

付属資料－１１ 交通分野にかかる調査・検討成果

■ 関連調査による最新成果等のレビューと反映

１）「沖縄県総合交通体系基本計画」（平成 24 年 7 月 沖縄県）の概要

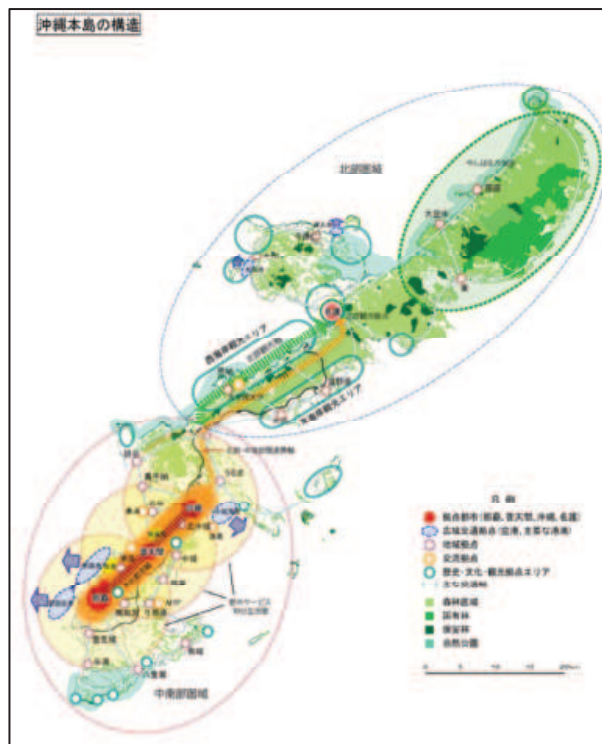
① 計画策定の目的

- ・ 沖縄県は、沖縄振興開発計画及び沖縄振興計画の下、昭和 57 年、平成 4 年、平成 14 年の 3 度にわたり、長期的な交通分野の将来像を示す総合交通体系基本計画を策定し、陸・海・空の各交通施設整備、交通ネットワークの拡充整備に取り組んできた。
- ・ 見直しを行った本計画は、“沖縄 21 世紀ビジョン基本計画”を上位計画とし、そこで示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示すことで、平成 24 年度から平成 43 年度までの 20 年間を計画期間とし、“沖縄 21 世紀ビジョン”の実現に寄与することを目的として策定。

② 計画の概要

- ・ 本計画では沖縄の将来像の実現に向け、中南部圏域は、「那覇、沖縄都心と周辺を再構築（密集地と過度な機能集積を跡地や軸上地域へ移転）」、「那覇、普天間、沖縄の 3 つの拠点を中心とした南北都市軸の構築」を目指すものとし、基地跡地は「県土構造再編（沖縄型自立経済の構築、市街地再編）を牽引する拠点」として位置づけ。
- ・ 本計画の計画目標として、「1 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立」、「2 沖縄らしい優しい社会を支える交通体系の確立」を設定。

図一 沖縄本島の構造



- 一 (1) 国内外との交流および沖縄観光の魅力向上を支える交通体系
- 一 (2) 沖縄の産業振興を支える交通体系
- 一 (3) 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系
- 一 (4) 離島地域の生活を支える交通体系
- 一 (5) 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系

図一 利便性の高い公共交通ネットワークの構築



2)「中南部都市圏都市交通マスタープラン」(平成21年3月 沖縄県)の概要

① 計画策定の目的

本計画は、自動車だけではなく、バスやモノレールなどの公共交通も含む都市交通全般に関する計画として、現況の都市交通が抱える問題・課題の認識、将来の目指すべき方向性や目標、そのために必要な整備方針などの一連を含めた中南部都市圏の総合的な都市交通に関する計画である。

立案にあたっては、平成18年度に実施した中南部都市圏パーソントリップ調査結果を踏まえ、将来の中南部都市圏が抱える問題・課題を交通の面から改善することを目的とし、策定されている。

② 計画の概要

本計画は、概ね20年後を目標年次とし、基本理念として「環境」「振興」「安心」の3つに注目し、「環境・振興・安心の3つが調和・持続する都市圏の構築」を掲げ、当面は環境を重視し、公共交通の利用促進等に係る施策を重点的に推進、また、「振興」や「安心」に必要な施策も着実に推進することを基本方針としている。

計画は、将来都市交通ネットワーク計画として「将来公共交通ネットワーク計画」と「将来道路ネットワーク計画」の2種類について具体的に立案されている。

【基本理念】

◆「環境」

- 公共交通利用の促進（車からの転換）による環境改善
- 道路交通円滑化（渋滞緩和）による環境改善

◆「振興」

- 公共交通、道路交通のモビリティ（移動性）を高めることによる振興
- 都市圏の拠点機能の育成や強化を支える交通システムの展開による振興
- 観光交通の魅力を高めることによる振興

◆「安心」

- 公共交通の利便性を高めることで通院、買い物、通学などの安全、安心を実現
- 道路整備の推進による交通事故等の削減を図る

【基本方針】

◆環境に対する都市交通の基本方針

車利用を増やさない、不必要な車利用を減らすため、必要な施策を展開

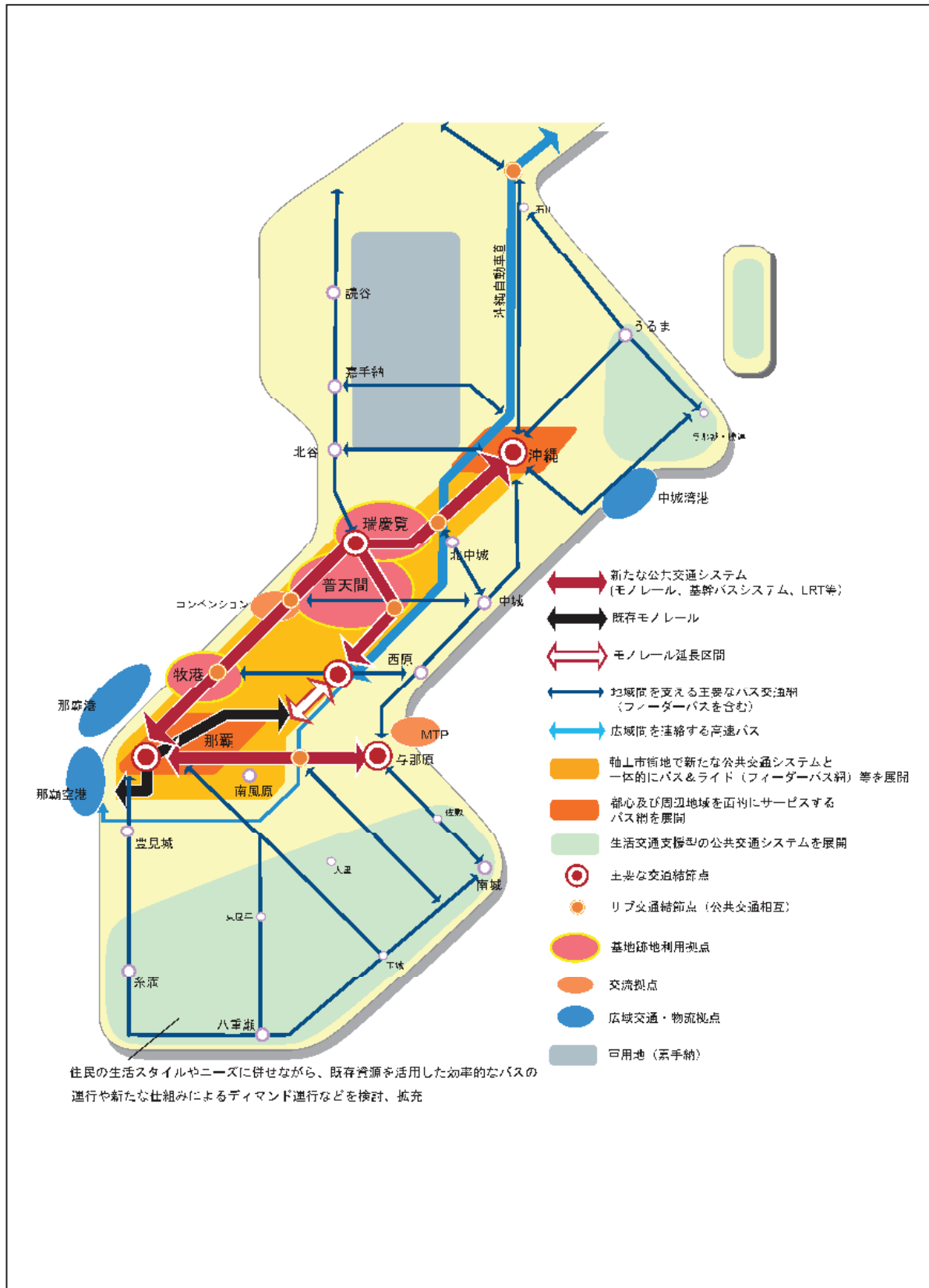
◆振興に対する都市交通の基本方針

目指す都市圏構造、土地利用、振興策を戦略的に誘導できるような施策を展開

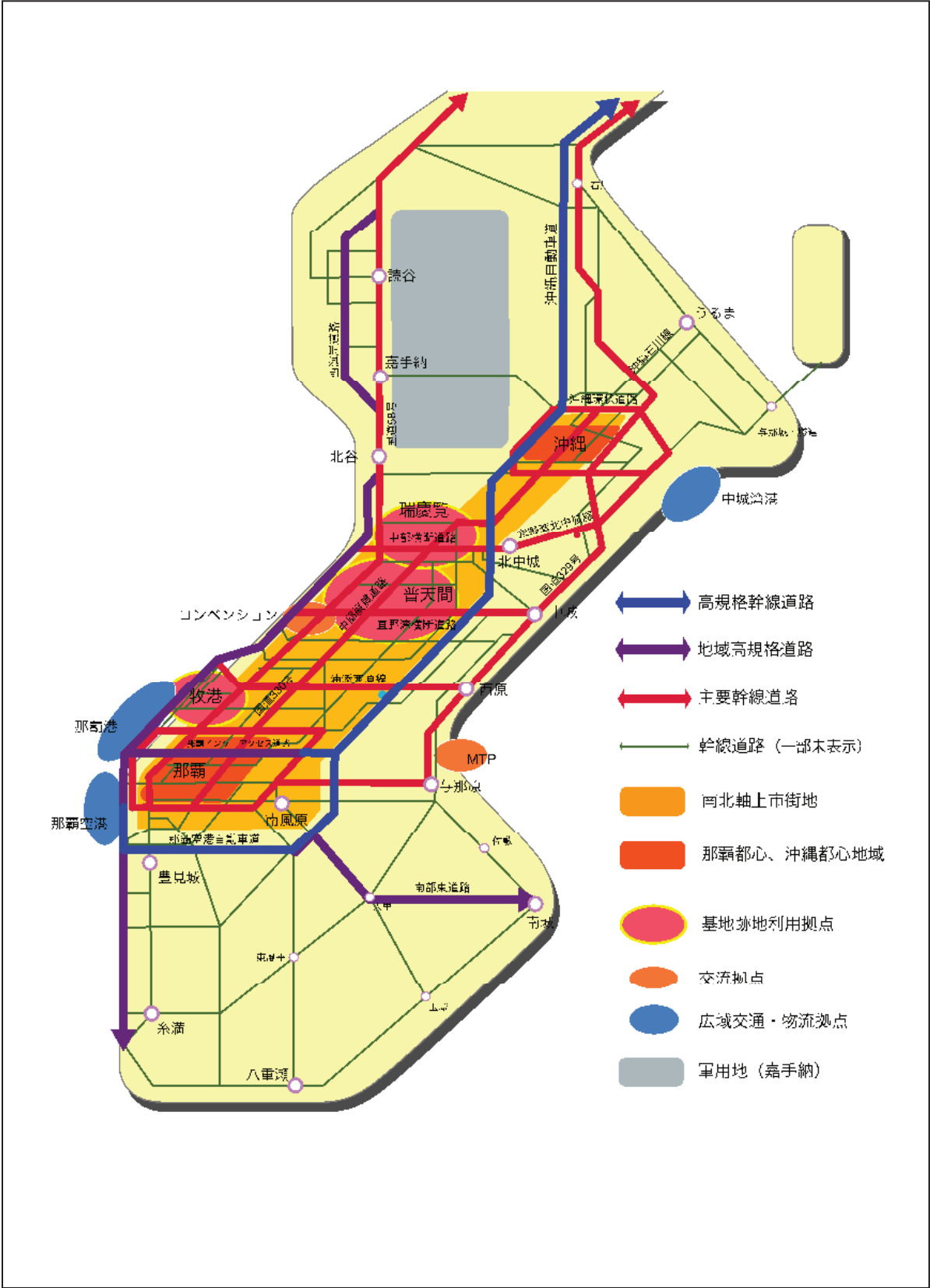
◆安心に対する都市交通の基本方針

子どもからお年寄りまで、どこでも安全で安心して暮らせるための施策を展開

図一 将来公共交通ネットワークの計画



図一 将来道路ネットワーク(高規格幹線道路・地域高規格道路・主要幹線道路)の計画



3)「宜野湾市都市計画マスタープラン」(平成16年10月 宜野湾市)の交通計画に関する概要

① 計画策定の目的

- ・ 宜野湾市においては、平成7年度に都市計画マスタープランの原案を作成したが、駐留軍用地の返還見通しが得られていなかったため、基地利用の継続を前提とした検討が行なわれた。
- ・ その後、平成8年にSACOによる返還合意が行なわれたのを受けて、跡地利用を含む都市計画マスタープランの作成が必要となったため、平成13年度に調査検討が開始され、平成16年10月に都市計画マスタープランが策定されている。
- ・ なお、今後の跡地利用にかかる具体的な検討にもとづき、都市計画マスタープランの改訂版を策定していくことが予定されている。
- ・ 「全体構想」の構成に向けた「交通施設の整備方針」として、「交通施設配置の基本方針」と「将来道路網配置計画」が策定されている。

