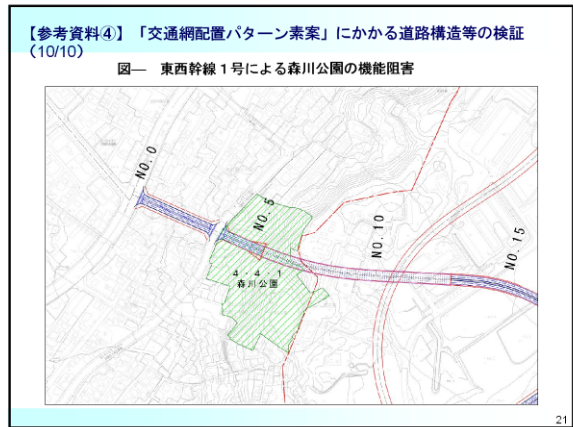
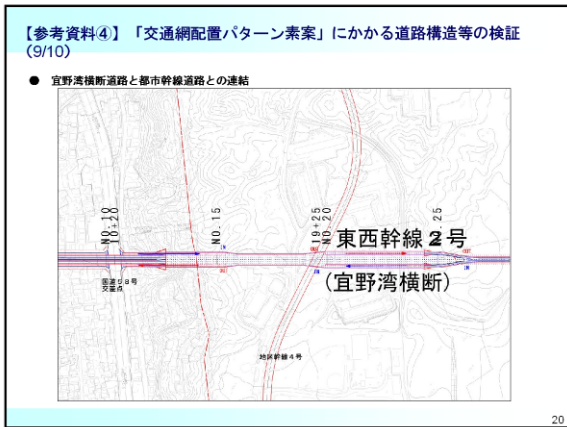
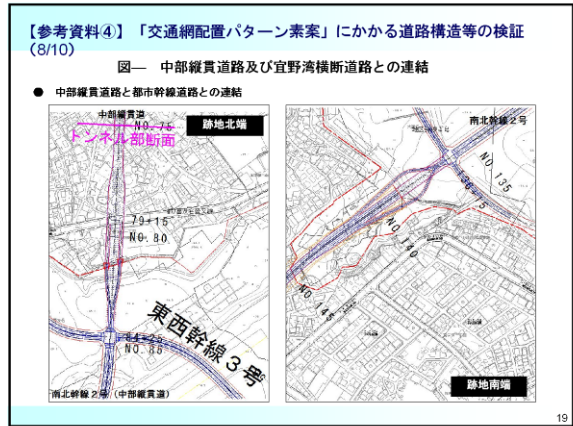
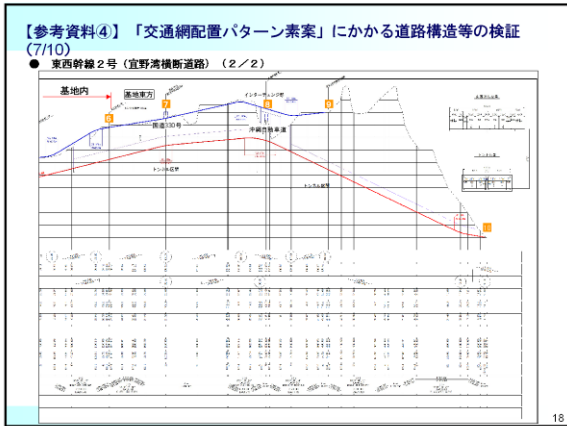
見直し方針(東西幹線道路)

