

第Ⅱ章 各分野の「計画内容の具体化」に関する検討

第Ⅱ章 各分野の「計画内容の具体化」に関する検討

1. 環境づくりの方針の具体化方策の検討

(1) 沖縄振興の舞台となるみどりの中のまちづくりのあり方の検討

(1) - 1 沖縄県における上位関連計画の整理

(1) - 1 - 1 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（平成 24 年 5 月） 改定計画（平成 29 年 5 月）

本計画において、本地区の環境づくりは、以下のような記載がある。

■将来像実現に向けた推進戦略

「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」推進戦略

＜沖縄グリーン・イニシアティブ＞

- ・先進的な自然環境の保全・再生を推進する。
- ・リサイクル技術の革新及び廃棄物資源の地域循環システムを確立する。
- ・世界の環境フロンティア及び地球温暖化対策の先進的モデルとなる「低炭素島しょ社会」を実現する。

■克服すべき沖縄の固有課題と対応方向

大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編＜大規模な基地返還跡地＞

- ・基地内に残された貴重な自然環境を調査し、保全することにより優れた環境づくりを先導する。
- ・国内外の大学との連携によるサテライト機能の構築やリサーチパーク等の拠点形成を図り、これらの跡地の機能を戦略的に活用し、新たな産業の立地を推進する。

(1) - 1 - 2 沖縄県広域緑地計画（改定）（平成 30 年 3 月）

本計画において、本地区の環境づくりは、以下のような記載がある。

■基本理念 世界に誇れる、みどりあふれ潤いある県土の形成を目指して

■基本方針

- ・沖縄の風土に根ざしたみどりを守り活かしていく
- ・地域の特性に応じたみどりを確保していく
- ・多様なみどりによる沖縄らしいまちづくりを進める
- ・圏域毎のみどりのつながりと仕組みづくりを図る

■那覇広域都市圏：交流とふれあいを育むみどりの都市環境を創出する。

- ・地下水でつながる石灰岩地域の環境を生かした自然回復の場を創造して、みどりの回廊の接続を図る。
- ・普天間飛行場跡地に防災と交流や文化の中心となる広域のみどりの拠点とみどりの地区を配置する。

(1) - 1 - 3 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)

本計画において、普天間飛行場跡地は、以下のような位置づけである。

■平和シンボルの国際的高次都市機能を備えた多機能交流拠点都市

—新たな沖縄の振興拠点—

- ・沖縄に期待される国際協力・貢献機能、災害対応機能等の国際的高次都市機能の立地誘導・整備
- ・沖縄経済を牽引する先導的産業（リーディング産業）の集積誘導
- ・中南部都市圏における先導的な緑の拠点として、平和希求のシンボル及び広域防災の拠点としての大規模公園＜（仮称）普天間公園＞の整備

(1) - 1 - 4 全体計画の中間取りまとめ(平成 25 年 3 月)

本計画において、「沖縄振興の舞台となる緑の中のまちづくり」は、以下のような位置づけである。

■沖縄振興の舞台となる「緑の中のまちづくり」

①大規模跡地ならではの「緑」の整備水準を目標

- ・「沖縄県広域緑地計画」や「緑の美ら島づくり行動計画」においては、市街地面積の30%以上の緑地の確保を目標としており、これらを上位計画として、跡地においては、大規模空間を活かして「施設緑地」（公園等）と「地域制緑地」（敷地内緑化等）を適用する区域をあわせて跡地のできるだけ多くの面積での緑化を目標

②これまでにない「緑の豊かさ」を見せる計画づくり

- ・緑地を効果的に配置し、まち全体が緑に見える、これまでにない「緑の豊かさ」を演出することを目標として、多くの人々が目にする幹線道路からの緑の風景づくり（沿道空間の緑化等）や土地の起伏を活かした緑の風景づくり（斜面の緑化等）等を推進

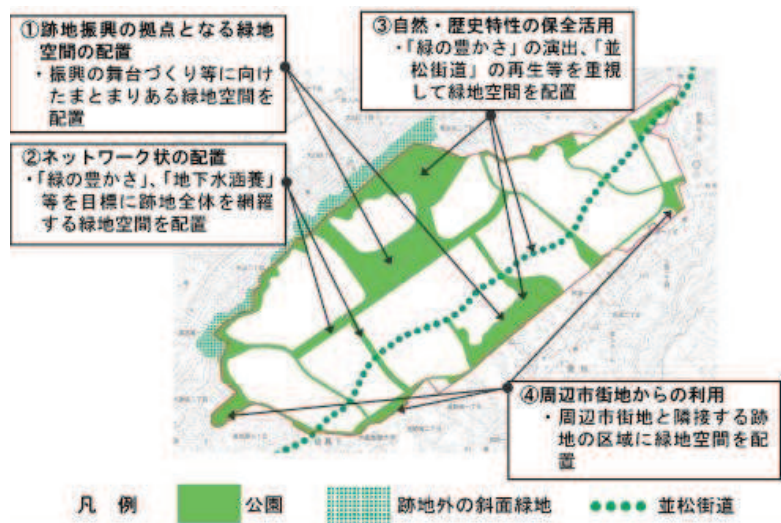


図 II-1 緑地空間の配置パターン

(1) - 1 - 5 文化財・自然環境部会（平成 28 年 3 月）

跡地利用の具体化に向けた検討の一環として、「文化財・自然環境部会」を組成し、検討を進めてきた。本検討を踏まえた環境づくりに関する事項は、以下のとおり。

- ・歴史・自然環境資源の重要箇所・集積箇所の緑地による保全・活用
- ・その他の資源の分布箇所についても土地利用等により緑化を図る
- ・水・緑・歴史のネットワークの精査
- ・大山タイモ水田等の周辺動向等に応じた湧水需要の把握