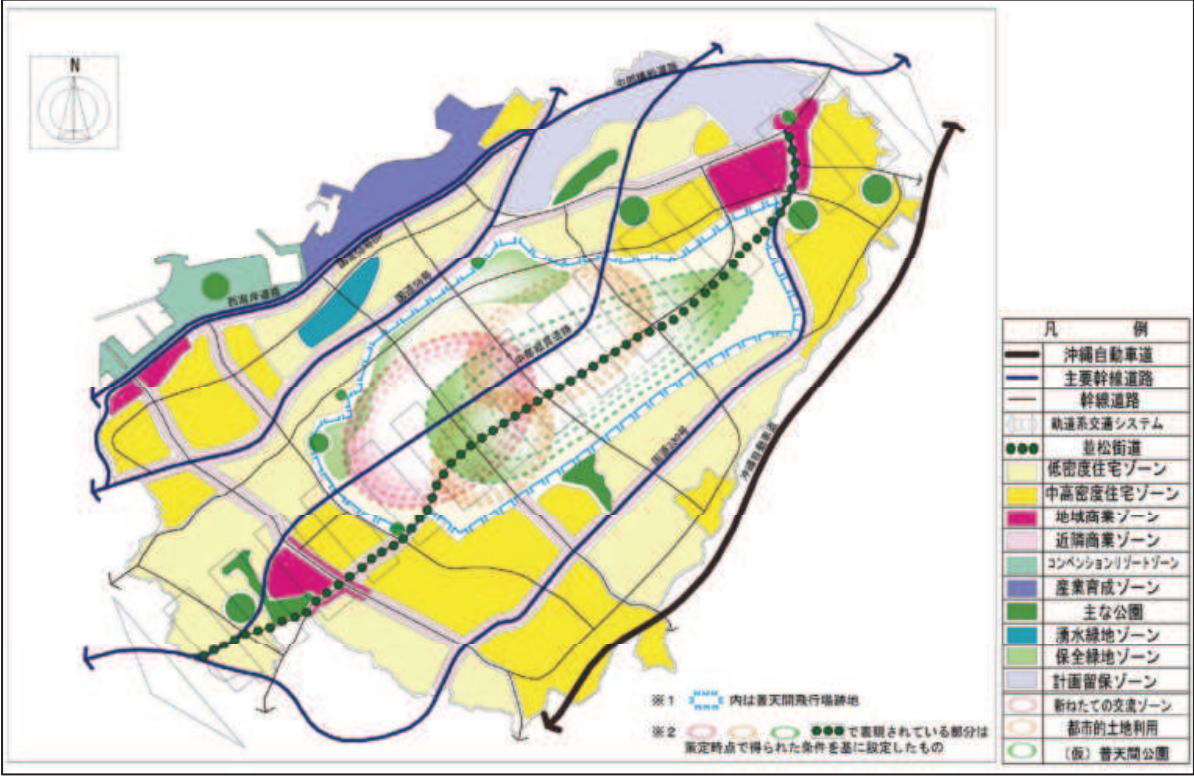
② 「交通施設配置の基本方針」の概要

- ・ 将来都市構造の誘導と活力あるまちづくりを実現する。
 - －基地返還を契機とした基地所在に起因する都市構造の歪みを是正し、都市骨格の形成や市内の都市拠点間の連携の促進等を目標
- ・ 効率的な交通処理システムを構築する。
 - －通過交通と都市内交通の棲み分けに向けた段階的な道路網の構成や交差点における交通阻害要因の排除による自動車走行環境の改善等を目標
- ・ 暮らしやすく、快適・安全なまちづくりを実現する。
 - －交通需要の多様化の一層の進展への対応、防災機能の強化、ゆとりある道路空間の創出等を目標
- ・ 公共交通の利用促進と、環境に配慮した人と自然にやさしい道路網を形成する。
 - －公共交通利用の促進に向けたバスレーン・停車帯の設置や停留所の滞留スペース・アプローチの確保、軌道系交通システムの導入やTDM(交通需要管理)の検討による公共交通の利用促進を目標

③ 「将来道路網配置計画」の概要

- ・ 「交通施設の整備方針」において「将来道路網配置計画」が取りまとめられており自動車専用道路・主要幹線道路、幹線道路の路線名称と配置図が示されている
- ・ また、モノレールと連絡する軌道系交通システムの導入とその活用のために普天飛行場跡地にバスターミナルやパークアンドライド用の駐車場設置を検討することが方針とされている。
- ・ 「将来道路網配置計画」を含む「全体構想のまとめ」において、普天間飛行場跡地内については、跡地利用計画の具体化とあわせて修正を進めるものとされている。

図一 全体構想図



■ 幹線道路ワーキング部会（第1回）

1) 日時・場所

- と き : 平成24年10月29日(月) 15:00 ~ 17:00
- と ころ : 沖縄県庁4階第2会議室

2) 出席者

沖縄県	企画部	企画調整課	下地跡地対策監、塩川主任
		交通政策課	與那嶺主幹、喜久里主任技師
	土木建築部	道路街路課	赤崎班長、大城主任技師、照屋主任
		都市計画・モルル課	桃原主任技師、島袋技師
宜野湾市	基地政策部	基地跡地対策課	田場次長、仲村係長、内間主事、 渡嘉敷主事
	建設部	都市計画課	高江洲係長、松田技師
		区画整理課	與那嶺係長
	教育部	文化課	森田係長
	(一財)都市みらい推進機構		高田
	(株)日本都市総合研究所		荒田、村山
	(株)群計画		大門
	玉野総合コンサルタント(株)		中垣、笹本

3) 議事

- 普天間飛行場跡地の幹線道路網(素案)について

4) 意見交換内容

市文化課：普天間飛行場東側は資料の断面図よりも地下水層が上がっていると思われるため、宜野湾横断道路のトンネル構造検討の際は注意が必要である。

県道路街路課：中部縦貫道路は地域高規格として整備している豊見城系満道路のイメージを持っており、1km毎の平面交差は考えていない。昨年度までの検討では全て立体交差と認識していた。

日本都市総合研究所：宜野湾市の都市幹線道路網計画は全て平面交差を計画している。そこに中部縦貫道路と宜野湾横断道路が平面で重なれば、中部縦貫道路であれば都市幹線道路を併設、宜野湾横断道路は交通量が少ないと考えるため共用と考えている。ご指摘のように地域高規格道路なら平面交差はあり得ないなど、この幹線道路網の素案をたたき台として、様々な意見を頂きたい。

県道路街路課：まったく交差を無くすことは不可能であるが、中部縦貫道路は国道330号のバイパス的な役割も果たすため、スムーズな交通流が必要である。交差部分は立体交差が基本と考えており、平面交差が生じてハーフアクセスのみと考えている。

県道路街路課：現在、県道路街路課で宜野湾横断道路の検討を行っており、なるべく切り盛りを少なく、地下構造としない思想で考えている。

県道路街路課：特に国道 58 号との接続の方法によって構造が大きく変わる。直接接続させるのであればトンネル構造となるが、現在の案は、トンネル構造とせず既存の大山ゲートの道路を経由して国道 58 号へアクセスする案を考えている。

県道路街路課：西海岸道路へは海側にループ状に迂回して接続する案となっているが、宜野湾漁港を侵すこととなり問題がある。

県道路街路課：未だ途中の案であるため、今後さらに検討を重ねていく予定である。ただし基本的には地下構造はなるべく避けたいと考えている。イメージは、中部縦貫道路は地域高規格幹線道路、宜野湾横断道路はハシゴ道路となるため浦添西原線のイメージを持っている。

県企画調整課：本会議で中部縦貫道路と宜野湾横断道路のある程度の線形を決めていきたいと考えている。今後、県道路街路課の案と跡地利用側の案のすり合わせが必要と考える。

市都市計画課：宜野湾市の都市計画マスタープランでは中部縦貫道路と宜野湾横断道路の交差部は商業的な土地利用を考えている。将来の土地利用の観点から線形、構造を考えていく必要がある。

県道路街路課：跡地内の将来の土地利用は現段階では明確になっていないため、明確になっていれば条件として考える。

玉野総合コンサルタント：県道路街路課と跡地利用側の案は、まったく異なる案ではなく跡地内のルートは双方とも同様のルートである点は整合が取れている。大きく違う点は、宜野湾横断道路と国道 58 号の接続方法で、跡地利用側はトンネル構造で直接接続、県道路街路課案は平面構造で大山ゲートの現道を利用して接続する案となっている点である。

玉野総合コンサルタント：中部縦貫道路はハーフアクセスのみの案であるが、跡地内を東西に分断することも大きな課題である。

県道路街路課：跡地の土地利用に影響があるのであれば、今後検討、すり合わせを行う必要があると考える。

市基地跡地対策課：中間とりまとめでは土地利用も道路も具体的なものまでは示すことはできないと考えるが、ある程度の方向性は示さなければならない。考え方だけでもすり合わせは必要と考える。

県企画調整課：鉄道についての交通政策課の考えはどのような考えか。

県交通政策課：鉄軌道について検討に入っただけであり、ルートも仮定のルートは示されているがまったく決まっていない状況である。普天間飛行場跡地内を通す考えはあるが、まだ吟味されていないのであくまでも仮定の考えである。

日本都市総合研究所：中部縦貫道路を高架や掘割構造にし都市内幹線道路と立体交差とすれば、東西の分断は避けられるが、信号交差点の無い平面構造となると、まったく分断してしまう。やはり事業費や維持管理費が高むことも要因か。

県道路街路課：掘割も一つの案として考えている。

玉野総合コンサルタント：平面構造が跡地の土地利用の阻害要因となるのであれば、跡地利用側としては掘割を要望していくこととなる。また跡地内だけでなく宜野湾市全体を分断する要素を持っているため、慎重に検討していく必要がある。

県道路街路課：跡地内の土地利用が明確になっていないため発生交通量も分からない。その中で議論するには限界がある。過去に国や県の検討で将来交通量を出しているが、確定的なものは無い。

県企画調整課：中間取りまとめでは道路網を絵にして示すが、市民の反応はどのようなことが

考えられるか。

市都市計画課：都市計画マスタープランとの整合が課題と考える。

県企画調整課：将来的にはすり合わせが必要である。

県企画調整課：今後は特に県道路街路課との調整が必要と考え、何とか考えを一本化させたい。

玉野総合コンサルタント：整理すると県道路街路課と跡地利用側の案を比較すると、ルートは概ね整合していると考えるが、構造の考え方に差がある。今後この点を詰めていく必要があり、また跡地内でなく宜野湾市全体のネットワークとして視点を広く持って慎重に検討していく必要がある。

市基地跡地対策課：中部縦貫道路も宜野湾横断道路にしても、現段階では具体的な構造等は決められないし、公表もできないと考える。

県企画調整課：今後は有識者の意見や沖縄総合事務局の意見も聞きながら進めていく。案も複数案検討しながら、どのレベルまで検討するかも含めて、今後の道路ワーキング会議で議論していきたい。