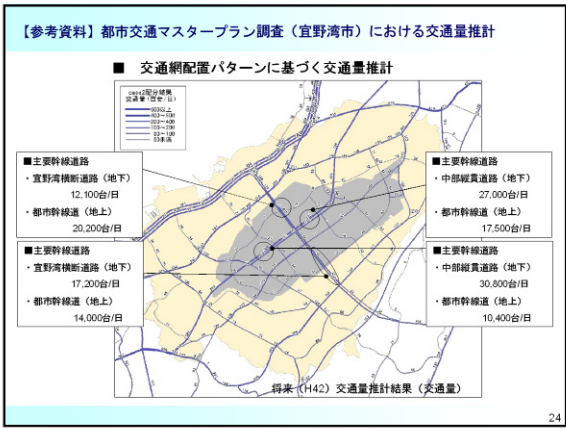
- ◆ 東西幹線道路1
 - 「交通網配置パターン素案」は、森川公園の機能阻害や縦断勾配が過大になるなど課題が多いことから、「都市マス案」のルートを選択
- ◆ 東西幹線道路2・3
 - 東西幹線道路1からの道路網間隔(約1km)にもとづき、跡地の南側を通るルートを東西幹線道路2、北側を通るルートを東西幹線道路3に変更
⇒ 東西幹線道路2のルートは、沖縄自動車道タッチの容易性等に配置した比較評価や新たなルート案の検討が必要
 - 東西幹線道路2は、基地交通網計画調査結果を踏まえ、大量の大型車両を捌く産業道路機能として地下レベルを宜野湾横断道路、地盤レベルを都市幹線道路としたが、跡地利用からは宜野湾横断道路に沿道利用可能な地盤レベルで計画することが適切
 - 宜野湾横断道路は、地盤レベルで4種1級、4車線と想定
(東側区間(沖縄自動車道～国道329号)も同じ規格とするかは課題)
- ◆ 地区幹線道路
 - 東西幹線道路を補充するルートに道路網約500mの間隔で地区幹線道路を配置

8









【参考資料】都市交通マスタープラン調査（宜野湾市）における交通量推計

■ 各種計画・調査における交通量推計条件

	宜野湾市 都市交通マスタープラン	基地跡地交通網計画調査	沖縄県における道路整備 等の現況と課題に関する 調査
計画調査機関	宜野湾市	沖縄県	沖縄総合事務局
計画調査時点	平成23年度	平成19～21年度	平成22年度
推計元データ	第3回沖縄本島中南部都市圏バーソトリップ調査 (平成20年度)	道路交通センサス (平成17年度)	道路交通センサス (平成17年度) (跡地に関しては、第3回沖縄本島中南部都市圏バーソトリップ調査を採用)
普天間飛行場 想定人口	6,619人	2,135人 ※人口がほとんど見込まれていないことから道路規格のケースにより検討	11,100人

■ 幹線道路ワーキング部会（第2回）

1) 日時・場所

- と き : 平成24年11月14日(水) 10:00 ~ 11:45
- と ころ : 沖縄総合事務局4階 事業審査室

2) 出席者

沖縄総合事務局	開発建設部	道路建設課	堀道路計画調整官、伊芸係長、 譜久里
		建設産業・地方整備課 (オブザーバー) 建設行政課	川崎地方整備官 上原課長補佐、岩元係長
	総務部	跡地利用対策課	田仲課長補佐、新里専門官
沖縄県	企画部	企画調整課	下地跡地対策監、塩川主任、 赤崎班長、大城主任技師、照屋主任
	土木建築部	道路街路課	田場次長、仲村係長、渡嘉敷主事
宜野湾市	基地政策部	基地跡地対策課	水野、笹本
玉野総合コンサルタント(株)			

3) 議事

- 普天間飛行場跡地利用に係る幹線道路網の見直し方針図(案)

4) 意見交換内容

沖縄総合事務局：中部縦貫道路、宜野湾横断道路の位置付け、機能はどのように考えているのか。中間とりまとめ(案)では「地域高規格道路」としているが、見直し案では跡地関連道路の主要幹線道路として自由度を持たせている。

県企画調整課：これまで色んな所でそれぞれの立場から検討がなされていた。今回まとめようという第一歩だと考えるが、広域的道路の位置づけなど現段階で決められるものでもない。次につなげていく為にどこまでを整理して、次にどこまでの段階で中間とりまとめを出していくかを含めて議論していきたい。