(1) - 1 - 6 普天間公園（仮称）への提言書（平成 29 年 3 月）

跡地利用の検討と並行して、実施された普天間公園（仮称）における環境づくりに関する事項は以下のとおり。

■提言1

- ・戦後長きにわたり米軍によって使用され、住民の苦悩が続いた普天間飛行場の返還跡地にこそふさわしい、未来に向けたアジア太平洋の平和の架け橋として、人々が自由に集い、交流し、多様な文化がつながる「21世紀の万国津梁」の舞台を創る

■提言2

- ・琉球の基層的な文化は、土地固有の自然環境の上に成り立ったものであり、その風土に育まれた暮らしの知や精神文化が形に表されたのが御嶽や湧泉、集落構造などの歴史文化資源であるといえる普天間飛行場跡地や周辺地域に残る水系、緑、文化資源、絆などの重層的な諸要素を「シマの基層（風土に根差した琉球の文化）」の総体として保全・活用し、沖縄のアイデンティティを継承・発信する舞台を創る

■提言3

- ・沖縄の豊かな自然と文化を生かした「ランドスケープイニシアティブ（緑が先導するまちづくり）」により、普天間飛行場跡地や周辺地域全体を“アジアのダイナミズムを取り込んだ活力にあふれる拠点”とし、沖縄の固有性に立脚する自立的発展、ひいては我が国の経済発展に貢献する、世界の人々を魅了する沖縄振興の舞台を創る

(1) - 2 沖縄振興の舞台となるみどりの中のまちづくりの方針

本項では、上位関連計画及び持続可能なまちづくりに関する国内外の動向を整理し、揺るぎないまちづくりの方向性に位置づけた「沖縄振興の舞台となるみどりの中のまちづくり」の実現に向け、「沖縄振興の舞台となるみどりの中のまちづくりの方針」を整理した。

①方針1：世界に誇れる繁栄と平和を創るまちづくりの推進

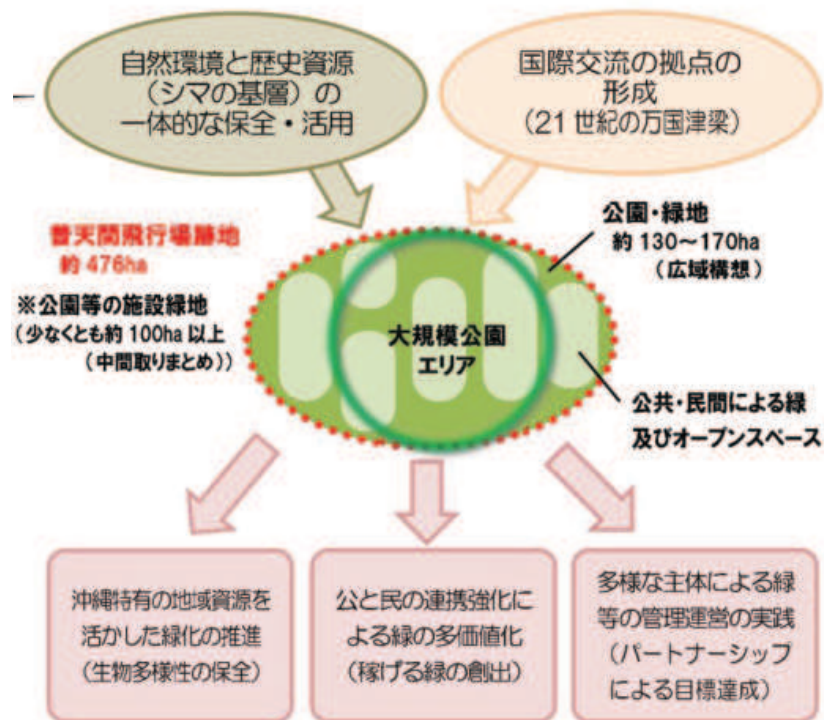
- ・「みどりの中のまちづくり」では、本地域における豊かな自然環境の根幹をなす地下水系を介した水循環や地域の生態系に配慮した緑の保全・創出、本地域が近世・近代の中心地であった歴史を継承し、米軍の飛行場であった史実を平和希求のシンボルとして受け継ぎ、繁栄と平和を創る拠点の形成を推進する。

②方針2：緑及びオープンスペースの新たな整備・管理手法の構築

- ・「みどりの中のまちづくり」における全ての緑及びオープンスペースは、従来の公園・緑地の枠組みにとどまらず、公共・民間の枠組みを超えた周囲のまちと一体化した形態や新たな整備手法の活用を推進する。

③方針3：まちづくりを牽引する大規模公園エリアの設定

- ・「みどりの中のまちづくり」の中核をなす区域を大規模公園エリアと位置づけ、シマの基層及び21世紀の万国津梁を体現するため平和希求のシンボル性及び広域防災機能等を具備したものとして、新たな価値観の下での大規模公園と都市的土地利用が融合するまちの創造への挑戦を、国家的な取組として推進する。



図Ⅱ-2 みどりの中のまちづくりの概念図



図Ⅱ-3 生物多様性の保全（基地跡地から森を再生）の整備事例



図Ⅱ-4 稼げる緑の創出（稼ぐ公園（P-PFI））の整備事例



図Ⅱ-5 パートナーシップによる目標達成（地域住民が主体的に運営）する整備事例

（２）環境の豊かさが持続するまちづくりのあり方の検討

本項では、上位関連計画及び持続可能なまちづくりに関する国内外の動向を整理し、揺るぎないまちづくりの方向性に位置付けた「環境の豊かさが持続するまちづくり」の実現に向け、「環境の豊かさが持続するまちづくりの方針」について検討した。