以上

5) 配布資料

平成24年度 普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査 第1回 ワーキング部会

幹線道路網計画検討資料

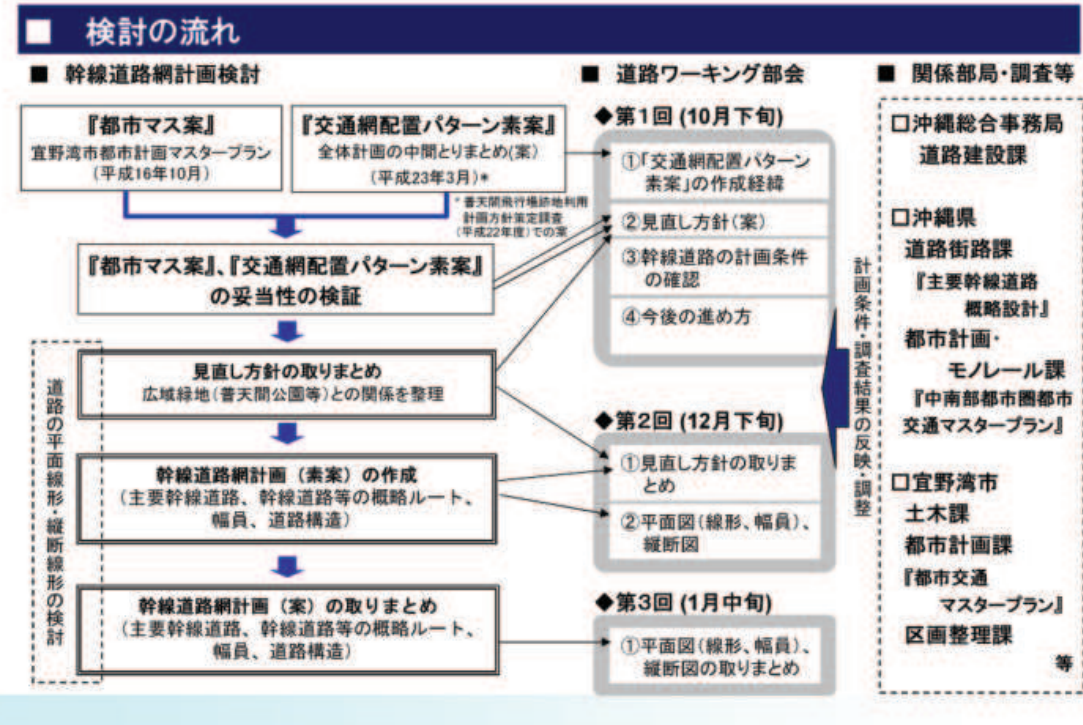
1. 幹線道路網計画検討の流れ	1
2. 基本的考え方	3
3. 『交通網配置パターン素案』の作成経緯	4
4. 幹線道路網の見直し方針	7
5. 幹線道路の計画条件の確認	8
6. 今後の進め方	13

平成24年10月29日

1. 幹線道路網計画検討の流れ

- 「宜野湾市都市計画マスタープラン（宜野湾市）」において、平成16年度に市域全体を対象とした案が示された。
（以下、「都市マス案」という）
- 一方、普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査では、跡地の計画づくりから期待されるルート等について検討を行い、平成22年度の「中間取りまとめ（案）」において『交通網配置パターンの素案』をとりまとめた。
- 道路ワーキング部会において、普天間飛行場跡地の幹線道路網について、「都市マス案」と「交通網配置パターン素案」の妥当性の検証を踏まえて、幹線道路のルート・構造等について、「全体計画の中間取りまとめ」に向けた協議調整を行う。

1. 幹線道路網計画検討の流れ



2

2. 基本的考え方

□ 宜野湾市都市計画マスタープランの尊重

- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの「将来幹線道路網配置計画」は、普天間飛行場の跡地利用を視野に入れて、広域的な計画との整合を図りつつ、宜野湾市における幹線道路網計画を定めており、その基本的な考え方を踏襲

□ 中部縦貫道路、宜野湾横断道路を主要幹線道路と位置づけ

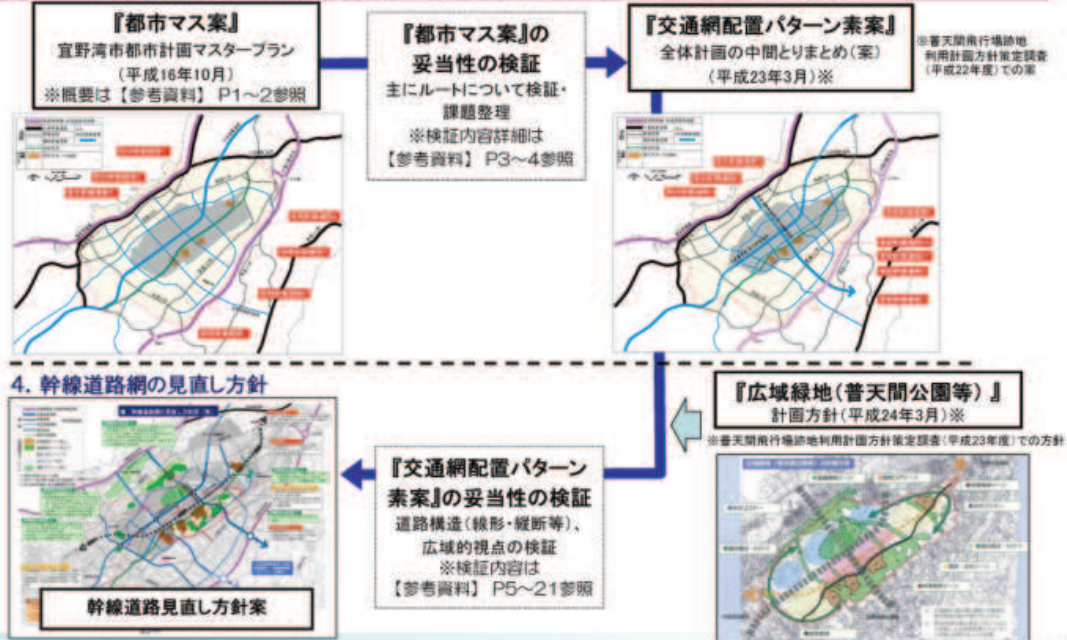
- ・ 「都市マス案」では、中部縦貫道路が主要幹線道路、宜野湾横断道路が幹線道路と位置づけ
- ・ 一方、「中南部都市圏都市交通マスタープラン(沖縄県)」(以下、「県交通マス案」という。)では、両路線ともに主要幹線道路として位置づけ

※ 都市交通マスタープラン検討調査(平成23年度 宜野湾市)においても、宜野湾横断道路を主要幹線道路に位置づけ

3

3. 「交通網配置パターン素案」の作成経緯

■ 跡地利用計画における幹線道路網計画案の作成経緯・流れ



4

3. 「交通網配置パターン素案」の作成経緯

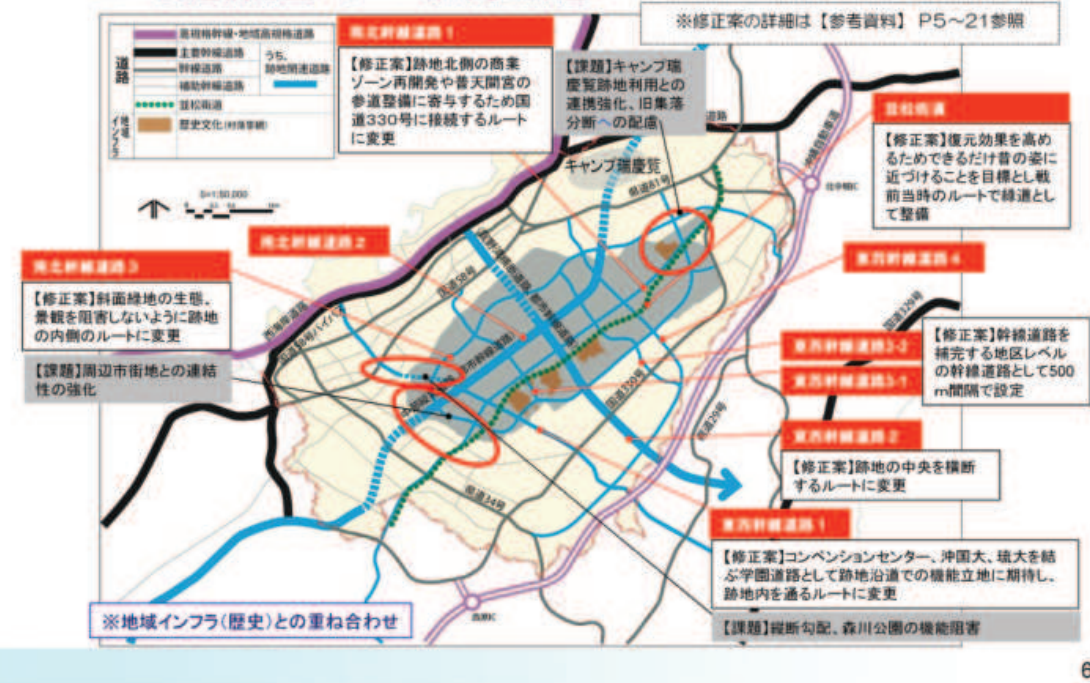
■ 「都市マス案」の妥当性検証の概要(課題の整理)



5

3. 「交通網配置パターン素案」の作成経緯

■ 「交通網配置パターン素案」と課題



6

4. 幹線道路網の見直し方針

■ 幹線道路網の見直し方針図 (別紙、A3参照)

7

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（道路側局側）
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～国道329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	
駅の位置	・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)	
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

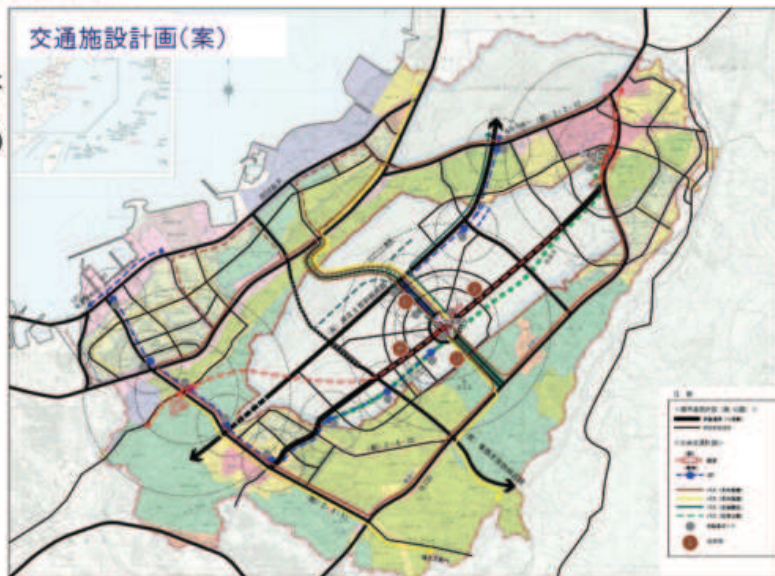
5. 幹線道路の計画条件の確認

■ 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 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)				行進 1回		行進 2回 3回		※行進 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 (県道街路設計: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

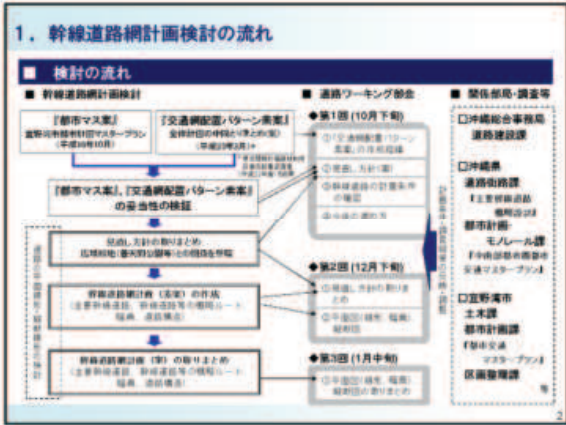
平成24年度 普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査
第1回 ワーキング部会

幹線道路網計画検討資料

1. 幹線道路網計画検討の流れ	1
2. 基本的考え方	3
3. 「交通網配置パターン素案」の作成経緯	4
4. 幹線道路網の見直し方針	7
5. 幹線道路の計画条件の確認	8
6. 今後の進め方	13

平成24年10月29日

- ### 1. 幹線道路網計画検討の流れ
- 「宜野湾市都市計画マスタープラン（宜野湾市）」において、平成16年度に市域全体を対象とした案が示された。
（以下、「都市マス案」という）
 - 一方、普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査では、跡地の計画づくりから期待されるルート等について検討を行い、平成22年度の「中間取りまとめ（案）」において「交通網配置パターンの素案」をとりまとめた。
 - 道路ワーキング部会において、普天間飛行場跡地の幹線道路網について、「都市マス案」と「交通網配置パターン素案」の妥当性の検証を踏まえて、幹線道路のルート・構造等について、「全体計画の中間取りまとめ」に向けた協議調整を行う。



- ### 2. 基本的考え方
- 宜野湾市都市計画マスタープランの尊重
 - ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの「将来幹線道路網配置計画」は、普天間飛行場の跡地利用を視野に入れて、広域的な計画との整合を図りつつ、宜野湾市における幹線道路網計画を定めており、その基本的な考え方を踏襲
 - 中部縦貫道路、宜野湾横断道路を主要幹線道路と位置づけ
 - ・ 「都市マス案」では、中部縦貫道路が主要幹線道路、宜野湾横断道路が幹線道路と位置づけ
 - ・ 一方、「中南部都市圏都市交通マスタープラン（沖縄県）」（以下、「県交通マス案」という。）では、両路線ともに主要幹線道路として位置づけ
 - ※ 都市交通マスタープラン検討調査（平成23年度 宜野湾市）においても、宜野湾横断道路を主要幹線道路に位置づけ