県道路街路課：平成19、20、21の3年間かけて中部縦貫道路と宜野湾横断道路についての調査を実施した。その中では中部縦貫については広域的な道路として掘割構造、地域高規格的な構造とし、宜野湾横断もトンネル構造としており地域高規格に近いものである。よって、中間とりまとめ(案)では、それをうけた地域高規格的な位置づけと考えている。平成23年度に、中部縦貫道路は宜野湾市の区間のみ高規格な道路、宜野湾横断道路は、国道58号、西海岸と国道329号と東海岸を結ぶ機能、道路の必要性を検討。県としては地域高規格の必要性は低いと考えている。構造的には地表を考えており資料にある平面案はそれを受けたものである。

県企画調整課：跡地側からは跡地利用にとって良い案を示し、さまざまな意見をうけ整理しまとめしていきたい。

県道路街路課：中部縦貫道路は国道330号の浦添区間、宜野湾横断道路は浦添西原線のイメージで、沖縄自動車道とはスマートICにより連結するイメージを考えている。

沖縄総合事務局：図中の西海岸道路との結節、沖縄自動車道との結節の○印はスマートICのことか。幹線道路協議会での位置づけはない。

県道路街路課：はしご道路ネットワークでは6箇所位置づけられている。北中城と西原の間のはしご道路はスマートIC接続の位置づけはないが、宜野湾横断道路がはしご道路の1つであるためスマートICでの結節を提案しているもの。

沖縄総合事務局：今回の案では明確に○印があるが、位置づけがない中で表記されているためネクスコなどから意見が出る可能性が考えられる。

県道路街路課：あくまでも提案です。ここで出来るかどうかは、構造的、地形的な検討や、ネクスコや沖縄総合事務局道路建設課など調整が必要と考えている。

沖縄総合事務局：中部縦貫道路や宜野湾横断道路は、幹線道路協議会などで議論されるものであるが、跡地であるため議論されていない。街路であれば幹線道路協議会ではなく県や管理者で議論することになる。その中での検討と認識する。明日の行政連絡会議ではどのような提示をするのか。

県企画調整課：明日は提示しない。平成21年度に道路網配置パターン、平成23年度に公園緑地の配置パターンを決め、それを踏まえて検討する旨説明する。公表にあたり反応や影響についても検討しておく必要がある。

県道路街路課：スマートICについては、広域的な面でも西海岸道路と沖縄自動車道との結節は必要と考え検討しているもの。

沖縄総合事務局：公表する際には管理者等との調整が必要と考える。宜野湾横断道路と沖縄自動車、西海岸道路の接続の表現については検討が必要。今後、返還時期などを踏まえて状況に応じて見直せばよいと考える。高速と高速をつなぐジャンクションのような考えも出てくる。縦横の線形は柔軟に見直し可能か。土地利用計画は決まっているのか。

県企画調整課：線形に関しては、昨年度の広域緑地の検討による地下の水脈や文化財の保全などによる影響も大きい。

沖縄総合事務局：地下水や文化財により限定された位置なのか。

県企画調整課：返還後の立ち入り調査により具体的な位置等がわかれば見直していくことになるが、自然環境等を保全する基本的な考え方は変わらないと考える。

沖縄総合事務局：構造比較ではどれがよいか。

県企画調整課：現段階では決められないが、いろいろな可能性を検討し、今後の状況に応じ変更することも視野に入れ検討している。

玉野総合コンサルタント：構造に関しては道路機能と跡地利用側のメリットが相反する面がありメリット・デメリットを把握するため比較検討している。詳細な検討は現地の状況がわかった時点で判断せざる得ないとする。