（２）－１ 沖縄県における上位関連計画の整理

（２）－１－１ 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画 改定計画

豊かな自然を守り育みながら持続的に発展できる沖縄の実現に向け、自然は天賦の貴重な財産であるとの認識を共有し、環境保全の先駆的モデル地域となるべく「環境共生フロンティア沖縄」と位置付け、自然への理解を深めつつ、環境への負荷を最小限に抑制し、自然環境と経済活動が両立した社会に構造転換するとされている。

【基本施策】 低炭素島しょ 社会の実現	【施策展開】	【施策】
	(ア)地球温暖化防止対策の推進	①産業・民生部門の低炭素化の促進 ②運輸部門の低炭素化の促進 ③本県の特性に応じた地球温暖化防止対策の推進
	(イ)クリーンエネルギーの推進	①クリーンエネルギーの普及促進等
	(ウ)低炭素都市づくりの推進	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策 ②エネルギー多消費型都市活動の改善 ③都市と自然の共生

出典：沖縄 21 世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成 29 年 5 月、沖縄県）

（２）－１－２ 沖縄県 SDG s 推進方針

沖縄県では「沖縄 21 世紀ビジョン」の将来像の実現に向け、全県的な全 SDG s の推進にあたって、基本的な考え方や方向性等を「沖縄県 SDG s 推進方針」として定めている。

■ 基本的な方向

- ・ 沖縄 21 世紀ビジョンの将来像の実現に向けた取組として SDG s を推進する。
- ・ 令和 4 (2022) 年から始まる新たな振興計画においては、SDG s の理念や施策等を盛り込む方向で検討を行うとともに、新たな振興計画を踏まえ、新たに推進方針を策定する。
- ・ 各分野別計画の推進にあたっては、推進方針を踏まえるとともに、計画の策定又は改定等にあたっては、原則として、SDG s の要素を最大限反映する。

出典：沖縄県 SDG s 推進方針（令和元年 11 月、沖縄県）

（２）－１－３ 全体計画の中間取りまとめ

低炭素化や資源循環等の 21 世紀のまちづくりが共有すべき課題等への対応を目標として、跡地では先進的な取組を推進するとされている。

■ 低炭素化や自然循環等の環境に配慮した先進的な取組の導入

- ・ 跡地においては、省エネルギー、再生可能エネルギーへの転換等による低炭素化、省資源型のまちづくり等に向けた先進的な取組を導入

- ・今後、低炭素化や資源循環等に向けた多様な先進技術の導入に関する検討を行い、まちづくりへの適用について検討し、様々な分野における計画に反映

■環境づくりに向けた総合的な研究の推進

- ・低炭素化や資源循環等をテーマとした技術開発、実証、起業化等に取り組み、その成果をまちづくりに反映し、産業振興や国際貢献につなげることを目標として、跡地を先進的なモデル地域とした総合的な研究を推進

出典：全体計画の中間取りまとめ（平成 25 年 3 月、沖縄県・宜野湾市）

（２）－２ 持続可能なまちづくりに関する国内外の動向

（２）－２－１ 国外の動向

① 持続可能な開発目標（SDGs）

2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標である。

■ 8 つの優先課題

1. あらゆる人々の活躍の推進
2. 健康・長寿の達成
3. 成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション
4. 持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備
5. 省・再生可能エネルギー、気候変動対策、循環型社会
6. 生物多様性、森林、海洋等の環境の保全
7. 平和と安全・安心社会の実現
8. SDGs 実施推進の体制と手段

出典：「持続可能な開発目標」（SDGs）について（平成 31 年 1 月、外務省）

② パリ協定

2015 年 12 月の温室効果ガス削減に関する国際的取決めを話し合う「国連気候変動枠組条約締約国会議（COP）」において、京都議定書以来の国際的な枠組みとなる「パリ協定」が採択されている。

■ パリ協定の主な内容

- ・世界共通の長期目標として産業革命前からの気温上昇を 2℃未満に抑制することを規定するとともに、1.5℃までに抑制するよう努力の継続に言及している。
- ・主要排出国・途上国を含むすべての国が削減目標を策定し国内措置を遂行、5年ごとに同目標を提出し、自国の取組状況を定期的に報告し、レビューを受け世界全体としての実施状況の検討を5年ごとに行うとしている。
- ・日本国においては、2030 年度に 2013 年度比 26.0%減を目標としている。

出典：パリ協定の概要（総務省ホームページ）

(2) - 2 - 2 国内の動向**① SDG s アクションプラン 2019**

日本は、豊かで活力のある「誰一人取り残さない」社会を実現するため、一人ひとりの保護と能力強化に焦点を当てた「人間の安全保障」の理念に基づき、世界の「国づくり」と「人づくり」に貢献。SDG s の力強い担い手たる日本の姿を国際社会に示すとされている。

■日本の「SDG s モデル」の方向性

- ・SDG s と連動する「Society 5.0」の推進
- ・SDG s を原動力とした地方創生、強靱かつ環境に優しい魅力的なまちづくり
- ・SDG s の担い手として次世代・女性のエンパワーメント

出典：SDG s アクションプラン 2019（令和元年6月、SDG s 推進本部）

② 第5期科学技術基本計画

第5期科学技術基本計画では、4本柱の1つとして「未来の産業創造と社会変革に向けた新たな価値創出の取組」を掲げており、非連続なイノベーションを生み出す研究開発と、新しい価値やサービスが次々と創出される「超スマート社会」を世界に先駆けて実現するための仕組み作りを強化するとされている。