【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、キャンパス周辺部の土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31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」の西側斜交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、広域の視点から見た検討により、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:宮野湾横断道路 地上:宮野湾横断道路)	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39号の間の区間の縦断面勾配が過大 ●トンネル設置による西111公園の機能阻害	○平面・縦断面ともに適正な計画が可能 ●トンネル内で宮野湾横断道路(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面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

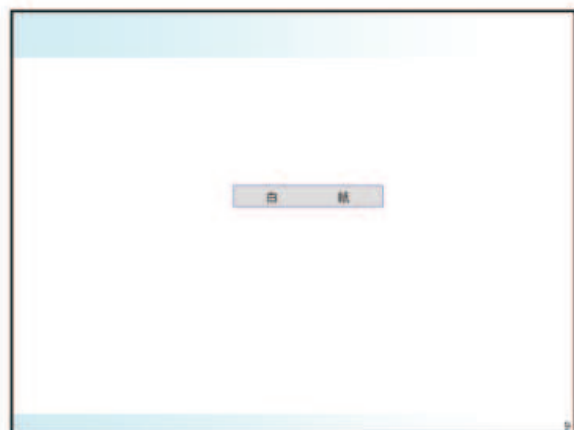
◆ 東西幹線道路2・3

- 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・3は、外環状自動車道39号の環状化等に配慮した道路計画や緊急ルート等の検討が必要
- 東西幹線道路2は、基地交通網計画調査結果を踏まえ、大量の大型車両を効率的に運搬する機能として地下レベルを宮野湾横断道路、地盤レベルを都市幹線道路としたが、跡地利用からは宮野湾横断道路を沿道利用可能な地盤レベルで計画することが適切
- 宮野湾横断道路は、地盤レベルで4種1級、4車線と想定
(東側区間(沖岡自動車道～国道329号)も同じ規格とするかは課題)

◆ 地区幹線道路

- 東西幹線道路を補完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



9

【参考資料4】「交通網配置パターン素案」にかかる道路構造等の検証（1/10）

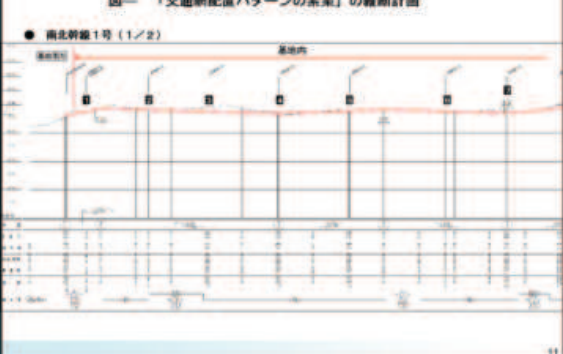
図一 「交通網配置パターン素案」の平面計画



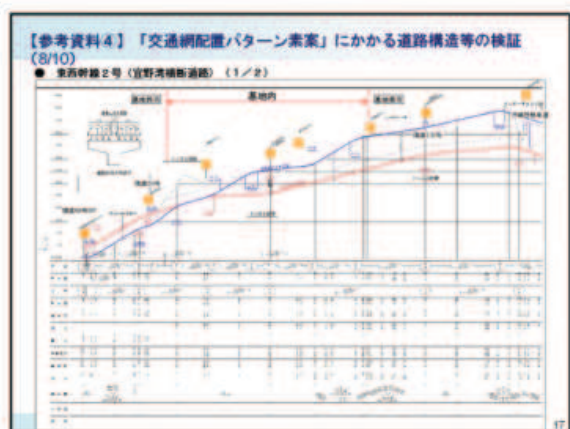
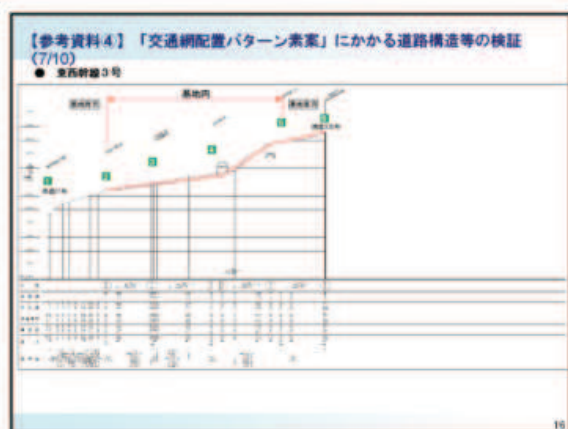
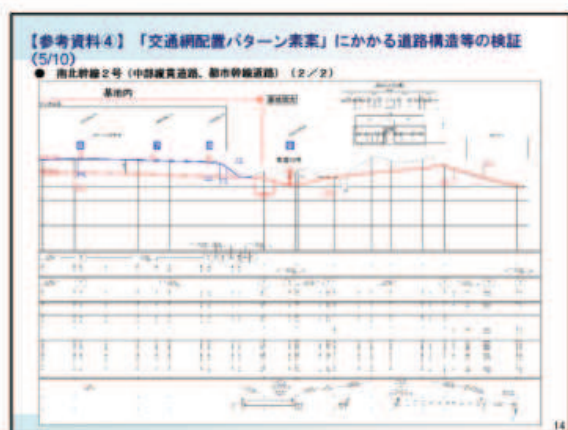
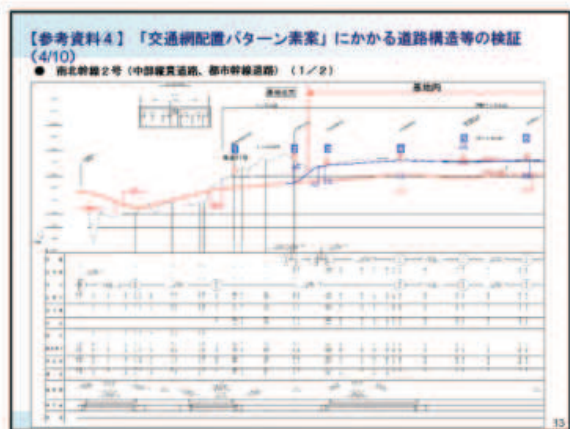
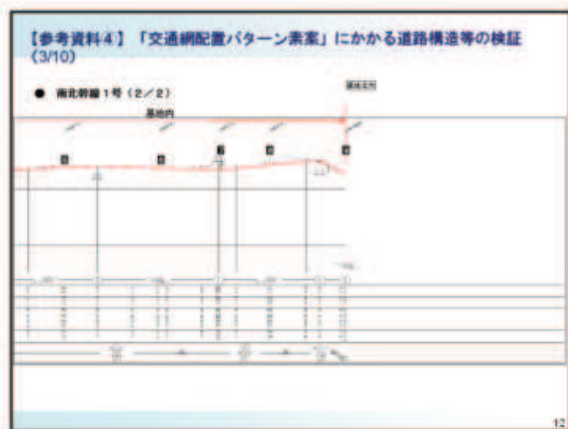
10

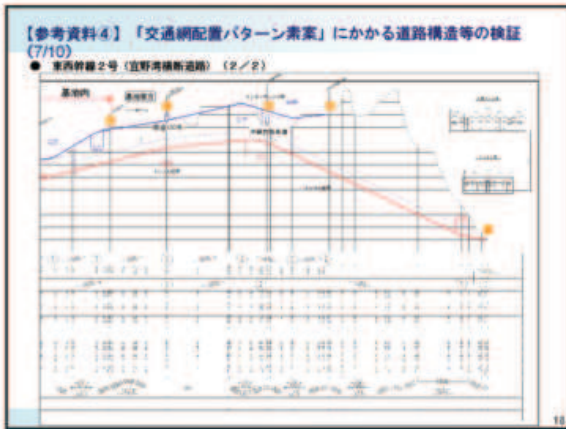
【参考資料4】「交通網配置パターン素案」にかかる道路構造等の検証（2/10）

図一 「交通網配置パターン素案」の縦断計画



11







24

【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 圏パースナリティ調査 （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） （路地に關しては、第3 回沖縄本島中南部都市 圏パースナリティ調査を 採用）
普天間飛行場 想定人口	6,619人	2,125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

25

■ 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	川崎地方整備官
	(オブザーバー)	建設行政課	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、
	土木建築部	道路街路課	赤崎班長、大城主任技師、照屋主任
宜野湾市	基地政策部	基地跡地対策課	田場次長、仲村係長、渡嘉敷主事
玉野総合コンサルタント(株)			水野、笹本

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考える。

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。

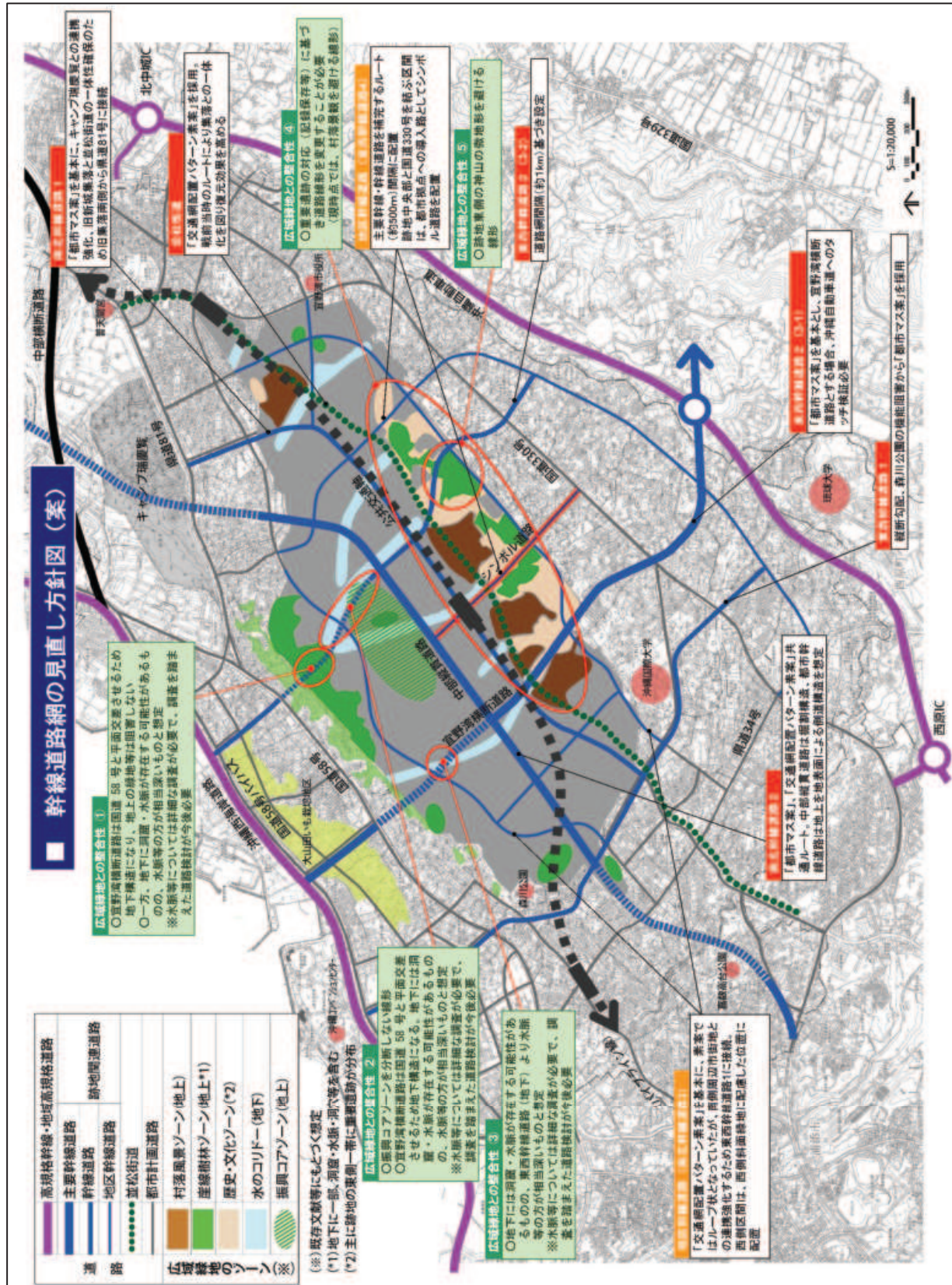
県企画調整課：現段階では最大限確保する方向考えている。掘割案は高低差があるため法面用地が必要となり用地幅が広くなる

