

第Ⅳ章 「行程計画」における各分野の計画内容の具体化

第IV章 「行程計画」における各分野の計画内容の具体化

1. 環境づくりの方針

本項では、昨年度業務における知見および今年度実施の既往文献調査、立ち入り調査および普天間飛行場周辺調査、有識者意見聴取の結果を踏まえ、行程計画の今年度の位置づけである＜計画策定条件、整備方針検討＞に沿って、中間取りまとめの方針に対する取組み課題である緑、水系、洞穴、歴史等の保全・活用方策の検討を行う。

検討にあたっては、下図のように過年度成果の風景づくり等の考え方をベースとして、(1)～(3)でそれぞれ、普天間飛行場内に残存する歴史・文化財、歴史・自然資源、環境づくり全般に関する保全・活用の方向性について、既往文献および有識者ヒアリング等をもとに検討し、(4)で普天間飛行場を取り巻く一帯の環境について、広域的な視点からのネットワーク形成を検討した。



図IV-1 環境づくりの方針の検討フロー

(1) 歴史・文化財

1) 14 遺跡を対象とした分類ごとの基本的な考え方の整理

①複合遺跡

集落遺跡を中心に遺跡の種類の多様性、近世・近代およびそれ以前の時代との重層性、空間的な関連性が極めて高いことから、周辺の地域住民の土地利用の在り方と移り変わりを明らかにできる重要な遺跡として捉える。

②古集落

遺構・遺物から近世・近代の沖縄の伝統的な村落、民家のたたずまいを把握できる他、保存状態も良好であることから重要な集落関連遺構群として捉える。

③古湧泉

近世・近代・戦後の集落の生活用水として利用され、村落祭祀との関係も深いと考えられる他、所在する位置と周辺の地形、源泉等の条件による湧泉の形体を知る上で貴重な古湧泉として捉える。

④古墓群

琉球文化特有の亀甲墓等の群で構成されており、近世琉球の地域社会における亀甲墓の受容年代と墓造りの移り変わりを知ることができる重要な遺跡として捉える。

⑤生産跡

沖縄貝塚時代中期、グスク時代の農耕関連の生産遺跡として、沖縄のみならず日本・東アジアにおける植物栽培の在り方を知る上で特に重要な遺跡として捉える。

⑥闘牛場

沖縄の伝統的な娯楽文化である戦前の闘牛場跡が造成当時のままの状態に残され、県内で唯一ほぼ全景が保存された重要な遺跡として捉える。

⑦宿道

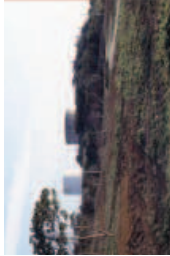
かつての国指定天然記念物の琉球松の並木道であり、「琉球王国」の主要道路である宿道、国王や王府の官人層の普天間参詣のみならず、近世琉球から戦前まで、地域の人々の暮らしと地域住民のアイデンティティの拠り所として深い関わりがあると考えられる。また、宜野湾並松街道に沿って連なる、近世琉球から戦前までの伝統的な集落や湧泉・御嶽等の村落景観は、沖縄の「亜熱帯気候」の自然環境の中で培われてきた「琉球文化」を育んだ原風景を想起させる重要な遺跡として捉える。

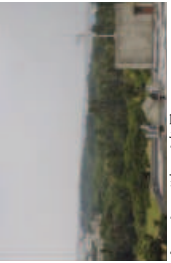
歴史・文化資源（重要文化財）の保全に係る評価・跡地利用への活用方法（案）

分類	名称・概要	属性	重要度	●保全に係る評価 ○活用方法(案)	現地の様子
複合遺跡	1. 伊佐上原遺跡群 ①遺跡の種類 沖縄貝塚時代から戦前までに至って、遺跡の種類の多様性・時代・時期の重層性・空間的な関連性が極めて高く、周辺の地域住民の土地利用の在り方と移り変わりを明らかにできる重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：沖縄貝塚時代、グスク時代・古琉球、近世琉球、近代沖縄 (2)遺跡の種類：集落遺跡、生産遺跡、墓地、戦争遺跡等 (3)遺構・遺物の内容：堅穴住居跡、石器・未製品・石材集中散布、洞穴臺等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象・時代・時期が重層・多様な種類の遺構を有する遺跡群 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のために欠くことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができると認められる。	●沖縄貝塚時代から近代沖縄にわたる地域の歴史の移り変わりを知る時代・時期が重なる遺跡群。 ●琉球文化の原風景、遺跡の種類の多様性、空間的な関連性を把握することが可能。 ○複合的遺産群としての重要性から、遺跡区域の土地を改変せず保全する。 ○当時の地域社会と土地利用の在り方の学習的素材として活用する。	 遺跡の遠景  F地点堅穴住居跡(沖縄県立埋蔵文化財センター蔵)
	2. 宜野湾クシヌウタキ遺跡 ①遺跡の種類 谷底地の屋上に所在し、字宜野湾の聖地として現在でも信仰の対象となっている祭祀遺跡。また、遺跡地にある2基の石祠や海砂利敷遺構などは、村落祭祀の在り方と移り変わりを知る重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：グスク時代・古琉球、近世琉球、近代沖縄、戦後沖縄 (2)遺跡の種類：祭祀遺跡、集落遺跡 (3)遺構・遺物の内容：海砂利敷遺構、祭祀祠、石列、土坑等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の祭祀関連遺構群 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のために欠くことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができると認められる。	●御嶽祭祀の在り方とその推移を把握する上で重要な遺跡。 ●首里王府との公事の関与、伝統的な村落の御嶽祭祀等を知る。 ●字宜野湾郷友会による御願が行われている。凝灰石製の寄進灯籠、復元された石祠が残されている。 ○伝統的な祭祀を行う場所として、緑地の再生とともに区域を保全する。 ○祭祀空間として遺構、遺物を含めた保全活用を図る。	 遺跡の遠景  復元された石祠
3. 神山トウン遺跡	①遺跡の概要 字神山の伝統的な集落の近傍にあり、集落の草分けの有力者が寄り集った場所。遺跡には、戦前来の石祠が保存良くなり、字神山の村落構造と祭祀の在り方を知る重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球、近代沖縄 (2)遺跡の種類：集落遺跡、祭祀遺跡 (3)遺構・遺物の内容：石祠、香炉	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の祭祀関連遺構 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のために欠くことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができると認められる。	●字神山の村落構造と祭祀の在り方を知る重要な遺跡。 ●ムラアシンビ(ムラ遊び)、農作物のウガン(御願)ダントワイ(種子取)等の伝統的な行事が行われている。 ○古集落とともに保全活用する。 ○伝統的な祭祀を行う場所として、緑地とともに区域を保全する。 ○祭祀空間として遺構、遺物を含めた保全活用を図る。	 遺跡の遠景  遺跡内のトウン拝所  遺跡内の井戸

分類	名称・概要	属性	重要度	●保全に係る評価 ○活用方法(案)	現地の様子
複合遺跡	4. 神山テラガマ洞穴遺跡 ①遺跡の概要 出土した線刻石板は、県内で唯一利用状況が明確な遺物。遺跡はまた、字神山の聖地として 現在でも信仰の対象 となり、普天満宮の祭神である女神伝承を伝えるなど、 字神山と宜野湾市にとって重要な遺跡 。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球、近代沖縄、戦後沖縄 (2)遺跡の種類：洞穴遺跡、集落遺跡、祭祀遺跡 (3)遺構・遺物の内容：海砂利敷遺構、線刻石板、香炉等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の祭祀関連遺構 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のためには欠くことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができる。	●字神山の共同祭祀場としての洞穴遺跡、線刻石板が出土。 ●神山部落の防空壕、戦前まで部落の祭祀場として利用。 ○洞穴、地形、緑地とともに地区を保全する。 ○古集落とともに伝統的な祭祀を行う場所として、保全活用する。 ○祭祀空間として遺構、遺物を含めた保全活用を図る。	 洞穴内の様子  洞穴の入口  遺跡出土の線刻石板
	5. 新城古集落 ①遺跡の概要 県内初の単一村落の民俗誌であるシマの話しに詳細に記載される明治末の字新城の生活の舞台となった遺跡であり、 近代沖縄の伝統的な村落の在り方 を正しく理解する上で欠くことのできない重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球、近代沖縄 (2)遺跡の種類：集落遺跡 (3)遺構・遺物の内容：柱穴、土坑、溝、石列、井戸等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球の集落関連遺構群。 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のためには欠くことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができる。	●近代沖縄の伝統的な村落景観を知る重要な遺跡。 ●琉球文化の原風景、遺跡の種類の多様性、時代・時期の重層性、空間的な関連性を把握することが可能。 ○伝統的な集落のたたずまいを再生するため、区割り、屋敷林、屋敷囲い、区域内の道等の現代的な利用を図る。	 遺跡の遠景(左側の木々が屋敷林)  遺跡の近景
古集落	6. 赤道波呂寒原屋取古集落 ①遺跡の概要 字赤道に移住した屋取の古集落。屋敷地には、 沖縄の伝統的な民家 に配置される母屋・台所・離れ屋・豚小屋兼便所・井戸などの基本的な施設があり、 屋敷林も保存 よく残されている重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球・近代沖縄 (2)遺跡の種類：集落遺跡 (3)遺構・遺物の内容：母屋、台所、離れ家、豚小屋兼便所、畜舎、井戸等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の集落関連遺構群 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のためには欠くことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができる。	●近世琉球・近代沖縄伝統的な村落景観(屋取集落)。 ●琉球文化の原風景、遺跡の種類の多様性、時代・時期の重層性、空間的な関連性を内包する複合的な遺跡群。 ○伝統的な集落のたたずまいを再生するため、区割り、屋敷林、屋敷囲い、区域内の道等の現代的な利用を図る。	 遠景  屋敷跡 母屋・台所・アサギ  フル(豚小屋)  共同井戸

分類	名称・概要	属性	重要度	●保全に係る評価 ○活用方法(案)	現地の様子
古湧泉	7. 新城シマヌカー古湧泉 ①遺跡の概要 石灰岩台地の丘陵斜面地に位置する、 ウリカー(後の家)様式 の古湧泉。古湧泉は、洞穴内に貯水槽や樋などを設けた 果内屈指の構造 であり、 宇新城の生活用水と村落祭祀の在り方 を知る重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球・近代沖縄、戦後沖縄 (2)遺跡の種類：集落遺跡、祭祀遺跡 (3)遺構・遺物の内容：横穴洞穴利用湧泉、貯水槽、樋、洗い場、石製香炉等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の集落・祭祀関連遺構 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のためになくことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができると認められる。	●古湧泉の構造の貴重性、生活・祭祀と密接に関わりを知る重要遺跡。 ●横穴洞穴に形成された切石造、生活水、拝所として地域住民との関わりが深い。 ○湧泉の確保、地形、緑地とともに湧泉の再生・活用する。 ○古集落とのネットワークする、アプローチ道を確保。 ○地域の伝統的な行事を行う空間として 活用する。	 古湧泉の入口「古湧泉内から外をみる」  古湧泉の外観「1950年代」
	8. 宜野湾メヌカー古湧泉 ①遺跡の概要 石灰岩台地の 陥没ドリーネ に 形成された古湧泉 。古湧泉は、飲料水・浴水・洗濯用水の3槽に仕切られるなど 果内屈指の石造建築物 であり、宇野湾の 生活用水と村落祭祀の在り方 を知る重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球・近代沖縄、戦後沖縄 (2)遺跡の種類：集落遺跡、祭祀遺跡 (3)遺構・遺物の内容：陥没ドリーネ利用湧泉、石畳道、石樋、貯水槽、石碑等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の集落・祭祀関連遺構 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のためになくことができない。市の各地域における歴史の特徴をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができると認められる。	●古湧泉の構造の貴重性、生活・祭祀と密接に関わりを知る重要遺跡。 ●石灰岩台地の陥没ドリーネに形成された古湧泉。 ●生活用水、拝所として地域住民との関わりが深い。 ○湧泉の確保、地形、緑地とともに湧泉の再生・活用する。 ○古集落とのネットワークする、アプローチ道を確保。 ○地域の伝統的な行事を行う空間として活用する。	 遺跡の近景「古湧泉と石碑」  遺跡の近景「1950年代」

分類	名称・概要	属性	重要度	●保全に係る評価 ○活用方法(案)	現地の様子
古湧泉	9. 神山クヌカール古湧泉 ①遺跡の概要 石灰岩台地の丘陵崖に所在する横穴洞穴に形成される。古湧泉は、洞穴の開口部の両側面に切石を積み湧水口を造るなど、字神山の戦前の生活用水と村落祭祀の在り方を知る重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球・近代沖縄、戦後沖縄 (2)遺跡の種類：集落遺跡、祭祀遺跡 (3)遺構・遺物の内容：横穴洞穴利用湧泉、石積 等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の集落・祭祀関連遺構 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のために欠くことができない。市の各地域における歴史の特色をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができると認められる。	●古湧泉の構造の貴重性、生活・祭祀と密接に関わりを知る重要遺跡。 ●横穴洞穴に形成された切石造。 ●生活用水、拝所として地域住民との関わりが深い。 ○源泉の確保、地形、緑地とともに湧泉の歴史・文化的景観に活用する。 ○古集落とのネットワークする、アプローチ道を確保。 ○地域の伝統的な行事を行う空間として活用する。	 古湧泉の遠景  古湧泉の近景  古湧泉の内部状況
古墓群	10. 赤道波呂集原古墓群 ①遺跡の概要 琉球文化特有の7基の亀甲墓を主とする長さ約120mの直線上に連なる12基で構成され、近世琉球の地域社会における亀甲墓の受容年代と墓造りの移り変わりを知ることができる重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球・近代沖縄 (2)遺跡の種類：墓地 (3)遺構・遺物の内容：亀甲墓	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の亀甲墓群 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のために欠くことができない。市の各地域における歴史の特色をよく示す。 ：学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができると認められる。	●亀甲墓の造墓年代と古墓の造りを知る上で重要な古墓群。 ●字宜野湾、字神山にまたがる屋敷集落を形成。 ●亀甲墓、野面石積み等の古墓群。 ○琉球文化特有の亀甲墓等で構成された古墓群の歴史・文化的景観の再生として活用する。 ○地形、緑地とともに一体的に保全する。	 遠景  古墓群内の亀甲墓 遠景 14年(1736)  古墓群内の亀甲墓 道光 7 年 (1827)

分類	名称・概要	属性	重要度	●保全に係る評価 ○活用方法(案)	現地の様子
生産跡	11. 野嵩タマタ原遺跡 ①遺跡の概要 グスク時代の農耕跡が県内で初めて確認された遺跡。遺跡の農耕跡の保存状況は良好で、 沖縄のみならず、日本・東アジアにおける植物栽培の在り方と移り変わり を知る上で重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期:グスク時代・古琉球、近代沖縄、戦後沖縄 (2)遺跡の種類:生産遺跡 (3)遺構・遺物の内容:植栽穴、石列、溝、焼土面等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象:グスク時代・古琉球の生産関連遺構群 (2)遺跡の評価項目:宜野湾市の歴史の正しい理解のためには欠くことができない。市の各地域における歴史の特色をよく示す。 :学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができる。	●グスク時代の農耕跡の遺構群として重要な生産遺跡。 ●沖縄、日本、東アジアにおける植物栽培の在り方を把握。 ○重要な生産遺跡として遺跡区域の土地を改変せず保全する。 ○当時の地域社会と土地利用の在り方の学習的素材として活用する。	 遺跡の近景  発掘調査区の全景
	12. 上原藩原遺跡 ①遺跡の概要 確認された遺構と遺物などにより、 沖縄貝塚時代中期(約2,800年前)の農耕関連の生産遺跡 である可能性が指摘されている遺跡。 沖縄のみならず日本・東アジアにおける植物栽培の在り方 を知る上で時に重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期:沖縄貝塚時代中期、近世琉球、近代沖縄 (2)遺跡の種類:生産遺跡 (3)遺構・遺物の内容:畝間状溝列、用水池、焼土面、土坑等	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象:沖縄貝塚時代中期の生産関連遺構群 (2)遺跡の評価項目:宜野湾市の歴史の正しい理解のためには欠くことができない。市の各地域における歴史の特色をよく示す。 :遺跡の保存状態が良好。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができる。	●貝塚時代中期相当の遺構群として重要な生産遺跡(農耕址)。 ●沖縄、日本、東アジアにおける植物栽培の在り方を把握。 ○重要な農耕関連の生産遺跡として、遺跡区域の土地を改変せず保全する。 ○当時の地域社会と土地利用の在り方の学習的素材として活用する。	 遠景  畝間状溝列遺構
闘牛場	13. 神山後原ウシナー跡 ①遺跡の概要 字神山の闘牛場跡。闘牛場跡は、古老によれば、1911年(明治44)頃まで利用されたと云える。沖縄の伝統的な娯楽文化である 戦前の闘牛場跡が県内で唯一残された 重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期:近代沖縄 (2)遺跡の種類:娯楽施設(闘牛場跡) (3)遺構・遺物の内容:環状土手、木戸口	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象:近代沖縄の闘牛場跡 (2)遺跡の評価項目:宜野湾市の歴史の正しい理解のためには欠くことができない。市の各地域における歴史の特色をよく示す。 :学術的価値がある。遺跡の保存状態が良好。検出遺構・出土遺物等の内容等から見て、市の歴史・文化を考える上で多くの情報を得ることができる。	●近代沖縄の伝統的な娯楽文化である戦前の闘牛場跡として重要な遺跡。 ●闘牛場跡から見た当時の生活を窺うことが可能。 ●大規模な土地改変の影響が少なく良好に保全されている。 ○重要な闘牛場跡として、土地の改変は行わず地形、緑地とともに保全する。	 ウシナー跡の遠景  近景 ウシナー盛土  ウシナー跡の近景「盛土と広場」

分類	名称・概要	属性	重要度	●保全に係る評価 ○活用方法(案)		現地の様子
宿道	14. 宜野湾並松街道 ①遺跡の概要 約 3,000 本の琉球松が植えられ、その美しさから、国指定天然記念物に指定。「琉球王国」の主要道路である宿道、国王や王府の官人層の 普天間参詣 のみならず、近世琉球から戦前まで、 地域の人々の暮らしと地域住民のアイデンティティの拠り所 として深い関わりがある。 また、宜野湾並松街道に沿って連なる、近世琉球から戦前までの伝統的な集落や湧泉・御嶽等の村落景観は、沖縄の「亜熱帯気候」の自然環境の中で培われてきた「琉球文化」を育んだ 原風景を想起させる 重要な遺跡。	②遺跡の説明 (1)遺跡の時代・時期：近世琉球・近代沖縄 (2)遺跡の種類：交通遺跡 (3)遺構・遺物の内容：(不明)	③遺跡の評価 (1)遺跡の評価の対象：近世琉球・近代沖縄の宿道跡 (2)遺跡の評価項目：宜野湾市の歴史の正しい理解のためになくことができない。市の各地域における歴史の特色をよく示す。 ：遺跡の規模、遺構、出土遺物等において学術的価値がある。	●琉球王国の主要道路(宿道)としての重要な交通遺跡。 ●戦前の国指定天然記念物(現在は消失)。 ●人々の往来、地域のシンボル、生活との関連が深い。 ●沿道の伝統的集落との関連性が重要。 ○地域の原風景を再生するシンボルとして、並松街道を整備する。 ○沿道の古集落、馬場、一里塚、間切番所、マチャグワー等の関連施設等を含む歴史・文化的な景観の再生を図る。 ○跡地利用の主動線として再生、整備を図る。	 宜野湾並松  普天満宮鳥居付近 宜野湾並松街道跡[新垣義夫氏蔵]	

3) 方針づくりの課題抽出

①遺跡の分類基準の考え方

- ・普天間飛行場内の埋蔵文化財については、周知の埋蔵文化財包蔵地としての把握もされているが、本格的な学術調査が行われていない全容が把握できていない段階で、基準に照らし合わせた明確な遺跡の分類が困難である。
- ・そこで本調査において、遺跡の分類は既往調査等（宜野湾市の近世及び近代の遺跡の取扱い指針）資料をもとに現段階で想定される分類方法を用いることが肝要である。

②遺跡の保全に係る評価・活用の基準の考え方

- ・宜野湾市文化課の既往調査では、近世および近代の遺跡の取扱い指針として、「近世遺跡の取扱い指針」、「近代遺跡の取扱い指針」を策定し、重要遺跡の評価・選別基準により、2006（平成18）年3月に7箇所、2012（平成24）年3月に7箇所を追加して、2014（平成26）年度現在では14箇所が選別された。
- ・一方、宜野湾市文化課が策定した「重要文化財保存整備基本構想」〔Ⅱ〕、2014（平成26）年3月においては、各遺跡に関わる保全・活用の位置づけ、基本的な考え方は定義されていない。
- ・そこで、文化財の保存・活用の方針策定においては、文化財の価値を維持し、継承することが求められ、保存の方針を明確に示した上で、その方針を踏まえた活用の在り方を設定することが肝要である。
- ・なお、地域の文化財の保全・活用については、地権者、地域住民、市民等の参加と協働による仕組みづくりを構築し、継続的に取組む推進体制の確立が重要と考える。

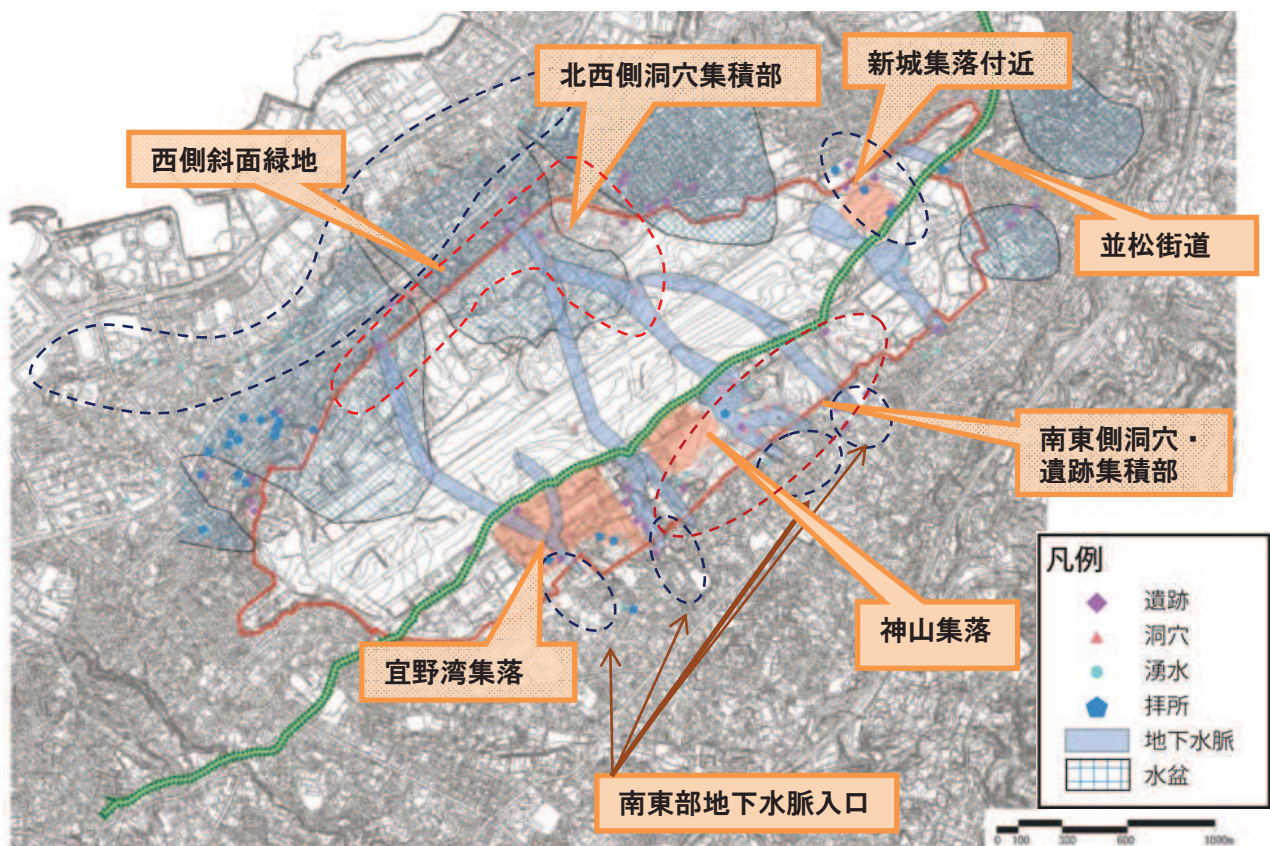
(2) 歴史・自然資源における保全活用方策

本項では、前項までの歴史文化および自然環境における各要素の重要度・配慮事項等を踏まえた保全活用方策の検討に加えて、各要素により複合的に形成している環境や跡地全体における風景づくり、更にはまちづくりの上でポイントとなる箇所など、環境づくり全般において肝要な事項について整理した。

●旧集落と並松街道の保全活用の方向性

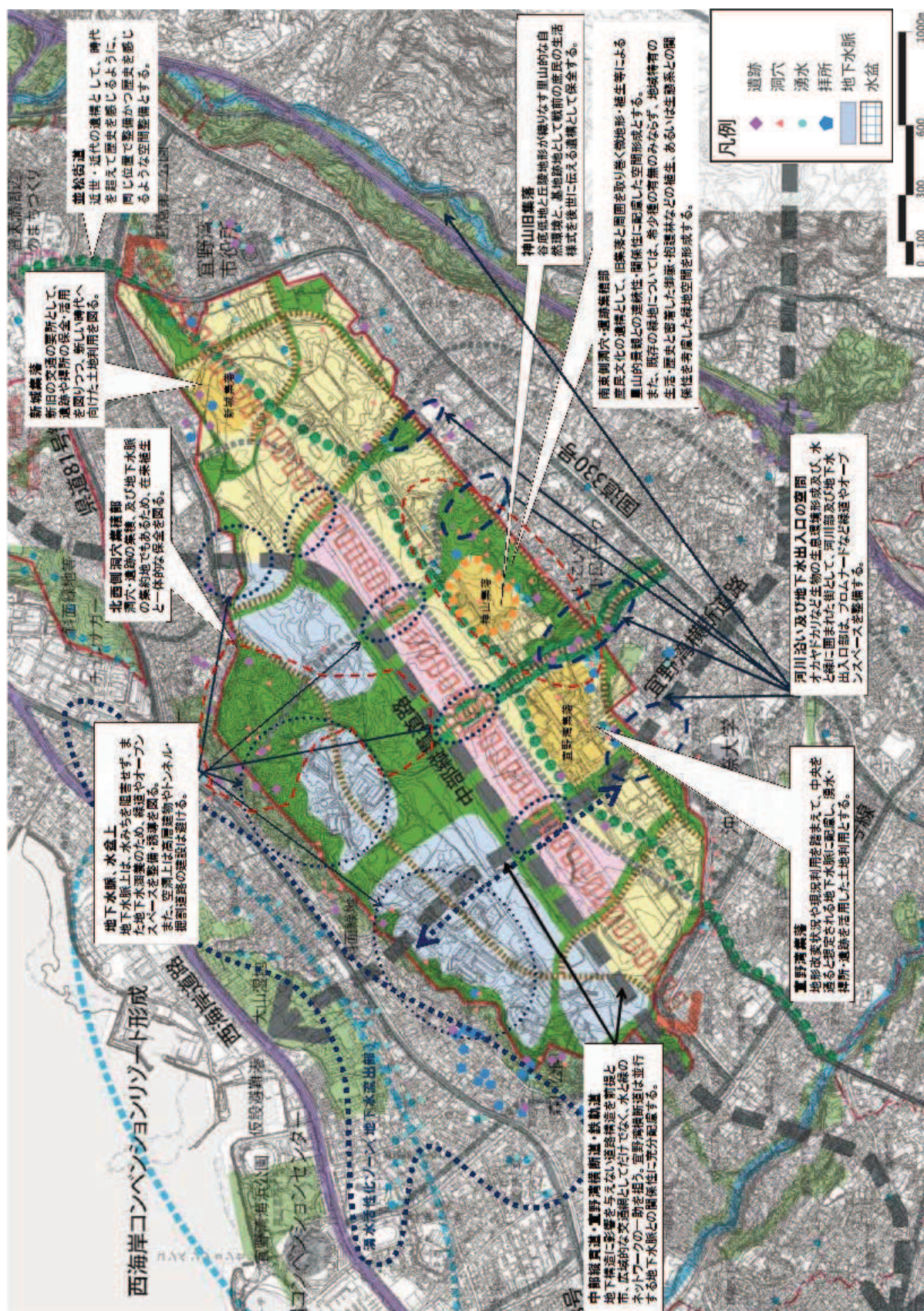
以下では、風景づくりおよび歴史まちづくりの上で特にポイントとなる旧集落および並松街道について、自然・歴史資源環境の保全活用の方向性について整理した。

箇所	環境特性	保全活用の方向性
神山集落	- 傾斜地と御嶽・墓地林、地下水脈（想定）に「抱かれた」集落 - 集落を洞穴や湧水、遺跡が取り囲む - 丘陵斜面地形が残る	⇒谷底低地と丘陵地形が織りなす里山的な自然環境と、基地跡地として戦前の庶民の生活様式を後世に伝える遺構として保全
宜野湾集落	- 集落の中央を地下水脈（想定）が通り、湧水、拝所、遺跡が存在 - 並松街道側付近は地形改変の可能性有	⇒地形改変状況や現況利用を踏まえて、中央を通ると想定される地下水脈に配慮し、湧水・拝所・遺構を活用した土地利用とする。
新城集落	地下水脈と接する拝所、遺構が普天間飛行場内外に遺構がまたがる	⇒新旧の交通の要所として、遺跡や拝所の保全・活用を図りつつ、新しい時代へ向けた土地利用とする。
並松街道	- 旧集落際に沿ってルートが形成 - 地形勾配の変化点付近を通る	⇒近世・近代の意向として、時代を超えて歴史を感じるように、同じ位置で整備かつ歴史を感じるような空間整備とする。



図IV-2 現在の地形と資源重ね図

前章までの調査結果および環境づくりの方針を踏まえ、保全活用の方向性を下図のとおり整理した。



図IV-3 保全活用の方角性のまとめ

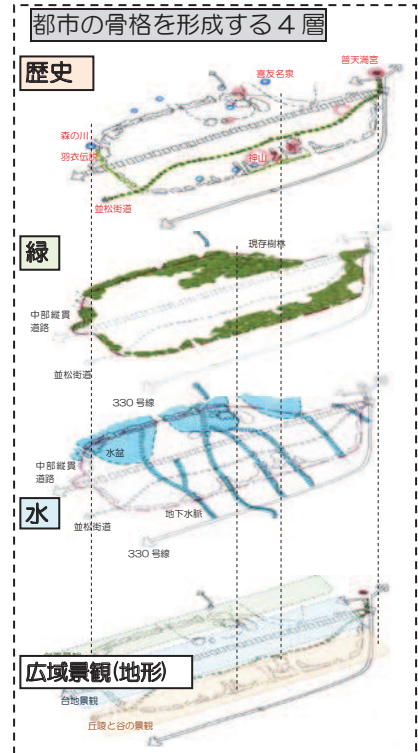
(3) 自然環境

本項では普天間飛行場内に残存する緑地や洞穴、地下水脈等の自然環境について、既往文献や周辺調査、有識者意見等に基づく各要素の分析により保全・活用方策を検討した。

1) 検討の視点

昨年度の検討においては、地形による広域景観と自然・歴史資源の重ね合わせから導きだされる骨格構造をベースとして、風景づくりの考え方、施設緑地と地域制緑地の段階整備を踏まえた緑化のストラクチャープラン、都市施設と緑の持つ役割との関係等を検討した。

今年度の検討においては昨年度の成果に加え、既往文献調査や周辺調査、有識者への意見聴取結果等による、特に重要度の高い、あるいは土地利用上の配慮すべき箇所の把握に基づき、自然環境（植生・生態系、地形・地質・洞穴・湧水等）の保全・利活用の課題や方向性について検討を行った。