■世界に先駆けた「超スマート社会」の実現（Society 5.0）

サイバー空間とフィジカル空間（現実社会）が高度に融合した「超スマート社会」を未来の姿として共有し、その実現に向けた一連の取組を「Society 5.0」として強力に推進し、世界に先駆けて超スマート社会を実現していく。

超スマート社会とは

「必要なもの・サービスを、必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供し、社会の様々なニーズにきめ細かに対応でき、あらゆる人が質の高いサービスを受けられ、年齢、性別、地域、言語といった様々な違いを乗り越え、生き活きと快適に暮らすことのできる社会」であり、人々に豊かさをもたらすことが期待される。

出典：科学技術基本計画（平成28年1月、閣議決定）

③ 統合イノベーション戦略 2019

科学技術イノベーションを巡る国外の進展、変化が著しい（次世代に突入したデジタル化、最先端分野のAI技術、バイオテクノロジー、量子技術の目覚ましい進展など）。こうした状況を踏まえ、以下の4つの柱により本戦略を定めている。

■統合イノベーション戦略 2019 のポイント

- ① Society 5.0 の社会実装の強化、創業、政府事業・制度等におけるイノベーション化
- ② 研究力の強化
- ③ 国際連携の抜本的強化
- ④ 最先端(重要)分野の重点的戦略の構築

出典：統合イノベーション戦略 2019（令和元年6月、閣議決定）

(2) - 3 環境の豊かさが持続するまちづくりの方針

揺るぎないまちづくりの方向性に位置づけた「環境の豊かさが持続するまちづくり」の実現に向け、「環境の豊かさが持続するまちづくりの方針」を整理した。

① 方針1：あらゆるヒト・モノ・コトが集まる 21 世紀の万国津梁の実現

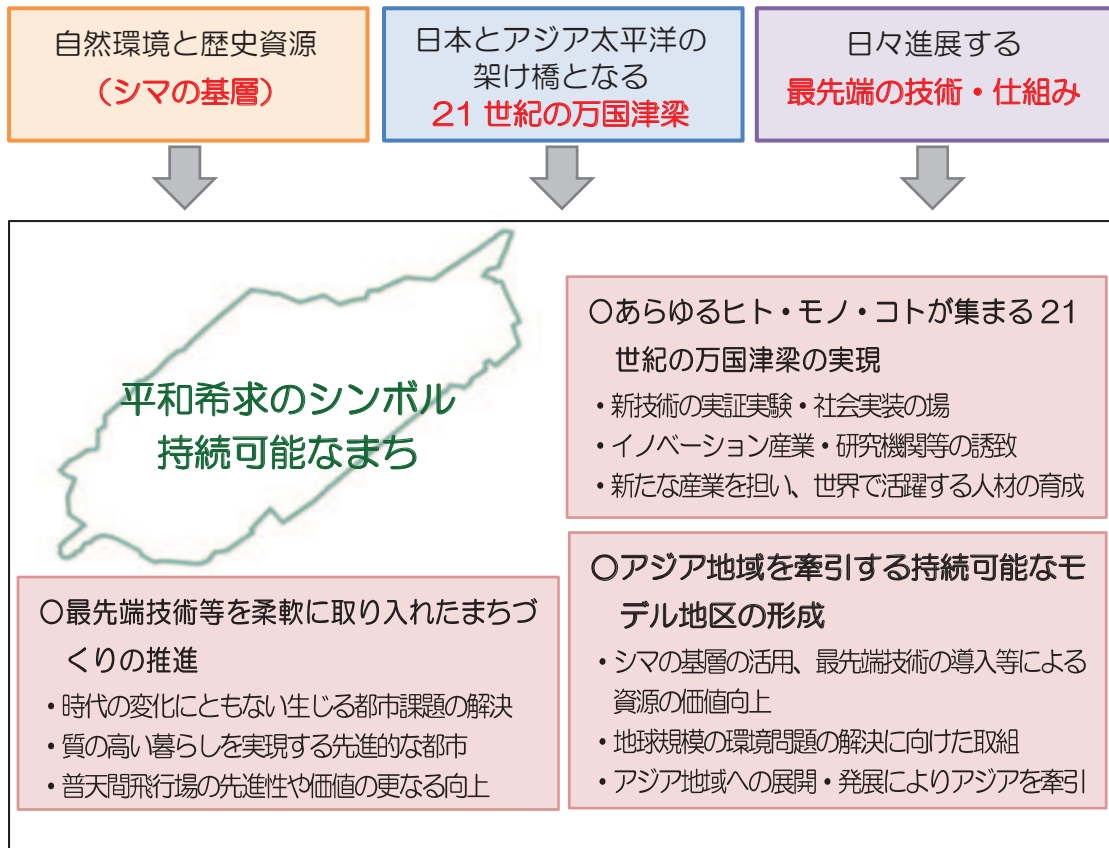
- ・日本とアジア太平洋の架け橋となる 21 世紀の万国津梁の実現を目指す普天間飛行場跡地では、イノベーション産業や研究機関を国内外から広く誘致し、実証実験・社会実装の場とすることで新たな産業の創出や産業振興、人材育成に寄与するまちづくりを推進する。
- ・また、これらの研究及び実験の成果をまちづくりに反映することで、環境の豊かさを持続させ、その豊かな環境と都市活動の融合によりヒト・モノ・コトが集まる創造性の高い都市を実現する。