沖縄総合事務局：比較案に橋梁案が無いのは不自然ではないか。

県道路街路課：現況が比較的平らであり構造物を作る必要性が低く、基地跡地でもあるので沿道からのアクセスを考慮し平面案を提案している。

県企画調整課：県（都市計画・モノレール課、企画部交通政策課）、宜野湾市（区画整理課、都市計画課）でも検討した。道路の構造は、中部縦貫道路は地下とし上部に都市幹線道路という2重構造も考えていた。土地利用の分断がなく有効に使い、沿道利用もできる案として考えている。ただし、地下の水脈への影響も考えられる。

沖縄総合事務局：橋梁案として広域的な道路は通過させる考えはどうか。

玉野総合コンサルタント：掘り込み型に近い形になる。掘り込みとか高架にすれば立体的にな

り都市側の道路とは縁が切れる。都市側としては中部縦貫道路が平面にくるよりは、土地利用としてはやりやすい面はある。

沖縄総合事務局：道路整備の面からは経済的で、沿道利用も考慮したものを考える必要がある。

県道路街路課：地形的に必要であれば高架やトンネルもありえる。土地利用としてはある程度制約ができるが地形的に平面でできるものは平面を基本として提案している。

沖縄総合事務局：中部縦貫道路は、自動車専用道路か。その両側に街路を配置しているイメージか。

県道路街路課：自動車専用道路ではない。国道 330 号の浦添区間のイメージで、構造的には国道 58 号宜野湾バイパスをイメージしている。歩道-側道-本線-側道-歩道となる。

沖縄総合事務局：車道部分が中部縦貫道路、側道、歩道は街路という位置付けか。側道から、中部縦貫道路本線にはアクセスできるのか。

県道路街路課：位置づけによるがそのようなイメージで考えている。アクセスについては、国道 58 号宜野湾バイパスのイメージである。側道と本線との間の緑地帯を切ってアクセスするハーフアクセスである。平面案のデメリットが多くある印象を受ける。トンネル構造の場合も上部は土地利用出来ないのではないか。