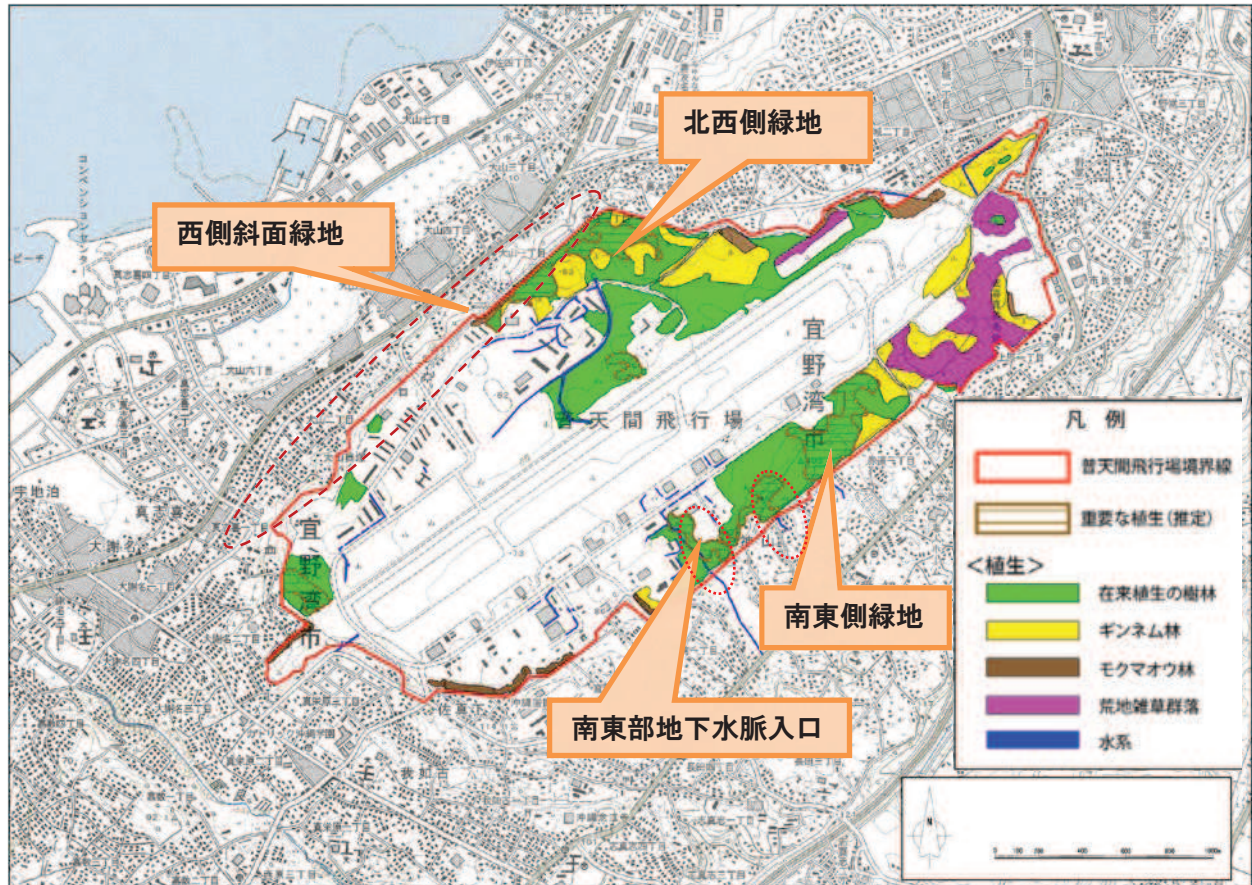


2) 広域的観点から自然資源を活かした保全活用の検討

本項では、自然資源の各要素（植生・生態系、地形・地質・洞穴・湧水）に着目し、今年度調査結果および保全活用の方向性を整理した。

①植生・生態系

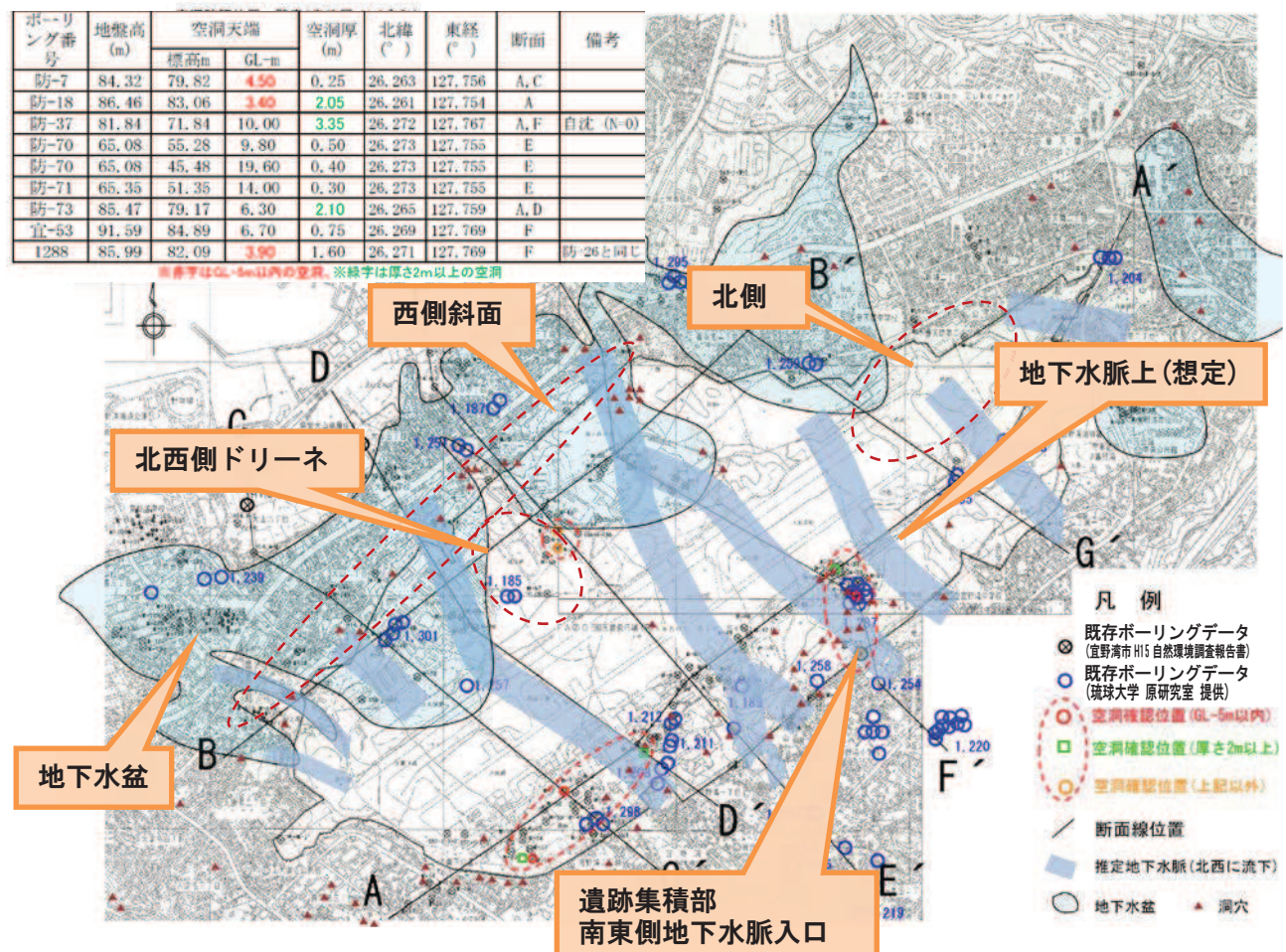
箇所	現状整理	有識者意見	保全活用の方向性
全体	・ 普天間飛行場の北西及び南東側にまとまりのある在来植生群が分布する	普天間飛行場の緑地は極相林ではなく遷移途上の段階である(宮城)	在来植生を中心として既存の緑地を保全、及び活用
北西側緑地	・ 常緑広葉樹の先駆陽樹林帯に洞穴・遺跡が集積 ・ 大径木が分布する可能性がある	過去に耕作地だった場所に二次的に成立した樹林であると考え(宮城)	大径木、重要種等を中心として、保全やまとまった緑地としての活用
西側斜面緑地	・ 旧海岸の植生や崖地林が連続して残存する	広域緑地ネットワークにおいては、斜面緑地が生命線であり財産であるため、これを守り活かしていくことが求められる(石川)	瑞慶覧まで連なる斜面林を連続的に保全・創出
南東側緑地	・ 戦前の御嶽・墓地林が残り、洞穴・遺跡が集積 ・ 大径木が分布する可能性がある	普天間飛行場内において質が高い緑で地形的に斜面林の立地環境に近く、同様の樹林が存在する可能性がある(宮城)	かつての生活に身近な緑や洞穴・遺跡と一体的な緑として保全
南東部地下水脈入口	・ 地下水脈の入口となる南東側普天間飛行場の内外で湧水・緑地が存在・連続する	普天間飛行場における緑地の保全是、水源涵養という視点でも重要(宮城)	地下水脈の涵養林として普天間飛行場内外に跨って地形と一体的に保全



図IV-4 推定される重要な植生の分布位置(再掲)

②地形

箇所	現状整理	有識者意見	保全活用の方方向性
全体	・縦断方向に丘陵斜面に2軸が、横断方向に谷地形が分布	もともとの地形や地質条件を利用しながら営まれてきた人の生活を残し、目に見える形で継承することは後世に残る財産となる（宮城）	⇒西側斜面と東側丘陵斜面を 広域景観の構成要素として、 地形と緑と一体的に保全
南東遺跡集積部・地下水脈入口	・丘陵と谷底地形が入り組み、地形区分の変化点付近に洞穴が集積 ・谷地及び谷地低地から地下水が流入	普天間飛行場だけではなく、地下水を含めた水の流れを考えながら計画を策定すべき（宮城） 琉球石灰岩丘は新しく柔らかい地層と思われる（原）	⇒谷底低地と丘陵斜面による 微地形を、在来植生群や遺跡等と一体的に保全
地下水脈上（想定）	・北西部で集約	地下水の流れを阻害しないことが最も重要（原）	⇒道路や建物構造へ十分配慮するとともに、樹林帯により地下水の涵養促進を図る
北西側ドリーネ・地下水盆	・現況ではグランドや建物で整備されている	重量の重い建物は避けるべきで、公園等での利用は地盤上特に問題ない（原）	⇒地盤の陥没等の影響を十分考慮した土地利用とする
西側斜面	・普天間飛行場境界に沿う形で丘陵斜面地形が残る	—	⇒普天間飛行場内外に連続する斜面を在来植生や遺跡等と一体的に保全



図IV-5 ボーリングによる空洞位置図

3) 緑の保全・創出・維持管理方策の整理

本項では緑の保全・創出・維持管理に係る制度および事例等を整理する。

●緑の保全・創出に係る制度等

緑の保全に係る規制・制度、創出に係る手法については、過年度成果において施設緑地および地域性緑地の選定の流れと併せて以下のとおり整理されている。



図IV-6 施設緑地および地域制緑地の選定手順とその手法
(「普天間飛行場跡地利用計画策定調査業務報告書」(H26.3 沖縄県・宜野湾市) P40 より)

4) 地下水・地下空洞の保全活用方策の整理

本項では地下水および地下空洞の保全・利活用に係る制度及び事例等を整理する。

①地域特有の水循環の保全・活用方策の整理

●地下水の保全・利活用に係る制度等

地下水の保全に係る規制・制度は大きく以下の3つに大別される。

- a.地下水の採取規制に関するもの
- b.土壌汚染対策などの水質保全・改善に関するもの
- c.地下水の涵養機能の向上に関するもの

a に関しては、「工業用水法」、「建築物用地下水の採取の規制に関する法律（ビル用水法）」、「鉱業法」など、用途に応じて、地盤沈下など地下水採取により障害発生のある地域を指定して採取規制をしている。また、多くの地方公共団体で地下水の採取を規制する条例等を制定している（下表は沖縄県における条例一覧）。

b に関しては、人間の健康や生活環境の保護を目的として「環境基本法」、「水質汚濁防止法」、「土壌汚染対策法」などにより、地下水の水質汚濁にかかる環境基準が規定されている。

c に関しては、近年の山林の荒廃とそれに伴う地下水涵養機能の低下に対して、「森林法に基づく水源かん養保安林の指定」や、「水源税」や「森林環境税」といった涵養地域の保全や財源の確保、あるいは都市における個人レベルの地下水の涵養を目的として雨水浸透枳の設置の助成制度などがある。

表IV-1 沖縄県内における地下水採取規制・保全に関する条例等（平成23年3月時点/国交省HPより）

宮古島市	宮古島市地下水保護管理条例	H17.10
浦添市	浦添市文化財保護条例	S48.10
糸満市	糸満市地下水保護管理条例	H02.09
多良間村	多良間村地下水保護管理条例	H01.03
うるま市	与勝地域地下ダムに係る地下水保護管理条例	H17.04
石垣市	石垣市地下水保全条例	H14.12
本部町	本部町の開発事業に関する指導要綱	H03.10
伊江村	伊江村地区地下ダムに係る地下水保護管理条例	H16.03
伊是名村	伊是名村地下水保護条例	H10.12

②地下空間への対応と保全活用方策の整理

●洞穴・地下洞窟の保全・利活用に係る制度等

洞穴・地下洞窟の直接的な保全に係る規制・制度は無く、貴重な生物の生息地や地下水の保全に関連して、地下洞窟と周辺一体を保全するといった内容の自治体による自然環境保全計画等で保全が図られている。

例えば「石垣市自然環境保全基本方針（案）」では、コウモリ類は特定の洞窟で大きな集団を形成するため、不用意な人の侵入などにより、その地域の個体数を激減させる要因となる恐れがあると指摘されている。

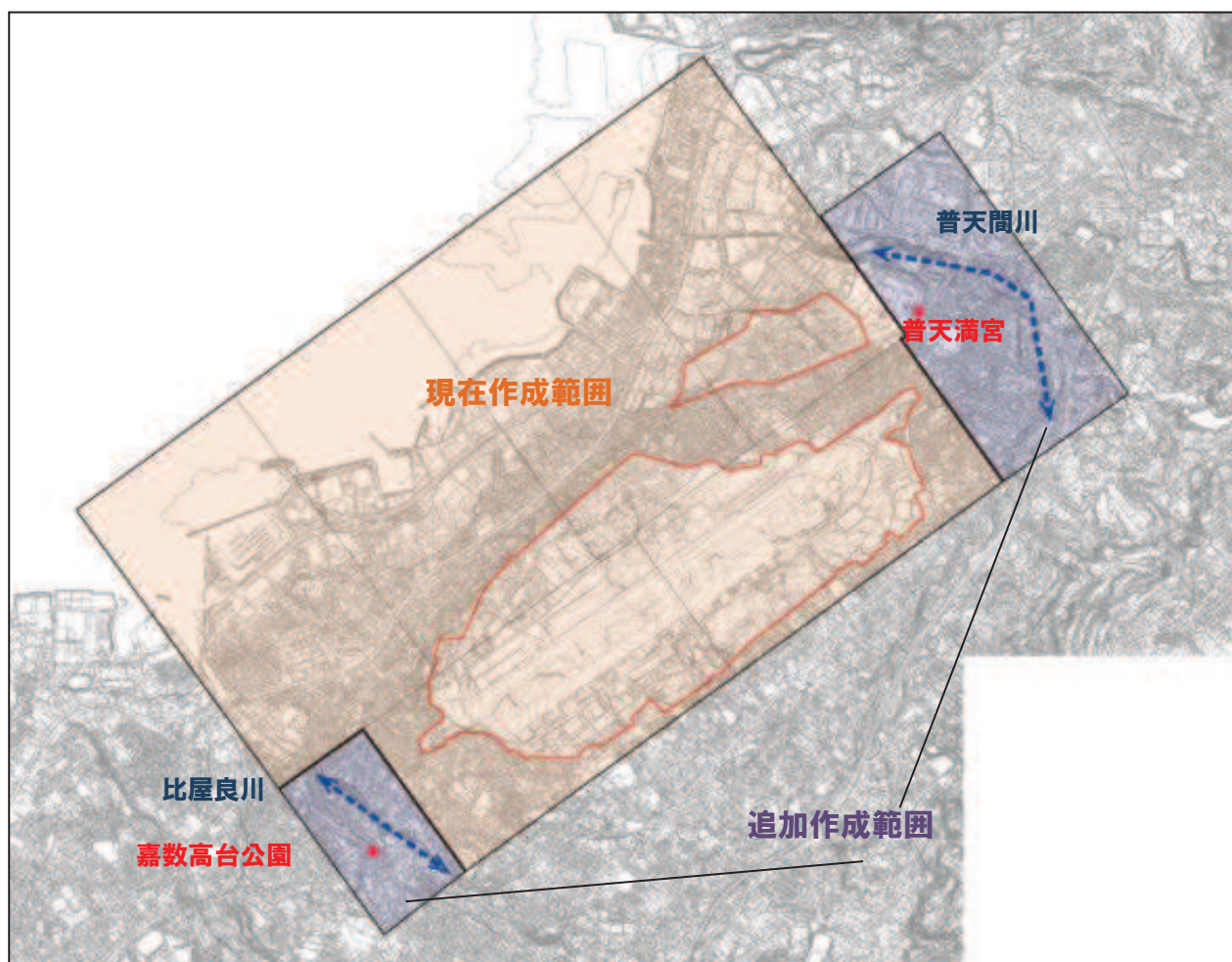
5) 模型による地形の把握

今年度、立ち入り調査の未実施にあたって、普天間飛行場周辺調査を実施したことから、昨年度作成分に追加した模型により補足的に地形・水系状況の把握を行った。

●追加作成模型での確認事項

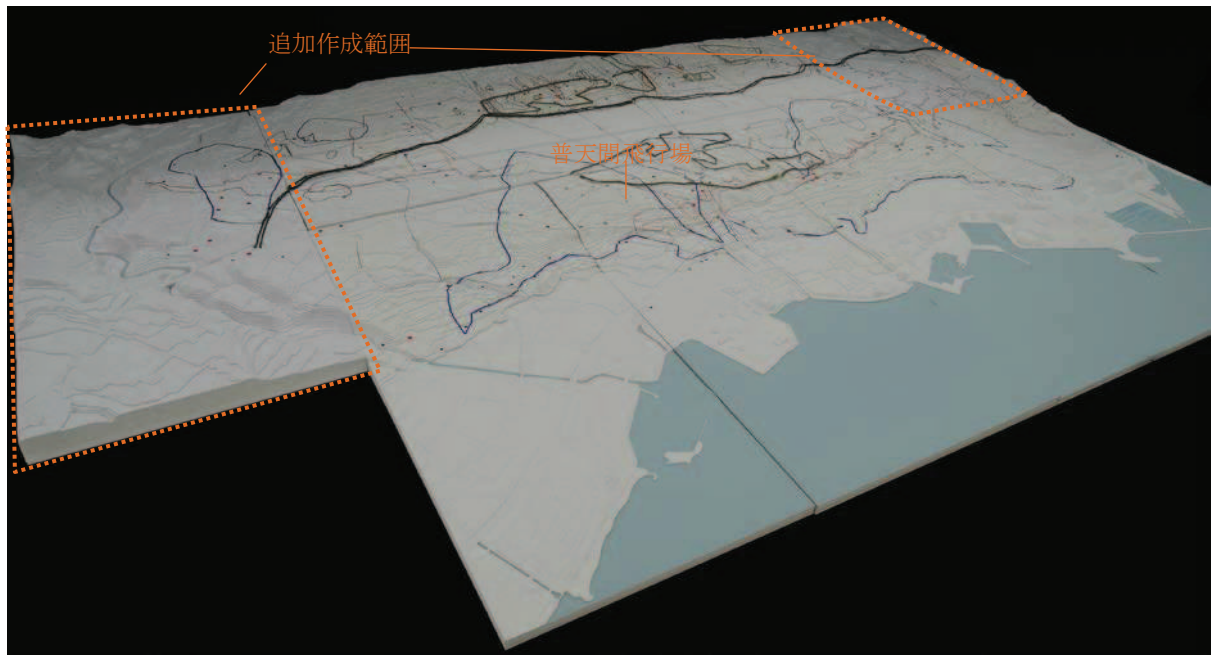
- ・普天満宮周辺のまちづくりや並松街道の計画づくりに向けた地形の確認
- ・嘉数の高台や西側斜面緑地等の丘陵地形の連なり
- ・普天間川・比屋良川の河川地形

●追加作成範囲

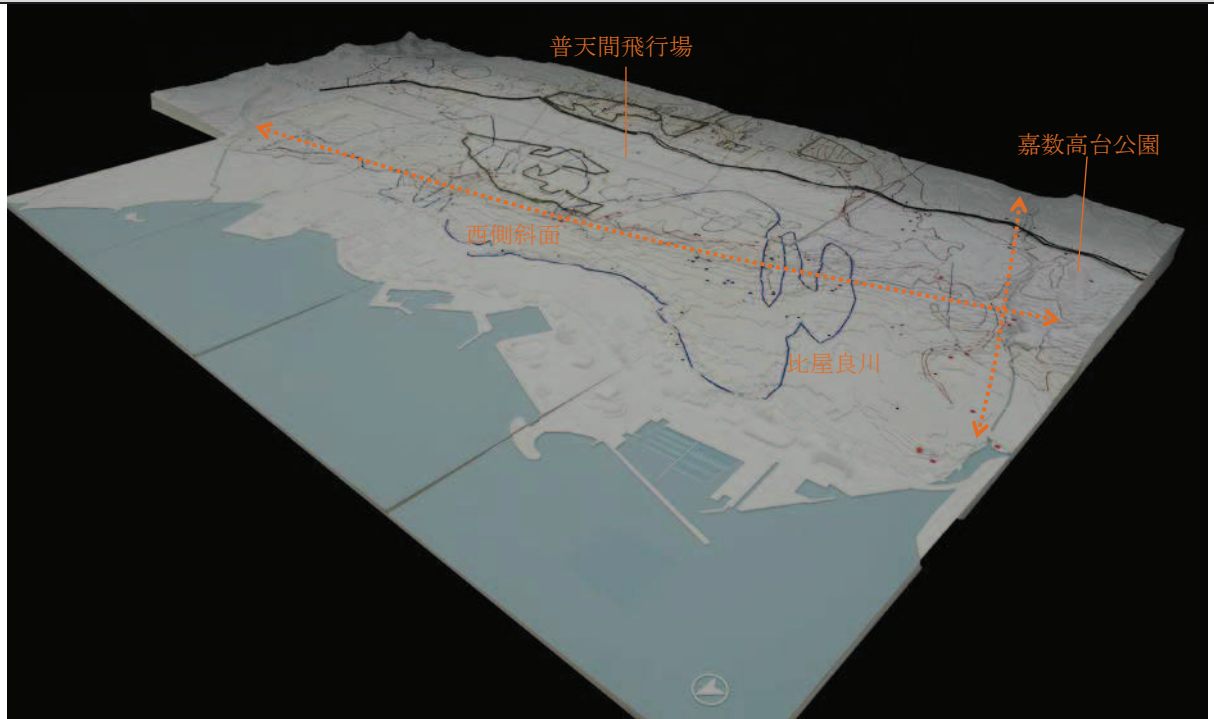


● 模型写真

① 全景

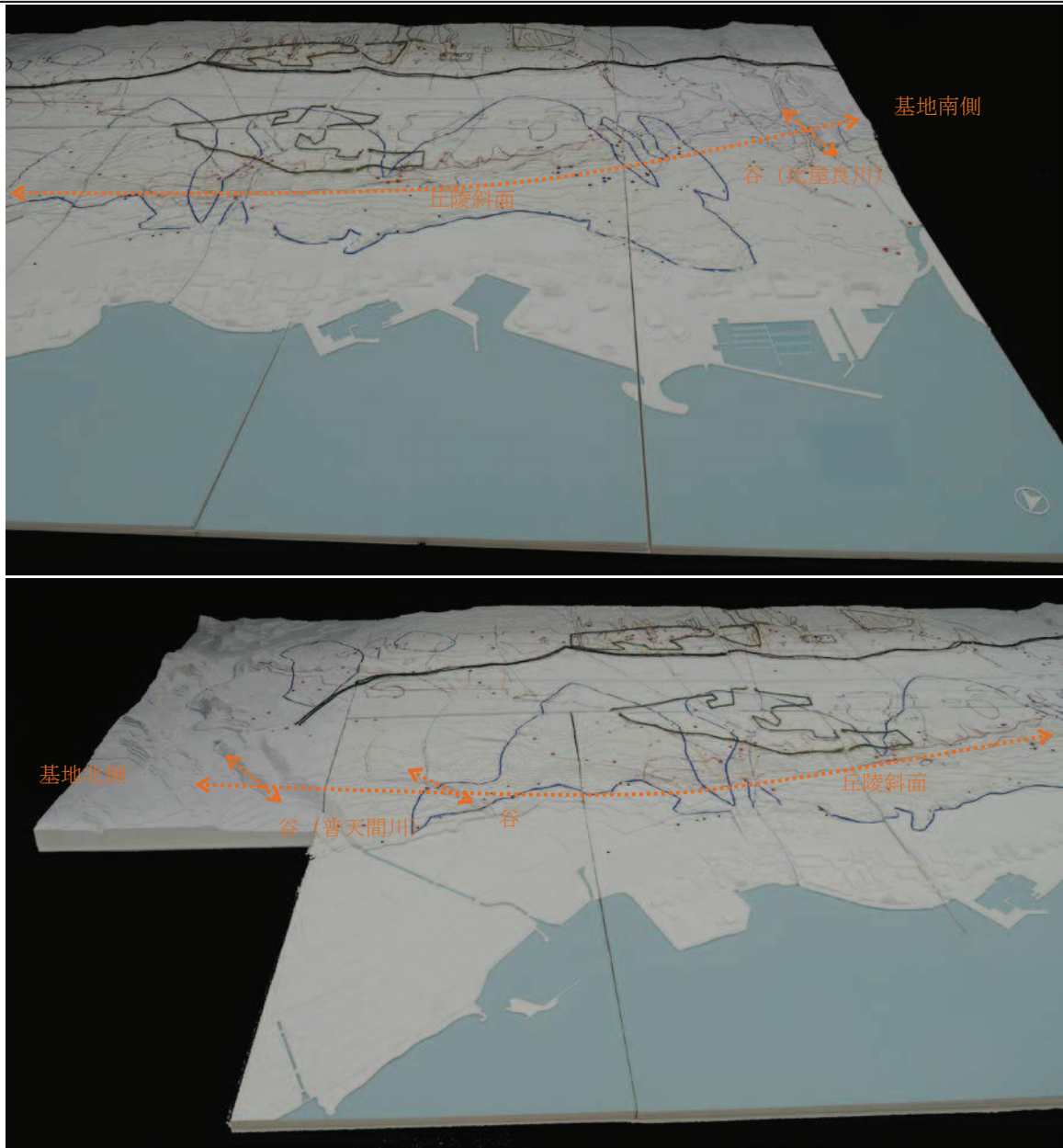


② (普天間飛行場南西側からの視点)



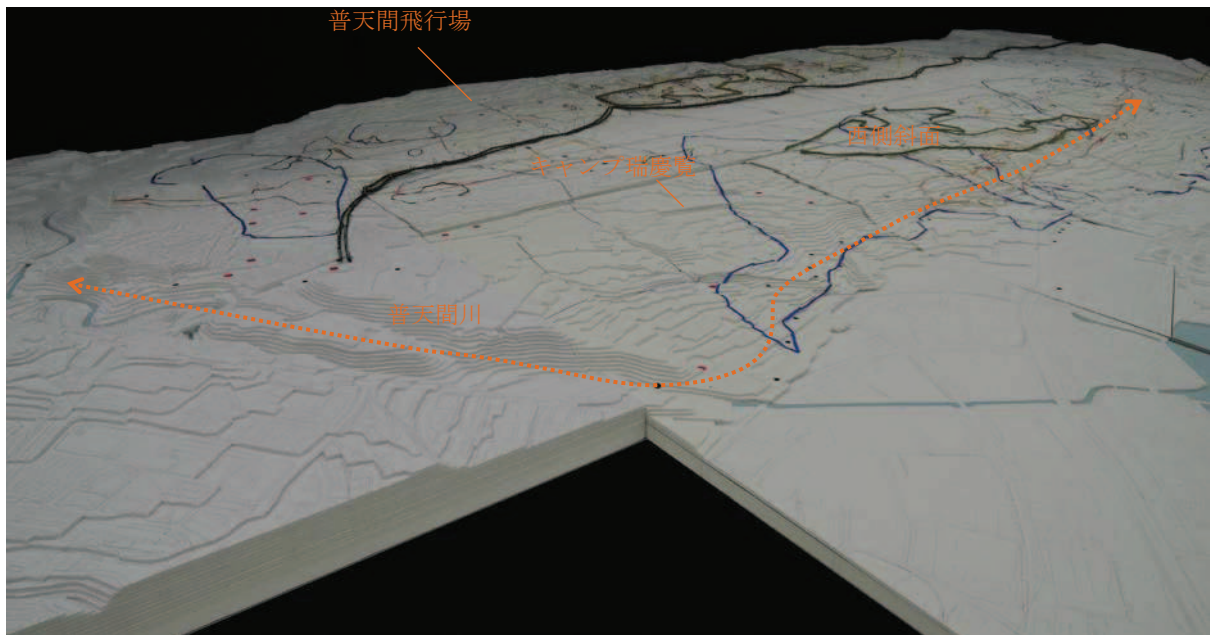
- ・ 西側斜面～嘉数へと丘陵斜面が連続し、比屋良川の深い谷が丘陵斜面を刻む。

③全景(北西側からの視点)



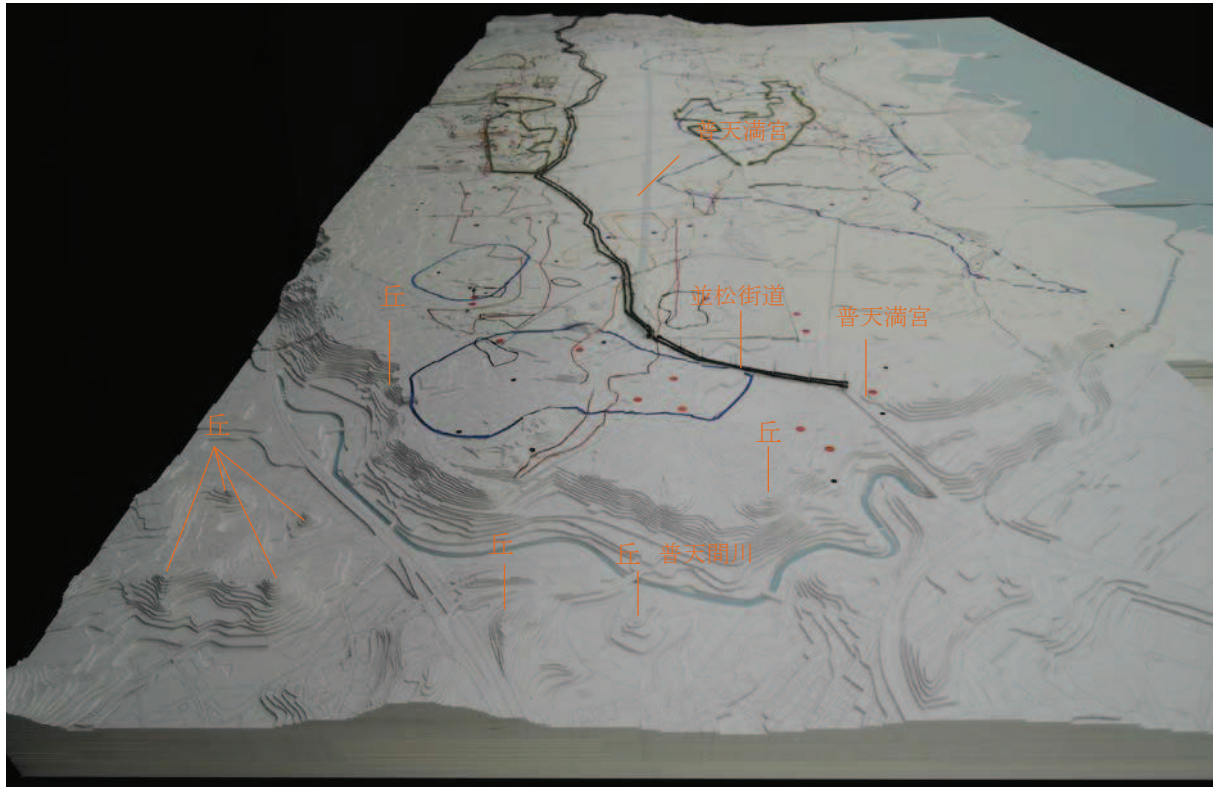
・ 普天間川・比屋良川などの河川地形の形成する深い谷が丘陵斜面を刻む

④普天間飛行場北側（北側からの視点）



- ・ 西側斜面～キャンプ瑞慶覧～普天間川へと丘陵斜面が連続する。

⑤普天間飛行場北側（北東側からの視点）



- ・ 普天間川が普天間飛行場北側をとり囲むように流れ、小刻みに蛇行している。
- ・ 川の周囲に小高い丘など微地形が形成されている。

⑥普天間飛行場南側（南側からの視点）



・ 普天間飛行場内外で東側の斜面～台地～西側斜面の地形が連続し、比屋良川が境界となっている。

⑦普天間飛行場北側（東側からの視点）



・ 西側斜面が嘉数へ向かって連続する。

（４） 広域的観点からの環境づくりの方針

本項では、前項までで整理した各資源および環境づくり全般における保全・活用の方向性に加え、周辺調査結果等を踏まえ、より広域的な視点からの環境づくりの方針について、歴史と緑と水のネットワーク形成に着目し、検討を行った。

広域的視点からの環境づくりに関係する周辺調査結果の要点を以下に示し、各資源のネットワーク形成の考え方を次頁以降に示す。

①歴史・文化のネットワーク

貝塚時代の遺跡が集積する西側斜面、および遺跡群・地形に沿った並松街道により、普天間飛行場内外に連なる、浦添から普天満宮へと連続した歴史の軸の形成を図る。

普天満宮及び並松街道、神山集落をシンボルとして、 庶民文化を偲ばせる遺産のネットワークで結ぶ

【構成要素】

歴史文化の拠点

旧集落

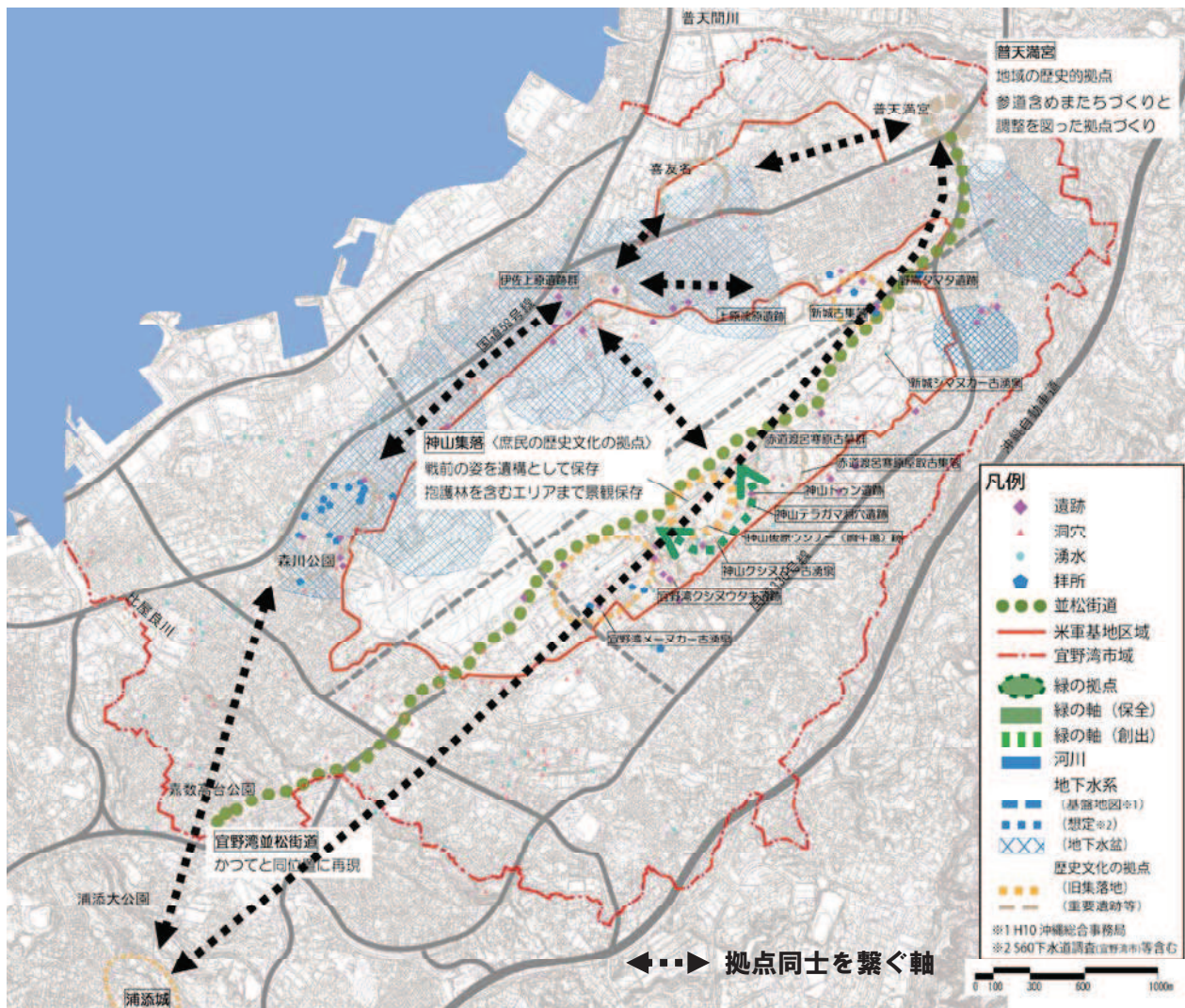
- ・神山集落（保全）
- ・宜野湾集落（活用）
- ・新城集落（活用）

神社・旧街道

- ・宜野湾並松街道
- ・普天満宮

遺跡群

- ・森川公園
- ・喜友名
- ・赤道渡呂寒原屋取古墓群
- ・赤道渡呂寒原屋取古集落
- ・新城の屋敷林
- ・野岸タヌマ原遺跡
- ・新城シマスカー古湧泉
- ・神山テラカマ洞穴遺跡
- ・神山メヌカー古湧泉
- ・上原濡原遺跡群
- ・神山タウン遺跡
- ・神山後原ウシナー（闘牛場）跡
- ・宜野湾クシヌワタキ遺跡
- ・宜野湾メヌカー古湧泉