② 方針2：アジア地域を牽引する持続可能なモデル地区の形成

- ・広域的な水と緑の骨格の一翼を担う自然環境や人々の生活の身近に存在する歴史・文化資源等の現況資源を適切に保存（保全）・活用するとともに、最先端技術導入に伴う新たなインフラ整備等による高質な機能の付加や資源の価値向上を図る。
- ・普天間飛行場跡地においては、再生可能エネルギー・未利用エネルギーを積極的に利用し、建築物及び自動車の省エネルギー化や利便性の高い公共交通機関の導入・利用促進、都市のエネルギーマネジメント等により地球規模の環境問題の解決に先導的に取り組む。
- ・持続可能なまちづくりに係る取組の成果を同じ蒸暑地域であるアジア諸国へと展開・発展することで、蒸暑地域が抱える共通の都市的課題の解決へ取り組むアジアを牽引するモデル地区を実現する。

③ 方針3：最先端の技術や仕組みを柔軟に取り入れたまちづくりの推進

- ・普天間飛行場跡地においては、環境の豊かさを持続させるための取組の一つとして、最新の科学技術を柔軟に導入することで、時代の変化にともない生じる都市的課題の解決にも貢献することが可能になる。
- ・また、最先端技術の導入により、都市サービスが向上し、多様なライフスタイルが実現する等、質の高い暮らしを実現する先進的な都市となる。
- ・最先端技術や新たな仕組みの導入によって牽引される持続可能なまちづくりは、世界から注目を集める先進的な都市となり、普天間飛行場跡地の先進性や価値を更に高めることが期待される。



図Ⅱ-6 環境の豊かさ持続するまちづくりの概念図

（３）「宜野湾」の歴史が見えるまちづくり

本項では、「環境づくりの方針」に示された「『宜野湾』の歴史が見えるまちづくり」について、基本的な考え方や具体的な展開イメージを検討した。

（３）－ １ 過年度検討の整理

（３）－ １－ １ 全体計画の取りまとめ（Ｈ25年３月）

歴史・文化資源を活かした跡地利用計画の方向性については、「環境づくりの方針」・「土地利用及び機能導入の方針」・「都市基盤整備の方針」の３つの方針の中に示されている。

環境づくりの方針

◆地域の特性を活かした環境づくり

●「宜野湾」の歴史が見えるまちづくり

「宜野湾」の歴史が見えるまちづくりを目標として、近世・近代の中心であった「並松街道」沿いの地域等において、昔の姿を偲ぶよすがとなる風景づくりを推進

①「(仮)歴史まちづくりゾーン」の風景づくり

・「並松街道」や「旧集落」等を中心とし、隣接する既存樹林地や遺跡等を含む一帯は、「宜野湾」の生い立ちが見えるまちづくりを目標として、「(仮)歴史まちづくりゾーン」として位置づけ、一体的な風景づくりを推進

②遺跡の現状保存と連携した環境づくり

・現状保存を目標とする重要な遺跡については、歴史が見えるまちづくりに活かす計画づくりに取り組むことを方針として取りまとめ

土地利用及び機能導入の方針

◆多様な機能の複合によるまちづくり

●居住ゾーンの形成

跡地の特性を活かし、時代の要請に應える、公園・環境を活かした跡地ならではの住宅地形成に向けて、来住者意向の反映や歴史的な特性の継承に向けた特色ある住宅地開発を導入

②「旧集落」の空間再生に向けた風景づくり

・戦前まで主要な居住地であった「並松街道」に面する「旧集落」（宜野湾、神山、新城）の区域においては、環境づくり方針としている「(仮)歴史まちづくりゾーン」の形成を目標として、歴史的な風景や民俗文化の再生に向けた住宅地開発を導入

都市基盤整備の方針

◆緑地空間の整備

●自然・歴史特性の保全・活用に向けた公園等の整備

跡地の特性を活かし、次世代に伝える環境づくりを目標として、自然・歴史特性の保全・活用と連携した公園等を整備

②「並松街道」の整備

・「(仮)歴史まちづくりゾーン」の中心軸となる「並松街道」の再生を目標として、跡地においては松並木道を往時の幅員・ルートで、緑道等として再生し、周辺市街地においても、「並松街道」の全体像が見える空間づくりを推進

③重要遺跡の現状保存と連携した公園等の整備

・環境づくりの方針としている歴史が見えるまちづくりを目標として、現状保存の対象として選定された重要遺跡の内、公共施設としての維持・管理に期待され、優れた風景づくりにもつなげるものについては、公園等として整備

(仮)歴史まちづくりゾーン(旧集落跡と並松街道の範囲)



図Ⅱ-7 (参考) 配置方針図(中間取りまとめ)

(3) - 1 - 2 文化財・自然環境部会 (H28 年 3 月)

文化財・自然環境部会においては、歴史・文化資源についての保存・再生・活用についての方向性が示された。

資源の調査・保存・再生・活用

- ・井戸や拝所等の文化財を保存し、村人の憩いの場、祈願の場、神聖な場として活用
- ・保存だけではなく、地元の人々による生活の中での活用
- ・14の重要遺跡以外にも、地元の方が大事だと思うものを保存対象とし活用
- ・地域の歴史を物語る象徴的な場所を整備することが基本
- ・今後の発掘調査を受けて修正できるような柔軟な考え方や土地計画が必要
- ・並松街道は、景観やまちづくりにおける重要性について住民の理解が必要
- ・並松街道は、往時の幅員での復元が重要、往時のルートを極力尊重し再生

(3) - 1 - 3 過年度の検討 (～H31 年 3 月)