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

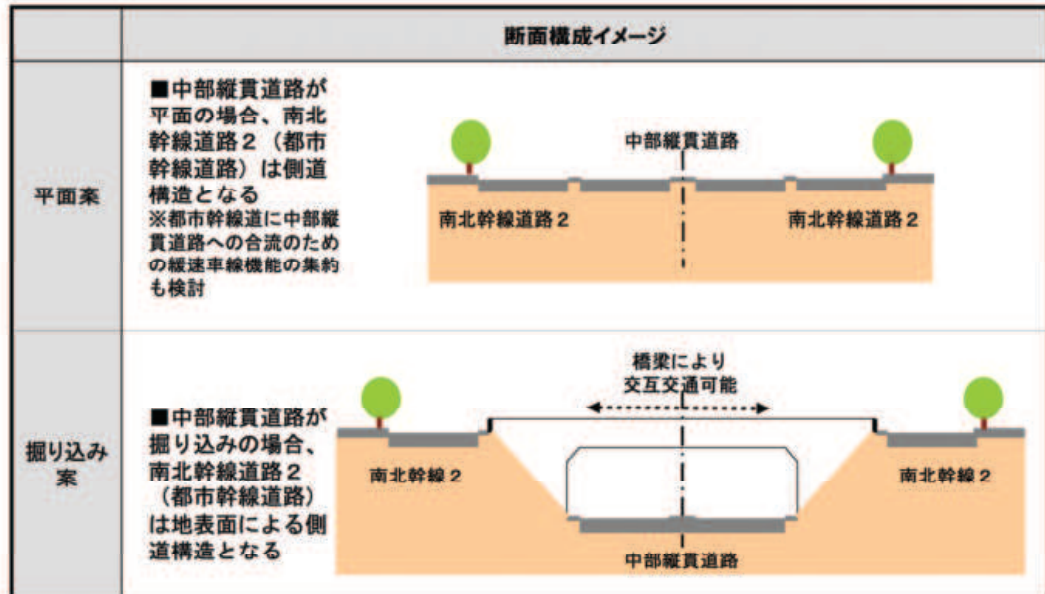
以上

5) 配布資料



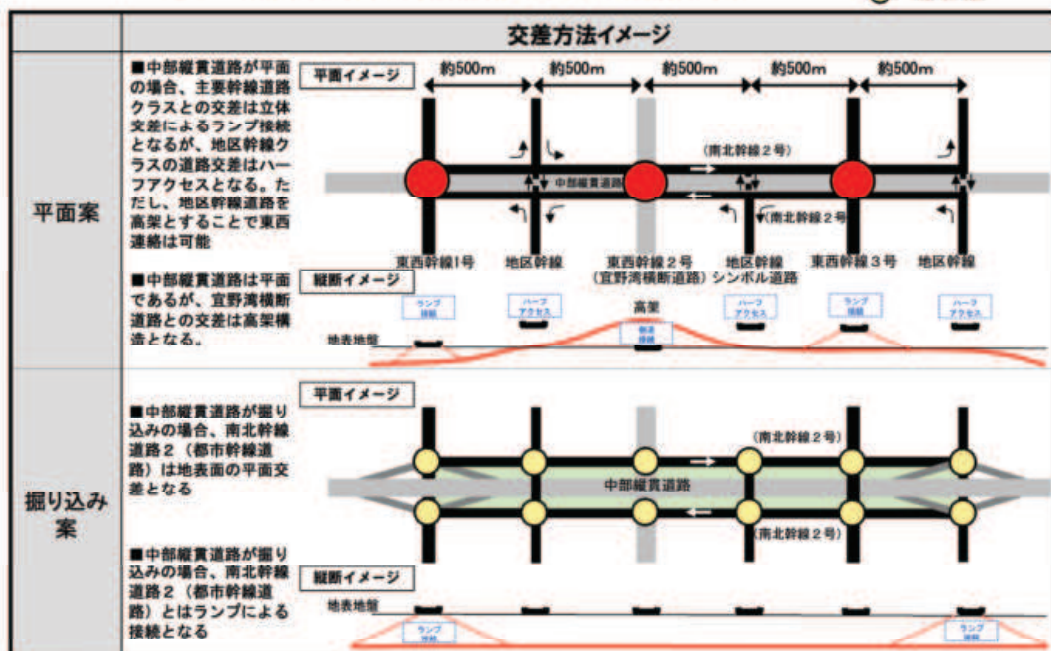
【参考資料】主要幹線道路構造による比較検討

■ 中部縦貫道路の構造による断面構成比較



【参考資料】主要幹線道路構造による比較検討

■ 中部縦貫道路の構造による交差方法比較



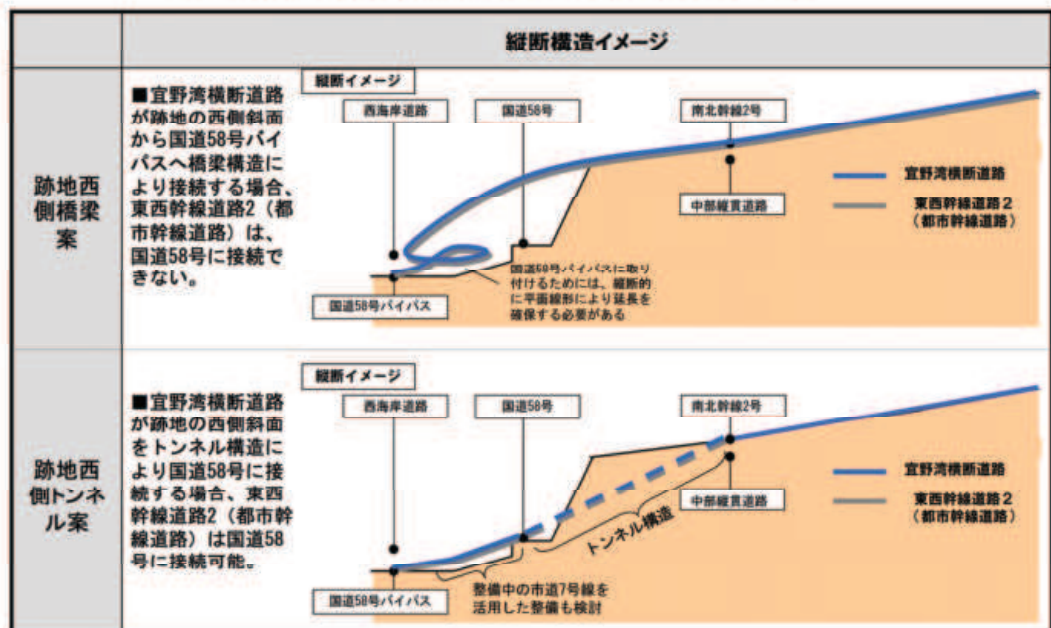
【参考資料】主要幹線道路構造による比較検討

■ 中部縦貫道路の構造による跡地利用への影響比較

	平面案	掘り込み案
中部縦貫道路への影響	・平面交差点はないものの、ハーフアクセスによる道路接続や高架構造による交通流の影響が想定される	・交通流への影響は少ない ・縦断的に跡地外(南側:大謝名、北側:瑞慶覧)とアクセスしやすい
都市幹線道路への影響	・中部縦貫道路へはハーフアクセスによりコントロールされるが、都市幹線側を高架とすることで都市幹線道路の東西の連絡は可能	・地表面により都市幹線道路の平面交差が可能のため道路網が形成でき東西連絡機能が確保できる
土地利用への影響	・都市幹線道路を高架とするため高架部分の土地利用が制限される	・都市幹線道路は地表面であるため土地利用が可能であり影響は少ない
環境への影響	・掘り込み案に比べ騒音、振動、大気汚染等の影響が高くなることが想定される ・洞穴、地下水系への影響は少ないと想定される	・平面案に比べ騒音、振動、大気汚染等の影響が低いと想定される ・現在の滑走路以外(基地北側部分)は、洞穴、地下水系の状況によっては影響が生じる可能性がある
整備費用	・用地費:掘り込み案に比べ少ない ・整備費:掘り込み案にくらべ安価となるが想定されるが、高架構造により費用が嵩む可能性あり	・用地費:掘込による法面用地が必要 ・整備費:平面案より高価となる可能性あり

【参考資料】主要幹線道路構造による比較検討

■ 宜野湾横断道路の跡地西側の構造による比較



【参考資料】主要幹線道路構造による比較検討

■ 宜野湾横断道路の跡地西側の構造による比較

	跡地西側橋梁構造案	跡地西側トンネル構造案
宜野湾横断道路への影響	・交通流への影響は少ない	・国道58号に接続するため橋梁案に比べ交通流への影響が多くなる
都市幹線道路への影響	・国道58号に接続できないため都市幹線道路網が形成できない	・国道58号に接続でき都市幹線道路網が形成できる
土地利用への影響	・地表面にあるため分断要素としての度合いが高く土地利用への制限が生じる可能性がある ・橋梁による大山地区などの土地利用への影響が生じる可能性がある	・トンネル構造となるため地表面の土地利用への影響度合いは少ない
環境への影響	・西側斜面地上に橋梁が設置されるため環境、景観が阻害される可能性がある ・洞穴、地下水系への影響は比較的少ないと想定できる	・西側斜面緑地の阻害は少ない ・洞穴、地下水系の状況によっては影響が生じる可能性がある
整備費用	・トンネル構造に比べ安価となることが想定されるが、橋梁構造の規模によっては高価となる可能性も想定される ・大山地区の区画整理が先行した場合、用地費、補償費が新たに必要	・橋梁構造に比べ高価となることが想定されるが、橋梁構造の規模によっては安価となる可能性も想定される ・大山地区の区画整理が先行した場合、用地費、補償費が必要となるが一部区間市道7号線を活用できる可能性がある

■ 幹線道路ワーキング部会（第3回）

1) 日時・場所

- と き : 平成25年1月18日(金) 13:00 ~ 14:45
- と ころ : 沖縄県庁12階第2会議室

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
	総務部	跡地利用対策課	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、
	土木建築部	道路街路課	赤崎班長、大城主任技師、照屋主任
		都市計画・モルル課	照屋主幹 他
宜野湾市	基地政策部	基地跡地対策課	田場次長、仲村係長、渡嘉敷主事
玉野総合コンサルタント(株)			水野、笹本

3) 議事

- 普天間飛行場跡地の幹線道路網・交通網について

4) 意見交換内容

沖縄総合事務局：資料2の3Pの広域計画にもとづく幹線道路の整備のところで、「沖縄県総合交通体系基本計画を踏まえ、広域的な主要幹線道路として位置づけられている中部縦貫道路と宜野湾横断道路を整備」と書いてあるが、沖縄県総合交通体系基本計画の中には、中部縦貫道路、宜野湾横断は位置づけられているが、県と国で作成している広域道路整備基本計画には位置づけは無い。「広域的な」という表現は広域道路基本計画にも位置づけられていると誤解を与えるので、「踏まえ」ではなく「総合交通体系基本計画にある主要幹線道路として中部縦貫道路と宜野湾横断道路を整備」にしてはどうか。

P6 3)②には「沖縄県総合交通体系基本計画を基本とし」と表現しており、先ほどの「踏まえ」と異なる表現であるため使い分けを整理する必要がある。

P6 3)②の「併設」と「供用」の使い分けをきちっとしておかなければならない。

P7 1)①の主要幹線道路、都市幹線道路、地区幹線道路の定義を整理しておく必要がある。

P6 図があるが、宜野湾横断道路のR58号線との交差のところだけアンダー交差に見える。意図が無ければ他と同じの表記でいいのではないか。トンネル案を推奨しているのであれば意味合いは違うかもしれないが。

玉野総合コンサルタント(株)：P3の「踏まえ」は、方針を受けてという意味である。その中で位置づけられている中部縦貫道路と宜野湾横断道路を整備するという意味で表現している。

沖縄総合事務局：それであれば「沖縄県総合交通体系基本計画に位置づけられている」としてもいい。「踏まえ」たあと、「広域的な道路に位置づけられている」となると、広域道路整備基本計画に位置づけられていると読める。意図が無ければ、「総合交通体系基本計画に位

置つけられている広域的な主要幹線の整備」とすれば問題ない。

玉野総合コンサルト(株)：P6の「基本とし」は、具体のルートを示しているわけではない、地区を縦貫、横断すること程度の意味で「基本とし」という表現としている。

沖縄総合事務局：環状道路の配置ではなく、縦、横にすることが基本という説明がつけば問題ない。

玉野総合コンサルト(株)：前段との連携も踏まえ、併設、共用の表現も含め整理する。

玉野総合コンサルト(株)：P6の図は、アンダーを表現したのではなく、図の見え方の問題だけである。他の路線同様に表現し、構造の違いで区分したと誤解されないように修正する。

沖縄総合事務局：構造の議論はワーキングの中ですればよい。中間取りまとめの中にも事務局案としてはアンダーの気持ちを強く出そうとしているのかどうか。

玉野総合コンサルト(株)：中間とりまとめの中では、構造までの具体的なものは載せない。構造の議論は基本的には載せない。

玉野総合コンサルト(株)：P7の主要幹線道路、都市幹線道路、地区幹線道路の区分については、どこかで定義がわかるような形にしていきたいと思う。一応、P4の都市幹線道路の整備の中には表記している。