図IV-7 歴史文化のネットワーク図

②緑のネットワーク

沖縄自動車道付近の尾根の緑や比屋良川・普天間川の河畔林により宜野湾全体を包み込むように、まとまりのある既存の緑同士を繋ぐ。

残存する在来植生を中心に、地形や水系、遺跡群を保全し、 歴史文化・自然環境の拠点同士をネットワークでつなぐ

【構成要素】

緑の拠点（保存・一部創出）

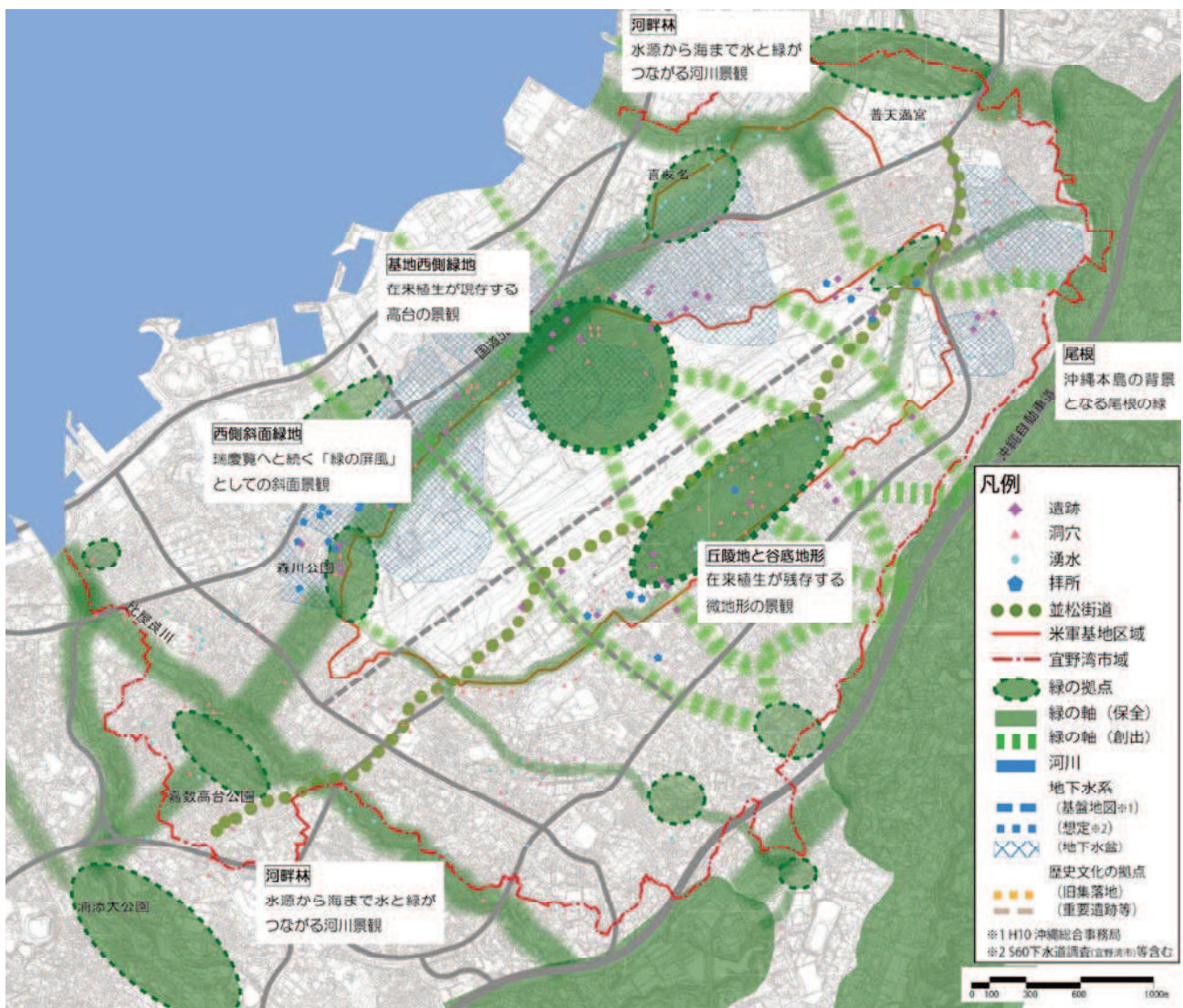
- ・ 水盆点
- ・ 現状の在来植生林
- ・ 地下水の流入、流出部
- ・ 歴史遺産の集積地
- ・ 普天満宮
- ・ 大山湿地

緑の軸（保存・一部創出）

- ・ 斜面緑地
- ・ 丘陵地
- ・ 谷筋緑地
- ・ 尾根
- ・ 地下水活用ゾーン

緑の軸（創出）

- ・ 並松街道
- ・ 中部縦貫道・宜野湾横断道
- ・ 地下水脈上



図IV-8 緑のネットワーク図

③水のネットワーク

地下水脈を涵養するまとまりのある既存の緑同士を繋ぐ。

エリア全体で水の流れや水が活かされていることを感じさせるネットワークを形成

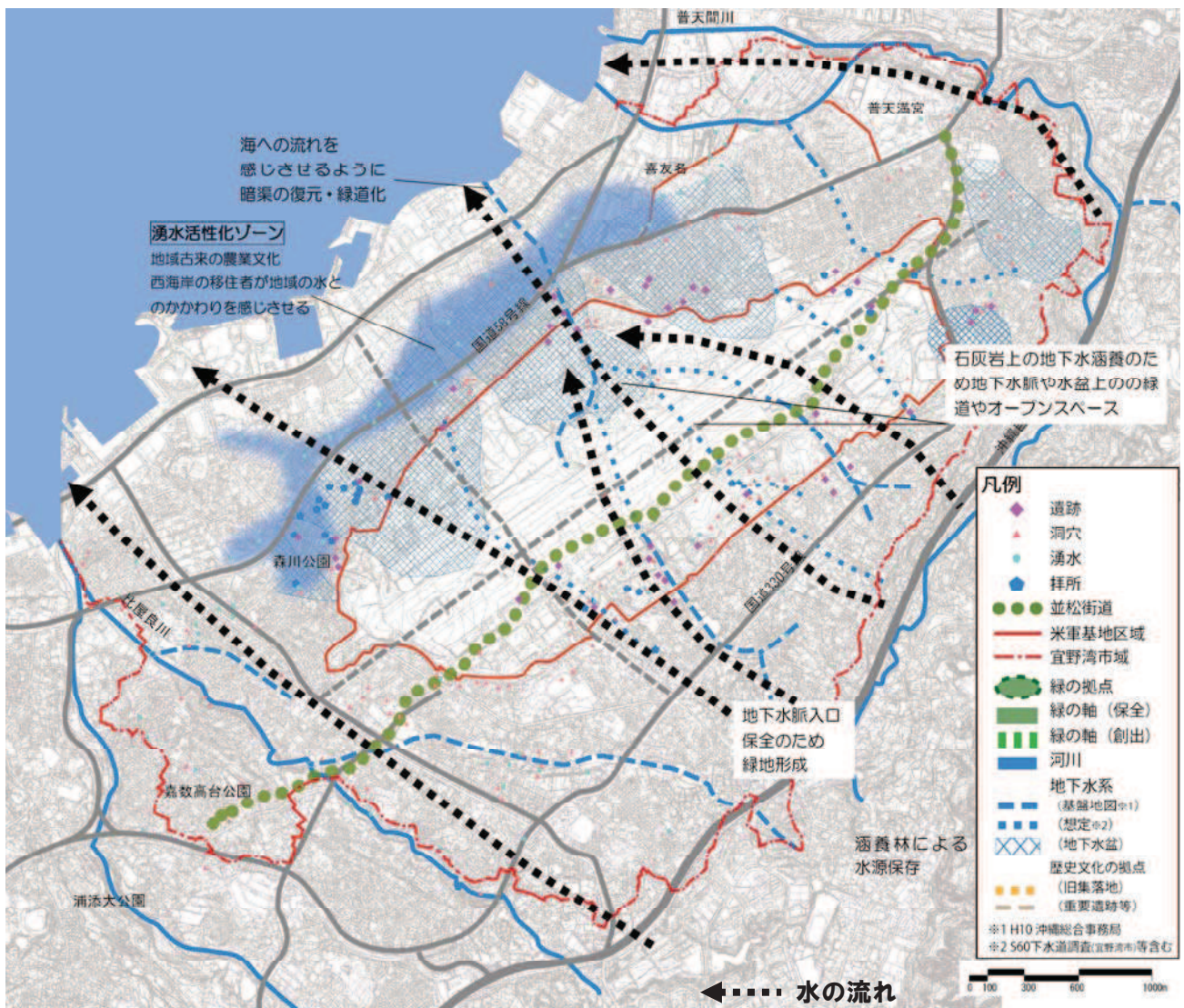
【構成要素】

水の軸（保全）

- ・ 普天間川
- ・ 比屋良川
- ・ 地下水脈（普天間飛行場内で想定されるもの）

緑の軸（保存・一部創出）

- ・ 斜面緑地
- ・ 丘陵地
- ・ 谷筋緑地
- ・ 尾根
- ・ 地下水活用ゾーン



図IV-9 水のネットワーク図

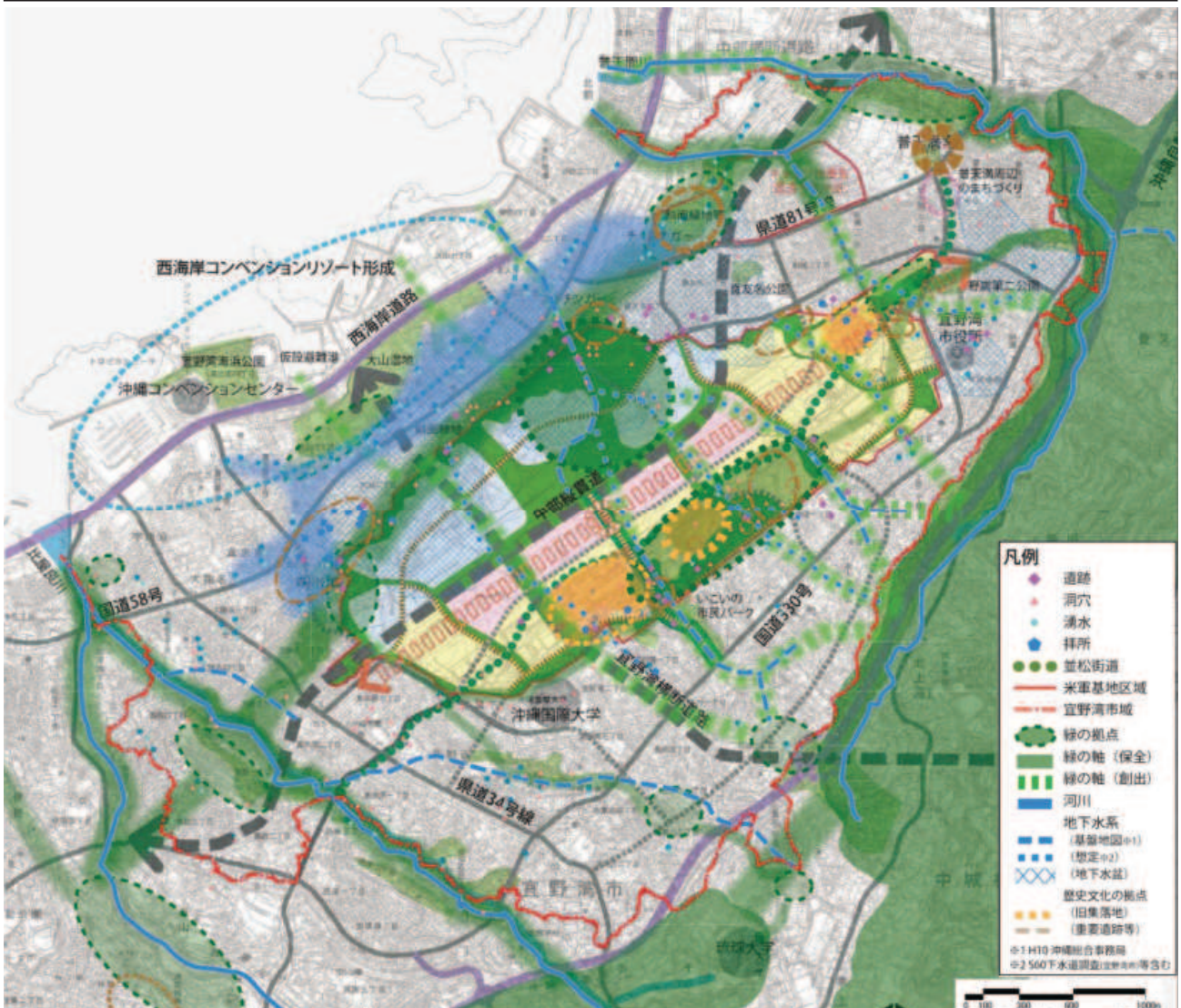
●広域エリアの観点からの整理（水・緑・歴史文化）

【水・緑・歴史文化のネットワークの方針の観点】

普天間川と比屋良川に囲まれたエリアにおいて地下水脈を含む水系と現存する遺跡群を一体的に緑によってネットワーク化し、水と緑と歴史文化に包まれた景観形成を図る

- ①洞穴・遺跡が集積する普天間飛行場東西のまとまった緑地や西側斜面緑地、河畔林等の緑の拠点をできるだけ保存する。
- ②緑の拠点同士を地形、水系、歴史文化、生態系の連続するルートとして緑の軸で結ぶ。
（尾根から海へと続く水脈軸／貝塚時代の遺跡が残る西側斜面軸／庶民の歴史文化が積層する集落遺構が連なる並松街道軸 等）
- ③これらに加え、新しい都市の動脈となる幹線道路等は地形・地質に配慮したルートや構造とするほか、緑のネットワークの一つの構成要素とした。

スプロール化した中南部地域の中で残された貴重な庶民の歴史・文化遺産や
水と緑に囲まれた、豊かな環境を後世に引き継ぐ



図IV-10 水・緑・歴史文化のネットワーク図

●広域エリアの観点からの整理（参考：航空写真ベース）

下図のとおり比較的まとまった既存の緑地を拠点として、拠点と拠点間の水系や小規模な緑地等をつないで、ネットワークを形成する。



図IV-11 水・緑・歴史文化のネットワーク図（航空写真ベース）

2. 土地利用および機能導入に向けた取組み

本項では、中間取りまとめの策定以降に新たに発生した状況の変化や配慮事項を踏まえ、土地利用のゾーニングの修正に向けた視点を検討した。

(1) 新たな検討条件、配慮事項

本項では土地利用検討に関する新たな条件および配慮事項を整理した。

1) 全体計画の中間取りまとめにおける位置付けの整理

全体計画の中間取りまとめにおける「配置方針図」および「土地利用の方針」は、以下のとおりである。



図IV-12 配置方針図（全体計画の中間取りまとめ）

土地利用の方針（全体計画の中間取りまとめより抜粋）

【多様な機能の複合によるまちづくり】

「しごと」と「くらし」の場が融合したまちづくりを目標とし、三つの土地利用ゾーン（振興拠点、都市拠点、居住）による複合的なまちづくりを推進

■振興拠点ゾーンの形成

①沖縄振興に向けた基幹産業等の集積地形成

⇒「リゾートコンベンション産業」、「医療・生命科学産業」、「環境・エネルギー産業」

②機能誘致の促進等に向けた中核施設の整備

⇒「国際協力・貢献」、「研究開発」等の中核施設

■都市拠点ゾーンの形成

①まちづくりの原動力となる広域集客拠点の形成

⇒新しい交通網による集客力に期待する商業業務施設を誘致し、既存商業施設等との連携・共存

②市民の新しい生活拠点となる市民センターの整備

⇒市庁舎を含む市民利用施設の移転・新設や交流の場となる市民広場の整備

③都心の生活利便を享受する都心共同住宅の導入

⇒都心の生活利便を享受する都心共同住宅

■居住ゾーンの形成

①多様なライフスタイルの実現に向けた住宅地開発

⇒ゆとりある敷地の供給、コミュニティづくり、緑豊かな環境づくり等を重視した住宅地開発

②「旧集落」の空間再生に向けた風景づくり

⇒歴史的な風景や民俗文化の再生に向けた住宅地開発

■その他の公益的な施設用地等の計画的な確保

①生活圏の再編とあわせた生活関連施設用地の確保

⇒小・中学校やコミュニティ施設用地について、跡地と周辺市街地にまたがる一体的生活圏の形成

②既存の墓の再配置とあわせた墓地用地の計画的な確保

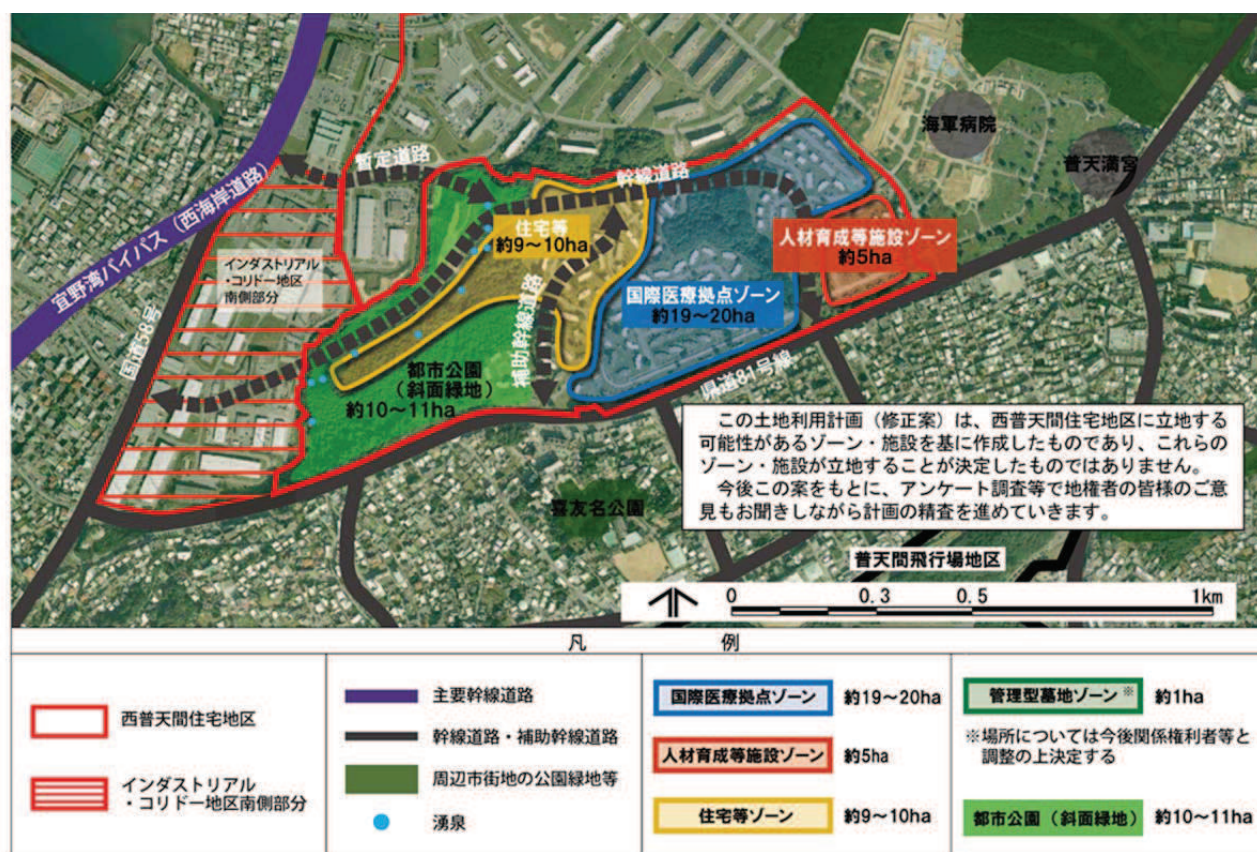
⇒跡地内に所在する墓地の再配置や跡地に期待されている共同墓地の整備

2) 土地利用の検討に関する新たな検討条件と配慮事項

①新たな検討条件

「全体計画の中間取りまとめ」の整理後に、隣接するキャンプ瑞慶覧地区では、2014（平成 26）年度に土地利用計画の修正案がまとめられた。キャンプ瑞慶覧地区との関係において大きく下記 2 点の内容が新たな検討条件としてあげられる。

- ・ キャンプ瑞慶覧地区の返還区域が全域返還から一部返還となったことなどを要因として、普天間飛行場を東西に貫く「中部縦貫道路」の線形変更の検討が進んでいること。
- ・ キャンプ瑞慶覧の西普天間住宅地区については、平成 27 年 3 月末の返還が予定されており、琉球大学医学部や同附属病院、重粒子線施設、県立普天間高校等といった具体的な立地施設の目途がついてきたこと。



図Ⅳ-13 キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）土地利用計画修正案（平成 26 年・宜野湾市）

②新たな配慮事項

当地区で事業を進行するにあたり、支障除去及び埋蔵文化財調査などによる長期にわたる事業展開の可能性から、段階的な整備や申出換地等を踏まえた開発単位を考慮した。更に、周辺市街地とのまちづくりの連携等を踏まえると、下記のような新たな配慮事項があげられる。

- ・ 事業期間を踏まえたエリア単位での土地利用、機能導入検討の必要性による都市拠点ゾーンおよび振興拠点ゾーン配置に関する広域・分散化
- ・ 普天間飛行場周辺まちづくりを踏まえた新たな生活拠点の形成と周辺市街地整備を促進していくべき鉄軌道の新たな駅配置の検討

●地区区分の考え方

大規模な当地区の開発にあたっては、段階的に整備が進むことが想定されるため、地区を区分し、区分されたエリアごとに土地利用や機能導入の検討を行うことが望ましい。

地区の区分としては、既存のコミュニティの維持に配慮しつつ、中間取りまとめの配置方針図に示される「都市拠点ゾーン」、「振興拠点ゾーン」、「居住ゾーン」等の各土地利用が各エリアに配置されるよう、東西の字界に基づき中央、北、南の3つのエリアと想定した。



図IV-14 エリア区分図

●普天間飛行場周辺まちづくりとの連携について

当地区周辺では、普天間街道の交流拠点の形成のため、普天間街道の宜野湾市の入口である「真栄原地区」と普天間街道の終着点である「普天間地区」において、まちづくりが推進されており、これらのまちづくりと合わせ、新たな生活拠点を形成することで、周辺市街地でのまちづくりを推進する。

また、鉄軌道の駅の配置については、これら周辺市街地でのまちづくりの促進に寄与する観点からの検討を行うことが必要である。

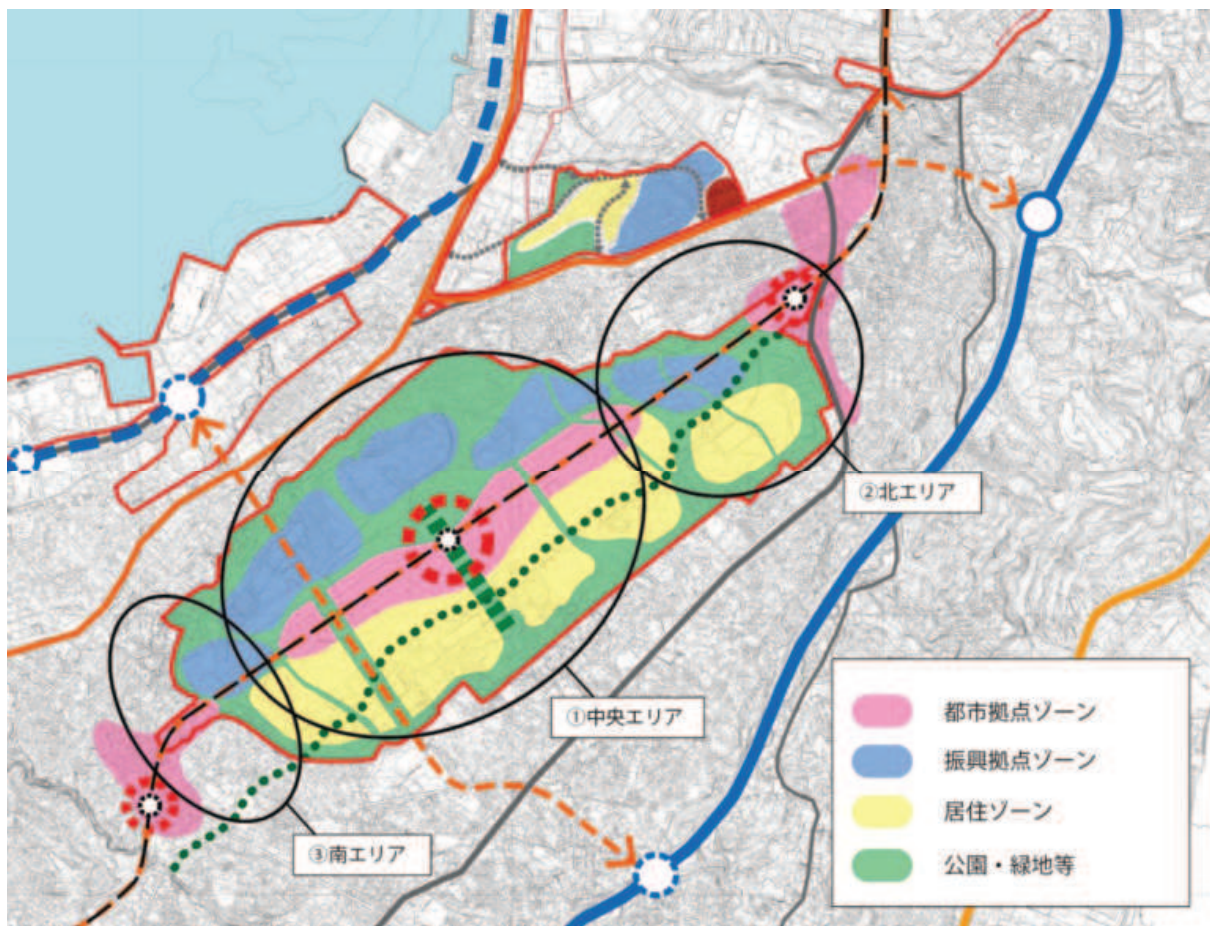
(2) 土地利用及び機能導入イメージ

1) 土地利用計画イメージ

土地利用計画について、「中間取りまとめ」において整理された配置方針図を基本に、前項までに整理を行った検討条件と配慮事項を踏まえ、機能導入の観点から配置方針の変更の方向性を下記に整理した。

(配置方針図変更の考え方)

- ・ 都市拠点ゾーンは、地区中央の駅を中心とした中部縦貫道路沿いのリニアなゾーン設定に加え、地区北部の地区界付近及び地区南側の既存商業エリア付近において、周辺市街地と連担し、一体的なにぎわい創出を行うべく追加的に配置を行う。
- ・ 振興拠点ゾーンは、地区北側の西普天間住宅地区方面で道路ネットワークにより連担するエリアまで範囲を拡大し追加的に配置を行う。
- ・ 居住ゾーン及び大規模公園は現計画を踏襲する。ただし、今後、立ち入り調査を実施した際は、その調査結果等に応じ、計画に反映する。



図IV-15 配置方針図変更検討案

2) 各エリアにおける機能導入のイメージ

新たに設定を行った中央、北、南の3エリアにおけるそれぞれの土地活用の方向性、機能導入等のイメージを下記に整理する。

①中央エリアにおける機能導入イメージ

- ・ 新駅を中心とする都市拠点ゾーンには中部都市圏の業務拠点として、公共交通や周辺環境、周辺機能と連携した業務系オフィス、国際交流、宿泊、広域的商業（百貨店、GMS）、行政施設等からなるビジネスパークを形成
- ・ 大規模公園に囲まれた振興拠点ゾーンにはまとまった広大な敷地、西普天間住宅地区の大学、病院等治療施設等と連携したライフサイエンス分野の研究所、高度医療施設、高等教育施設、産学連携施設、インキュベーション施設等を集積したサイエンスパークを形成
- ・ 居住ゾーンには、地権者の居住及び土地活用に関する低層住宅のほか、駅周辺には国内外の富裕層や駐在者に向けた都市型住宅やサービスアパートメント等の整備を想定する
- ・ 大規模公園ゾーンでは、振興拠点ゾーンと一体となる環境形成を図ると同時に、津波等被災時における広域防災機能や運動機能（スタジアム、アリーナ等）、バイオマス等の再生可能エネルギーの供給拠点も検討

②北エリアにおける機能導入イメージ

- ・ 周辺市街地と連担した都市拠点ゾーンを設定し、日常的な買回り品を提供する商業施設や生活サポート施設等による生活拠点を形成
- ・ 加えて、普天満宮周辺の密集市街地の解消や道路等の関連公共事業の先導を行い、地区外の都市再生事業と連携しながら、既存商店街の活性化や密集市街地の生活環境改善を実施
- ・ 同時に都市拠点ゾーン内を通過する鉄軌道の新駅をまちづくりと一体的に整備していくことにより、新たな生活拠点の形成や周辺生活環境改善を促進
- ・ 振興拠点ゾーンとして、中央エリアの研究開発機能及び西普天間住宅地区の大学、治療施設と連携した小規模業務、研究施設用地を設定
- ・ 居住ゾーンでは、地権者の居住及び土地活用に関する低層住宅のほか、駅周辺部においては、学生や研究者等に供する都市型住宅を想定

③南エリアにおける機能導入イメージ

- ・ 真栄原付近の既存商業エリアと連担する地区界部に日常的な商業機能や生活サポート機能等を中心とした都市拠点ゾーンを配置
- ・ 同時に、地区外の真栄原付近に、鉄軌道の新駅を配置していくことで、地区内外が一体となったにぎわい拠点を形成
- ・ 中央エリアにおける研究開発機能と連担した小規模な業務、研究施設を配置すると同時に、地権者の居住、土地活用に関する低層住宅を配置
- ・ 周辺大学等と関連する研究施設やサービス施設等の受け皿、学生向けアパート等も考慮

3. 都市基盤整備「幹線道路・鉄軌道を含む公共交通軸」に向けた取組み

本項では、全体計画の中間取りまとめ策定以降の関連部局による検討結果や配慮事項を踏まえ、都市基盤整備における幹線道路および鉄軌道を含む公共交通軸のあり方を整理した。

(1) 全体計画の中間取りまとめの具体化に向けた検討の視点

全体計画の中間取りまとめに具体化の向けた検討の諸条件を以下に整理した。

1) 全体計画の中間取りまとめにおける位置づけの整理

全体計画の中間取りまとめにおける「都市基盤整備の方針（幹線道路の整備および鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備）」および「交通網配置の考え方」は、以下のとおりである。

都市基盤整備の方針（全体計画の中間取りまとめより抜粋）

●幹線道路の整備

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

■上位計画にもとづく広域的な幹線道路の整備

- ・「中部縦貫道路」の整備：主要幹線道路の機能を備えた道路構造と跡地内を南北に縦貫するルートで導入することを想定
- ・「宜野湾横断道路」の整備：主要幹線道路の交通機能を備えた道路構造と跡地内を東西に横断するルートで導入することを想定

■宜野湾市の都市幹線道路網の整備

- ・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本として、跡地利用から見た修正を行い、幹線道路を適正な網間隔で配置を目標
- ・地区幹線道路の整備：都市幹線道路を補完し、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、跡地と周辺市街地の一体化に向けたシンボリックな空間の創出等を目標

●鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備

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

■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想定

- ・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客拠点の配置にあわせてルートを想定

■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

- ・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

交通網配置の考え方（全体計画の中間取りまとめより抜粋）

●交通網配置の考え方

幹線道路網は上位計画を基本とし、公共交通軸は跡地における整備効果を高めることを目標として、交通網の「配置方針」を取りまとめ

■主要幹線道路（中部縦貫道路、宜野湾横断道路）のルートの配置

- ・「中部縦貫道路」は跡地内を縦貫する都市幹線道路の位置に、「宜野湾横断道路」は南側の都市幹線道路の位置に併設または共用による整備を想定して配置

■跡地と周辺市街地にまたがる幹線道路網の配置

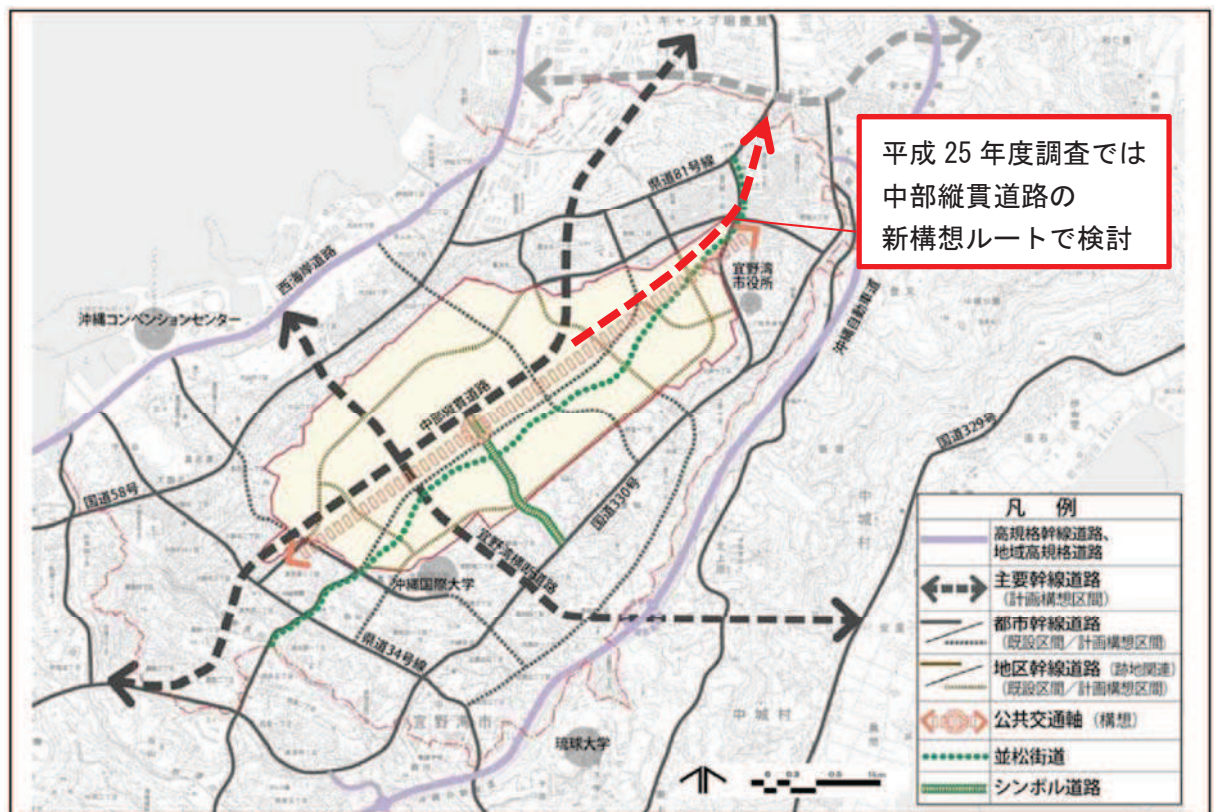
- ・跡地と周辺市街地の一体性に配慮して、宜野湾市全体の新しい幹線道路網を構築
- ・国道 330 号と（仮称）普天間公園を結び跡地と周辺市街地の連携に向けたシンボルとなる地区幹線道路（シンボル道路）を配置