「全体計画の中間取りまとめ」や文化財・自然環境部会を受けて、過年度には「「宜野湾」の歴史が見えるまちづくり」について検討した。

重要遺跡の内容を把握(所在位置、成立時期、種別、重要遺跡としての選別理由)した。また、文献・空中写真の分析による、集落の規模やまとまりと周辺の畑地、街路配置、住宅地の規模の大小、屋敷の向き、敷地内の配置構成、不整形な街路の形状とその要因の把握した。さらに、原風景模型製作通じて集落の構成内容・要素の把握した。そして、“まちまーい”に通じては往時の様子と現況を把握した(拝所や洞穴等資源の残存確認)。

また、各地区のモデルプランの検討による各重要遺跡の活用イメージの検討も行った。

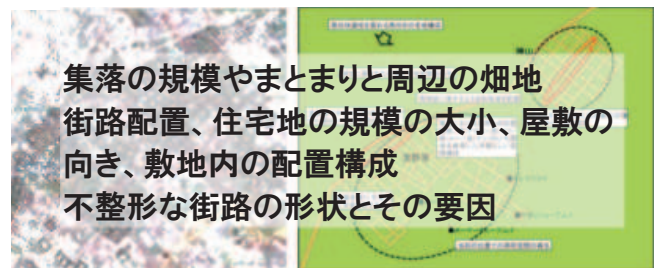
さらに、県内事例からの種別による資源活用の方向性としての、跡地利用における資源活用のイメージ検討(井泉、湧水と迫田、ビオトープ、家屋再現展示、祭祀の復活等)、先祖崇拝に関する資源の活用、自然崇拝に関する資源の活用。重要遺跡の時代区分による保存・活用の方向性として、近世より前代の資源、近世以降の資源の分布を整理した。

以上を踏まえて、これらの成果を整理した。

重要遺跡(14 遺跡)の内容把握



文献・空中写真からの知見



模型製作からの知見



“まちまーい”による往時の様子と現況の確認



事例からの種別による資源活用の方性



各地区のモデルプランの検討



重要遺跡の時代区分による保存・活用の方性



(3) - 2 「宜野湾」の歴史が見えるまちづくりのあり方

(3) - 2 - 1 基本的な考え方

普天間飛行場が建設される前の一帯は、歴史の中で、自然条件を巧みに利用しながらまちを形成し、文化を育んできた。跡地利用においても、土地に相応しい生活空間を形成するため、歴史に学んだまちづくりを進める。「(仮)歴史まちづくりゾーン」(居住ゾーン内の旧集落(宜野湾・神山・新城)エリアと旧集落をつなぐ並松街道の道筋)は、並松街道の再生を通じて市民のまちづくりの原動力・シンボルとする。

「(仮)歴史まちづくりゾーン」の範囲外にあり、基地建設以前から既に地中に埋蔵していると考えられる古琉球期以前の重要遺跡は、大規模公園等の公共用地内に取り込み保存を図る。困難な場合は、地下に影響のない地上利用等により極力保存を図り、シマの基層の奥深さを継承する。なお、歴史が見えるまちづくりは、振興拠点ゾーンへの国内外からの来訪者に対しても最も身近に宜野湾・沖縄の歴史文化を体感できる空間として、旧宜野湾住民のアイデンティティ回復の場所に限らない、内外の交流空間としての役割を目指す。

(3) - 2 - 2 方向性

上記の考え方を受けて、歴史が見えるまちづくりの方向性を以下のように設定した。

保全 (保存)	●現存する資源を保存する 基地建設による破壊を免れた資源は、歴史が見えるまちづくりにとって貴重な材料であるため、これらを積極的に保存する。また、重要遺跡に選定された資源のみならず、関連資源も重要な構成要素であることから一体的に保存する(水関連:カー,クムイ,カーラ/拝所 関連:御嶽,タウン,ノロドンチ等)。また、飛行場が所在したことも土地の特徴を表した歴史であり、痕跡を資源として残す。
整備 (再生)	●土地の条件を勘案する 旧集落がつくられた往時、洞穴や岩山、湿地などは、土地利用が不可能な場所として、道路は迂迴させ住宅は建てられず空地となり、その結果、自ずと有機的な空間が生まれ集落の個性となった。跡地利用においては、宜野湾らしい土地利用のあり方として、地下水脈保全の観点から、雨水の吸込口の洞穴や湧出口の井泉が保全されることが望ましく、また、地下洞穴が浅い地上では影響を考慮するなど、土地条件を踏まえる。 ●旧集落の空間構成に倣う かつての集落では、採光のために家屋の正面や屋敷入口を南に向け、四周からの強風を吹き流す寄棟屋根や、雨の吹込みを防ぐ深い軒を備え、強風を遮り涼風を取り込むために屋敷林を配し、周囲に畑地が広がる中で塊状に集合し全体で強風から守るなど、知恵と工夫によって居住環境の快適性を確保していた。同時に、これらは環境へ負荷を与えない方法であり、土地に根ざした暮らしのあり方であったことから、跡地利用においてもこれらの考え方を継承する。また、各戸がこれらの工夫を取り入れていたことから、自ずとまとまりや統一感のある佇まいを見せていた。なお、集落は南を正面とする方位観があり、資源にもメー(前)やクシ(後)などの方位を冠するものがあることから、資源と対応する位置に新しい住宅地を配置することが望ましい。 ●失われた資源を再生する 基地建設により失われた資源は数多く、かつての歴史・文化的空間を再生するには、それらの資源を復元・再生することも必要となる。また、モノの資源を回復するだけでは十分とはいえ、住民が土地と一体となった生活から生まれた行催事など、無形の文化資源も有形の資源とともに重要である。加えて、伝統行催事とともにそれらの舞台となった空間も再生を図る(ウマイー(馬場)、綱曳の道等)。
維持管理 (活用)	●将来へ資源を継承する 跡地一帯の歴史と資源の価値を理解し、住民による維持管理や活用を通じて愛着や誇りを醸成し、歴史文化(資源)の継承を図る。