県企画調整課：跡地利用は大きな政策課題である。表現等に検討が必要。

沖縄総合事務局：沖縄自動車道との結節については、交差はさせるがスマート IC までは示さないような表現ではどうか。結節方法も含めて今後の検討課題としてはどうか。

沖縄総合事務局：平面案と掘込案では幅員が異なるがどう考えるのか。

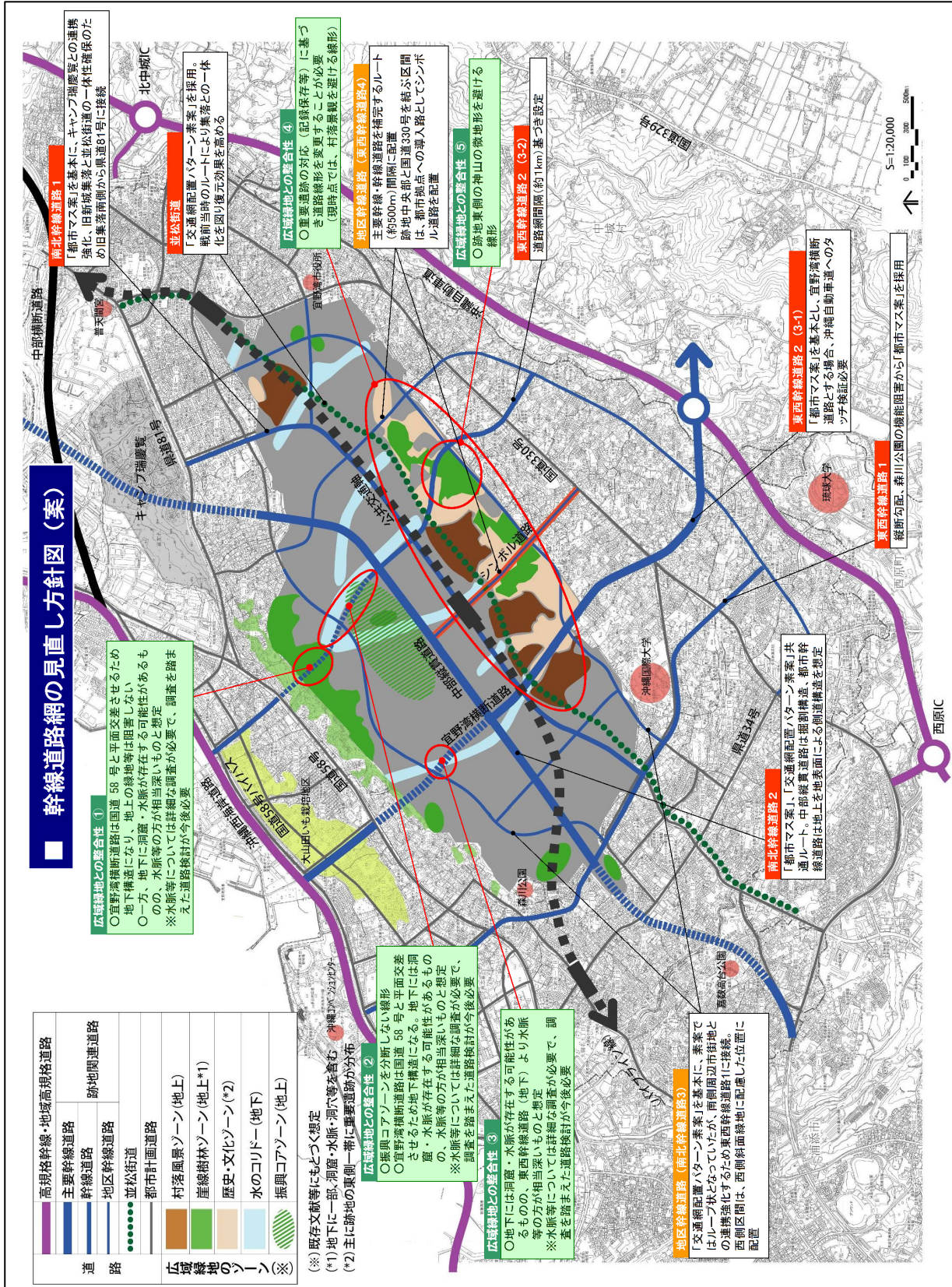
県企画調整課：現段階では最大限確保する方向考えている。掘割案は高低差があるため法面用地が必要となり用地幅が広がる