■鉄軌道を含む新たな公共交通軸の配置

- ・広域的な集客拠点や居住ゾーンとの近接性に配慮して配置

全体計画の中間取りまとめにおける「交通網の配置パターン」は、以下のとおりである。

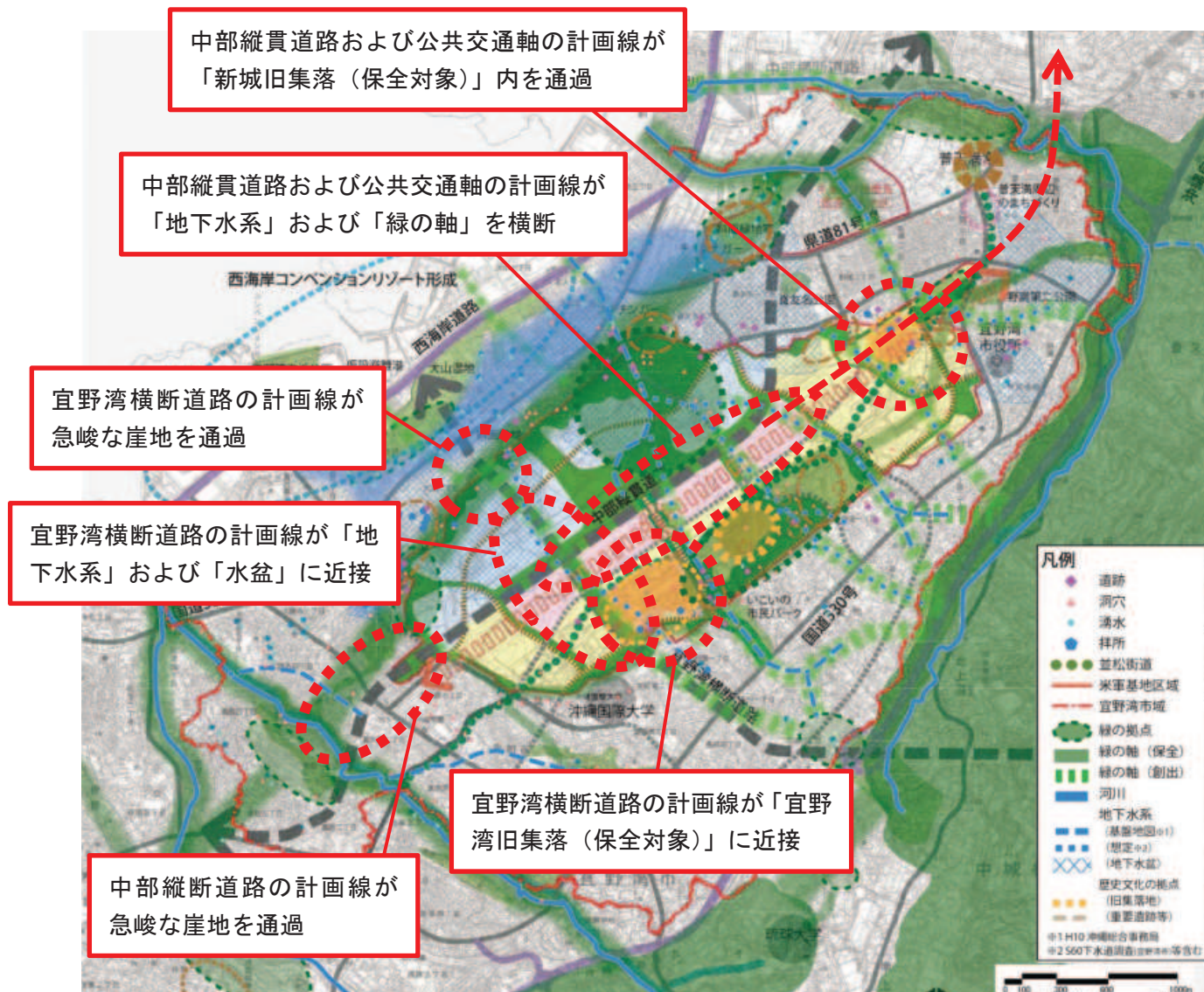
なお、平成 25 年度調査では、「沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画」において返還時期が示されていないキャンプ瑞慶覧の一部を通過する現計画から国道 330 号へ向かう新たな構想ルートを設定し検討した。



図IV-16 交通網の配置パターン（全体計画の中間取りまとめ）

2) 既往調査・現場踏査の結果を踏まえた配慮事項の整理

関係部局の検討状況を踏まえた反映すべき事項や「1. 環境づくりの方針」を踏まえた配慮事項を以下のとおり整理した。



図IV-17 配慮事項の整理

3) 検討の視点の整理

①幹線道路の整備

中部縦貫道路および宜野湾横断道路の交通網整備や通過交通量の処理等の広域的（県土全体や中南部都市圏）な検討については、担当部局により検討が進められており、具体化に際して今後検討成果を反映させる。

そこで、本項においては、普天間飛行場が立地する宜野湾市の都市構造の改善や跡地利用の観点から必要となる機能や跡地利用上の配慮点等について検討した。

宜野湾市の都市構造としてみた場合、現在の普天間飛行場跡地によって分断されている都市構造からの転換という観点から宜野湾市の骨格をなす道路となることが想定される。

また、現在の配置計画における都市拠点ゾーンや居住ゾーン、振興拠点ゾーン、公園・緑地等へのサービス道路について検証する。

②鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備

第3回中南部都市圏パーソントリップ調査の結果をみると、普天間飛行場跡地が立地する宜野湾市における交通手段分担率は、自家用車が71.0%と大半を占め、公共交通は3.8%（中南部都市圏でみた場合4.7%）となっている。

また、宜野湾市内においては、公共交通空白地域（バス停から300m以上）が多数みられることから、普天間飛行場跡地の整備と連携した公共交通網の整備が望まれる。

更に、世界水準の都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成に向け、普天間飛行場跡地および西海岸地域が一体となる回遊性のあるフィーダー交通の整備が望まれる。

以上を踏まえ、鉄軌道による新駅を中心とした公共交通網のあり方について検討した。

(2) 幹線道路・鉄軌道を含む公共交通軸の整備方針の検討

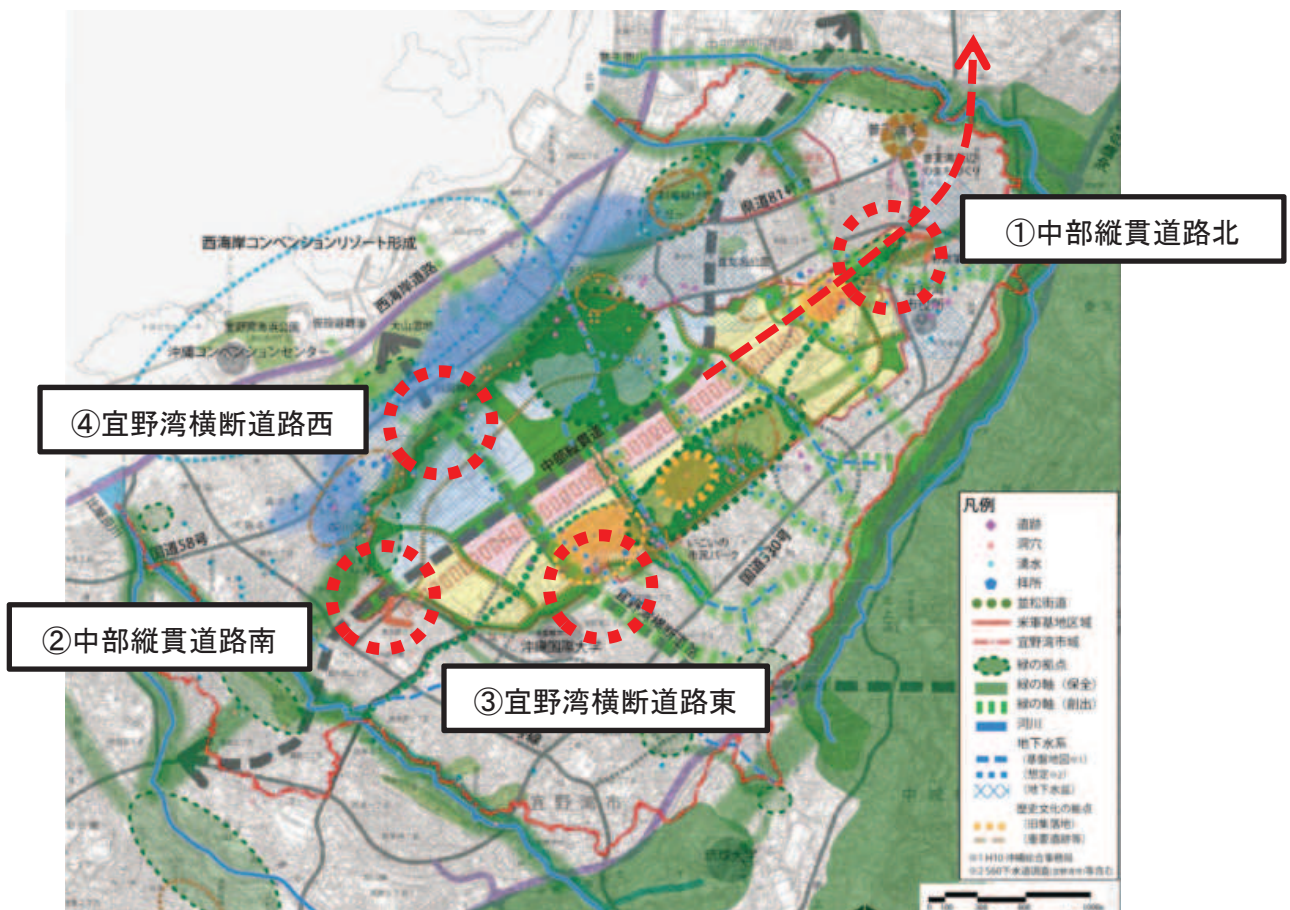
普天間飛行場跡地内における幹線道路の路線選定や整備にあたっての配慮事項を整理した。

また、鉄軌道の新駅予定地を核とした公共交通網の形成に向けた端末交通の選定および導入に向けた必要機能等について整理した。

1) 主要幹線道路と普天間飛行場跡地外の接続部の検討

現在、普天間飛行場跡地内における中部縦貫道路および宜野湾横断道路の具体的な計画線は示されていないため、普天間飛行場跡地と周辺市街地の接続部における課題等を整理した。

現場調査の結果等を踏まえた、各接続部の課題等は以下のとおりである。



図IV-18 検討箇所

①中部縦貫道路北



図IV-19 中部縦貫道路北側接続部の配慮点

②中部縦貫道路南



図IV-20 中部縦貫道路南側接続部の配慮点

③宜野湾横断道路東



図IV-21 宜野湾横断道路東側接続部の配慮点

④宜野湾横断道路西



図IV-22 宜野湾横断道路西側接続部の配慮点

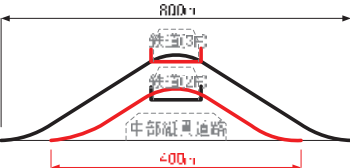
2) 主要幹線道路の交差部の検討

中部縦貫道路および宜野湾横断道路の交差部について、交通容量や地勢等の制約条件、都市デザイン（シンボル道路としての景観形成）の観点から評価を行った。

この際、検討にあたっては、鉄軌道の導入空間となる中部縦貫道路を平面とした上で、宜野湾横断道路の交差形状について比較案を作成した。

なお、今後、担当部局による検討内容が具体化した後、将来交通需要を基に交差点需要率を算定し、評価する必要がある。

表IV-2 交差形式による比較

	立体交差 (アンダーパス)	立体交差 (オーバース)	平面交差
略図	 (立体区間延長約 400m)	 ・鉄道が3階の場合 (立体区間延長 400m) ・鉄道が2階の場合 (立体区間延長 800m)	
宜野湾横断道路の道路構造	・交差点を中心に、約 140m が掘割構造になる。	・鉄道を2階レベルとし、宜野湾横断道路を3階レベルとすると、交差点部の計画高が17mとなり、影響範囲は交差点を中心に約 400m におよぶ。 ・鉄道が3階レベルとすると、影響範囲はアンダーパスと同様であるが、鉄道側の影響が大きくなる。	・平面構造
周辺まちづくりへの影響	・掘割構造により、約 400m にわたり、地域が分断される。	・高架構造により、地域分断が懸念される。	・周辺市街地からのアクセスが確保できる。
※交通処理（自動車）	・交通処理可能	・同左	・交差点部における交通混雑が懸念される。（道路構造令において4車線道路相互の交差点は立体交差が原則）
人の流動について	・平面案に比べ交差点に交通負荷が小さいことから、信号サイクル時間を短くすることができ、結果として信号待ち時間が短くなる。	・同左	・自動車交通を捌くため、信号サイクル長が長くなり、結果として、信号待ち時間が長くなる。
地盤等への影響	・掘割構造により、地下水系への影響が懸念される。	・高架構造とすることで地下水系等への影響は少ない。	・平面構造のため、影響は少ない。
景観形成	・掘割構造とすることで、景観への影響は少ない。	・高架構造により、敷地南北の景観が遮られる。	・平面構造のため、影響は少ない。

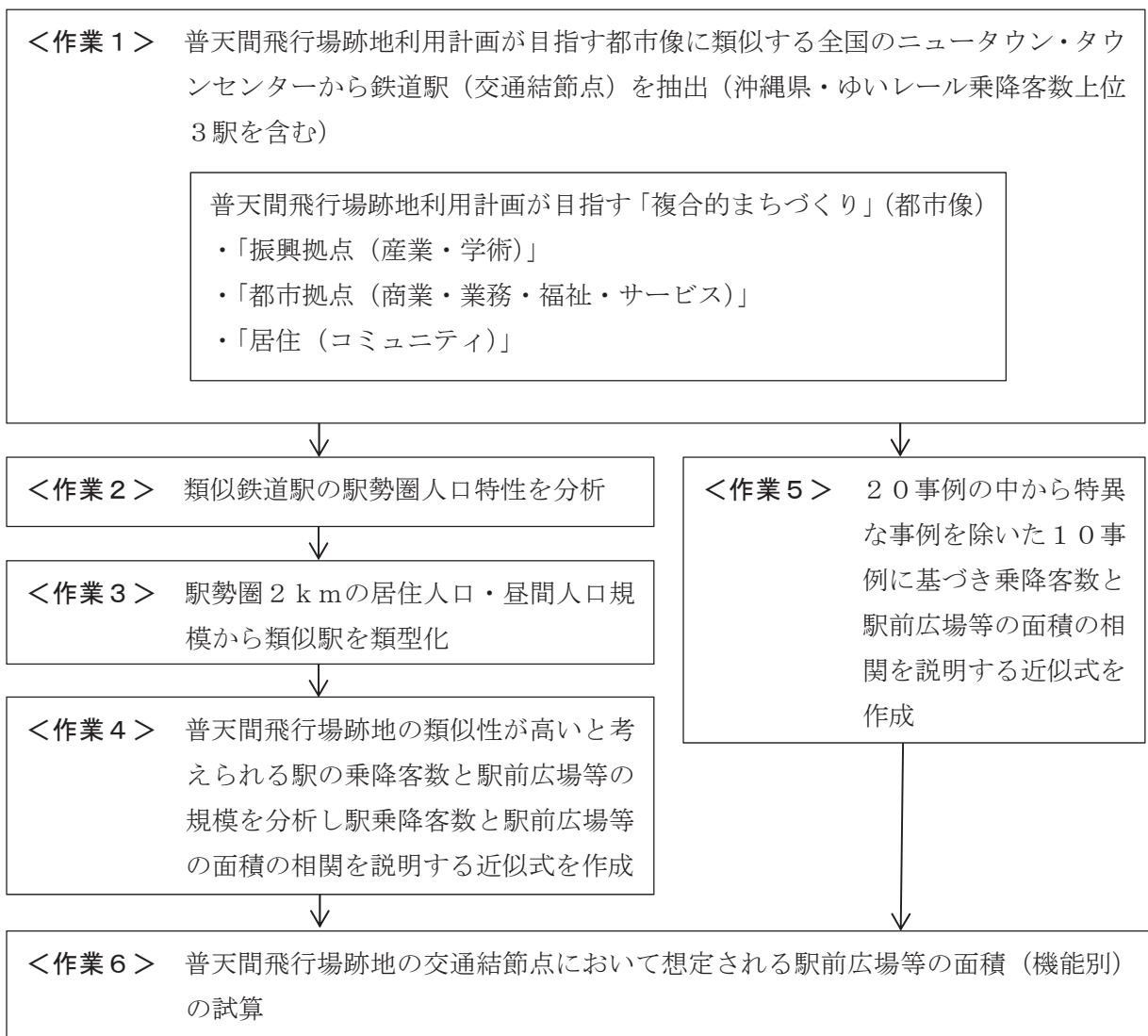
3) 新駅周辺（公共交通結節点）の検討

普天間飛行場跡地内に想定される新駅を中心とした普天間飛行場跡地と西海岸地域をつなぐ交通結節点の計画のあり方等を整理した。

現段階では、導入機能に基づく土地利用計画およびそれに伴う計画人口、更には鉄軌道の交通需要量など数量的な枠組みの想定に至っていないことから、以下に示す検討フローに従って、先進事例比較法により、当地区内に想定される鉄軌道新駅周辺において確保すべき駅前広場等の機能と面積水準の考え方を整理した。

なお、本検討では、次の事項を明らかにした。

- 普天間飛行場跡に整備される新都市のタウンセンターに設置される鉄軌道駅の交通結節機能のあり方
- 先行類似駅の交通結節機能の状況整理
- 先行類似駅の規模から考えられる鉄軌道駅の端末交通（フィーダー交通としてのバス等、タクシー、自転車、徒歩）の導入に対応できる駅前広場等の必要規模の考え方



① 普天間飛行場跡地利用計画が目指す都市像に類似する鉄道駅の抽出

(沖縄県・ゆいレール乗降客数上位3駅を含む) <作業1>

全国のニュータウン等開発事例から、普天間飛行場跡地利用計画が目指す都市像に類似する鉄道駅を17カ所抽出した。これらに沖縄県都市モノレール・ゆいレール線の駅の中から乗降客が多い上位3駅を加えた20駅を事例分析対象駅として抽出した。

なお、選定した各駅の詳細は、資料編に整理している。

表IV-3 普天間飛行場跡地利用計画が目指す都市像に類似する鉄道駅

	名称	所在地	開発面積 (ha)	駅近圏人口(人)						全産業従事者			駅乗降 客数 (人/日)	計画人 口 (人)	駅前広 場等面 積 (㎡)
				居住			昼間			0.5km	1.0km	2.0km			
1	沖縄県庁周辺 ・沖縄都市モノレール県庁前 駅	那覇市久茂地1 丁目		5,941	28,129	94,874	28,954	70,814	146,141	25,070	53,343	93,457	9,475		5,200
2	小禄 ・沖縄都市モノレール小禄駅	沖縄県那覇市田 原3丁目	108.8	9,352	29,591	80,259	9,004	25,123	79,611	3,428	8,756	40,703	6,115		8,900
3	那覇新都心 ・沖縄都市モノレールおもろ まち駅	沖縄県那覇市おも ろまち4丁目	214.0	6,084	32,477	132,234	10,174	38,068	141,986	6,603	20,634	71,091	8,690	21,000	14,200
4	越谷レイクタウン ・JR武蔵野線越谷レイクタ ウン駅	埼玉県越谷市レ イクタウン8丁 目	225.6	1,257	3,223	37,726	1,249	4,282	32,401	298	1,511	14,841	36,492	22,400	13,800
5	研究学園葛城 ・つくばエクスプレス線研究 学園駅	茨城県つくば市 研究学園五丁目	484.7	1,998	3,667	14,846	38	554	11,367	38	496	8,453	10,644	25,000	13,800
6	光が丘パークタウン ・都営大江戸線光が丘駅	東京都練馬区光 が丘二丁目	186.0	19,486	51,770	185,646	13,089	35,113	117,143	5,647	14,398	44,656	56,529		11,800
7	高島平 ・都営三田線高島平駅	東京都板橋区高 島平八丁目	332.0	14,553	47,118	140,744	11,659	37,965	114,093	5,310	17,137	50,464	28,767		2,000
8	みなみのシティ ・JR八王子みなみ野駅	東京都八王子市 みなみ野一丁目	400.0	5,277	16,392	62,541	2,598	13,189	50,775	1,447	3,941	11,274	33,574	28,000	15,000
9	国際文化公園都市(彩都) ・大阪モノレール彩都(国際 文化公園都市)線彩都西駅	大阪府茨木市彩 都あさぎ1丁目	743.0	3,453	8,992	21,556	826	7,581	21,599	314	1,796	5,337	5,484	50,000	8,300
10	神戸研究学園都市・神戸市 営地下鉄学園都市駅	兵庫県神戸市西 区学園西町	303.0	6,940	15,000	32,454	8,128	19,665	36,467	1,706	3,777	12,053	35,847	20,000	25,000
11	神戸リサーチパーク ・神戸電鉄三田線神鉄道場 駅	兵庫県神戸市北 区道場町日下部 字尼ヶ谷742-1	498.1	2,403	7,124	21,581	1,415	4,356	19,192	337	1,080	7,001	2,740	27,100	7,900
12	泉北ニュータウン ・大阪府都市開発泉北高速 鉄線泉ヶ丘駅	大阪府堺市南区 竹城台1-1-1		8,339	31,011	79,891	6,405	20,399	56,876	2,548	5,935	17,006	43,970		25,200
13	みそのウイングシティ ・埼玉高速鉄道線浦和美園 駅	埼玉県さいたま 市緑区大字大門	320.0	1,737	5,832	21,049	1,257	5,493	19,461	1,043	4,152	9,459	10,402	31,200	17,900
14	常総ニュータウン ・北守谷地区・関東鉄道常 総線新守谷駅	茨城県守谷市御 所ヶ丘1-1	260.5	1,016	5,356	26,948	1,015	5,546	22,150	794	4,169	12,402	2,160	32,000	9,000
15	常総ニュータウン ・南守谷地区・関東鉄道常 総線、つくばエクスプレス線 守谷駅	茨城県守谷市中 央	158.9	3,844	13,733	31,718	1,349	7,216	22,509	670	3,382	12,330	58,970		20,300
16	千葉ニュータウン中央地区 ・北総鉄道北総線千葉 ニュータウン中央駅	千葉県印西市中央 南一丁目	764.0	3,605	16,573	34,639	3,912	12,297	24,113	3,290	7,126	10,766	30,910	61,900	41,900
17	多摩ニュータウン多摩セン ター駅周辺 ・京王相模原線、小田急多 摩線、多摩モノレール	東京都多摩市落 合一丁目		4,134	25,498	95,661	12,072	26,959	74,528	11,182	19,547	34,082	162,134		27,300
18	横須賀リサーチパーク ・京浜急行久里浜線YRP野 比駅	神奈川県横須賀 市野比一丁目		6,521	18,768	42,749	4,059	10,324	28,975	1,213	2,563	8,172	19,794		4,400
19	新百合ヶ丘 ・小田急小田原線・多摩線 新百合ヶ丘駅	川崎市麻生区万 福寺一丁目	46.4	8,362	33,135	119,860	12,378	27,033	72,201	10,017	15,393	24,350	120,483		18,100
20	六甲アイランド・六甲ライナ ー線アイランドセンター駅	神戸市東灘区向 洋町中2	580.0	8,729	17,336	18,936	10,336	20,572	30,337	4,868	10,309	18,764	17,233	30,000	9,500

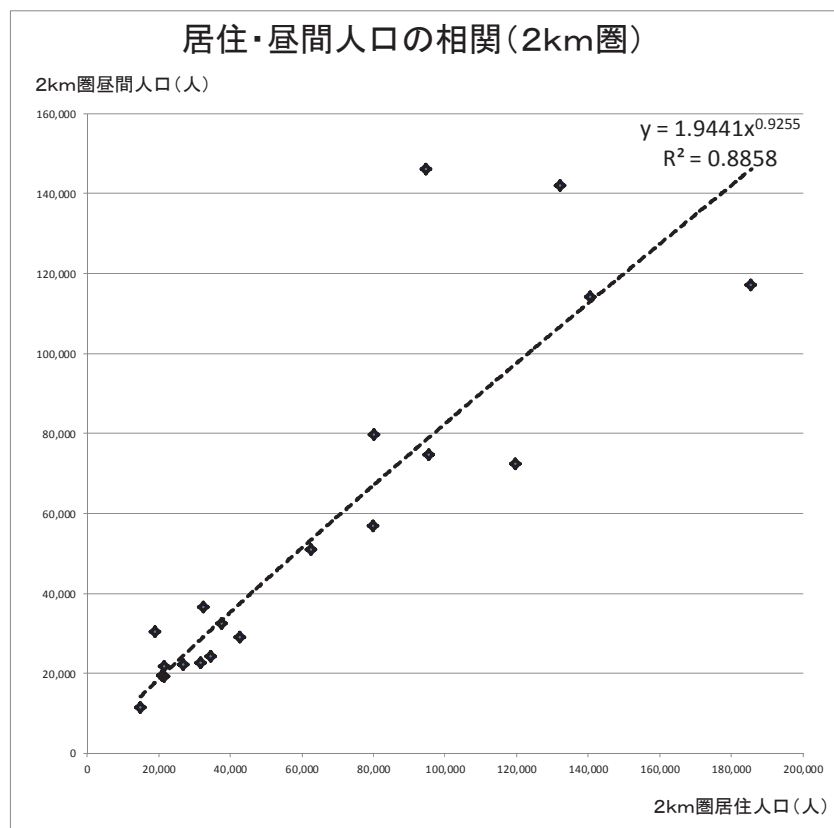
②類似鉄道駅の駅勢圏人口特性分析＜作業２＞

作業１で抽出した 20 駅の駅勢圏（0.5 km、1km、2km）の居住人口、昼間人口の相関を分析した。

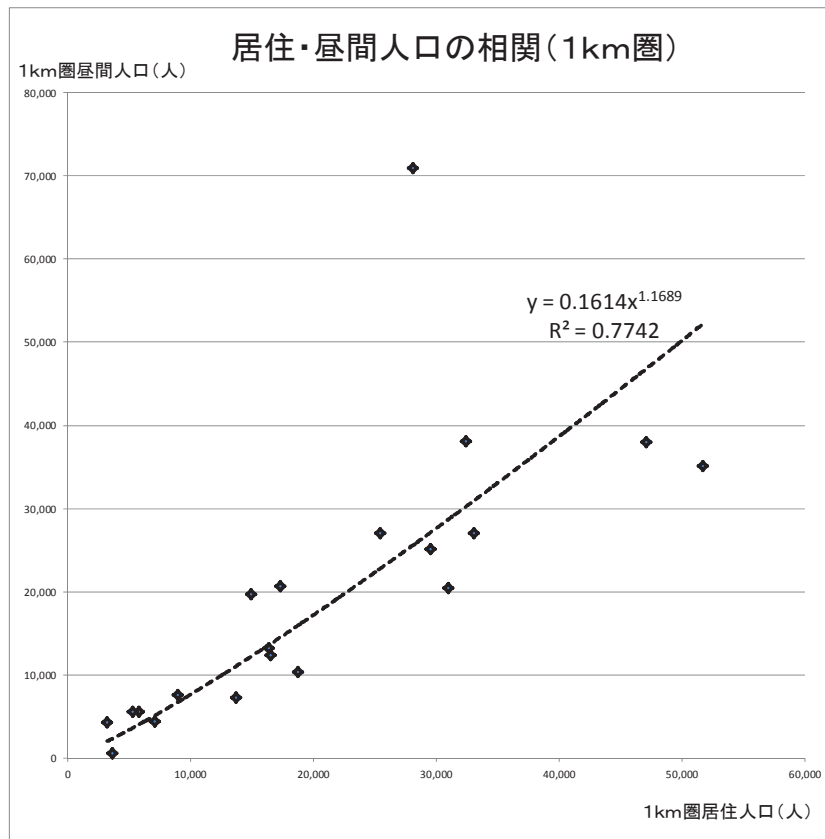
その結果、次の表および図に示すとおり駅勢圏 2km の居住人口、昼間人口の相関が最も高いことが確認できた。

表IV-4 駅勢圏（0.5 km、1km、2km）の居住人口、昼間人口の相関係数

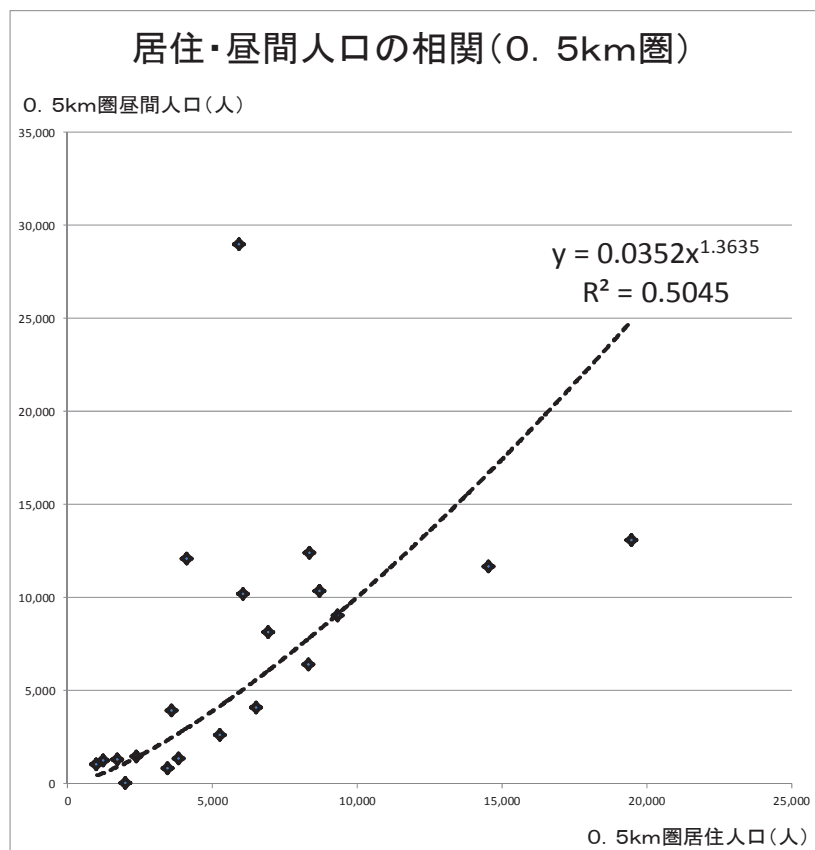
圏 域	相関係数 (R)
2 k m	0. 8 8 5 8
1 k m	0. 7 7 4 2
0. 5 k m	0. 5 0 4 5



図IV-23 居住・昼間人口相関分析 2 k m圏



図IV-24 居住・昼間人口相関分析 1 k m圏



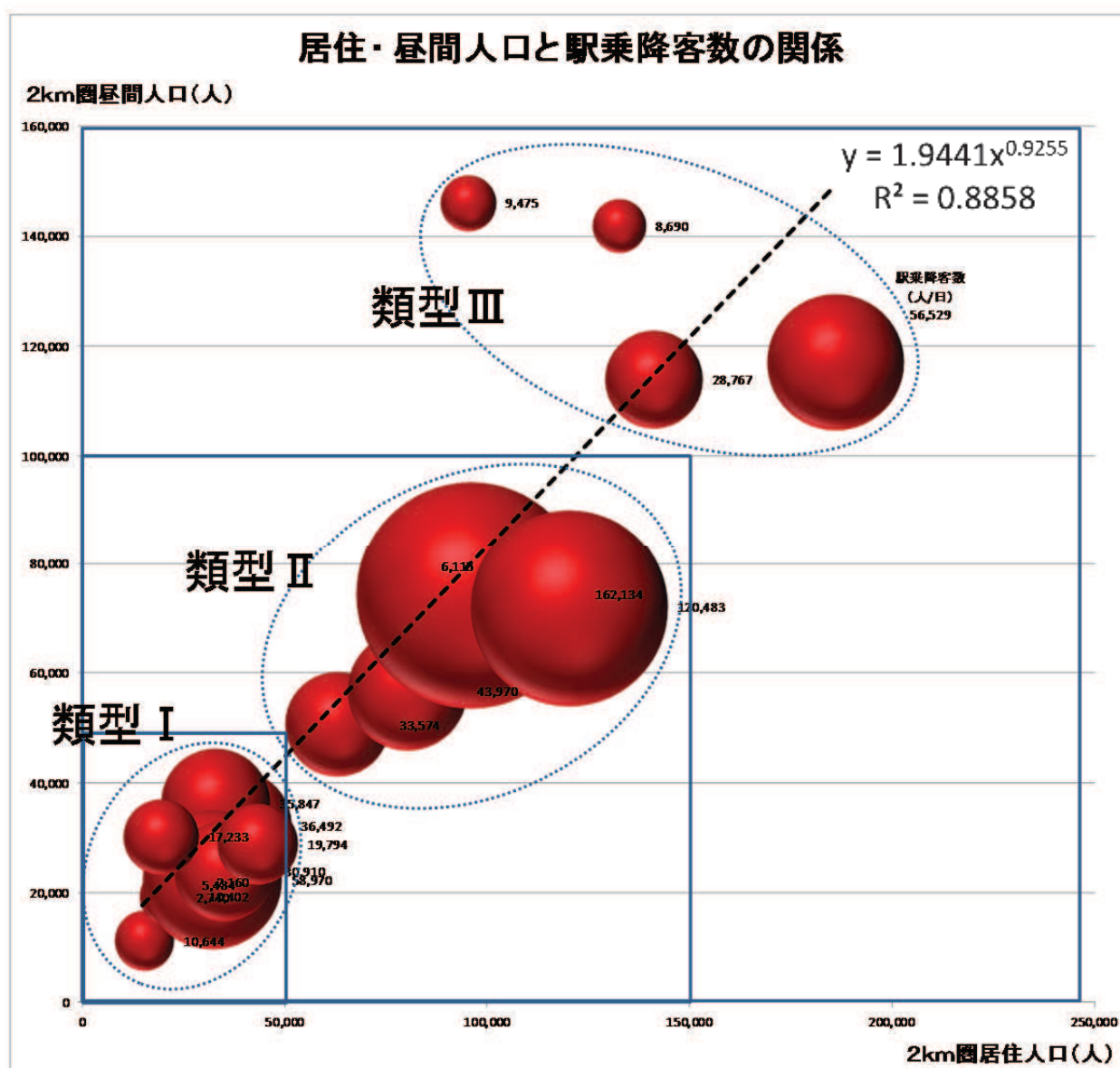
図IV-25 居住・昼間人口相関分析 0. 5 k m圏

③駅勢圏 2 kmの居住人口・昼間人口規模から類似駅を類型化＜作業 3＞

作業 2 で明らかとなった「駅勢圏 2km 居住人口と昼間人口の相関が最も高い」という分析結果に基づいて、駅勢圏 2km の居住人口と昼間人口の規模によって 3 つのランクに分類した。

表Ⅳ-5 居住人口と・昼間人口の規模によって類型区分の考え方

類型	居住人口	昼間人口
I	～50,000 人	～50,000 人
Ⅱ	50,000 人～150,000 人	50,000 人～100,000 人
Ⅲ	150,000 人～	100,000 人～