県道路街路課：委員会には、本日の資料が提示されるのか。

玉野総合コンサルト(株)：本日の中間取りまとめの資料は、道路・交通のみを抜粋したものである。

県道路街路課：この抜粋版に他のものが加わるということか。

玉野総合コンサルト(株)：実際には、広域緑地や土地利用計画などの他の項目も合わせて一式の報告書となる。

県道路街路課：A3の道路配置方針図や構造比較の資料も提示するのか。

県企画調整課：前回の委員会で、構造とか規格とか検討されているかとの質問があり、検討はしていると回答している。中間とりまとめで検討していることを具体的に説明するためにこの資料は必要と考えているが、気になるのは3枚目の構造の比較が早めに出てしまうと困るため、右上に注意表記を記載している。

県道路街路課：P3のⅡ－3の①中部縦貫道路と②宜野湾横断道路、P6の3)の②主要幹線道路のところの「跡地の中央を」という表現だが、「中央」という言葉を入れないといけないか。今後これに縛られないか心配であり、「中央」という表現を変えてはどうか。

県企画調整課：「跡地内」という表現はどうか。

県道路街路課：後々縛られないような表現にしていきたい。

P5のⅡ－4の②周辺市街地における幹線道路の早期整備の推進に「先行的な取組を推進」とあるが、どういった事を考えているか。

玉野総合コンサルト(株)：地区外部分を先行的に整備することを、跡地内と合わせて検討していくことである。

県道路街路課：跡地内とは別に、跡地よりも先行的な取組を行っていくということか。

玉野総合コンサルト(株)：そういう事も踏まえて、地域住民との共同による計画づくりを進めていく事が周辺市街地における幹線道路の整備としては重要なのではないかと考えている。

県道路街路課：この幹線道路というのは、中部縦貫道路や宜野湾横断道路も含んでいるのか。それとも宜野湾市が整備する地区幹線道路のことか。

玉野総合コンサルト(株)：幹線道路としているので、中部縦貫道路なども含めた全体の幹線道路という意味である。

県道路街路課：跡地内の道路の位置も決まってないのに、地区外の先行的な取組は可能か。

玉野総合コンサルト(株)：このような方針で取り組んでいきたいという事を示したもので、ルートなどの調査検討を踏まえて反映していくため、ルート等の具体が決まった段階で取り組んで行くという意思表示である。

県道路街路課：当方も宜野湾横断道路、中部縦貫道路を基地跡地関連で設計を行っているが、宜野湾横断道路と中部縦貫道路の跡地外部分が先行することには懸念がある。跡地内のルート自体が決まっていない中、跡地外の議論をさせるべきなのか疑問である。P7は配置方針を記載するところであるが、文末に「トンネル構造等に配慮」と構造に触れていることに疑問がある。

A3 資料の主要幹線道路の構造比較で、中部縦貫道路は掘割案、高架案、宜野湾横断道路はトンネル案が望ましいと整理しているが、何を根拠に望ましいと考えているか。具体的な土地利用のあり方がまだ示されてない中で、どうしてそれが望ましいといえるか。平面案の評価を意図的に悪く誘導している感じを受ける。欠点を示すよりもそれぞれの利点だけを示す方がよいのでは。

玉野総合コンサルト(株)：文章の中で「構造等については今後の調査踏まえて決めていく必要がある」と条件として示しており、今後の調査により評価が変わる可能性も含んでいる。

県道路街路課：ここでは評価せずに、平面案も含めこの3案を今後検討していくという表現の方がよい。

玉野総合コンサルト(株)：構造についてはここで決める段階ではないので、ここで評価する必要がないということか。

県道路街路課：そのとおりで、ワーキングで一致した意見であればよいが、道路街路課としては平面案をアピールする考えも持っており、また掘割案、高架案も望ましいとは考えていないので、このような表現は避けたい。

沖縄総合事務局：平面、掘割、高架は優劣をつける段階ではない。とくに平面案はコスト的に優れているはずで、コストが安い方が早く幹線道路ができる。縦横の幹線道路が出来なければ土地・建物などが配置できない。高架案、アンダーはコストが高く、現状撤去や地下への影響もチェックする必要があるなど、莫大な資金と期間が必要でまちづくり全体に大きな影響を及ぼす。ただし用地はある程度確保する必要がある。その後に部分立体や高架が発生した時、造ることは難しくないが用地確保は、まちが出来てからでは困難。平面案を基本にし、それからの変化を予測できる部分は幅を確保しておくなど含みを持たせた土地取得しておく必要がある。特に中部縦貫道路についてはそう考える。宜野湾横断道路については、また別の観点があるため、どの構造が良いとは言い切れないが、ある程度は掘ってもよいと思う。

資料2 P4の「格子状」は普天間のまちづくりの決まりなのか。格子状というと新都心のつくりと似てくるが、サンエーなどの大規模な集積した施設が進出すると格子状が崩れる。中部縦貫道路や宜野湾横断道路は流れると思うが、大規模施設周りの格子の部分で局所的にみると車が集積し渋滞問題が発生する。今後、考えておく必要がある。

市基地跡地対策課：宜野湾市としては、都市計画マスタープランの策定の段階で市民に普天間飛行場の計画を示さなければならぬため、市の中央にあることから格子状の計画を立てた。中間とりまとめなど具体化すれば、都市計画マスタープランの見直しという事にもなる。

沖縄総合事務局：格子状については、鉄軌道が関われば変化するかもしれない。

沖縄総合事務局：構造比較の中で、中部縦貫道路は横断的な構造比較で、宜野湾横断道路は縦

断的な構造比較となっている。道路は、主道路、従道路と位置づけが分かれるが、中部縦貫道路が主道路で、宜野湾横断道路が従道路のようにみえるが、宜野湾横断道路は西海岸と沖縄自動車道を結び、高規格×高規格を結び計画となると宜野湾横断道路が主道路になる可能性がまだあるのではないか。

玉野総合コンサルト(株)：中部縦貫道路だけを、横断検討している事ですが、土地利用側から見た時に分断する要素が大きいという課題があるために横断検討している。主道路や従道路の位置づけは、今後変わることも当然あると考える。土地利用のしやすさの観点から構造を比較しただけである。

沖縄総合事務局：横断構造のイメージは中部縦貫道路のみの場合となっているが、二路線の横断イメージでよいのではないか。宜野湾横断道路の縦断案は地形的な制約があるのでこの検討でよいが、横断イメージは今後まだ検討が必要と考える。

県企画調整課：中南部都市圏都市交通マスタープランに中部横断道路が入っているが、広域的な部分で必要と考え表現している。あまり確定的ではないが、この計画に必要なのかどうか。削除する考えもある。

沖縄総合事務局：同列的に議論するのはおかしい気がするが、マスタープランに位置づけがあるなら表現することも間違っていない。

県企画調整課：名称は表示していない。

沖縄総合事務局：構想であればもう少し調子を落とすなどすればよいのでは。

玉野総合コンサルト(株)：起終点に矢印をつけてはどうか。

県企画調整課：鉄軌道と同じ表現にすることも考えられる。例えば沖縄総合交通体系基本計画の「体系的な幹線道路の整備」と「利便性の高い公共交通ネットワークの構築」でも表現の使い分けがなされているような気がするが、もっと良い表現の方法はないものか。

沖縄総合事務局：中部横断道路は本計画の主な議論ではないということで、イメージを薄くしてはどうか。

県企画調整課：鉄道も色を薄くするなど、今後、委員会委員にも相談し検討していく。構造比較については、優劣をつけるわけではないので、考えられる例として表現する。

県都市・モノ課：P7 1)「配置方針図」の内容では、「跡地の土地利用ゾーン区分、跡地と周辺市街地にまたがる交通網のルート及び跡地の緑地空間の区域で構成」とあるが、今回資料は、道路網の配置方針図、緑地の計画と土地利用のゾーンと3つを合わせたような図を示すべきである。

玉野総合コンサルト(株)：全体の報告書にそのような図を載せる予定ではある。

県都市・モノ課：P6 のパターン図、中部縦貫道路と宜野湾横断道路は、青い線と黒い線が重複して表現されているが、何か意図があるのか。

玉野総合コンサルト(株)：広域的な道路と都市的な道路と両方の機能を兼ねているため、同じ線の中に表現している。先ほどの併設、共用の区分はこのことからである。

県都市・モノ課：委員会の意見で、全体的な表現方法として、跡地外をぼかすべきではという意見があるが、方針図をぼかすということか。外側を表現しないということか。

玉野総合コンサルト(株)：ひとつの方法として現況を抜くという方法もある。

県企画調整課：跡地内の地権者は自分の土地の場所は判り難いが、跡地外の地権者は自分の住んでいるところのため判りやすい。むしろ跡地内よりも跡地外の地権者からの意見が多く出る可能性はある。よって、A3配置方針図は、現況が有る、無しの2種類用意した。私は、現況がある方が、具体がわかり、計画のメッセージとして示すべきだと思う。注

意表記は示す。

県企画調整課：点線と実線は現道と計画道路と分けたものであるが、計画の中でも差があるので、それを薄くするとか、ぼかすとか使い分けはできると思う。矢印を描く事で、位置は決まっていなくても方向を示すことはできる。ここは今後整理していく。

県道路街路課：配置方針図の下の道路（琉球大学西側）、現道があるはずだが、理由があって破線になっているのか。

玉野総合コンサルト(株)：整備済みと思われるため実線に修正する。

県道路街路課：破線は計画という認識だが、凡例では未整備となっている。ルートが決まっているだけの路線は未整備という表現はしない方がよい。表現方法を再考してはどうか。

玉野総合コンサルト(株)：破線は未整備であり、計画は決まっているが整備はされていない、現況はあるが計画断面までの整備に至っていない所も含めて未整備としている。

県道路街路課：破線で、都市計画決定してからまだ未整備な道路もあるが少ないはずで、他は構想のラインとすると未整備という表現は違うのではないか。

県企画調整課：未整備よりも、計画、構想の表現の方がよい。

玉野総合コンサルト(株)：整備、未整備を分けた理由は、前回の WG の中で、整備・未整備を分けた方が分かりやすいのではないかという意見があった。最終的な将来の出来型で考えれば、ぜんぶ整備済みといえる。あくまで方針図なので、整備済み・未整備をあえて区分する必要もないという考えた方がもある。

玉野総合コンサルト(株)：計画道路は破線にして、出来ているところについては実線にする。「未整備」という表現を「計画」に修正する。

県企画調整課：計画の中でも差があるため、ぼかすなど表現を変えるかどうか。

玉野総合コンサルト(株)：同じルートだが、規格が変わる、拡幅するなどケースがある。その場合の表現を工夫する必要がある。

県企画調整課：工夫し整理する。

玉野総合コンサルト(株)：沖縄自動車道と、宜野湾横断道路の交点にインターのイメージを表現することについてはどうか。

県企画調整課：これは、今後検討していくという意味で表現した。

玉野総合コンサルト(株)：本計画として入れていきたいという意思表示である。

県企画調整課：駅も同じ考え。

玉野総合コンサルト(株)：前回の道路 WG でも丸で表現していたが、実線から破線に変更した。表現をしないことも選択してはいるが、ここでは、破線で駅と同じ考えで表記する。