(3) - 2 - 3 具体的な展開イメージ

上記の各方向性について、先の土地利用及び機能導入の方針や都市基盤整備の方針に照らして、対応する居住ゾーン、公園、道路での具体的な展開イメージを示す。

【土地利用及び機能導入の方針】

◆多様な機能の複合によるまちづくり ●居住ゾーンの形成

並松街道の再生と「旧集落」の空間再生に向けた風景づくり

【居住ゾーン（旧集落跡等）での展開】

- まちの一体感ある空間の創出
 - ・住宅地全体のまとまりや構成ルール（擁護林、街路配置）の再生・活用
 - ・住宅地の屋敷構成（南を正面、屋敷囲い、屋敷林等の導入）の再生
- まちの個性表出への既存資源の活用
 - ・拝所や井泉や洞穴を避けた街路や宅地の配置
- 関連資源の一体的保存
 - ・年中行事で巡拝する拝所、地下水量維持のための水関連資源の保存
- 遺構を活用した家屋の再生・活用
 - ・残存状態の良い遺構を用いて家屋を再現し、休憩所や集会所等への活用
 - ・移設による再生・活用
- 伝統祭祀の保存・再生
 - ・旧住民の居住による資源の継承・維持管理
 - ・祭祀等再現のための空間（主要街路、広場）整備
 - ・新旧住民のアイデンティティ醸成



一体感のある通り・住宅地の例



市街地に残る資源の例



休憩所・集会施設の例

歴史が学べる街路の例

【都市基盤整備の方針】

◆緑地空間の整備 ●自然・歴史特性の保全・活用に向けた公園等の整備

重要遺跡の現状保存と連携した公園等の整備

「並松街道」の整備

【公園での展開】

- 埋蔵遺跡の保存と活用
 - ・埋蔵している遺跡の保存
 - ・緑地保全と一体での保存
 - ・遺跡の学習利用・体験学習活用
- 馬場（広場）の再生
 - ・集会所等への活用
 - ・再現イベントによる活用



埋蔵遺跡の解説例

【公園または道路での展開】

- 並松街道の再生
 - ・住民参加の維持管理
 - ・再現イベント等による活用
 - ・普天満宮や他地域（首里、浦添）との連携



住民による維持管理の例



参詣再現イベントの例

図Ⅱ-8

(4) 基地内立入り調査の実施に向けて**(4) - 1 立入り申請に向けた対応方針の検討**

基地内立入り調査の実施に向けて、現在普天間飛行場跡地内で立入り調査を実施している沖縄県教育庁文化財課等との意見交換を基に、申請に向けた資料作成の方針を検討した。

(4) - 2 立入り申請関連資料の作成

基地内立入り調査の実施に向けた関係機関（沖縄県庁内及び沖縄防衛局等）との協議のための資料の作成を行った。

なお、関係部局との調整を踏まえ、申請書類は以下の構成で作成した。

表Ⅱ-1 立入り申請に係る書面一覧

No	書類名	記載内容
1	申請書面	・ 申請概要
2	立入り申請の詳細	・ 目的 ・ 申請概要（期間、区域、立入り調査員人数と使用機器等） ・ 調査内容（現況調査、準備調査・本調査） ※初年度に現況調査として、全体の目視調査を実施し、次年度以降に詳細調査を行うものとして整理 ・ 立入り予定
3	現状調査実施のため立入りを希望するエリア	・ 基地跡地内における確認希望箇所を9箇所に分け図示

2. 土地利用及び機能導入の方針の具体化方策の検討

本節では、土地利用及び機能導入の方針の具体化方策の検討として、上位・関連計画における考え方を改めて整理したうえで、土地利用ゾーン配置に係る考え方を整理した。

(1) 土地利用及び機能導入の方針について ～需要推計によるボリューム検証～

土地利用及び機能導入の具体化にあたっては、状況の変化や新たな視点、他計画分野の検討経過等を踏まえ、土地利用ゾーン配置（たたき台）を検討してきた。（昨年度までの検討成果）

一方、現時点で想定される返還時期が不透明ななか、「土地利用需要の開拓と並行した計画づくり」を推進する段階に至っていない。

今年度末の配置方針・配置方針図の更新に向けて、土地利用ゾーン配置（配置方針）及び土地利用ゾーニング（配置方針図）の裏付けとして、現時点の需要推計によるボリューム検証（想定）を行う。ボリューム検証は、“揺るぎないまちづくりの方向性”の実現に向けた具体の形成イメージを想定し、類似事例を照らし、各ゾーンの面積見通しを確認するものである。

(1) - 1 基本的に求められる機能

(1) - 1 - 1 前提条件の整理 ～跡地利用の目標：計画人口フレーム等の検討

(※過年度検討からの精査)

■計画人口の想定

宜野湾市における人口の将来展望から、普天間飛行場跡地の計画人口を想定した。

○宜野湾市 目標人口 : 109,700 人 (2060 年)

○将来予測等を踏まえた不足人口 : 25,000 人

○跡地等における人口配分

・ 普天間飛行場跡地 : 20,000 人

※「広域構想」における計画人口：1 万～2.5 万人

・ 西普天間住宅地区跡地 : 1,500 人

※住宅地ゾーン 約 11～12ha×100 人/ha+α

・ 周辺市街地の再開発等 : 3,500 人



出典：宜野湾市 まち・ひと・しごと創生総合戦略
(平成 28 年 3 月)