図Ⅳ-26 居住・昼間人口規模による駅の類型化

④ 駅乗降客数と駅前広場等の面積の相関を説明する近似式作成＜作業 4＞

普天間飛行場跡地を中心とする半径 2km 圏域は、宜野湾市の 6 割以上をカバーする規模になる（図IV-27 参照）。具体的には、半径 2km 圏域の面積が 1,256ha であるのに対し、宜野湾市域の面積が 1,980ha であり、約 63.4%である。



図IV-27 普天間飛行場跡地を中心とする駅勢圏想定

これに対し、宜野湾市の将来人口は、普天間飛行場跡地利用計画を除いて、次のとおり推計されている。これに普天間飛行場跡地開発による人口増が加わることから、駅勢圏 2km の人口は明らかに 5 万人の水準を超えるものと考えられる。

表IV-6 宜野湾市の人口（現況と推計）

	現況 2015年 2月28日	推計			
		2020年	2025年	2030年	2035年
1 人口問題研究所推計	95,779	97,345	98,694	99,541	100,018
2 (一社)東西地域産業活性化センター(2012年11月)		95,539	95,851	95,397	94,452

仮に、小禄やおもろまちにおける人口密度を普天間飛行場跡地開発にあてはめた場合は、次のとおり開発による人口増が想定できる。

表IV-7 沖縄基地跡地開発事例における駅勢圏2km人口と人口密度

	名称	開発面積 (ha)	人口(人)			人口密度(人/ha)		
			居住 2.0km	昼間 2.0km	全産業従業者 2.0km	居住 2.0km	昼間 2.0km	全産業従業者 2.0km
2	小禄 ・沖縄都市モノレール小禄駅	108.8	80,259	79,611	40,703	64	63	32
3	那覇新都心 ・沖縄都市モノレールおもろまち駅	214.0	132,234	141,986	71,091	105	113	57

表IV-8 普天間飛行場跡地における将来駅勢圏2km人口の想定

開発規模想定	全域の面積		481 ha	
	内公園・緑地等		100 ha	
	内都市的土地利用		381 ha	
普天間飛行場跡地の開発人口想定	小禄 人口密度ベース		24,314 人	64 人/ha
	おもろまち 人口密度ベース		40,060 人	105 人/ha
普天間飛行場跡地の駅勢圏2km人口想定	年次	人口密度:小禄ベース/人口推計:東西地域活性化センター	人口密度:おもろまちベース/人口推計:人口問題研究所	成熟割合 想定値
	2020年	95,539 ~	97,345 人	0%
	2025年	103,956 ~	112,047 人	33%
	2030年	111,606 ~	126,247 人	67%
	2035年	118,766 ~	140,078 人	100%
中心駅の乗降客数 2035年		9,049 ~	9,205 人	
駅勢圏2km人口に対する乗降客数の割合		7.62%	6.57%	

以上より、作業 3 で類型化したもののうち、普天間飛行場跡地に設置される中心駅は、類型Ⅱ又は類型Ⅲにあてはまると考えることができる。

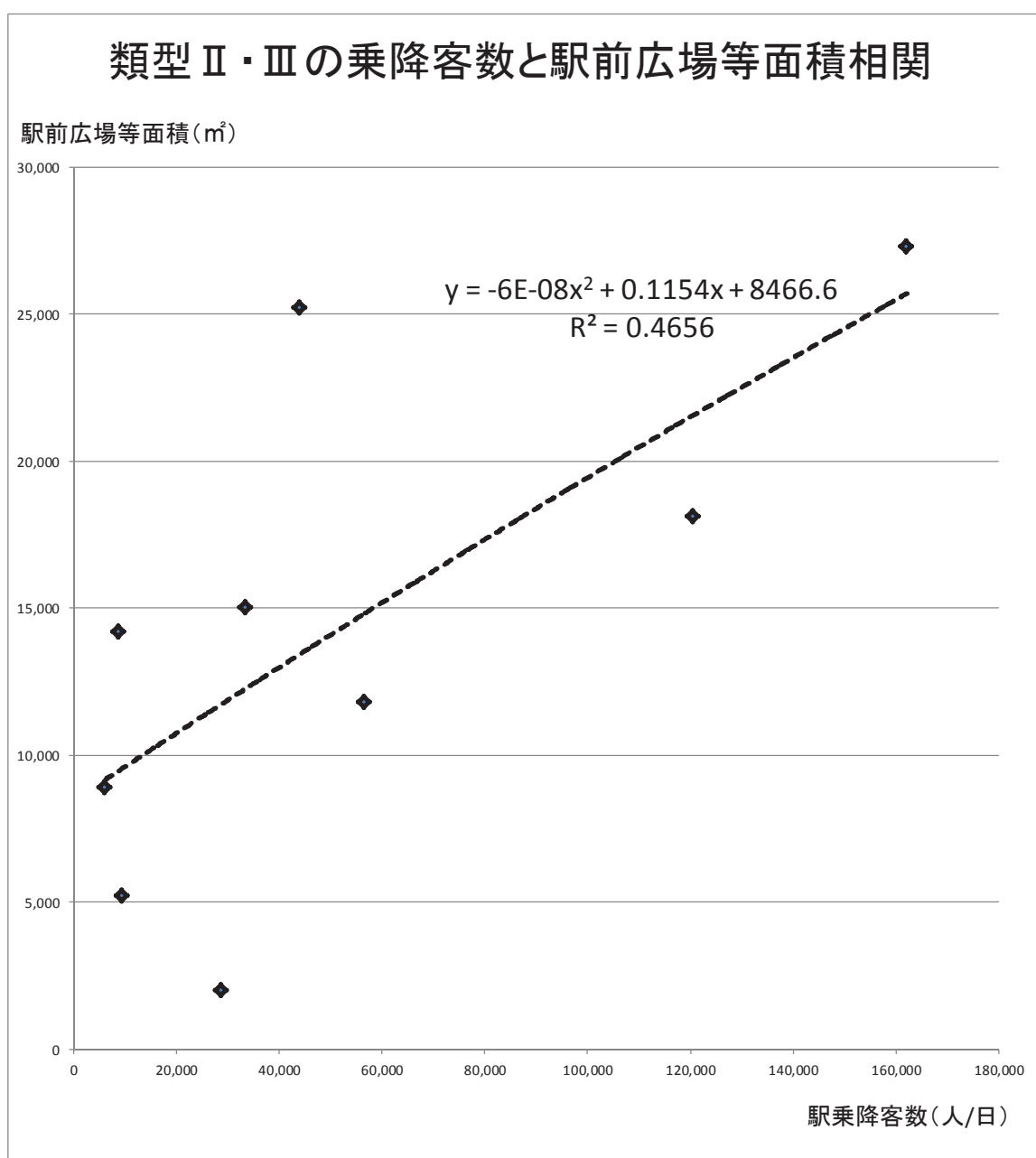
類型Ⅱ又は類型Ⅲのサンプルを用いて、乗降客数と駅前広場等の面積の相関を分析したところ、図IV-28の結果が得られた。相関関係を説明する式は、次のとおりとなる。

$$\text{駅前広場等の面積} = -6 \times \text{Exp}(-0.8) \times (\text{乗降客数})^2 + 0.1154 \times (\text{乗降客数}) + 8466.6$$

ただし、この式の相関係数は0.5を下回っており、この結果をもって必要規模を想定することは危険であり、得られた結果は最低でも必要な規模を押さえると解すべきである。

表IV-9 乗降客数将来想定値から得られる類型Ⅱ又は類型Ⅲ駅前広場等の想定規模

	駅勢圏人口将来想定 (2035年) (人)	乗降客数将来想定 (2035年) (人/日)	駅前広場等の想定規模 (㎡)
人口密度: 小祿ベース/人口推計: 東西地域活性化センター	118,766	9,049	9,511
人口密度: おもろまちベース/人口推計: 人口問題研究所	140,078	9,205	9,529



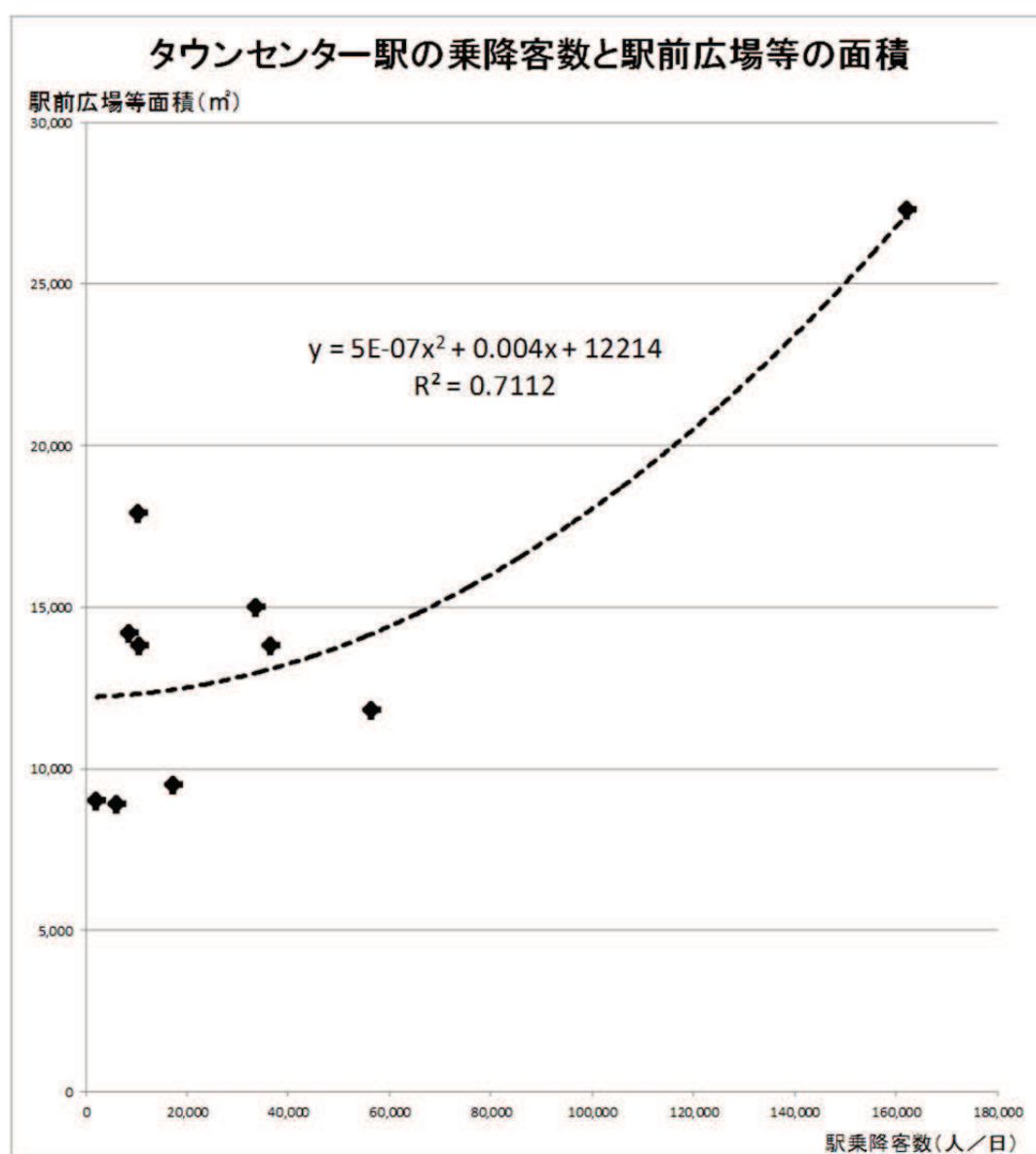
図IV-28 類型Ⅱ・Ⅲの乗降客数と駅前広場等面積相関および近似式の分析

⑤10 事例に基づく乗降客数と駅前広場等の面積の相関を説明する近似式作成＜作業5＞

作業4で作成した乗降客数と駅前広場等の相関関係を整理した近似式は、相関係数が0.5を下回ることから、20事例の中から特異な事例を除いた10事例をピックアップし、乗降客数と駅前広場等の面積の相関を分析し、乗降客数と駅前広場等の相関を説明する近似式を次のとおり作成した。

$$\text{駅前広場等の面積} = 5 \times \text{Exp}(-0.7) \times (\text{乗降客数})^2 + 0.004 \times (\text{乗降客数}) + 12214$$

この作業で得られた近似式の相関係数は、0.7を超えていることから、計画立案の指標として一定の信頼性があると想定できる。



図IV-29 タウンセンター等の類似10駅による乗降客数と面積相関および近似式の分析

表IV-10 20 事例の中から作業5のためにピックアップしたタウンセンター等の類似 10 駅

2 小禄・沖縄都市モノレール小禄駅
3 那覇新都心・沖縄都市モノレールおもろまち駅
4 越谷レイクタウン・JR武蔵野線越谷レイクタウン駅
5 研究学園葛城・つくばエクスプレス線研究学園駅
6 光が丘パークタウン・都営大江戸線光が丘駅
8 みなみのシティ・JR八王子みなみ野駅
13 みそのウイングシティ・埼玉高速鉄道線浦和美園駅
14 常総ニュータウン・北守谷地区・関東鉄道常総線新守谷駅
17 多摩ニュータウン多摩センター駅周辺・京王相模原線、小田急多摩線、多摩モノレール
20 六甲アイランド・六甲ライナー線アイランドセンター駅

表IV-11 タウンセンター等の類似 10 駅の乗降客数と面積相関近似式による駅前広場等想定規模

	駅勢圏人口将来想定 (2035年) (人)	乗降客数将来想定 (2035年) (人/日)	駅前広場等の想定規模 (m ²)
人口密度: 小禄ベース/人口推計: 東西地域活性化センター	118,766	9,049	12,250
人口密度: おもろまちベース/人口推計: 人口問題研究所	140,078	9,205	12,251

⑥ 普天間飛行場跡地の交通結節点における駅前広場等の面積（機能別）試算＜作業6＞

●交通結節点機能（駅前広場等）の必要規模（面積）の総括

作業4、作業5の結果、普天間飛行場跡地の鉄軌道駅周辺において設置が必要と想定できる交通結節点機能（駅前広場等）の必要規模（面積）は次のとおり想定できる。

交通結節点機能（駅前広場等）の必要規模（面積）：9,500～12,500 m²

●駅前広場等に導入できる施設面積と施設量の検証方法

作業6では、ここで得られた12,500 m²を用いて、どの程度の施設導入が可能か、検証する。

■駅前広場面積の算定方法

駅前広場の面積算定方法は、28年式、小浪式、48年式、98年式の4方式が知られている。

28年式は、駅の種類（電車駅、汽車駅）と駅乗降客数によって駅前広場の総面積の水準について下限、標準、上限の3つを簡易に算定する方式である。

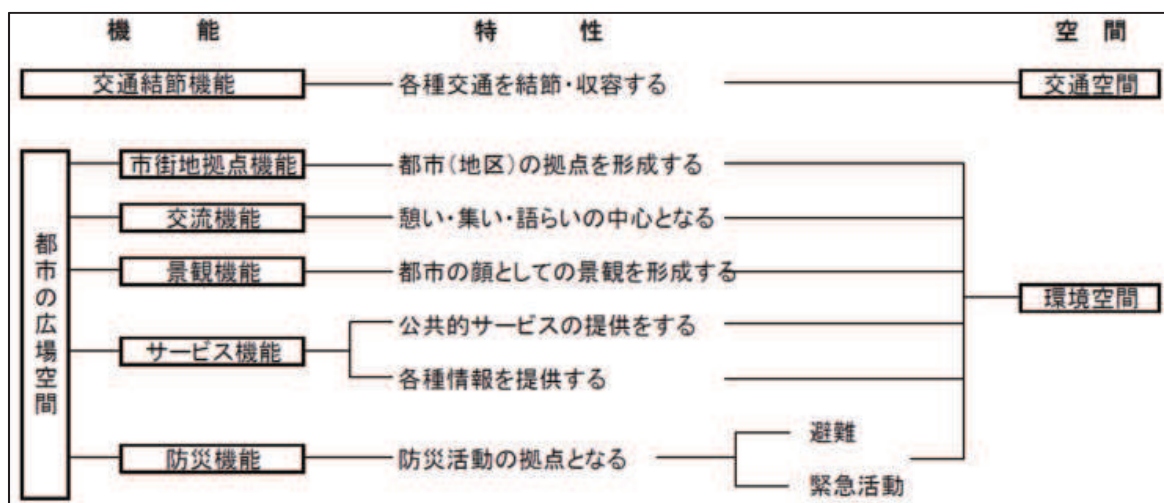
小浪式は駅乗降客の端末交通需要と単位施設面積の想定から、駅前広場の必要面積を積み上げる計算式である。

48年式は、駅の種類を都心中心駅、郊外中心駅、郊外一般駅、地方駅の4種類に区分した点で、28年式を発展させたものであり、小浪式による交通施設の必要面積積み上げの方法も取り入れて面積の総量を算定する方式である。

98年式は旧建設省が作成した駅前広場計画指針であり、小浪式と48年式の発展形として、駅の端末交通需要に基づいた交通施設等の必要面積を積み上げ、駅前広場全体の面積を算定する方式である。時代の変遷に応じ駅前広場に求められる機能として環境施設導入の考え方を取り入れていることが大きな特徴である。

■本作業において採用する方法

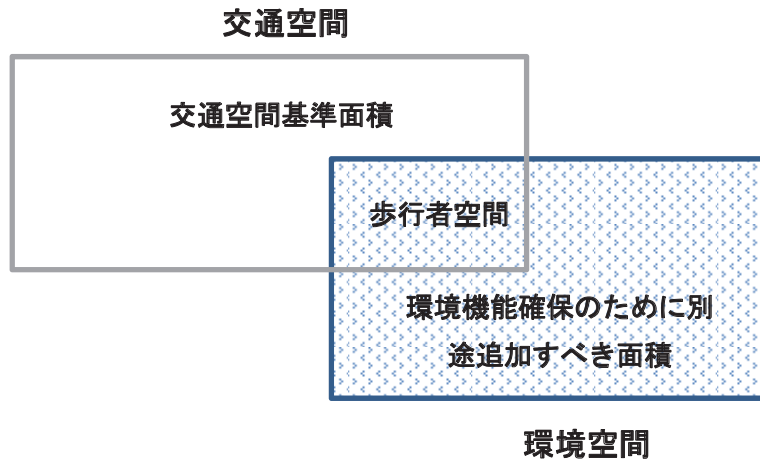
この検証では、駅前広場算定式として一般的に利用されている98年式の積み上げ方式を援用して、駅前広場の総面積から確保できる交通施設の規模を逆算により検証する。



図IV-30 駅前広場の機能（出典：建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編「駅前広場計画指針 新しい駅前広場の考え方」（技法堂出版(株)、2008年））

●交通空間面積と環境空間面積

駅前広場面積のうち、車道部分を除く全ての面積（歩道および修景された交通島の面積を含む）が環境空間面積として位置付けられる。



図IV-31 駅前広場の機能・空間と面積の考え方

駅前広場面積に対する環境空間面積の割合を、標準的な環境空間比として用いられる0.5と設定すると、環境空間面積は次のとおり算定できる。

- ・駅前広場面積＝環境空間面積＋交通空間基準面積
- ・環境空間面積＝車道部面積＝（駅前広場面積－交通空間基準面積）×0.5

$$= (12,500 \text{ m}^2 - \text{交通空間基準面積}) \times 0.5$$

$$= 6,250 \text{ m}^2 \text{ (歩道および修景された交通島を含む) } - \text{交通空間基準面積} \times 0.5$$

$$= \text{車道部面積}$$
- ・交通空間基準面積＝6,250 m²＋歩道および修景された交通島の面積

駅前広場の交通空間として積み上げられる施設要素は次のとおりである。

- ・バス乗降場
- ・タクシー乗降場
- ・自家用車乗降場
- ・タクシープール
- ・歩道
- ・交通処理のための車道
- ・付加的施設

施設面積検証のための試算にあたっては、表IV-12のとおり各種緒元を想定する。

表IV-12 駅前広場等の交通基準面積および環境空間面積と配置想定交通施設

1. 交通基準面積			
① バス乗降場			
配分面積率	18%		
配分面積	1,193 m ²		
バス乗降場	70 m ² /台		
バスバス数	10 台(乗降合計)		
バスバス面積	700 m ²		
バス平均乗車人員	40 人/台		
サービス可能な分あたり乗降者数	400 人/分		
バスサービス時間	0.0833 時	5 分	
ピーク時バス通行台数	120 台/時		
サービス可能なピーク時あたり乗降者数	4,800 人/時		
バス乗降客の滞留単位面積	1 m ² /人		
バス乗降客の滞留面積	400 m ²		
想定ピーク率	25%		
日あたり乗降客数	19,200 人/日		
② タクシー乗降場			
配分面積率	4%		
配分面積	265 m ²		
タクシー乗降場	20 m ² /台		
タクシー乗降場数	12 台(乗降合計)		
タクシーバス面積	240 m ²		
タクシー平均乗車人員	1.4 人/台		
サービス可能な分あたり乗降者数	17 人/分		
タクシーサービス時間	0.0833 時	5 分	
ピーク時タクシー通行台数	144 台/時		
サービス可能なピーク時あたり乗降者数	202 人/時		
タクシー乗降客の滞留単位面積	1 m ² /人		
タクシー乗降客の滞留面積	17 m ²		
想定ピーク率	20%		
日あたり乗降客数	1,008 人/日		
③ 自家用車乗降場			
配分面積率	10%		
配分面積	663 m ²		
自家用車乗降場	20 m ² /台		
自家用車乗降場数	28 台(乗降合計)		
自家用車乗降場面積	560 m ²		
平均乗車人員(ドライバー除く)	1.2 人/台		
サービス可能な分あたり乗降者数	34 人/分		
乗用車サービス時間	0.3333 時	20 分	
ピーク時自家用車通行台数	84 台/時		
サービス可能なピーク時あたり乗降者数	101 人/時		
自家用車乗降客の滞留単位面積	1 m ² /人		
自家用車乗降客の滞留面積	101 m ²		
想定ピーク率	15%		
日あたり乗降客数	672 人/日		
④ タクシープール			
配分面積率	28%		
配分面積	1,855 m ²		
タクシー駐車場	30 m ² /台		
タクシー滞留可能台数	62 台/時		
⑤ 歩道			
配分面積率	15%		
配分面積	994 m ²		
内歩道面積以外の広場面積配分率	92%		
内歩道面積以外の広場面積	11,506 m ²		
歩行者密度	18 人/分・m		
平均歩行延長算定係数	0.009		
平均歩行延長算定係数	186 m = 0.009 × 歩道以外の広場面積 + 82.4		
サービス可能な歩行者数(分あたり)	96 人/分(ピーク時)		
サービス可能な歩行者数(ピーク時)	5,772 人/ピーク時		
ピーク率	50%		
日あたり歩行者数	11,543 人/日		
⑥ 交通処理のための車道			
配分面積率	15%		
配分面積	994 m ²		
計画車線幅員	5.5 m		
計画車道延長	181 m = 0.4Cc + 36.1		
計画交通量 Cc	361 台		
	(348 台 = バス台数/時 + タクシー台数/時 + 自家用車台数/時)		
⑦ 付加的施設			
配分面積率	10%		
付加的施設面積	663 m ²		
交通空間基準面積	① + ② + ③ + ④ + ⑤ + ⑥ + ⑦	6,625 m ²	53%
交通空間基準面積 - ⑤ - バス乗降場面積 - タクシー乗降場面積		5,875 m ²	
2. 環境空間面積			
	5,875 m ²	47%	
3. 駅前広場総面積			
	12,500 m ²		
4. 交通結節点サービス人員			
バス	19,200 人/日		
タクシー	1,008 人/日		
自家用車	672 人/日		
歩行者	11,543 人/日		
合計	32,423 人/日		
内鉄道利用乗降客数(想定値)	12,500 人/日		
	39%		

4. 都市基盤整備「緑地空間」の形成に向けた取組み

本項では昨年度業務における知見、および今年度検討を行った環境づくりの方針を踏まえ、主に現地状況を踏まえた整備方針の検討を行った。

(1) 検討の視点

昨年度整理された緑化のストラクチャープランや公園における機能方針等をベースとして、前章までに整理した環境づくりの方針に基づいた広域緑地形成のための手法やイメージの具体化検討を踏まえて、都市基盤整備「緑地空間」の形成に向けた取組みを検討した。



図IV-32 (仮称) 普天間公園の機能方針

出典：「普天間飛行場跡地利用計画策定調査業務報告書」(平成26年3月)

(2) 緑地空間の形成手法の検討

1) 緑と歴史・自然資源との関係について

歴史・自然資源の保全・活用方策を検討するにあたっては、各資源と緑が密接に関係していることに十分配慮する必要がある。緑の保全によって樹木の足元に所在する拝所や遺跡が守られる、あるいは緑の創出が地下水脈の保全につながるといったように、緑の保全・創出が歴史・自然資源の保全に直結する例も少なくない。

そこで、本項では普天間飛行場内に残存する歴史・自然資源の重要度から、保全に適している（もしくは創出することが望ましい）緑地の区域を検討した。

以下では、次年度以降の詳細の立ち入り調査の実施に伴う各資源の位置情報の把握や人の利用を踏まえたより詳細な重要度の判定を見据え、ケーススタディとして現時点で把握できている情報の中で跡地利用における具体的な緑地形成を検討した。

具体的には、前章までで整理した各要素の重要度に併せて緑の濃淡を設定し、地図上に整理した。その重ね合わせにより重層する箇所（緑が特に濃い所）が、緑の形成の上でも重要箇所（保全、創出が必要な場所）と想定した。

2) 各資源の区分と重要度

各要素の重要度については、既往文献調査や有識者からの意見聴取の結果、周辺調査等を踏まえて下表のとおり整理した。

なお、各要素の項目や重要度の判定等については、今後の立ち入り調査等により、詳細に分析・評価する必要があるが、現段階では、緑の保全・創出に係る重要度の判定としては、貴重な植生や生物の生息が想定される箇所のみを、最も重要度を高く設定した。

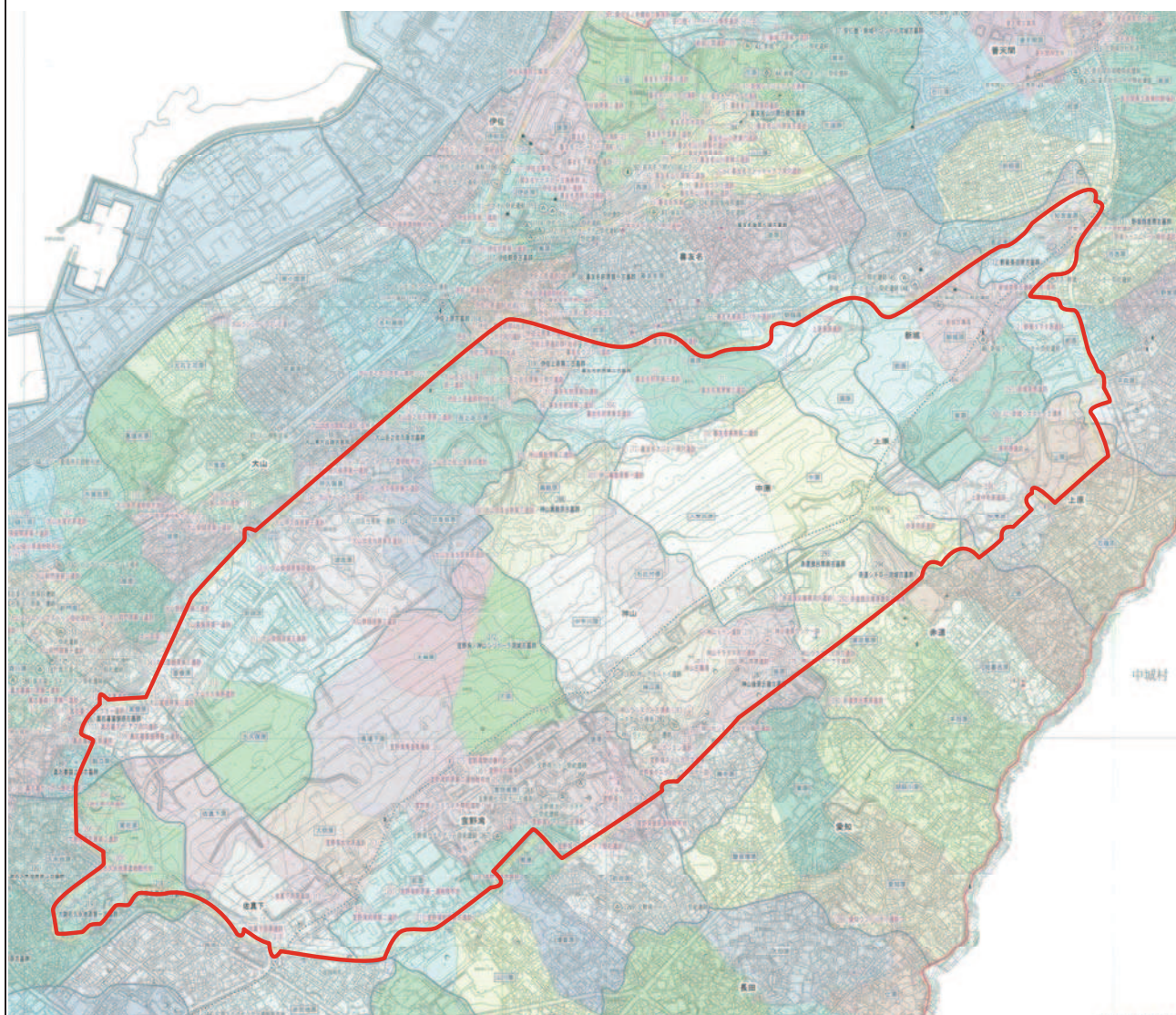
表IV-13 文献調査および周辺調査を踏まえた各資源の区分と重要度

資源	区分	概要	高←重要度→低				
遺跡	重要遺跡	・古集落・古湧泉・古墓群など宜野湾のかつての生活・文化を知る上で重要な遺跡(14 遺跡)		●			
	その他	・その他の遺跡・文化財			●		
植生	在来植生	・西側斜面を構成する崖地林や御嶽・墓地林等のかつての生活に身近な緑など (上記のうち、特に重要な植生や貴重生物の生息が想定される箇所)	●				
	外来植生	・まとまりのある既存の緑が生態系を形成している可能性がある			●		
地形	丘陵斜面	・広域景観の構成要素であり、歴史・自然資源が集積する		●			
	谷地	・地下水脈の入口であり、樹林帯等による涵養促集が望ましい		●			
	溶食凹地	・建物利用等による影響を十分考慮する必要がある		●			
	地下空洞	・建物利用等による影響を十分考慮する必要がある		●			
洞穴	洞穴遺跡	・洞穴遺跡として周知 ・地下空洞上の土地利用に十分配慮が必要		●			
	自然洞穴・伝承地	・自然洞穴および伝承地として周知 ・地下空洞上の土地利用に十分配慮が必要		●			
	その他	・関口・埋設しているもの ・地下空洞上の土地利用に十分配慮が必要		●			
地下水系	地下水脈	水みちを分断しない道路構造・建物構造とするとともに、樹林帯等により地下水の涵養する事が望ましい		●			
	湧水	住宅地内でのコミュニティ活動の場としての保全・利活用 (おもに普天間飛行場外の西側斜面緑地下)		●			
	水盆	地下水および地下構造に影響を与えない土地利用			●		