県企画調整課：今日の意見を踏まえた形で修正加えて、工夫するところは検討する。今後、行政連絡会議もあり、その意見も吸い上げて、委員会に望むこととなる。

以上

5) 配布資料

「中間取りまとめ」に向けた主な意見		対応方針（案）
4. 「今後の取組内容と手順」について	① 地域者の土地活用意向確認に向けた取組 ・ 地域者の主体性役割を位置づけること、土地を有効に活用するための方法を模索することが必要。 ・ 地域者として多様な土地の活用は、既に利用している土地に比べて難しい。	・ 中間取りまとめに反映できる部分は文章内で表現。 ・ 現時点で無いものは、「中間取りまとめ」の発注に「中間取りまとめ」の発注を「案」として委員からの意見を掲載。
	② 周辺市街地との連携 ・ 「観光」にかかわる市街地の活性化に、コンベンションエリアとの連携が重要。 ・ 地域外の観光客と都市観光客の連携、観光客として多様な土地の活用は、既に利用している土地に比べて難しい。	・ 「中間取りまとめ」に反映できる部分は文章内で表現。 ・ 現時点で無いものは、「中間取りまとめ」の発注に「中間取りまとめ」の発注を「案」として委員からの意見を掲載。
	③ まちづくり継続の必要性 ・ 社会経済状況の変化に対応した柔軟な計画策定が必要である。	・ 「中間取りまとめ」に反映できる部分は文章内で表現。 ・ 現時点で無いものは、「中間取りまとめ」の発注に「中間取りまとめ」の発注を「案」として委員からの意見を掲載。
	④ 観光振興に向けた「宿泊」の重要性 ・ 「どうやって泊まるか」「泊まる場所」の検討が必要。	・ 「中間取りまとめ」に反映できる部分は文章内で表現。 ・ 現時点で無いものは、「中間取りまとめ」の発注に「中間取りまとめ」の発注を「案」として委員からの意見を掲載。
	⑤ 住宅需要増大に向けたニーズ把握の必要性 ・ 今後、人口が減少するが、如何なる住宅ニーズがあるかを把握することが必要。	・ 「中間取りまとめ」に反映できる部分は文章内で表現。 ・ 現時点で無いものは、「中間取りまとめ」の発注に「中間取りまとめ」の発注を「案」として委員からの意見を掲載。
	⑥ 鉄道と土地利用の関係 ・ 後からくる鉄道駅などのように受け入れ、駅周辺がくまのTPO利用をどのようにするかの議論が必要。	・ 「中間取りまとめ」に反映できる部分は文章内で表現。 ・ 現時点で無いものは、「中間取りまとめ」の発注に「中間取りまとめ」の発注を「案」として委員からの意見を掲載。
	⑦ 景観面に対応した道路構造のあり方 ・ 主要幹線道路の構造は道路構造などの議論が必要である。	・ 「中間取りまとめ」に反映できる部分は文章内で表現。 ・ 現時点で無いものは、「中間取りまとめ」の発注に「中間取りまとめ」の発注を「案」として委員からの意見を掲載。
5. 分かれやすい「中間取りまとめ」に向けて		・ 原案の交通計画、現況の土地利用の現状、主要幹線道路の構造は道路構造などの議論が必要である。
6. 「全体構成」について		・ 全体構成は、「中間取りまとめ」を基盤として良い。

2

資料 1	
第 2 回検討委員会における主な意見と対応方針（案）	
「中間取りまとめ」に向けた主な意見	
1. 「計画づくりの方針」について	① 旧集落の空間再生に向けた住宅地開発 ・ 集落で戸建住宅や集落再生は経済的に成立しない。集合住宅は可能性はある。 ・ 「どのような住宅が必要か」の文言を基本方針に盛り込むべき。
	② 公共交通 ・ 計画 21 世紀ビジョンを踏まえ、「鉄道を含み新たな公共交通」とすべき。
	③ 緑地空間の整備 ・ 公園の中にリサーチパークやデックノバーク等の新産業を生み出す可能性を高めるべき。
2. 「土地利用の配置方針」について	① 全体的な表現方法 ・ 詳細に描かれており、具体的に示した印象を受ける。 ・ 平成 25 年 3 月段階で、これがベストであることが分かる見せ方の工夫が必要。
	② 道路構造、緑地外道路等の表現 ・ 計画の熱度を含め、道路の構造・構造をどのように表現するかが重要。
	③ 公共交通の表現 ・ 鉄道、地下鉄、モノレールなど、どこまで描くか、どのように表現するかがポイント。 ・ 鉄道駅はリアルに描きすぎている。丸印程度がよいのではないか。
	④ 広域交通計画による位置づけ ・ 中南部市街地における広域交通の位置づけを示した上で、市街地の交通計画に示す必要がある。
3. 「土地利用イメージ」について	① イメージ図は掲載しない方がよい ・ 方針と関係のないことが描かれており、誤解を招く恐れがある。 ・ 計画 21 世紀ビジョンを踏まえ、イメージ図は掲載しない方がよい。
	② ライフスタイル提案型住宅地 ・ 計画 2 階建て住宅は不適切。 ・ 中密度のアパートが立地している地区がある。
	③ アイレベルのイメージ図の必要性 ・ 人がどのように動くかをイメージ図や文書で表現されると良い。

1

平成 24 年度 普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査

普天間飛行場跡地利用に係るワーキング部会

(道路関係)

「全体計画の中間取りまとめ」(委員会案)
(幹線道路網・交通網関連 抜粋)

平成 25 年 1 月 18 日

「全体計画の中間取りまとめ」における幹線道路網・交通網 に関する事項の抜粋

➤ 平行して整理を行っている「全体計画の中間取りまとめ」から幹線道路網・交通網に関連する
記載を以下に抜粋し、確認する

図 2-1
都市・県・市町村の連携
を促すための施策

Ⅱ 計画づくりの方針

「沖縄 21 世紀ビジョン」等の広域計画や「行動計画」にもとづき定められてきた関連調査等によ
るこれまでの検討成果を踏まえて、「全体計画の中間取りまとめ」以下「中間取りまとめ」と
記す）における「計画づくりの方針」を示すとともに、「計画内容の具体化」段階における今後
の取組の方向を提案

Ⅱ-3 都市基盤整備の方針

1. 幹線道路の整備

普天間飛行場の跡地では、跡地利用を契機とした都市構造の再編と跡地利用に必要な
条件整備を目標として、幹線道路網の整備を推進

1) 広域計画にもとづく幹線道路の整備

「沖縄県総合交通体系基本計画」を踏まえ、**広域幹線**主要幹線道路として位置づけられ
ている「中部縦貫道路」と「宜野湾横断道路」を整備

①「中部縦貫道路」の整備

- ・「中部縦貫道路」は、中南部都市圏の利便性の向上と交通網の強化と跡地や周辺市町村等
の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の機能を備えた道路構造と跡地の
中央を南北に縦貫するルートで導入することを想定
- ・今後、広域における計画づくりと連携して、宜野湾市の幹線道路網との結節のあり方、跡
地や周辺市町村の市街地構造に及ぼす影響の緩和等に関する検討を行い、道路の規格、構
造、ルート、緑化等に関する計画に反映

②「宜野湾横断道路」の整備

- ・「宜野湾横断道路」は、中南部都市圏の横断方向の交通網の強化と跡地や周辺市町村等
の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の交通機能を備えた道路構造と
跡地の中央を東西に横断するルートで導入することを想定
- ・今後、宜野湾市の幹線道路網や沖縄自動車道との結節のあり方、跡地や周辺市町村の市街
地構造に及ぼす影響の緩和等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に
関する計画に反映

2) 宜野湾市の都市幹線道路網の整備

宜野湾市の将来都市像の実現に向けた幹線道路網の整備と跡地における立地条件向上を目標として、跡地を利用した幹線道路網を整備

① 都市幹線道路の整備

- ・宜野湾市都市計画マスタープランを基盤として、**跡地利用の早期化・ルートへの適正な誘導**、**格付状の幹線道路を適正な断面幅で配置**することを目標として、**跡地と周辺の歩行者にやさしい都市幹線道路を整備**
- ・今後、主要幹線道路を都市幹線道路網の一部に組み込むことや都市幹線道路網の一部を主要幹線道路に併設する可能性、跡地や周辺市街地のまちづくりとの整合性等に関する検討を行い、都市幹線道路の格差、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映

② 地区幹線道路の整備

- ・都市幹線道路網を補完し、跡地における土地利用の誘導や周辺市街地との一体性の確保等を目標として、**跡地と周辺の歩行者にやさしい都市幹線道路を整備**
- ・今後、跡地や周辺市街地のまちづくりとの整合性に関する検討を行い、道路の格差、構造、ルート、緑化等に関する検討を行い、地区幹線道路の計画に反映

2. 鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備

現在、中南部都市圏を縦貫する公共交通軸に関する検討が進行中であり、跡地のまちづくりの大きな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推進

① 鉄軌道を含む公共交通軸の導入を前提として効果的なルートを設定

- ・「中間取りまとめ」においては、**鉄軌道を含む公共交通軸の導入を前提とし、公共交通軸の整備効果を最大限に発揮させるために広域集約拠点の配置にあわせてルートを設定**
- ・今後、公共交通軸に関する原価検討の進捗とあわせて、公共交通軸導入の有無、駅設置等に関する検討成果をもとに、土地利用や都市基盤整備等の計画に反映

② 鉄軌道を含む公共交通軸の活用に向けた計画づくりを推進

- ・跡地においては、市域市街地と比べて、公共交通利用の拡大に向けた土地利用配置を誘導する可能性が高いため、公共交通利用の拡大と跡地利用の促進を目標とし、**鉄軌道を含む公共交通軸の活用に向けた計画づくりを推進**
- ・今後、公共交通利用の促進に向けて、跡地のまちづくりにとって望ましいルートや駅の配置等について検討を行い、公共交通軸に関する今後の計画に反映

Ⅱ-4 周辺市街地整備との連携の方針

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

跡地と周辺市街地にまたがる一体的な環境づくりや都市基盤整備に向けて、跡地のまちづくりとあわせて、周辺市街地における計画づくりを推進

2) 周辺市街地における幹線道路の整備

幹線道路網の周辺市街地区間については、沿道地域の地域住民等との協働による計画づくりや跡地利用の早期実現に向けた体系的な取組を推進

① 周辺市街地整備から見た道路構造・ルートの選定

- ・幹線道路の周辺市街地区間については、生活圏分断の回避や心通市街地整備との連携等に取り組み、沿道地域の地域住民等との協働による計画づくりを推進
- ・今後、周辺市街地整備から見た望ましい道路構造・ルートの選定に関する検討を行い、幹線道路の計画に反映

② 周辺市街地における幹線道路の早期整備の推進

- ・周辺市街地の幹線道路の沿道地域の多くは既設市街地であり、計画づくりに向けた検討に時間を要するため、道路利用の早期実証を目標として、先行的な取組を推進
- ・今後、地元意向との調整や沿道地域の市街地再編に関する検討を行い、幹線道路の周辺市街地区間に関する計画に反映

三 空間構成の方針

「全体計画面の中間取りまとめ」にもとづく県民、市民及び地域推進者からの意見や議論を取り入れ、協議して、協議とする地域別の変更を行うこととなる。また、「計画」の方針、重点として土地収用や都市基盤整備の配置の方針を策定し、その実施の方向、手段とめ

③) 交通網の配置

幹線道路網は上位計画を基本とし、公共交通網は地域二対一の密度目標を定め、これを基礎として、交通網の「配置方針」(骨)と「地上の

- [illegible]

交通網の配置(1990)



3.「配置方針図」の作成

1)「配置方針図」の内容

「産業方針書」は、地域の土地利用ゾーン区分、都市之開発市制度にまたがる文通網、及び「地域の経済空間の形成で構成

[illegible]

- [illegible]

2)「配置方針図」の作成方針

「国家方針」の作成にあたっては、関係省の「政策方針」の置ね合わせによる調整が重要であり、また、関係省・関係団体の保全に資けた計画づくりも重要。

臺灣中環型水質多媒體環境品質改善策略

- [illegible]

香島路・歴史博物館展望に面した明國酒造の配置

- 科長若菜の言葉にあたっては、警察は治安として認識づけられるが目的は市民に寄り添った治安が保たれるようにすることにある。市民の安全を第一とする。市民の安全を第一とする。市民の安全を第一とする。