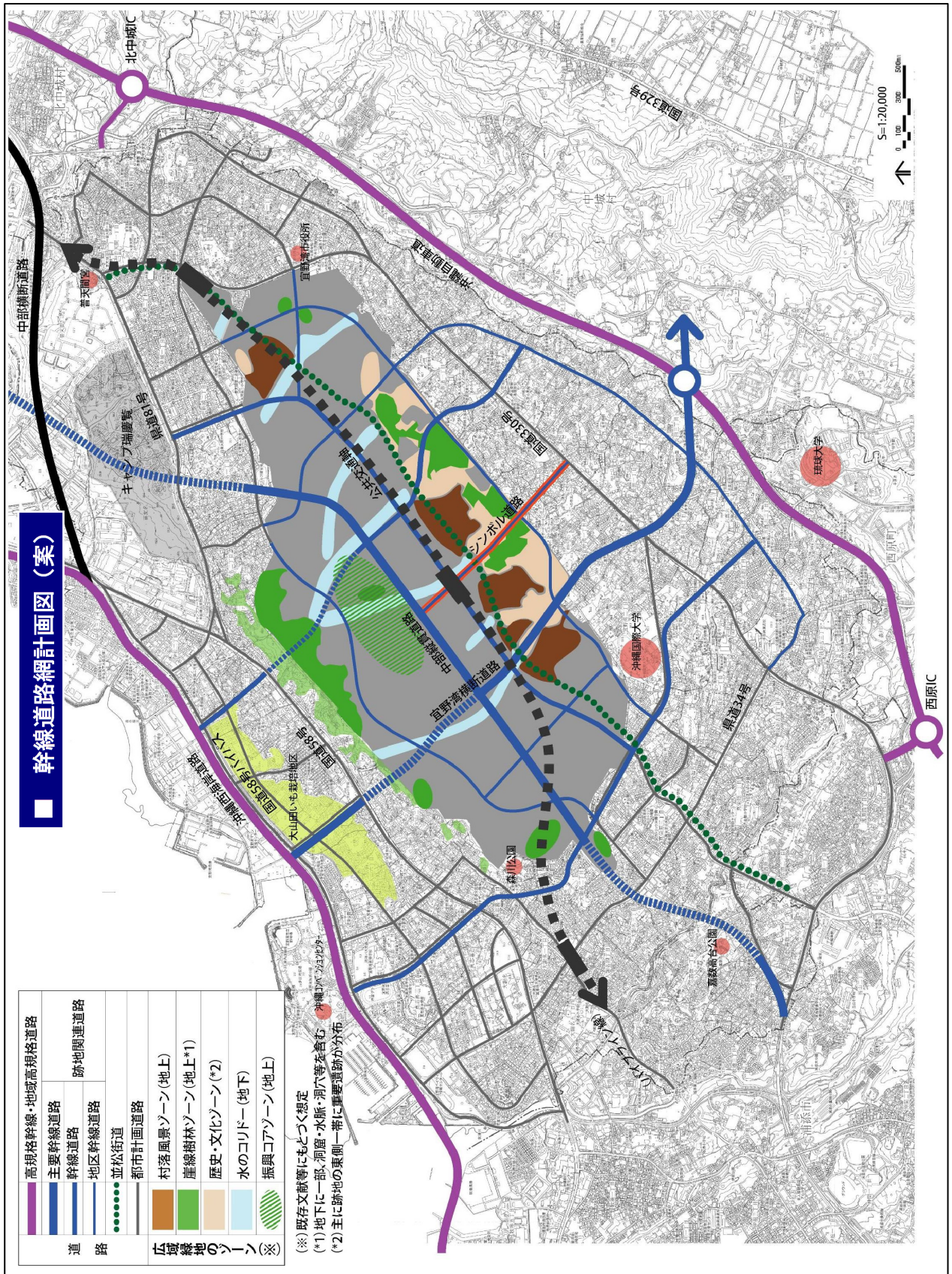
沖縄総合事務局：公共交通との関係はどのように考えているのか。公共交通を前提と考えているのであれば道路の機能、規模も変わってくる。

県企画調整課：これまでも公共交通軸に関する検討が進められており、跡地のまちづくりの原動力として期待し、跡地への導入を前提とした計画づくりを考えている。ただし、今後の調査検討とあわせて、公共交通の導入の有無に応じて、道路の位置づけ機能・計画に反映しつつ、土地利用や基盤施設の計画にも反映していく

以上

5) 配布資料





■ 幹線道路網計画図(案)

高規格幹線・地域高規格道路	主要幹線道路	幹線道路	地区幹線道路	並松街道	都市計画道路
跡地関連道路	地区幹線道路	並松街道	都市計画道路	振興コアゾーン(地上)	
高規格幹線・地域高規格道路	主要幹線道路	幹線道路	地区幹線道路	並松街道	都市計画道路
跡地関連道路	地区幹線道路	並松街道	都市計画道路	振興コアゾーン(地上)	
高規格幹線・地域高規格道路	主要幹線道路	幹線道路	地区幹線道路	並松街道	都市計画道路
跡地関連道路	地区幹線道路	並松街道	都市計画道路	振興コアゾーン(地上)	

(※) 既存文献等にもとづく想定
 (*1) 地下に一部、洞窟・水脈・水脈・洞穴等を含む
 (*2) 主に跡地の東側一帯に重要遺跡が分布