①遺跡・文化財

遺跡・文化財については、前章で整理した重要遺跡（14 遺跡）とその他（全ての文化財）に区分した。

遺跡・文化財

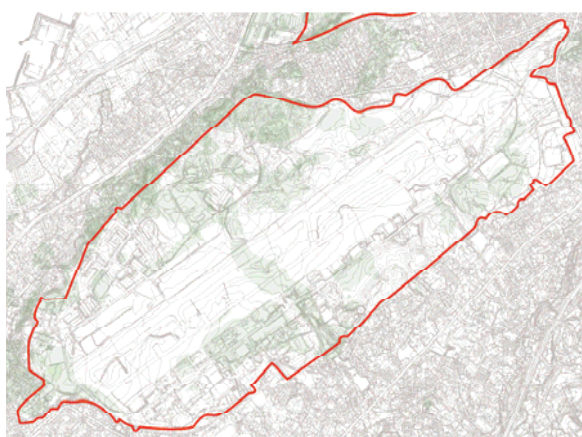


「宜野湾市の文化財情報図」（平成 26 年 3 月・宜野湾市）

重要遺跡



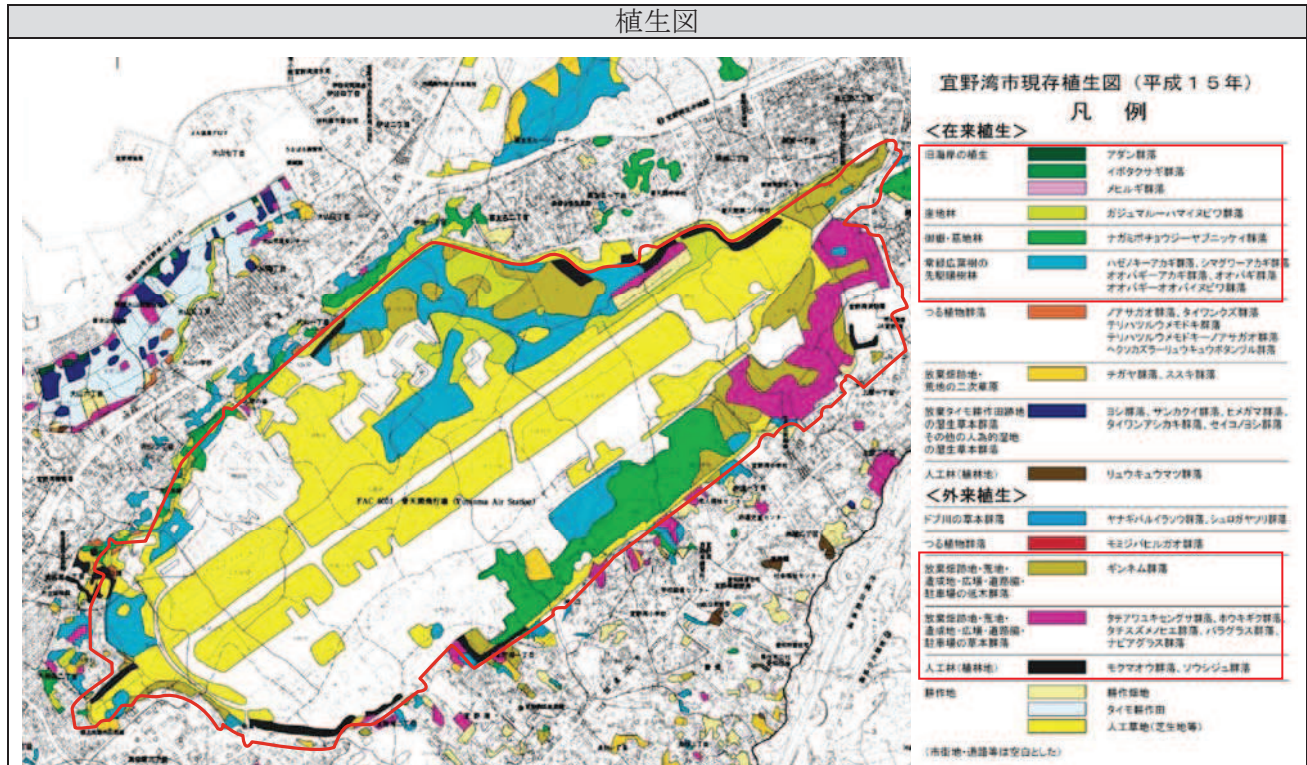
その他遺跡



②植生

植生については、既往文献調査および周辺調査結果を踏まえ、下記のとおり在来植生および外来植生（いずれも樹林帯のみ）について区分した。

なお、在来植生のうち今年度業務にて特に重要な植生や貴重生物の生息が想定された箇所については、下図のとおり、濃い緑で示した。

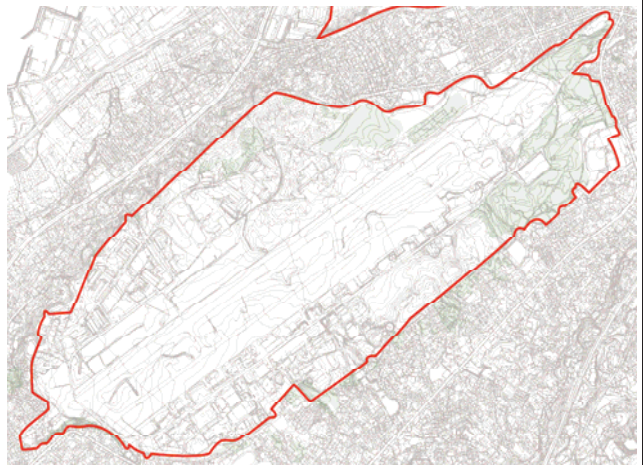


「宜野湾市現存植生図」（平成15年・宜野湾市）

在来植生

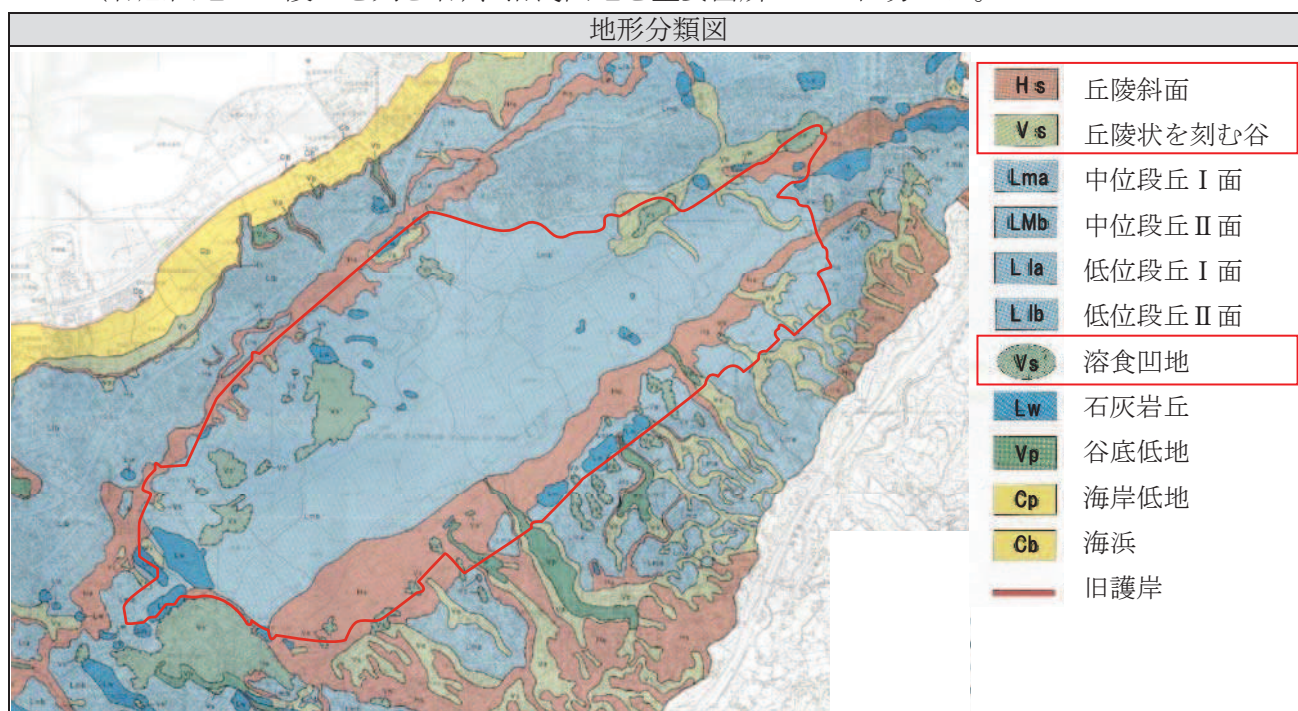


外来植生

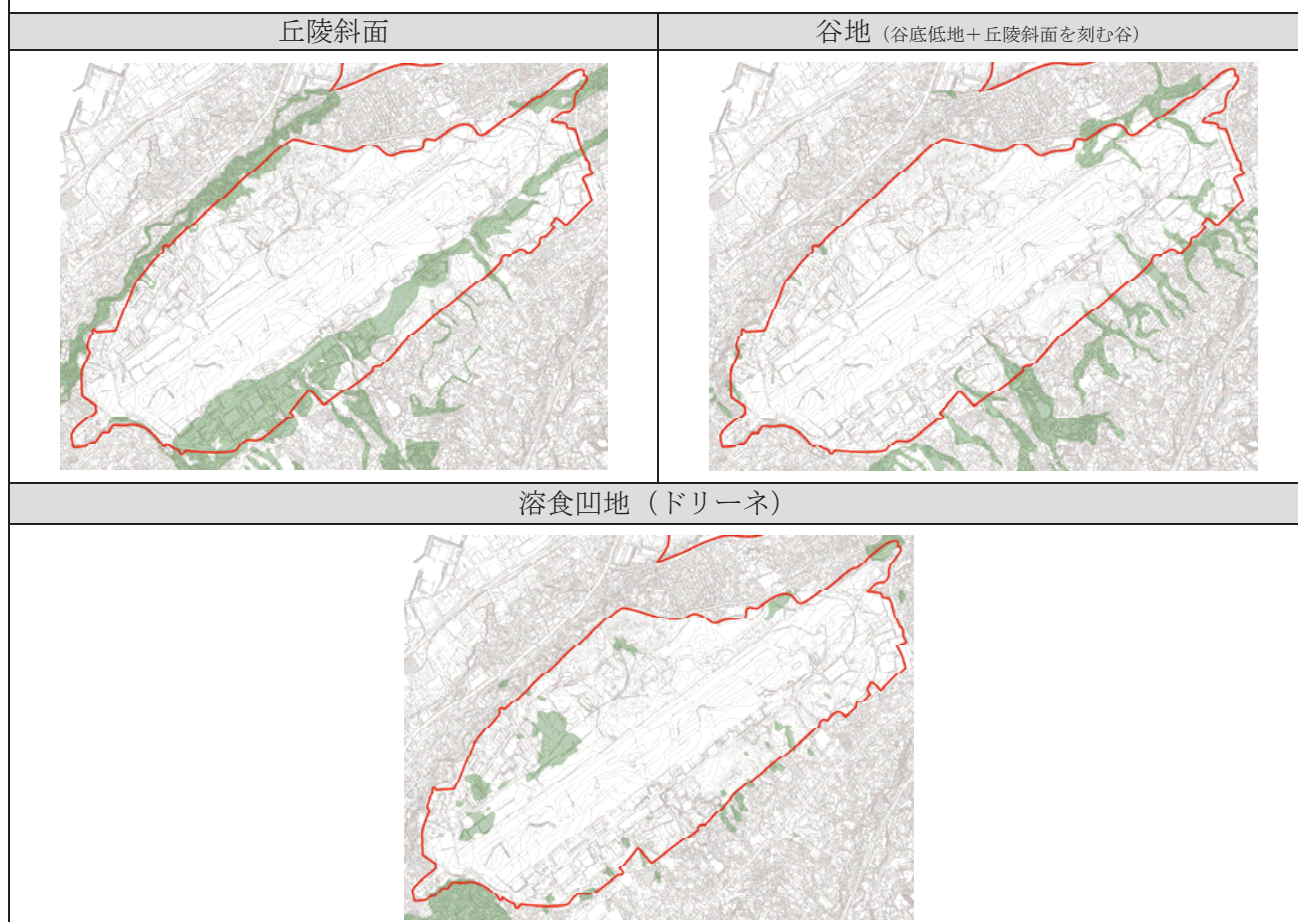


③地形

地形については、既往文献調査および周辺調査結果を踏まえ、下記のとおり丘陵斜面、谷地（谷底低地＋丘陵上を刻む谷）、溶食凹地を重要箇所として区分した。



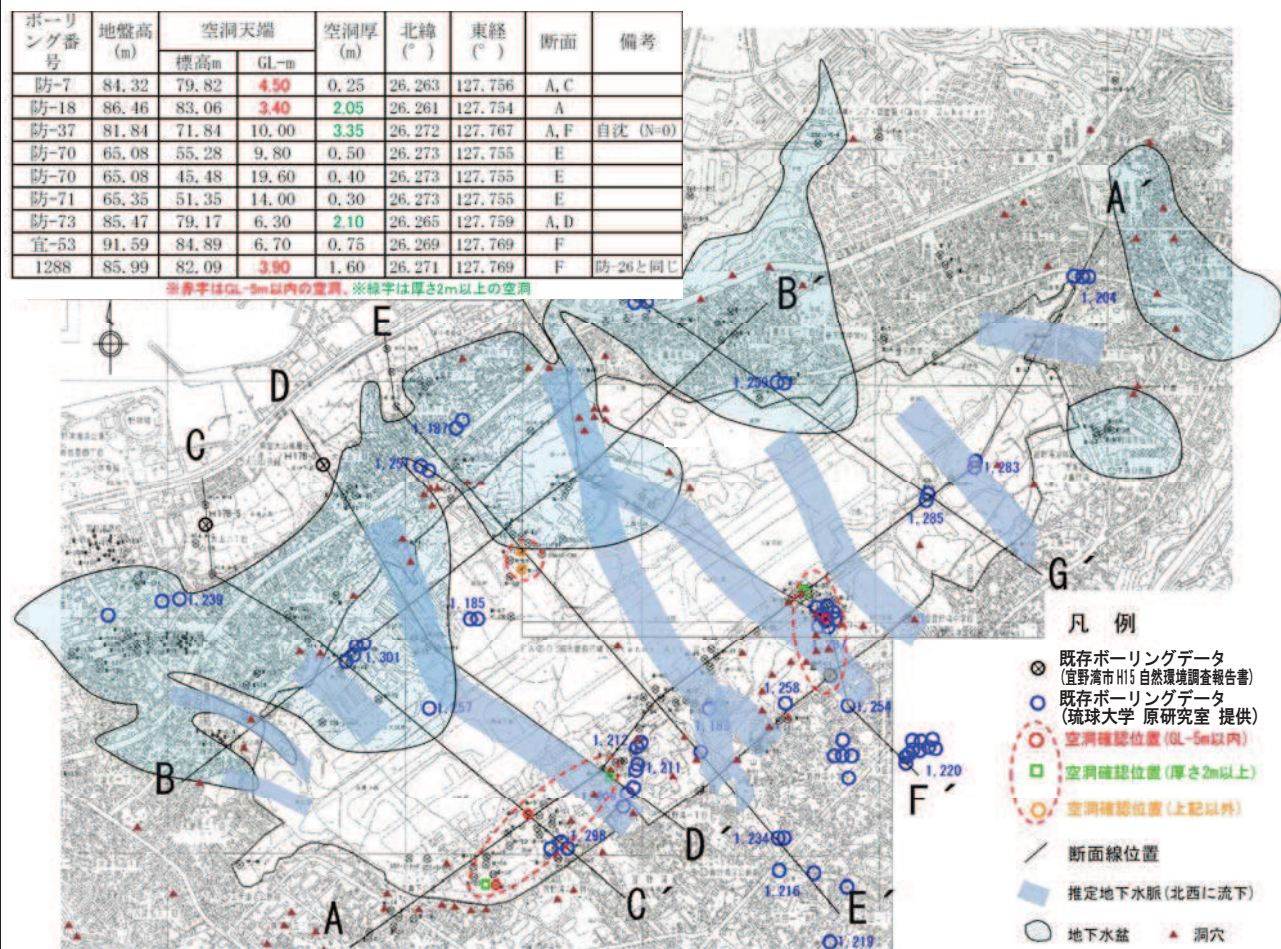
「宜野湾市史 資料編八 自然」（平成12年・宜野湾市）



④地下空洞

地形については、既往ボーリングデータの分析結果を踏まえ、下記の地下空洞の存在が確認された地点を重要箇所として区分した。

地下空洞（ボーリングデータ）



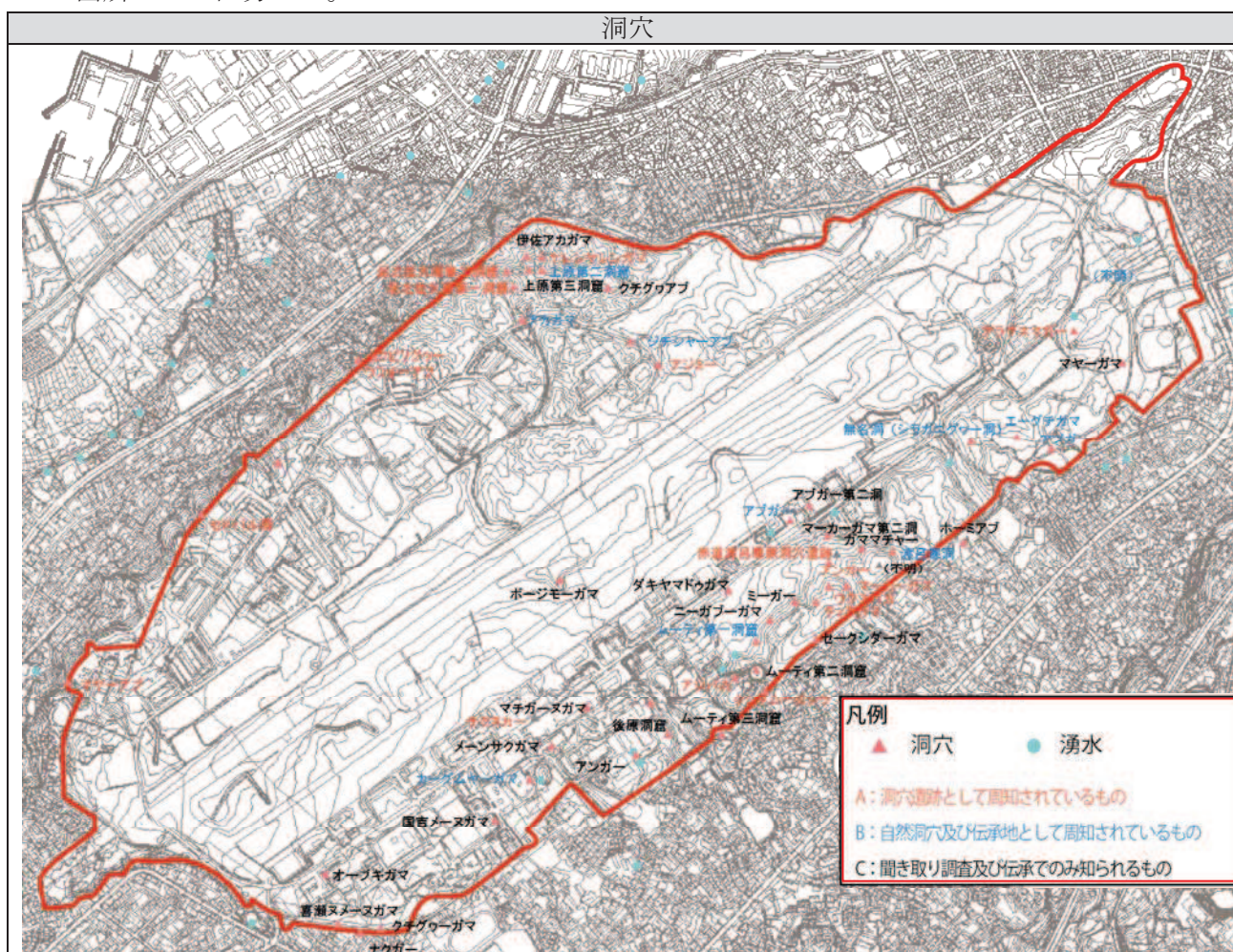
地下空洞



⑤洞穴

洞穴については、既往文献調査結果を踏まえ、普天間飛行場内で確認されている洞穴を重要箇所として区分した。

洞穴

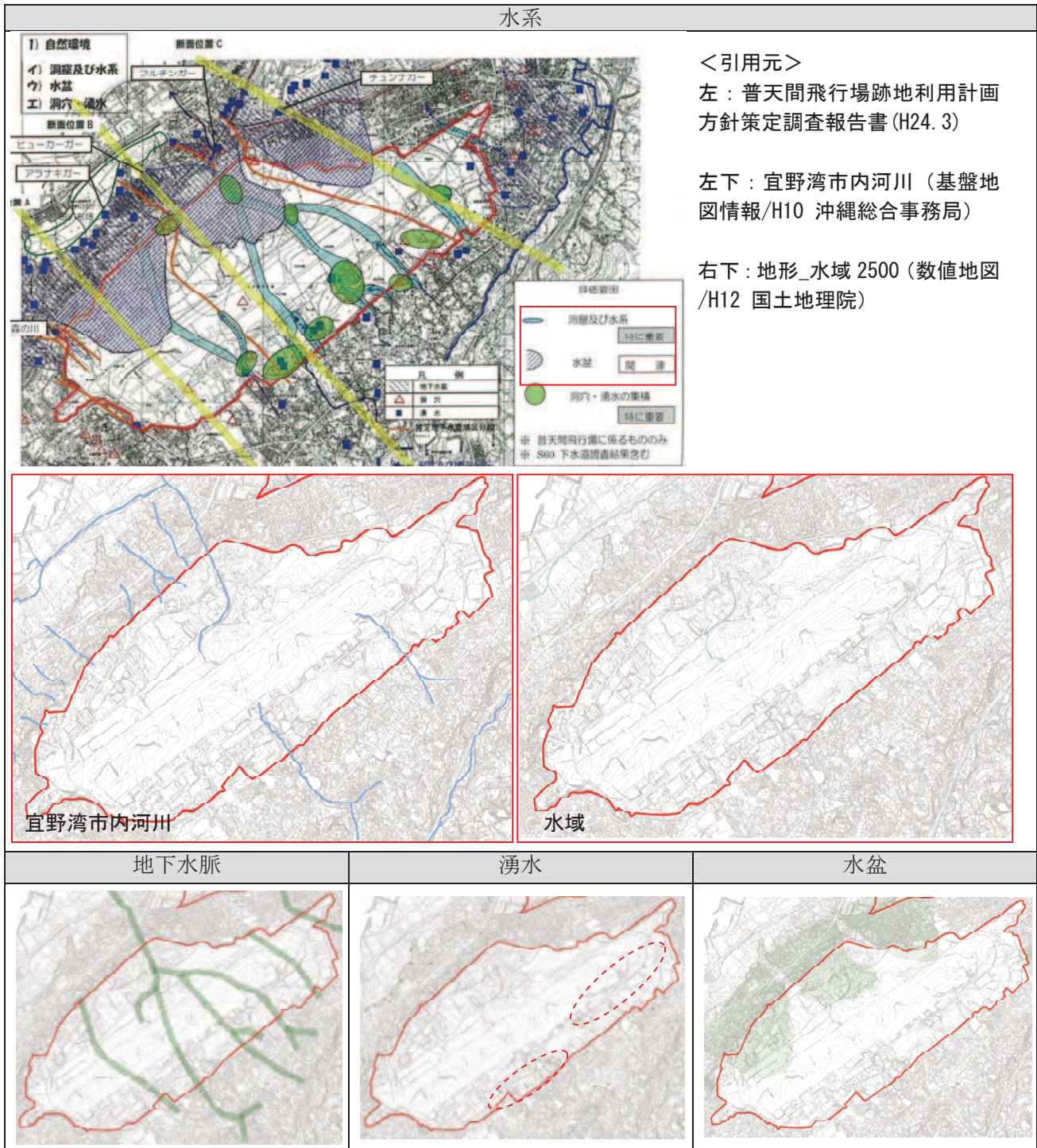


洞穴



⑥水系

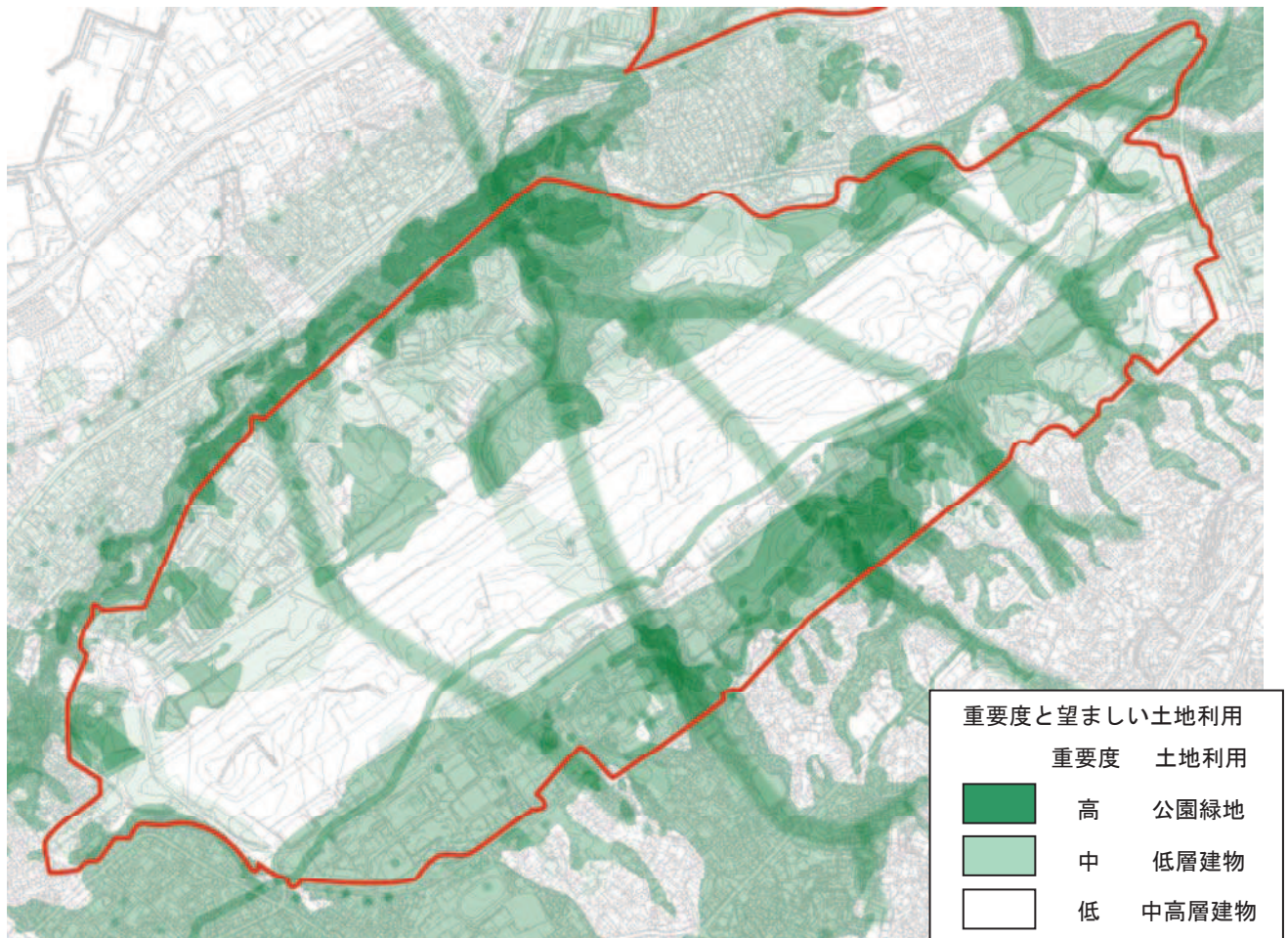
水系については、既往文献調査結果を踏まえ、想定される地下水脈の流れ、水盆の区域、及び湧水が確認されている地点を重要箇所として区分した。



3) 各資源の重要箇所の重ね合わせ結果

各要素を重ねた結果、緑の濃い箇所が特に重要な区域と捉えられ、保全緑地や樹林を中心とした公園的な利用が望ましいと想定された。

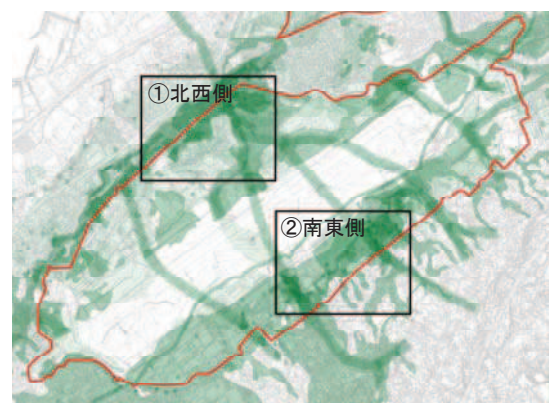
緑の薄い箇所については、相対的な重要度が低く、オープンスペースを主とした低層建物等による土地利用が考えられる。



図IV-33 自然・歴史資源の重要箇所の重ね合わせ図（全体）

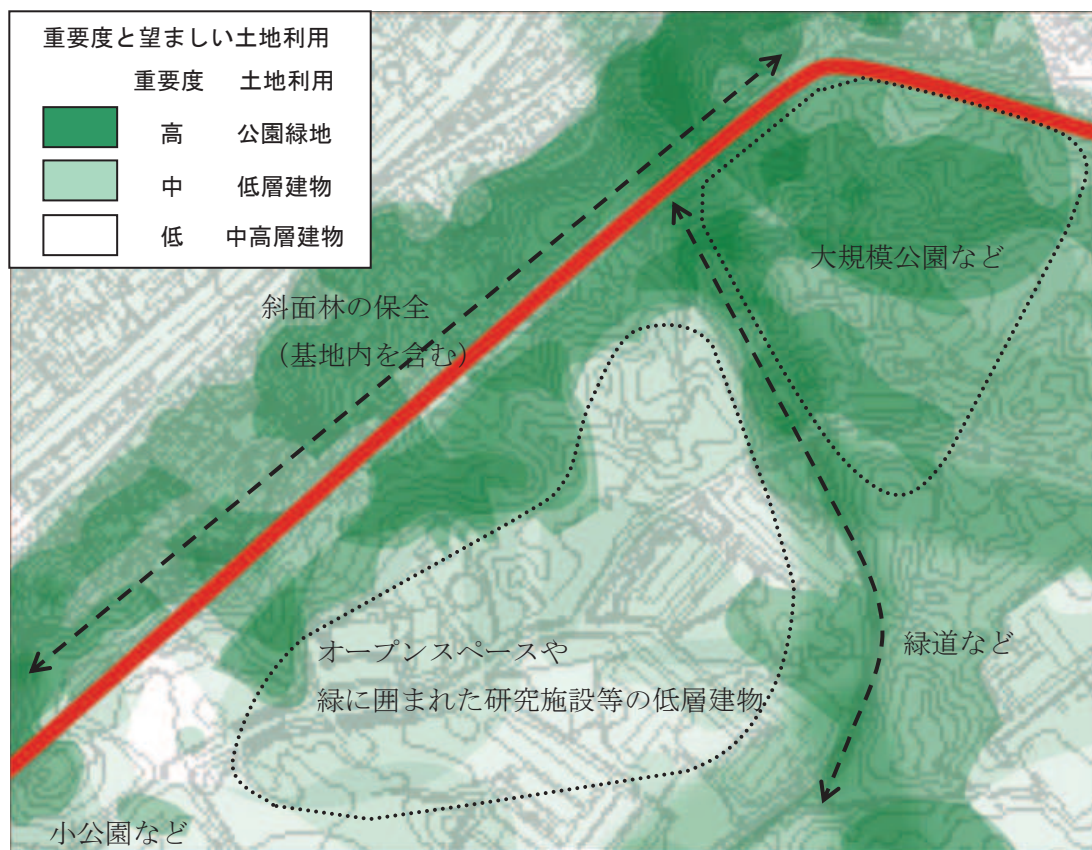
次年度以降のより詳細な文献調査および立ち入り調査によって、各資源の個別の評価だけでなく、各資源同士の関係を考慮した公園区域や土地利用区分との整合を図ることが可能

次頁以降では、右図の①北西側②南東側について、拡大した図と重ね合わせた結果から想定される利用について例示する。



①北西側

重要遺跡	遺跡	在来植生	外来植生
伊佐上原遺跡 	大山岳・喜友名前原関連遺跡等 	旧海岸の植生・崖地林等 	ギンネム群落等
丘陵斜面	谷地（谷底低地＋丘陵を刻む谷）	溶食凹地（ドリーネ）	地下空洞
西側斜面 	無し 	ドリーネが点在 	無し
洞穴	地下水脈	湧水	水盆
小さい丘の周辺に集中 	フルチンガーまでの水みち 	無し 	基地内外に広域に広がる

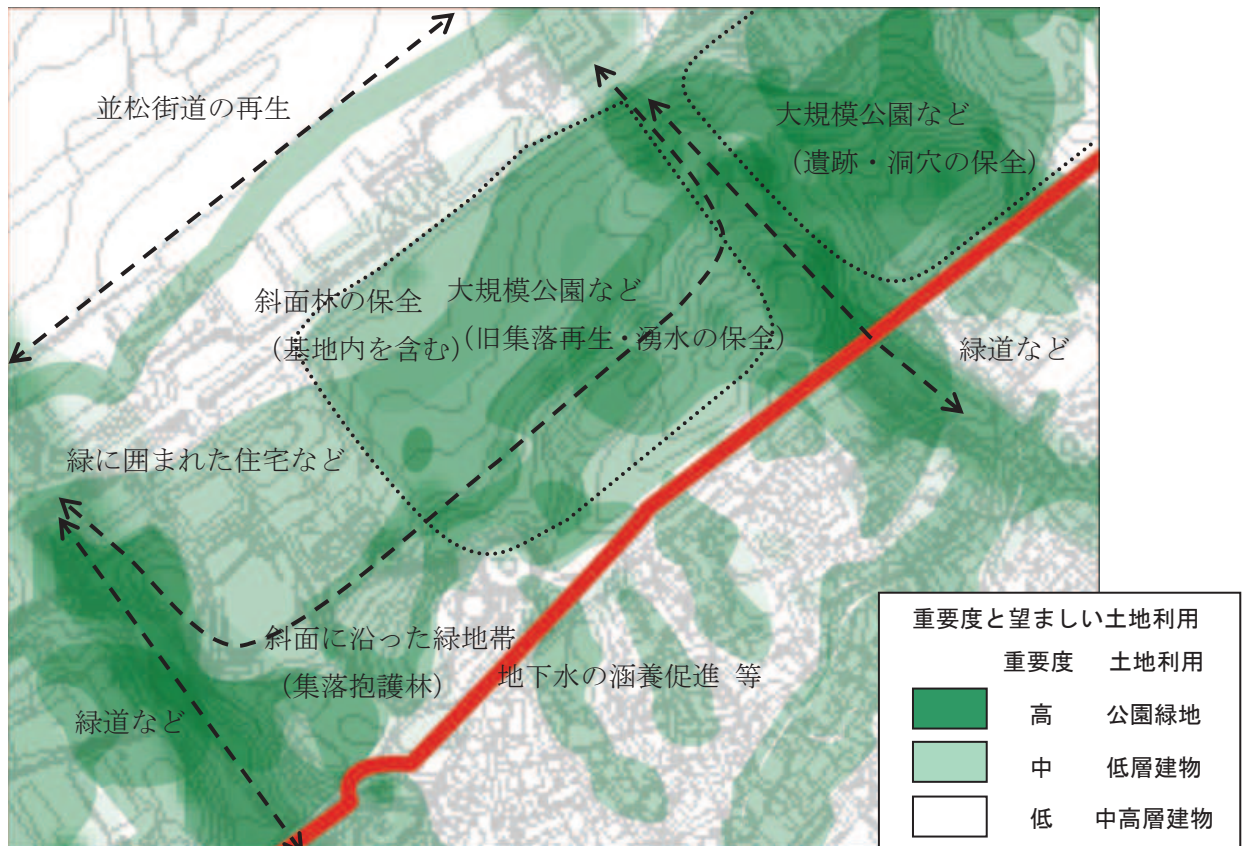


図IV-34 自然・歴史資源の重要箇所の重ね合わせ図（南東側）

▶ 今後の課題：西側斜面緑地の保全区域や大規模公園の区域や利用区分の設定

②南東側

重要遺跡	遺跡	在来植生	外来植生
並松街道・赤道渡呂寒原古墓群 等	神山関連遺跡 等	御嶽・墓地林 等	荒地 等
丘陵斜面	谷地（谷底低地＋丘陵を刻む谷）	溶食凹地（ドリーネ）	地下空洞
縦断方向に連続	基地外から基地内に跨る	水みち入口部に集積	谷筋付近で確認済
洞穴	地下水脈	湧水	水盆
斜面に沿って帯状に分布	谷筋に沿って基地内外に跨る	斜面法尻部に分布	無し