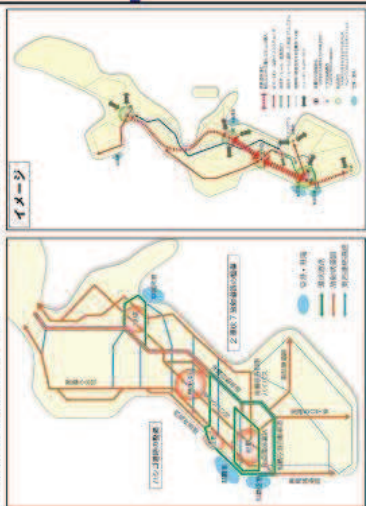
■ 跡地利用計画における「配置方針図（交通網）」の作成経緯・流れ

資料-3

当該図面は検討段階のため
取扱い注意をお願いします。

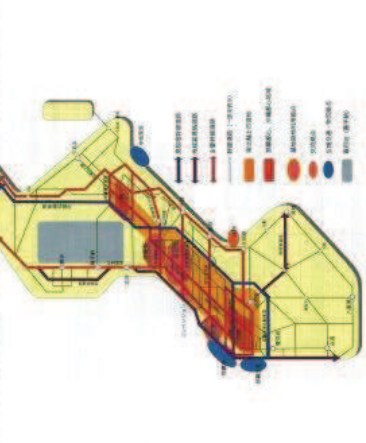
『沖縄総合交通体系基本計画』 沖縄県（平成24年7月）

■体系的な幹線道路の整備



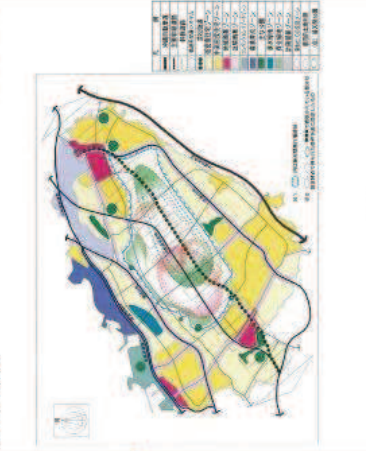
『中南部都市圏都市交通マスタープラン』（平成21年11月）

■将来道路ネットワーク（高規格・地域高規格・主要幹線道路）の計画



『宮野湾市都市計画マスタープラン』（平成16年10月）

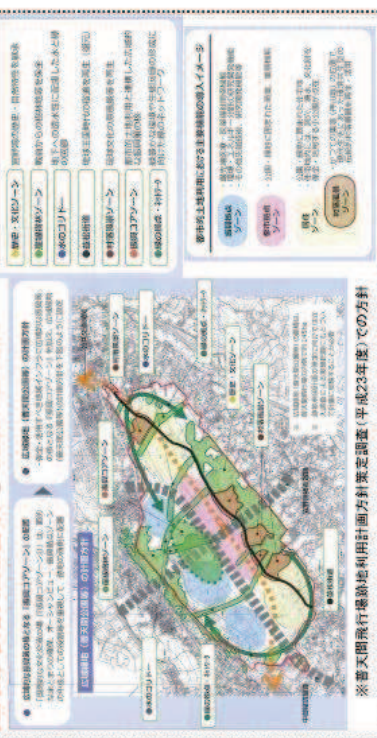
■全体構想図



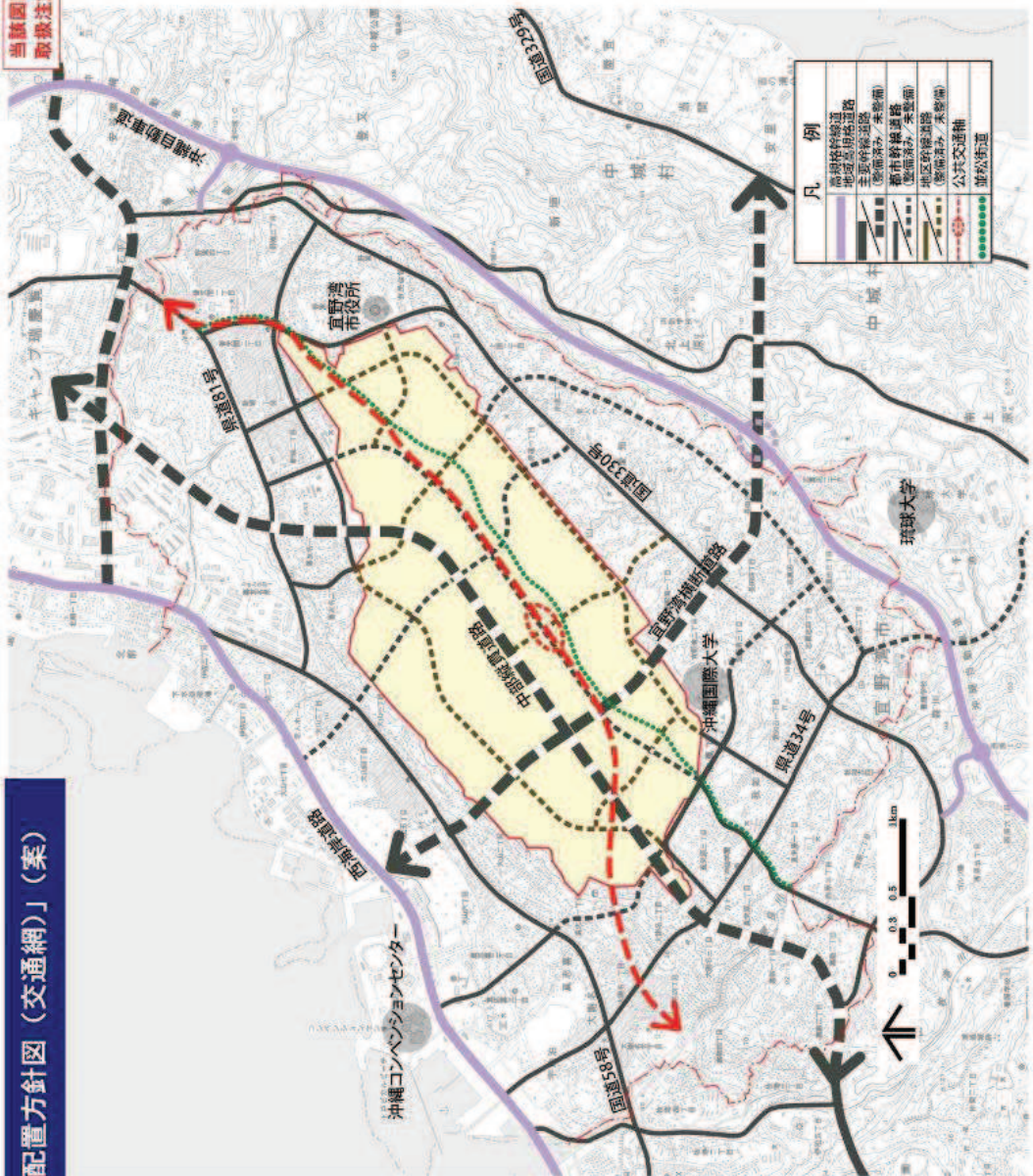
■『配置方針図（交通網）』（案）（平成25年3月）



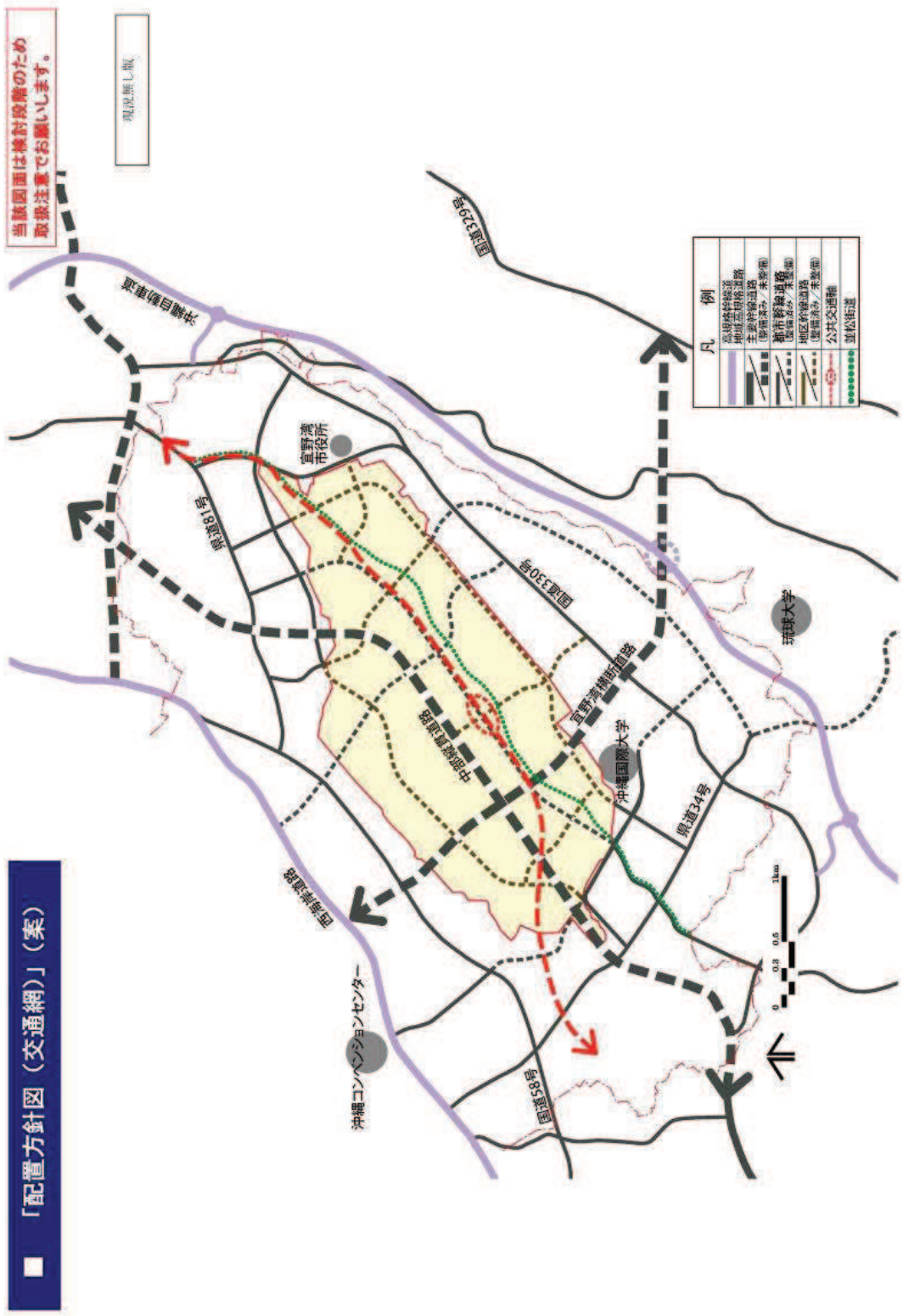
『広域緑地（普天間公園等）』計画方針（平成24年3月）※



当該図面は検討段階のため
取扱い注意をお願いします。



■ 「配置方針図 (交通網)」 (案)



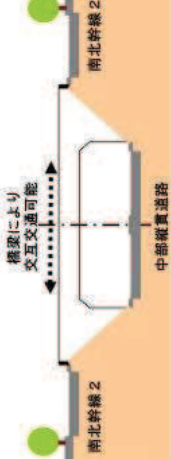
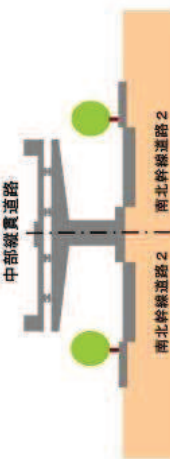
■ 主要幹線道路の構造比較

中部縦貫道路と宜野湾横断道路は、中南部都市圏の縦貫方向、横断方向の交通機能の強化と助勢や周辺市街地等の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の機能を備えた道路を想定し、構造による影響を比較。

■ 中部縦貫道路

中部縦貫道路は即地内を縦貫方向に通過し即地内を分断することが懸念されるため、断面構造による影響を比較。

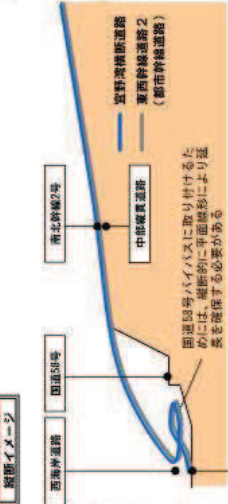
用地利用の面では、幹線道路橋の形成、土地利用のしやすさから掘削型、高架案が望ましいと考えられるが、今後、広域における計画づくりと連携して、宜野湾市の幹線道路網との接続のあり方、即地や周辺市街地の市街地環境に及ぼす影響の緩和、地下状況等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映。

断面構造イメージ	
平面案	 ● 整備コストは他の案に比べ少ないと想定 ▲ 掘削、地下水系への影響は少ないと想定 ▲ 横断方向の幹線道路の接続、横断構造の制限
掘削案	 ● 横断方向の幹線道路は平面による交互交通が可能、土地利用がしやすい ▲ 平面案より整備コストが分かる可能性 ▲ 掘削や地下水系の状況によつては影響の可能性が地案に比べ高い
高架案	 ● 横断方向の幹線道路は平面による交互交通が可能、土地利用がしやすい ▲ 掘削、地下水系への影響は少ないと想定 ▲ 平面案より整備コストが分かる可能性 ▲ 日照や景観の影響の可能性が地案に比べ高い

■ 宜野湾横断道路

宜野湾横断道路は、跡地西側の斜面により西側地区との接続が課題であるため、新断面間の縦断構造による影響を比較。

用地利用の面では、都市幹線道路網の形成（国道58号への接続）できトンネル構案が望ましいと考えられるが、今後、広域における計画づくりと連携して、宜野湾市の幹線道路網との接続のあり方、即地や周辺市街地の市街地環境に及ぼす影響の緩和、地下状況等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映。

跡地西側縦断構造イメージ	
橋梁案	 ● 広域幹線道路の交通機能に繋がる ▲ 掘削、地下水系への影響は少ないと想定 ▲ 国道58号に接続できない ▲ 西側斜面への掘削、黒組上の影響の可能性が地案に比べ高い ▲ 大山等西側地区の用地買収等が多くなる可能性あり
トンネル案	 ● 国道58号に接続でき、都市幹線道路網が形成 ▲ 西側斜面への影響は少ないと想定 ▲ 市道7号等既存施設が活用できる可能性あり ▲ 構造案より整備コストが分かる可能性 ▲ 掘削や地下水系の状況によつては影響の可能性が地案に比べ高い

当該資料は検討段階のため
取扱い注意をお願いします。