図IV-35 自然・歴史資源の重要箇所の重ね合わせ図（南東側）

▶ 今後の課題：地下水脈や遺跡の保全区域や大規模公園の区域や利用区分の設定

(3) 街路樹の形成イメージ検討

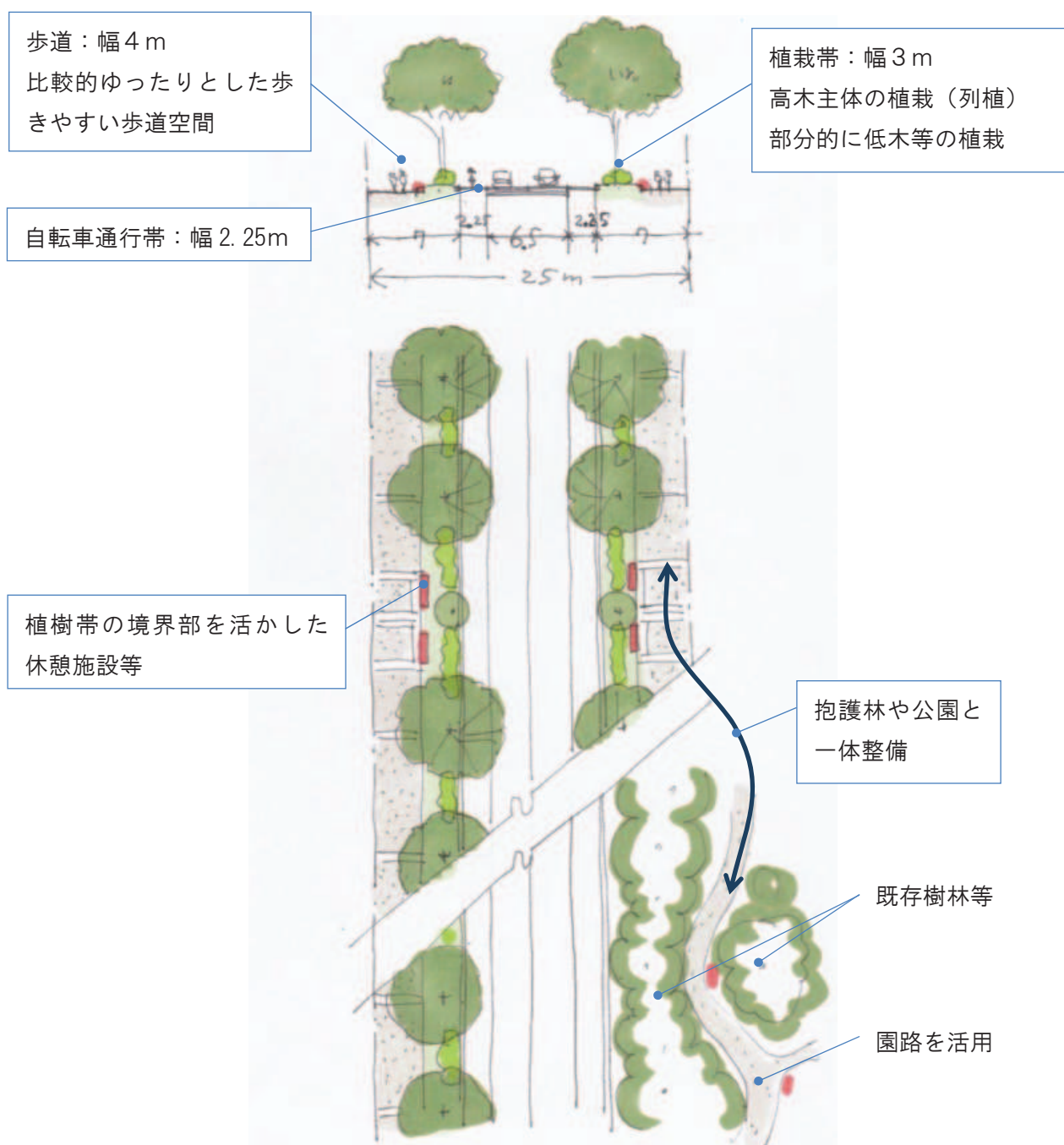
街路樹は緑の中のまちづくりや景観形成を図る上で、重要な要素となる緑地空間である。

本項では、シンボルロード及び並松街道等の幹線道路や景観道路について、幅員構成や周辺環境を考慮した街路樹の形成イメージを検討した。

1) 幹線道路のイメージ

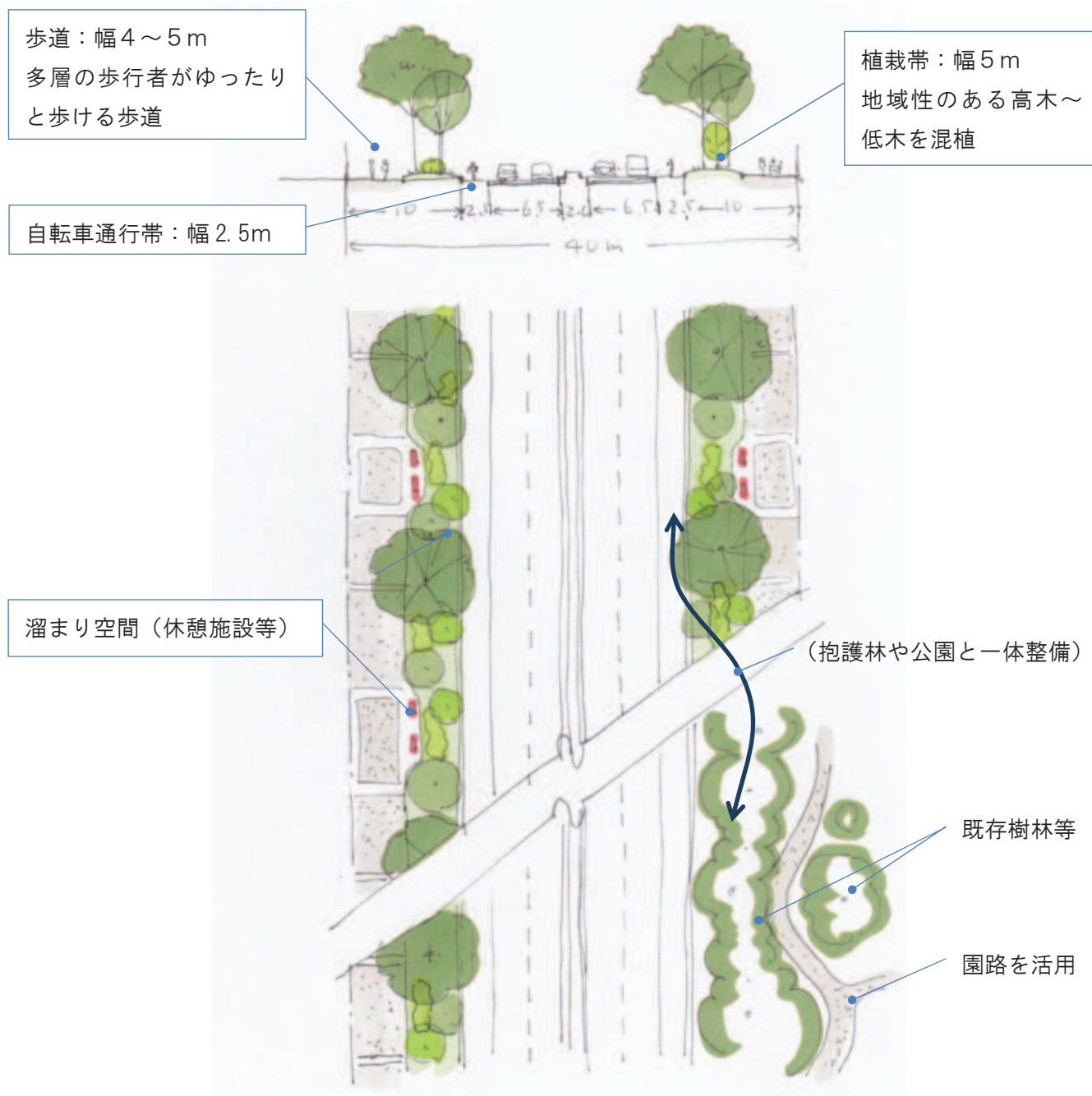
①全幅員 25m (2車線)

標準横断構成の2車線(幅員 25m)における街路樹の形成イメージを以下のとおり検討した。



②全幅員 40m（4車線）

標準横断構成の4車線（幅員 40m）における街路樹の形成イメージを以下のとおり検討した。



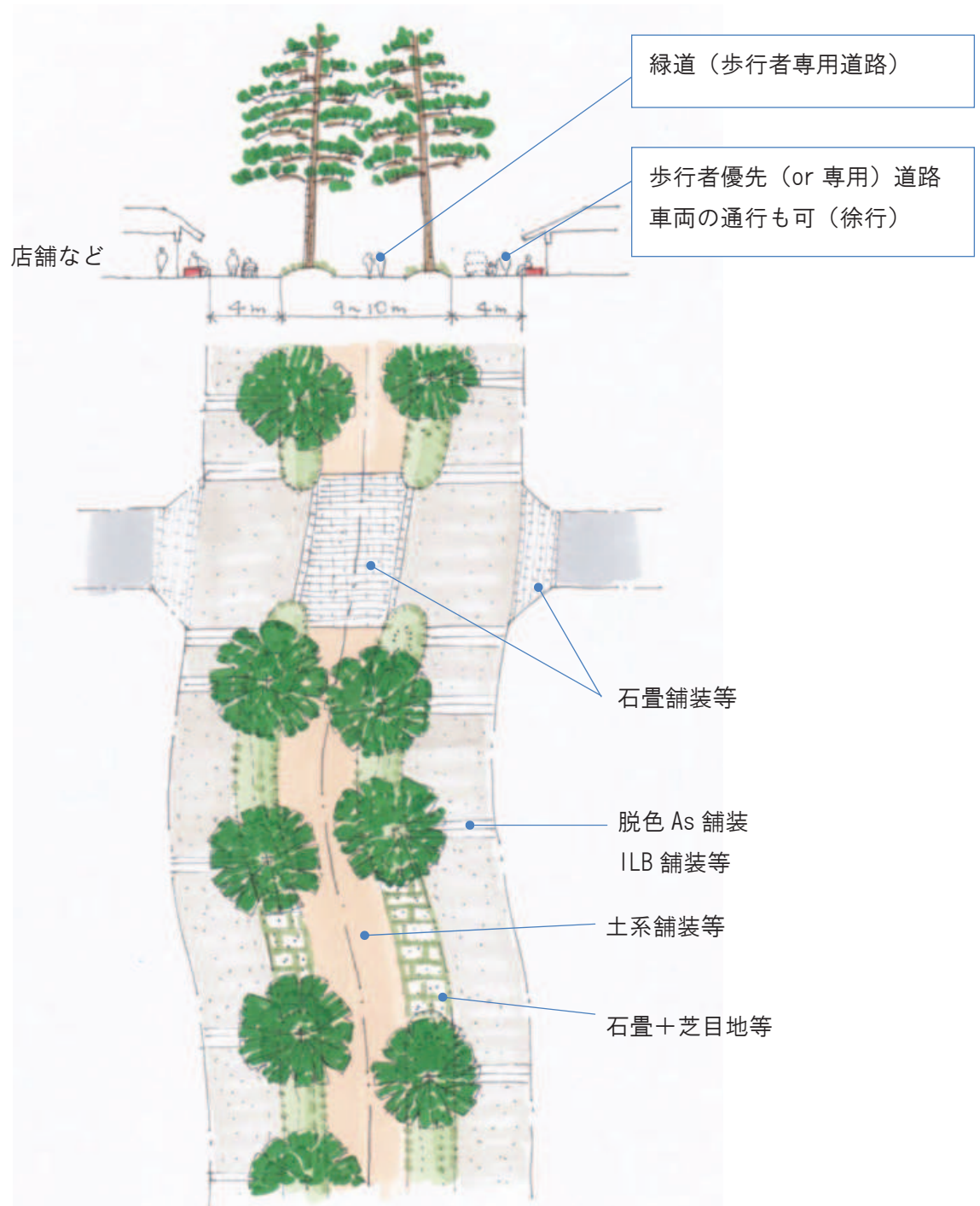
2) 景観道路のイメージ

並松街道については、普天間飛行場内において、かつてのルート付近での再生が望ましいが、接するエリア毎に沿道利用や道路利用が異なることを考慮する必要がある。

そこで、本項では神山地区等で想定されている歴史的景観ゾーンと宜野湾地区等の一般居住ゾーンについて、形成イメージを検討した。

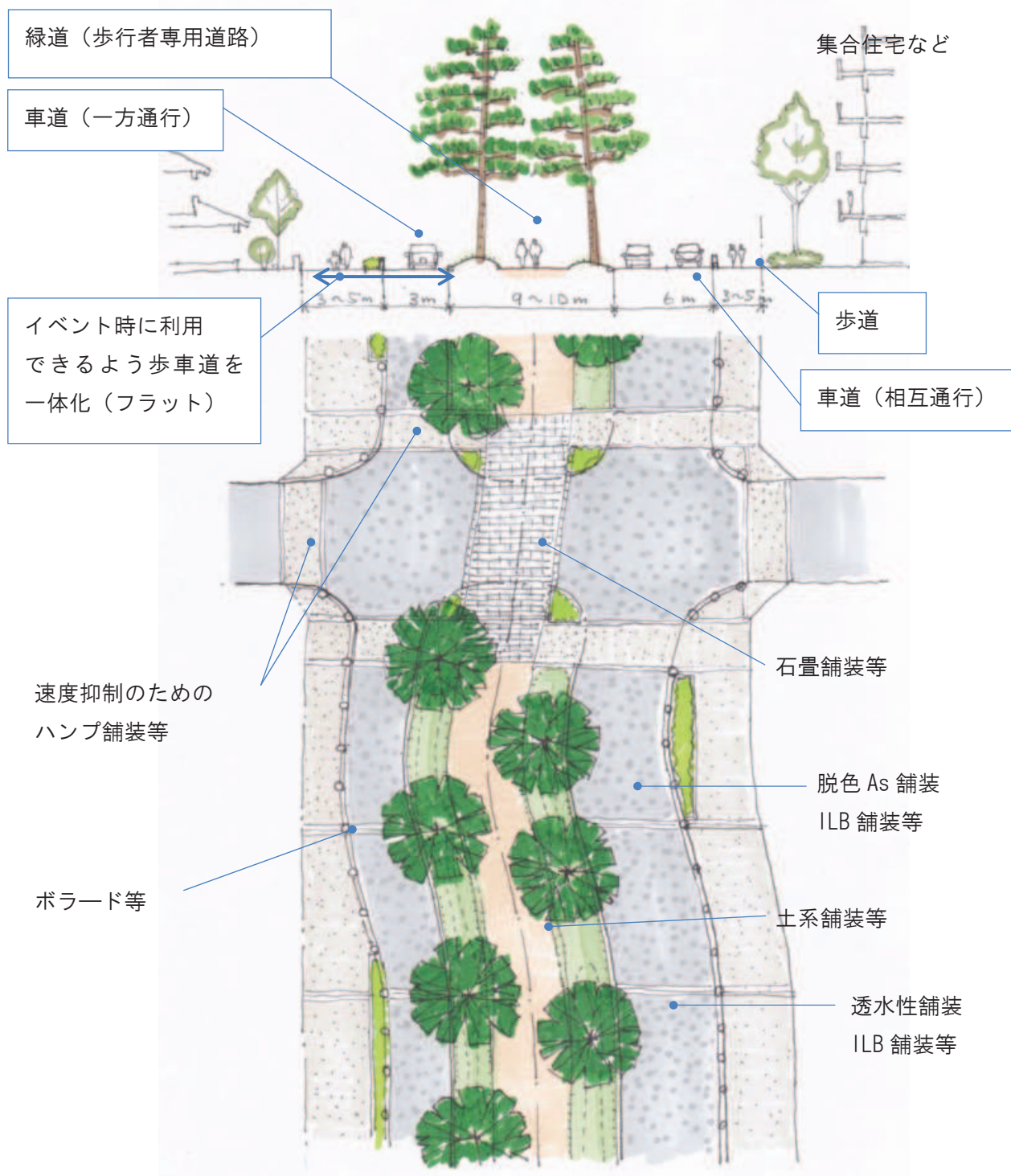
①歴史的景観ゾーン（神山地区など）

歴史的景観ゾーンにおける並松街道の形成イメージを以下のとおり検討した。



②一般居住ゾーン（宜野湾地区など）

一般居住ゾーンにおける並松街道の形成イメージを以下のとおり検討した。



5. 周辺市街地整備に向けた取組み

本項では、普天間飛行場跡地における開発と連携し、一体的な取組みを推進することで地域課題等を解決し、相乗的な開発効果の発現が期待される普天満宮周辺地区等に焦点を当て、基地跡地利用を推進する視点からの周辺市街地整備の方向性について整理した。

(1) 周辺市街地の現状認識

1) 既往調査のレビュー

周辺市街地の整備に関しては、これまでも宜野湾市において多くの検討、調査が実施されてきている。

そこで、既往調査における現状認識など検討結果を整理した。

①検討課題の抽出

市街地整備における検討課題については、「宜野湾市都市計画マスタープラン」（平成16年10月）や「普天間飛行場跡地利用策定基礎調査」（平成19年3月）などで整理が行われている。

「都市計画マスタープラン」では、幹線道路の早期整備推進、幹線道路沿道以外での普天間飛行場跡地整備と関連した対応策を検討項目として設定している。

また、「普天間飛行場跡地利用計画策定基礎調査」では、普天間飛行場跡地と周辺市街地の一体整備を目指すことや幹線道路沿道における予備的な合意形成の必要性を検討課題として設定している。

表IV-14 普天間飛行場周辺市街地における検討課題

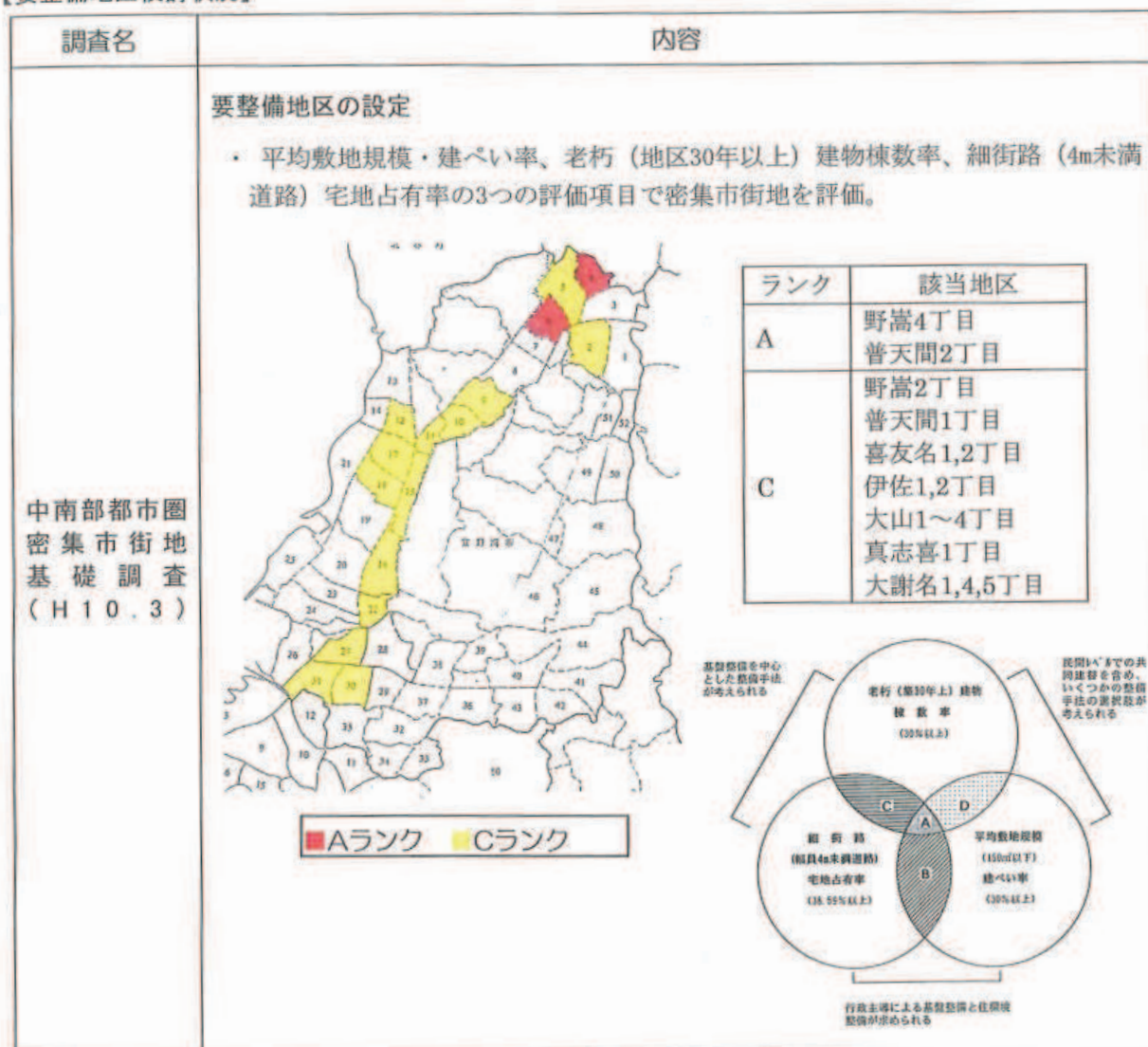
調査名	内 容
宜野湾市都市計画 マスタープラン (平成16年10月)	(実現化に向けた検討項目) ①幹線道路沿道 ・ 幹線道路早期整備に向けた方策検討 ・ 早期整備推進に向けた面的事業の制度面での検討 ・ 単独整備の可能性と買収後の代替地の検討 ②幹線道路沿道以外の既成市街地 ・ 基地に関連する既成市街地整備の特別財源としての制度面の検討 ・ 整備のための種地確保の検討
普天間飛行場跡地利用計画策定基礎調査 (平成19年3月)	(計画づくりに向けた取り組み) ①基本的には跡地と周辺市街地の一体整備を目標 ・ 基地周辺の不良市街地は基地建設に起因していること、跡地と一体整備のメリットが期待されること、基地返還のタイミングでなければ整備できないこと等から、基本的には跡地と周辺市街地の一体整備を目標。 ・ 一体整備の範囲や内容については、周辺市街地整備には膨大な費用を要することや周辺市街地の地権者の合意が必要となることから、その実現性についての検証を踏まえた計画づくりが必要。 ②幹線道路沿道においては予備的な合意形成活動を早期に開始 ・ 周辺市街地の幹線道路整備は、跡地利用に不可欠であり、早期の取り組みが期待されるが、道路計画が跡地利用計画の策定を待つ必要があることから、それまでの期間を活用した予備的な合意形成活動を開始することが重要。

②要整備地区の検討状況

宜野湾市における既成市街地については、「中南部都市圏密集市街地基礎調査」（平成10年3月）および、「飛行場周辺既成市街地整備計画調査」（平成12年9月）において、要整備地区の抽出を行っている。

両調査では、野嵩、普天間地区での早急な市街地整備の必要性が指摘されている。

【要整備地区検討状況】



出典：「中南部都市圏密集市街地基礎調査」（平成10年3月）

調査名	内容										
飛行場周辺 既成市街地 整備計画 (H12.9)	要整備地区の設定										
	・基礎調査の建築・敷地現況、都市基盤の整備状況、現況調査を踏まえた市街地環境の概況等の総合的な視点から評価。										
	<table><tr><th>ランク</th><th>地区名</th></tr><tr><td>A</td><td>野嵩地区(2区・3区)、普天間地区(1区・2区)、伊佐地区(面整備未整備地区)</td></tr><tr><td>B</td><td>佐真下地区、宜野湾地区、19区地区、中原地区</td></tr><tr><td>C</td><td>普天間(3区)、新城(1丁目)</td></tr><tr><td>D</td><td>喜友名地区、大山地区、宇地泊地区、大謝名地区、嘉数地区</td></tr></table>	ランク	地区名	A	野嵩地区(2区・3区)、普天間地区(1区・2区)、伊佐地区(面整備未整備地区)	B	佐真下地区、宜野湾地区、19区地区、中原地区	C	普天間(3区)、新城(1丁目)	D	喜友名地区、大山地区、宇地泊地区、大謝名地区、嘉数地区
	ランク	地区名									
	A	野嵩地区(2区・3区)、普天間地区(1区・2区)、伊佐地区(面整備未整備地区)									
B	佐真下地区、宜野湾地区、19区地区、中原地区										
C	普天間(3区)、新城(1丁目)										
D	喜友名地区、大山地区、宇地泊地区、大謝名地区、嘉数地区										
※ A：早急な改善が必要。B：スプロール市街地が拡大、C：現在の車社会に対応できていない、D：地区の一部に不安要素を抱える。											
要整備地区位置図 要整備地区 Aランク Bランク Cランク Dランク アクセス道路 既存の道路 関連事業区間(主要幹線) 関連事業区間(幹線道路)											

出典：「飛行場周辺既成市街地整備計画調査」（平成12年9月）

③防災上危険な市街地の評価

「普天間飛行場跡地利用計画に係る周辺市街地整備調査業務」（平成 21 年 3 月）では、住宅の密集度や倒壊・延焼危険性、避難・消火の困難度の視点に基づき、周辺市街地の定量評価を実施している。

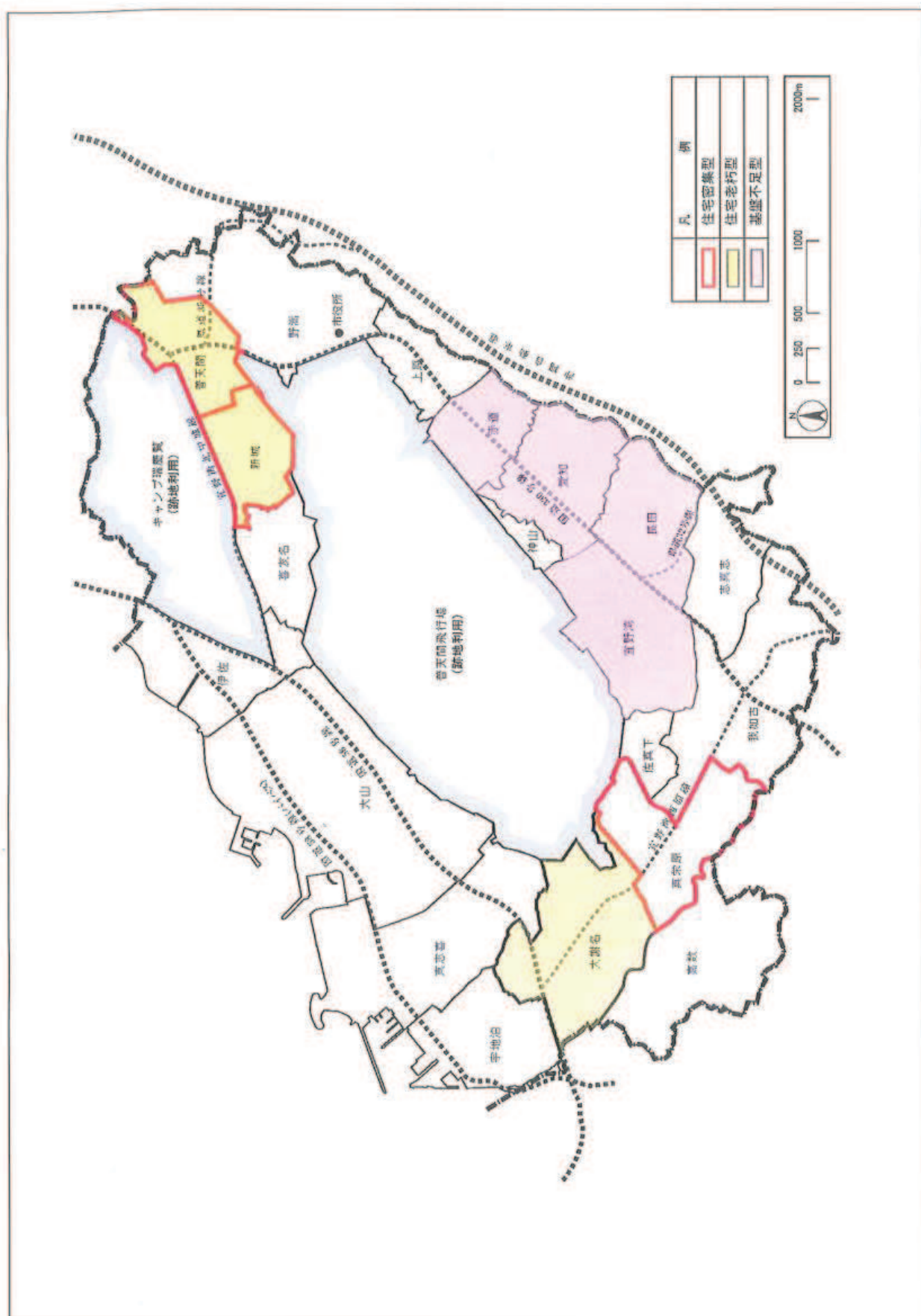
その結果、普天間、新城、真栄原などでは、空き家や建物老朽化が進み、住宅密集、建物老朽などに起因する防災上の問題を抱えていること、また市の東南部地域では、新たな都市機能の立地等に伴う市街地のスプロール化が進み、都市基盤不足による防災上の問題を抱えていることが確認されている。

【防災上危険な市街地の評価】

地区名	住宅密度	建物老朽	基盤不足
野 嵩			
普天間	密度高+人口減	築30年が50%以上	
新 城	密度高+人口減	築30年が50%以上	
喜友名			狭隘
伊 佐			
大 山			
真志喜			
宇地泊			
大謝名		築30年が50%以上	
嘉 数			未連結
真栄原	密度高+人口減		
佐真下	密度高		
我如古			未連結
志真志			未連結
長 田			未連結+道路不足
宜野湾			未連結+道路不足
神 山			道路不足
愛 知			未連結+道路不足
赤 道			狭隘+未連結+道路不足
上 原	人口減		

出典：普天間飛行場跡地利用計画に係る周辺市街地整備調査業務」（平成 21 年 3 月）

【防災上危険な市街地の評価図】



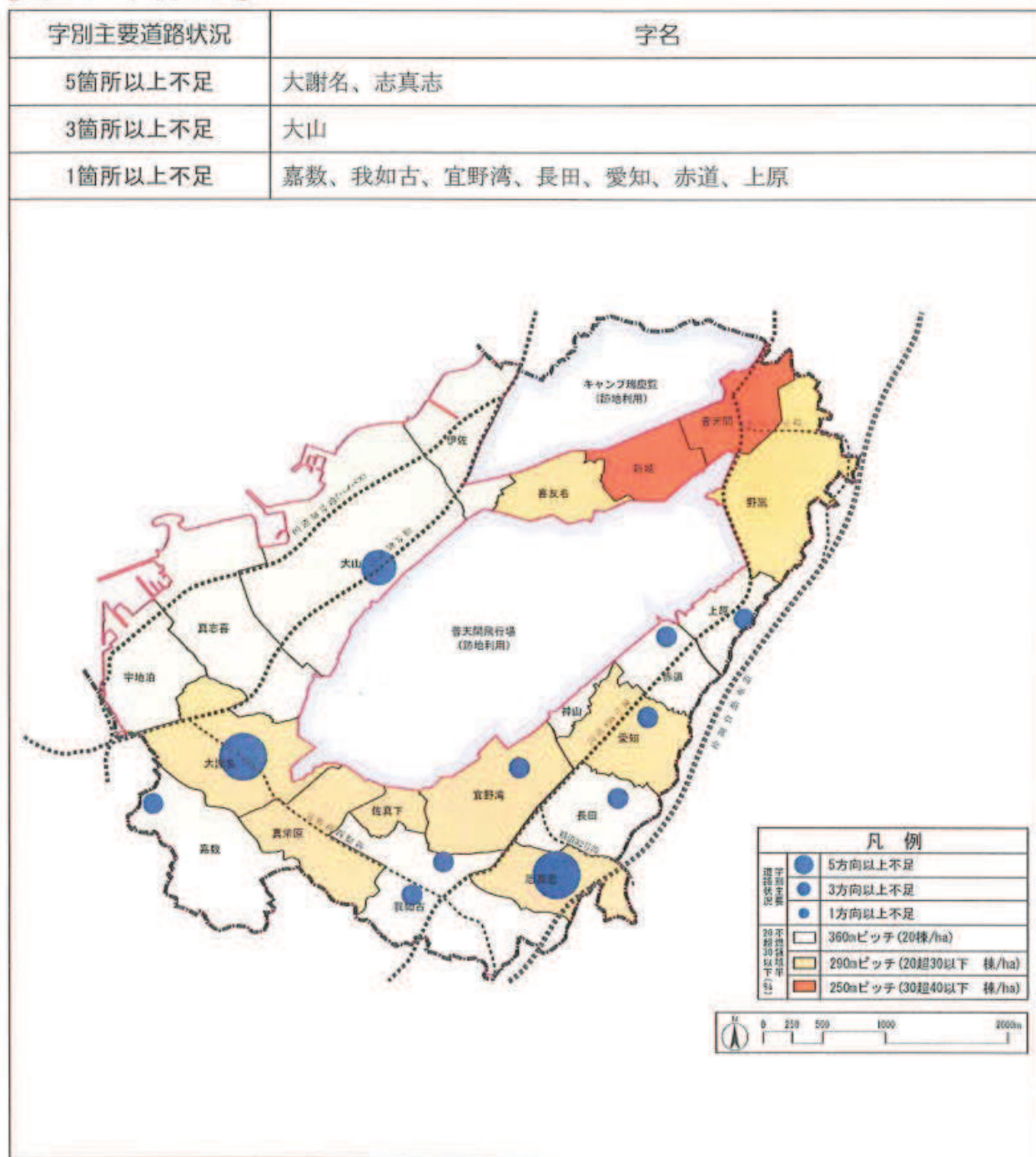
出典：普天間飛行場跡地利用計画に係る周辺市街地整備調査業務」（平成 21 年 3 月）

④市街地整備水準による評価

「普天間飛行場跡地利用計画に係る周辺市街地整備調査業務」（平成 21 年 3 月）では、前述の防災上危険な市街地の評価に加え、主要生活道路の整備状況、公園の整備状況などによる市街地整備水準の評価を実施している。

その結果、大謝名、真栄原地区では市道認定された道路が不足しており、主要生活道路の整備が必要であること、我如古、志真志などの宜野湾市東部地域で特に公園が不足傾向にあることが確認されている。

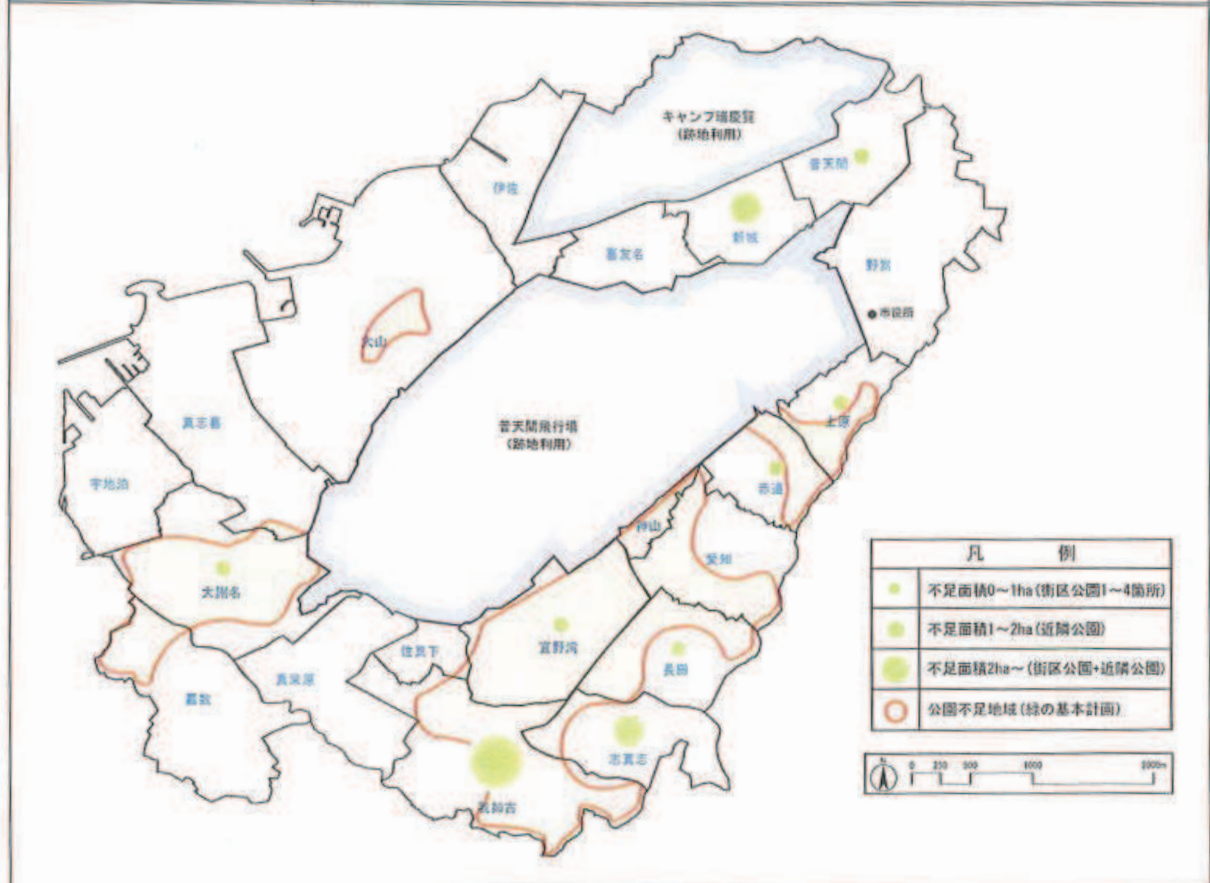
【配置ピッチ水準状況図】



出典：「普天間飛行場跡地利用計画に係る周辺市街地整備調査業務」（平成 21 年 3 月）

【公園の不足状況】

公園不足状況	字名
2ha以上不足	我如古
1～ha以上不足	新城、志真志
0～1ha不足	普天間、大謝名、宜野湾、長田、赤道、上原
緑の基本計画	大山、大謝名、嘉数、我如古、宜野湾、志真志、長田、愛知、神山、赤道、上原



出典：「普天間飛行場跡地利用計画に係る周辺市街地整備調査業務」（平成 21 年 3 月）

2) 密集市街地の形成と変遷

本項では、戦後の普天間飛行場周辺の密集市街地の形成要因とその変遷について整理を行った。

■密集市街地と新商業地の形成要因

戦後土地の接収と集落移動開始：1945（昭和 20）年

- 戦後沖縄本島に上陸した米軍は、日本軍との戦闘に並行して民間人の捕虜収容と基地用地の確保を進め、1945 年、中頭郡宜野湾村（現：宜野湾市）の一部土地を接収し、普天間飛行場が建設され、字宜野湾、神山、新城などが普天間飛行場用地に取り込まれた。
- 土地を奪われた住民は旧集落周辺に留まるか、近隣市町村に分散し、その過程で戦後の独特の土地利用形態である「割当地（※）」が発生した。
- また、住民が過度に集中する地域が発生し、その土地の所有者を無視して宅地を勝手に造成、定住した。
- 定住する地域と無計画の混乱の中で定住する地域が発生し街路が狭隘となった。

[現在に残された課題]

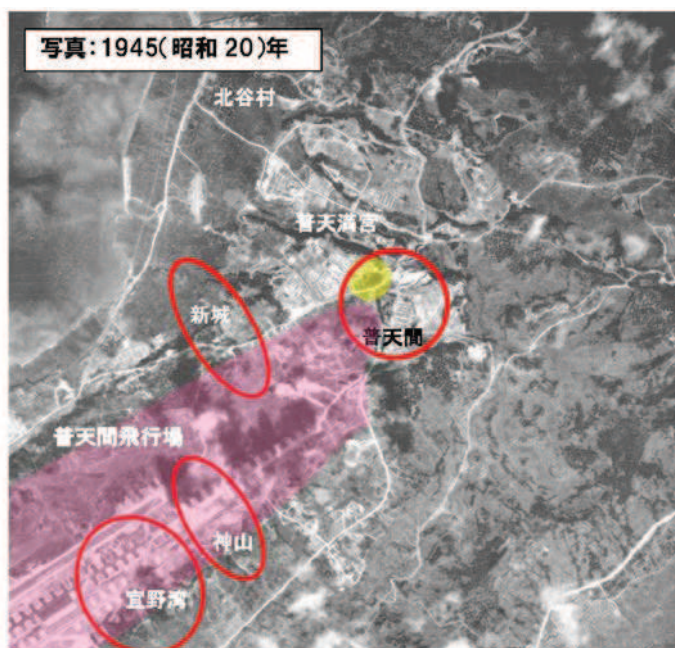
- このような地域はまだ多数現存しているが、その形成過程からも事業制度の導入も困難である。また、所有者に無断での宅地造成であるため、権利関係が入り組んでおり、占有権に併せて所有権を変更するなどの努力がされているが、大部分は借地権のままの定住となっている。

新商業地の形成：1949（昭和 24）年～

- 米軍は 1949 年に土地の規制策を強行し、基地周辺 1 マイル以内の建築を禁止した。
- 住民は広大な軍用地に耕作地を奪われ、住民地域では住民地区の清掃や売春婦取締り運動を行い、建築規制緩和運動を展開したが、一部米兵はこのような運動を妨害するなど集団暴力騒動に発展し、治安が悪化した。
- 琉球警察はその地域に米軍基地に隣接して関連する商業地区の併設も求め、1 マイル以内建築禁止令の解除を要求し、最終的には米軍側も受け入れた。
- 新商業地は、住民地域の拡大とともに形成され、そのような中で治安も良くなり、米軍の商業需要も地域的に拡散した。
- 近年では、軍需要が縮小したことにより、基地前の商業地で衰退していった地域も少なくない。

[現在に残された課題]

- 活性化している地区、あるいは衰退していても未だ営業している地区は終戦後に急激に形成されたため、裏通りは未整備なまま、既存市街地に埋没されて抜本的な整備事業をしにくい状況となっている。



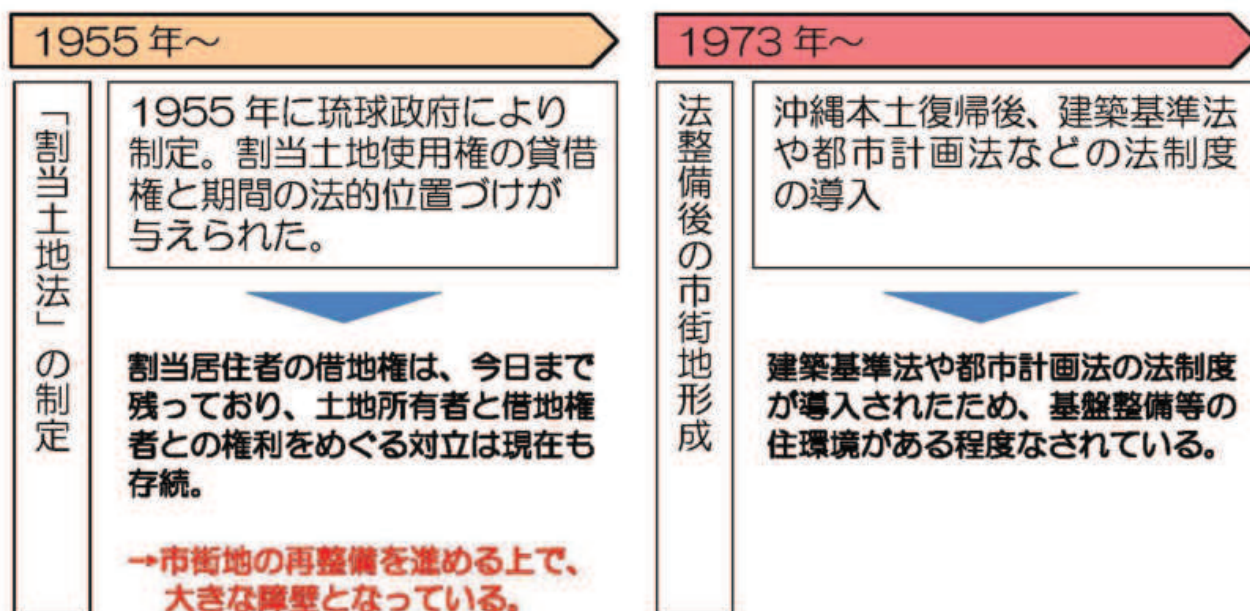
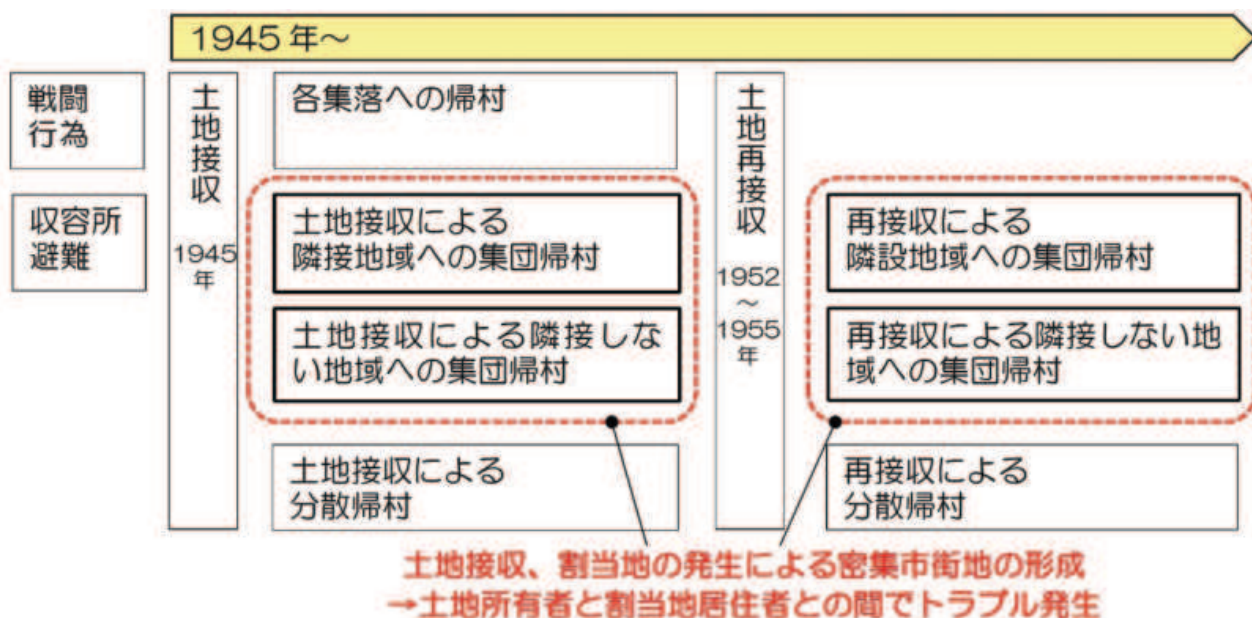
※「割当地」

収容所から旧居住区への帰村に際し、基地建設に伴う土地の接収等で自分の土地に戻れない人のために、市町村長や米軍地区隊長の権限で必要な土地を割り当て、無償で使用させたもの。

航空写真：国土地理院 HP より

■集落移動・市街地形成の過程

市街地形成の過程は、戦後の「①1945（昭和 20）～1954（昭和 29）年」、割当土地法制定後の「②1955（昭和 30）～1972（昭和 47）年」、建築基準法などの法整備後の「③1973（昭和 48）年以降」に大別される。



参考：「中南部都市圏密集市街地基礎調査」（平成 10 年 3 月・沖縄県課）

■戦後の密集市街地の変遷

普天間飛行場周辺を中心とする戦後の密集市街地の変遷を下記のとおり整理した。

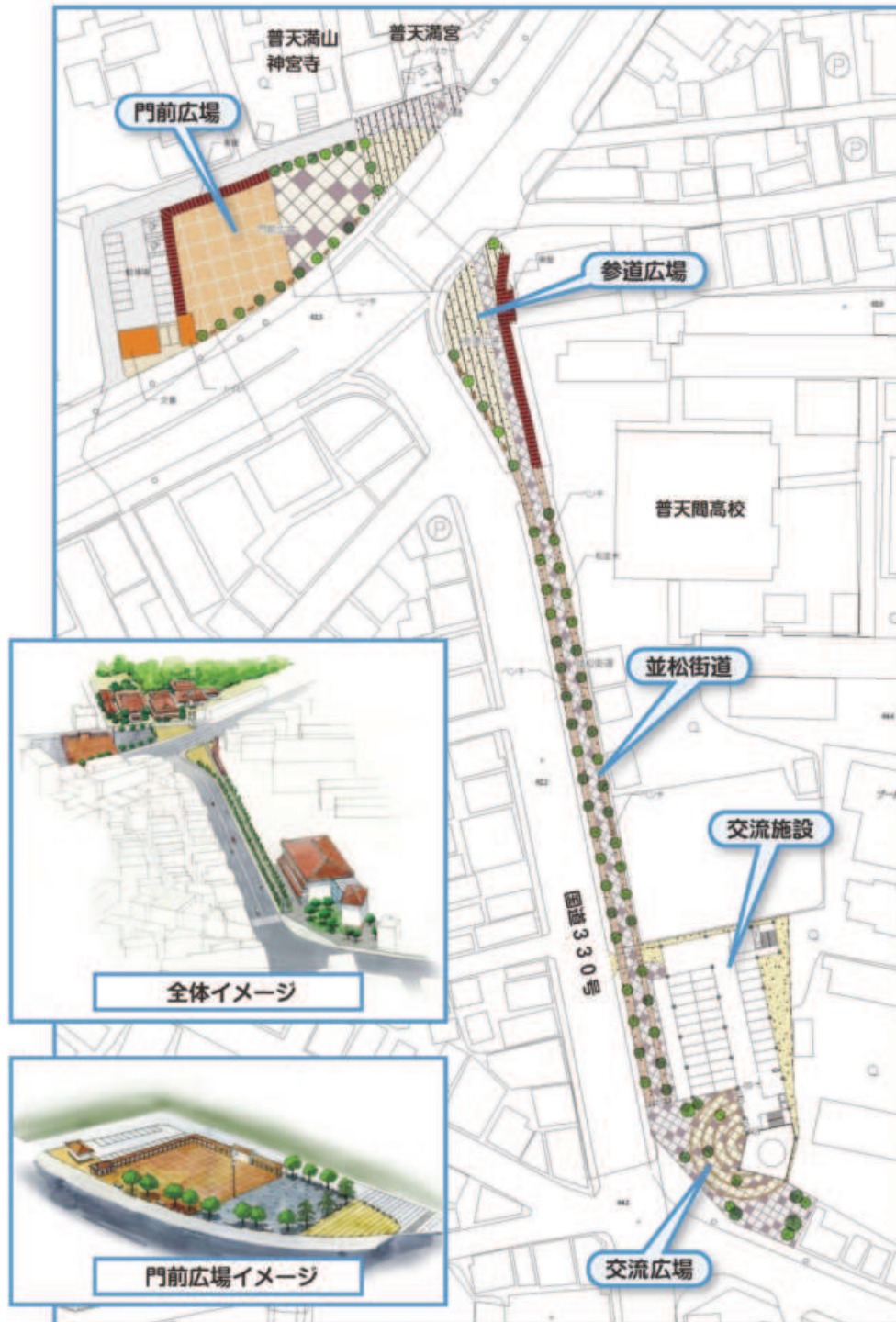


密集市街地のタイプ			該当地区事例	都市基盤等の問題点と整備課題		
戦前の土地利用	形成時期	戦後の市街化状況		街路	宅地及び家屋	下水道
田や畑	① 1945~ 1954年 昭和20~ 29年	集落移転による市街地化	宜野湾市普天間2丁目 那覇市寄宮、ほか	・里道の細街路化(1.8m未満) ・袋小路 ・2項道路が多く見られ、緊急車両の進入が困難なエリアが多い	・狭小な宅地、高建蔽 ・未接道宅地 ・老朽木造家屋が多い ・拝所や墓地と宅地が共存する地区も多い	・宅地間の排水路化 ・排水路の暗渠に伴う生活街路化 ・細街路に排水路を併設 ・一部に排水の垂れ流しが見られる
		既存集落周辺にスプロール化	宜野湾市野嵩4丁目 那覇市壺屋、牧志、樋川			
		収容所地区の市街地化	沖縄市越來、安慶田、住吉			
		新商業地周辺に市街地化	沖縄市照屋、胡屋、園田			
丘陵地及び樹林地		集落移転による市街地化	北谷町吉原	・袋小路が多く見られ、また、急峻な地形により急勾配な街路が多い	・急峻な地形により、隣接する宅地に不均一な段差が多く見られる ・未接道宅地も多い	
田や畑	② 1955~ 1972年 昭和30~ 47年	「割当土地法」制定後に拡大した市街地	宜野湾市大山1,3丁目 那覇市大山 沖縄市安慶田、胡屋	・2項道路が多く見られ、緊急車両の進入が困難なエリアが一部に見られる	・宅地は平均的に大きい ・木造建物率は、他の対象市街地の街区に比べ低い	-
-	③ 1973年~ 昭和48~	沖縄本土復帰後、建築基準法や都市計画法などの法制度の導入後の市街地の形成	宜野湾市野嵩1丁目 ほか	・建築基準法や都市計画法の法制度が導入されたため、基盤整備等の住環境がある程度なされている		

3) 周辺の動向

① 普天満宮周辺のまちづくり

普天間飛行場の北側に位置する普天満宮周辺では、広場や道路などの整備計画の検討が進められている。



図IV-36 普天満宮周辺の広場等の概略設計

出典：「普天間飛行場周辺まちづくり実施計画 概要版」（平成 27 年 3 月・宜野湾市）

②軍用返還地等の動向

■広域交通インフラ（中部縦貫道路、鉄軌道を含む新たな公共交通システム）

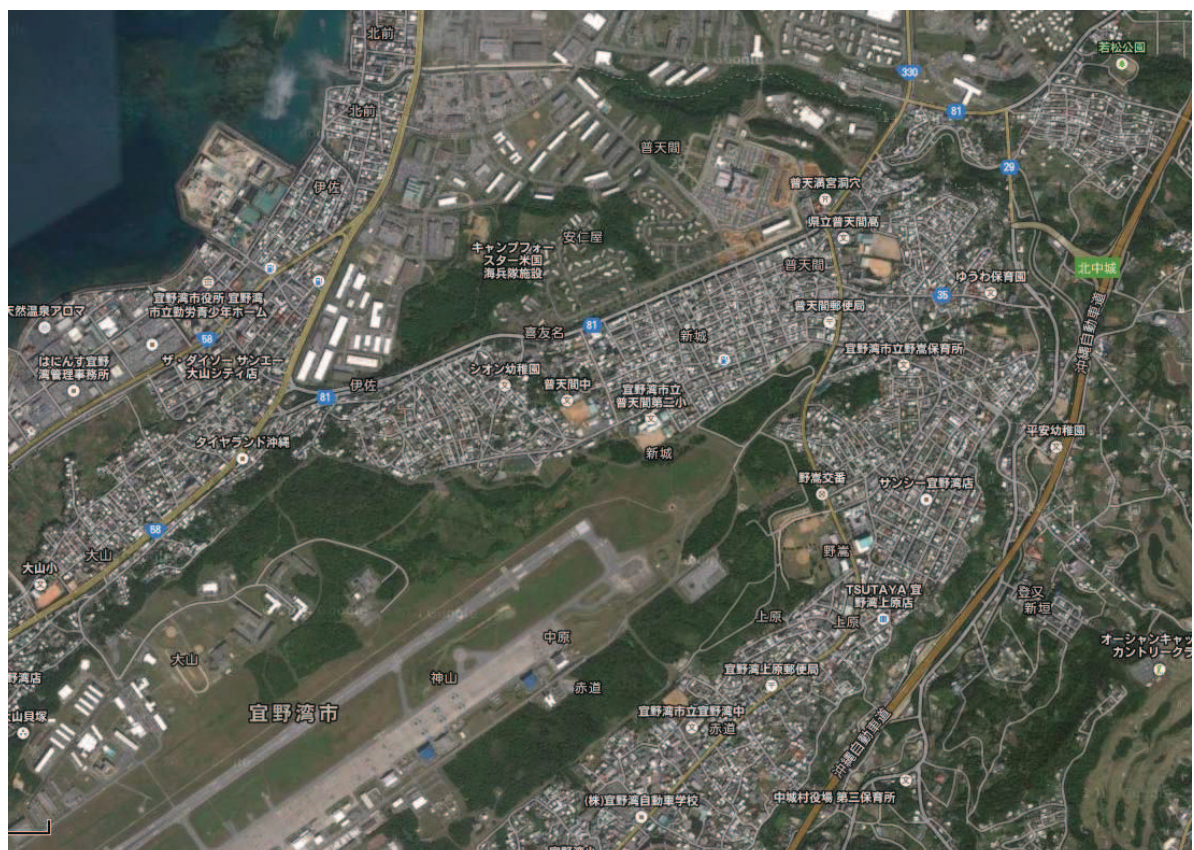
「中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想」（平成 25 年 1 月）において、「跡地活用による幹線道路の整備、公共交通ネットワークの構築」が掲げられており、普天間飛行場周辺では、中部縦貫道路および宜野湾横断道路の整備、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入が想定されている。

普天間飛行場の返還後における速やかなビルドアップを促進するには、周辺市街地において、これらの広域交通インフラの導入空間の円滑な確保と早期整備が求められる。

■キャンプ瑞慶覧（西普天間住宅地区）

近接するキャンプ瑞慶覧の西普天間住宅地区は、2015（平成 27）年 3 月末に返還され、「国際医療拠点の形成」を目指したダイナミックな土地利用転換が予定されている。「国際医療拠点の形成」にあたっては、琉球大学医学部・同附属病院の移転や重粒子線治療施設の立地が想定されるとともに、普天間飛行場の北東部に立地する県立普天間高校の移転も想定されている。

これらの施設立地に合わせ、施設利用者等に対する生活サービスの提供が今後の課題とされており、普天間飛行場北側の市街地での受け皿づくりなどが求められている。



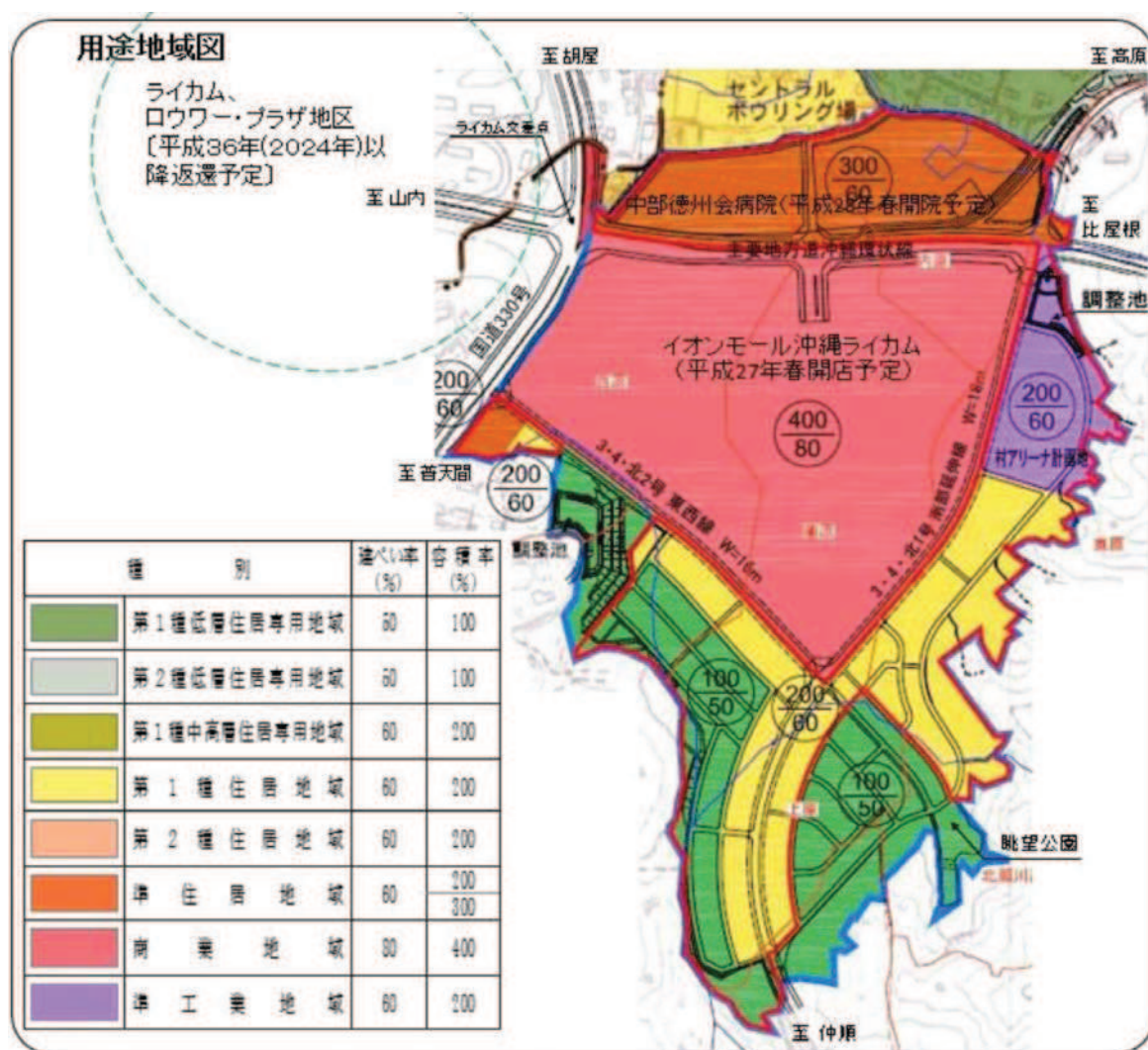
図IV-37 航空写真（普天間飛行場周辺）

■アワセゴルフ場地区・跡地利用計画（土地区画整理事業）

普天間飛行場から4 km 程度北東に位置するアワセゴルフ場跡地においては、2010（平成22）年に返還され、2013（平成25）年より土地区画整理事業に着工し、2015（平成27）年4月に大型商業施設が開業、2016（平成28）年春に医療施設が開院することとなっている。

また、土地区画整理事業と合わせて主要地方道沖縄環状線も整備されるなど、道路網の整備も推進している。

アワセゴルフ場跡地における大規模商業施設等の開業により、交流人口が増大することが想定されており、これらの集客効果を普天満宮周辺に関連づけ、活性化につなげることが求められる。

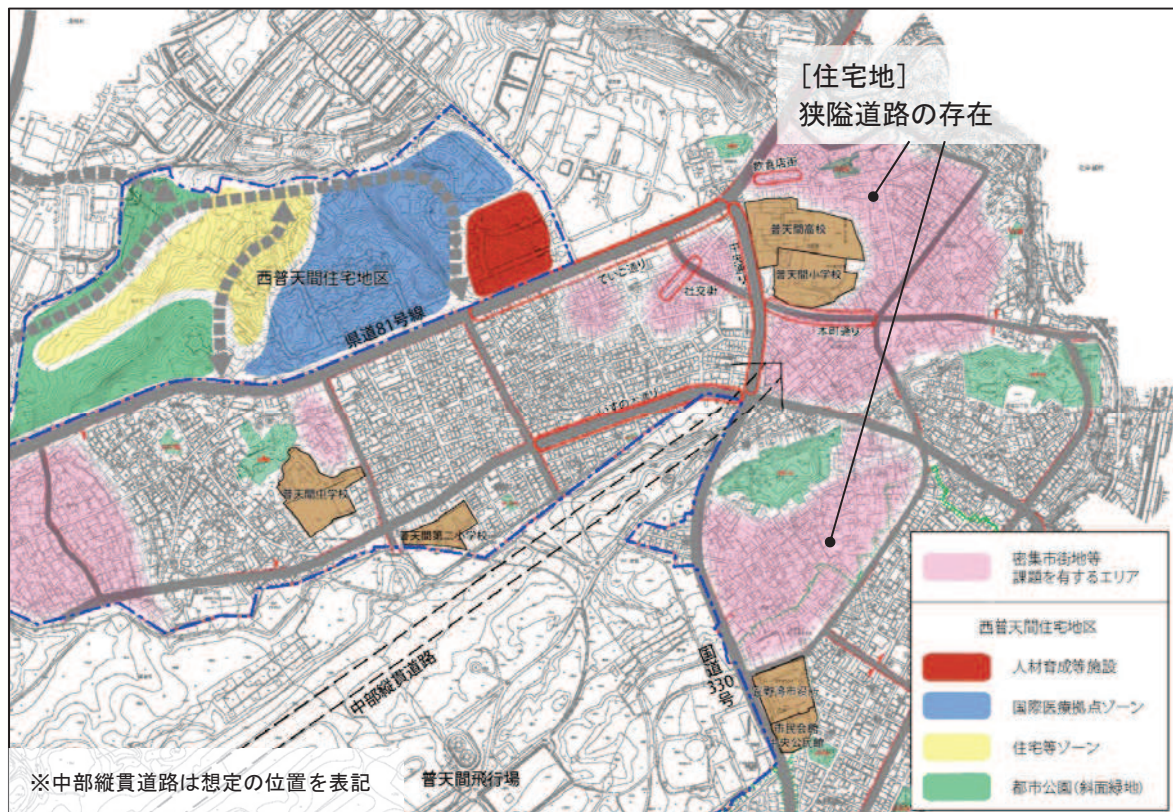


図IV-38 アワセゴルフ場地区・跡地利用計画の概要（北中城村HP）

4) 周辺市街地の課題

既往調査のレビューや密集市街地の形成と変遷、周辺の動向等から、普天間飛行場北側の周辺市街地の課題を以下に整理した。

- ・近年のモータリゼーションの進展やロードサイド型の大型店の進出、市民の消費者行動の変化など、普天満宮周辺の商業機能は衰退が進んでおり、地域の活性化が喫緊の課題となっている。
- ・従前の住宅地域が普天間飛行場として接收されたということもあって、普天間飛行場の周辺市街地では、高密な密集市街地が形成されており、幅員4 m未満の狭隘道路等により、防災や防犯上の課題が顕在化している。
- ・普天間飛行場跡地利用整備の効果を十分に発揮するといった視点から、普天間飛行場周辺部においても中部縦貫道路などの広域交通インフラの導入空間の早期の整備方策の検討が必要と考えられる。
- ・返還されるキャンプ瑞慶覧西普天間住宅地区に立地する施設利用者の生活サービスを提供するための受け皿づくりやアワセゴルフ場跡地開発の集客効果を活用した活性化方策が期待される。



図IV-39 普天間飛行場周辺課題図

■ 普天満宮周辺の市街地の様子



普天満宮



既成市街地の状況



普天間高校



老朽化、密集した既成市街地



シャッター街化した商店街

(2) 周辺市街地のまちづくりイメージ

前項において整理を行った周辺市街地における都市課題を解決し、地域の活性化と居住環境の改善に向けたまちづくりを円滑に展開していく上では、学校用地等の公共的な用地をまちづくりに向けた貴重な種地として活用する方策が極めて有効であると考えられる。

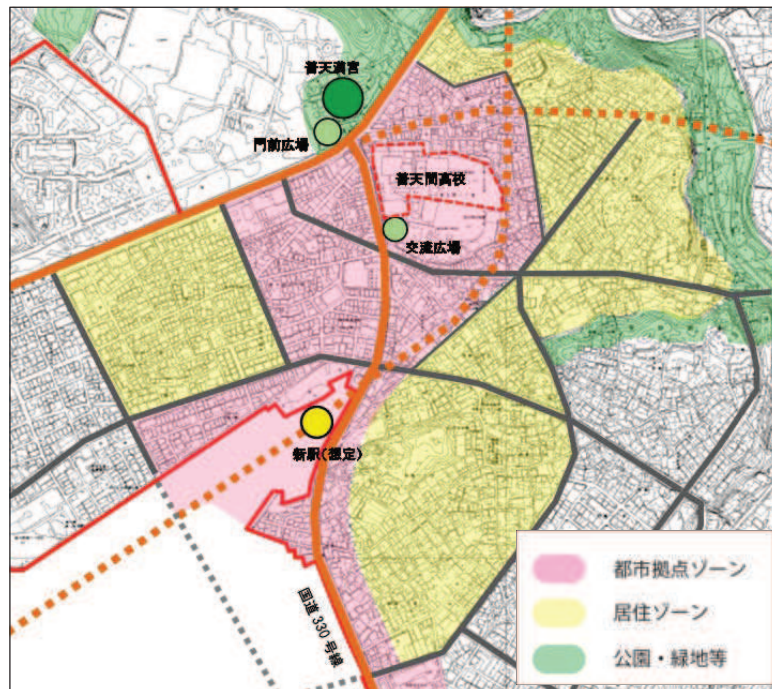
以下に、周辺市街地における将来まちづくりの方向性と展開イメージを整理する。

1) 周辺市街地整備の方向性と将来ゾーニングイメージ

普天満宮周辺においては、「普天間飛行場周辺まちづくり実施計画」(平成 27 年 3 月)が策定されるなど、門前町の復元・再生による新たな観光にぎわい拠点の形成に向けた取り組みが進められている。

周辺市街地においては、これらのにぎわい形成の取り組みなどを活かしながら、中長期的には普天間飛行場の返還による大規模な跡地利用と連携し、ダイナミックに都市環境の改善を進め、密集市街地改善などの地域課題を解決していく事が望ましい。

そこで、普天間飛行場返還後の将来のゾーニングイメージを以下のように想定する。



図IV-40 将来ゾーニングイメージ

(将来ゾーニングイメージ)

- ・ 普天満宮の門前広場や交流広場の回遊性やにぎわいの更なる強化、地域の生活サービス機能の充足、周辺市街地活性化による建替え更新などによるまちづくり促進に向け、普天間飛行場内に新駅設置を想定
- ・ 国道 330 号、普天満宮参道や中部縦貫道路の沿道部、新駅周辺部などに商業・サービス機能を集積し、西普天間住宅地区の国際医療拠点とも連携した魅力あるまちづくりを推進
- ・ 大規模跡地利用や幹線道路等の公共整備と連携し、市街地環境改善を進め、防災性を高める公園や、地権者及び西普天間住宅地区内の就業・就学者などに供する都市型住宅を配置

2) 周辺市街地整備のまちづくり展開イメージ

前項において整理を行った周辺市街地における将来まちづくりイメージの実現に向け、想定されるまちづくりの展開イメージを整理した。

具体的な展開としては、普天間飛行場の返還による大規模跡地活用までを大きく3つの事業フェーズに区分し、各フェーズでのまちづくり展開に応じて、下記フローに示すような実現可能な取組みを順次実施する「段階的まちづくり」の実施を想定する。

■第1フェーズ: 普天満宮周辺の整備と西普天間住宅返還によるまちづくり機運の醸成

- ・アワセゴルフ場跡地の開発に伴う交流人口を取込むため、普天間飛行場周辺まちづくり事業を活用するとともに、西普天間住宅地区の返還を契機としたまちづくり機運を醸成
- ・また、広域交通インフラの導入空間の確保と地域の密集市街地の解消を図るため、「県立普天間高校」の西普天間住宅地区への移転に向けた関係者や、公共施設の底地やまちづくり関係者の調整を促進



■第2フェーズ: 普天間高校の移転と公共インフラ整備のための導入空間の確保

- ・西普天間住宅地区の事業進捗にあわせ、県立普天間高校を移転
- ・西普天間住宅地区の国際医療拠点の具現化に伴うポテンシャルの向上を活用し、まちづくり機運を向上、老朽家屋の建替更新を促進
- ・まちづくり事業の実施に向けた諸手続きや地権者調整等を実施
- ・中部縦貫道路等広域交通インフラの整備に向け、都市計画及び事業認可手続き、底地やまちづくり用地の確保策の検討



■第3フェーズ: 普天間飛行場の返還・引渡しを踏まえたまちづくりの実施

- ・普天間飛行場の返還や広域交通インフラの整備によるポテンシャルの向上を活用し、まちづくり事業を推進
- ・まちづくり事業により、密集市街地の解消を図るとともに、観光および商業ポテンシャルの向上により、既存商店街を活性化
- ・普天間飛行場の事業進展に伴い、公共施設の適正配置を行い、更なるまちづくりを推進