◆2015(H27)年国勢調査結果
96,243 人

・宜野湾市独自推計値
97,302 人(▲1,059 人)

・社人研による推計値
93,387 人(+2,856 人)

◆2060年の宜野湾市人口目標
109,683 人

・宜野湾市独自推計値
85,752 人(▲23,931 人)

・社人研による推計値
81,240 人(▲28,443 人)

2015(H27)年の国勢調査結果
を踏まえると、2060年時点で
目標人口に25,000人不足

■就業人口の想定

宜野湾市における昼夜間人口比率の目標を那覇市を超えるレベルとし、普天間飛行場の就業人口を想定した。

○宜野湾市 昼間人口目標：125,000 人（2060 年） ※目標人口 109,700 人×114%

・うち、普天間飛行場跡地：35,000 人 ※目標人口 20,000 人×175%

（市域の中でも高い昼間人口を有すことを目指す）

○宜野湾市 昼間人口の配分

●従業・通学等のない人：37,000 人

※常住人口（109,700 人）の 34%と想定

（高齢化が進行するが、就業年齢の延長、女性の社会進出等を加味し、現状と同等と想定）

・うち、普天間飛行場跡地：7,000 人

※計画人口（2 万人）の 34%

●従業者・通学者：88,000 人

・普天間飛行場跡地：30,000 人

※従業者：21,000 人、通学者（15 歳未満含む）：9 千人

・西普天間住宅地区跡地：3,000 人

※西普天間住宅地区跡地関連資料に基づく

・周辺市街地：55,000 人

【普天間飛行場における従業者・通学者の配分イメージ】

●従業者

・学術研究・技術サービス業	46.5 人/事業所 ^{*1}	①
・情報・通信業	183.3 人/事業所 ^{*1}	
・金融業・保険業	34.5 人/事業所 ^{*1}	
・不動産業・物品賃貸業	30.0 人/事業所 ^{*1}	
・医療・福祉	80.3 人/事業所 ^{*1}	
・複合サービス事業	120.5 人/事業所 ^{*1}	②
・宿泊業・飲食サービス業	61.8 人/事業所 ^{*1}	
・生活関連サービス業	89.5 人/事業所 ^{*1}	
・百貨店・総合スーパー	229.1 人/事業所 ^{*2}	
・卸売業・小売業	12.2 人/事業所 ^{*3}	③
・行政関連		
・学校関連		

①振興拠点ゾーン
約 3,000 人
(50 人/ha)

②都市拠点ゾーン
約 15,000 人
(300 人/ha)

③居住ゾーン
(学校等含む)
約 3,000 人

*1 平成 26 年経済センサス/宜野湾市 30 人以上の事業所平均

*2 平成 26 年商業統計/沖縄県平均

*3 平成 26 年経済センサス/沖縄県平均（個人事業所除く）

●通学者

・公立小学校 2 校	700 人 × 2 校	=	1,400 人
・公立中学校 1 校	700 人 × 1 校	=	700 人
・中高一貫校 1 校	1,300 人 × 1 校	=	1,300 人
・大学等 1 校	5,600 人 × 1 校	=	5,600 人

計 9,000 人

宜野湾市・周辺の学校における児童・生徒数

○宜野湾市立小中学校

・小学校児童数：6,547 人/9 校（H30.5 時点）≒ 700 人/校

・中学校生徒数：2,852 人/4 校（H30.5 時点）≒ 700 人/校

○昭和薬科大学附属高等学校・附属中学校

・生徒数： 中学校 627 人（H30.5 時点）

*定員 200 人/年

高等学校 625 人（H30.5 時点）

*定員 200 人/年

・職員数：91 人（H30.5 時点）

○沖縄国際大学（H30.5 時点）

・学生数：5,532 人

・職員数：218 人

(1) - 1 - 2 基本的に求められる機能

想定計画人口から、居住者が暮らすうえで基本的に求められる都市機能（基礎需要）を整理した。

- 想定計画人口 : 20,000 人
○想定計画戸数 : 8,000 戸（世帯人員 2.5 人/戸と仮定）

●公園・緑地

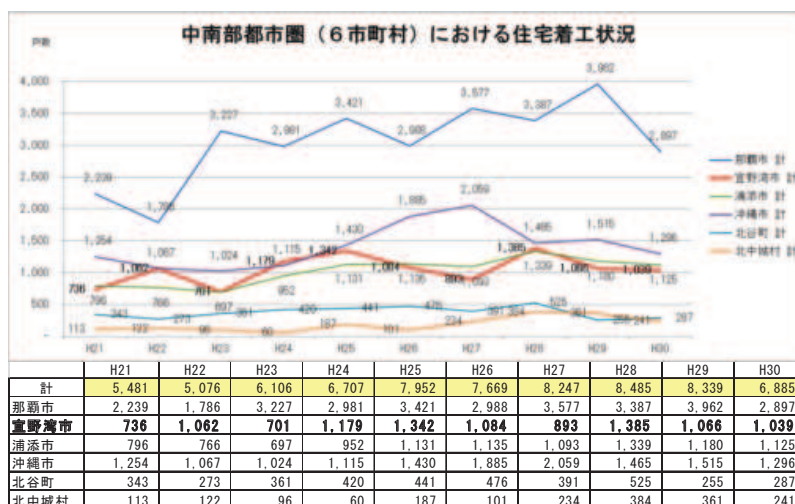
都市機能	想定規模等	備 考
公園・緑地	概ね 130~170ha (中間値 150ha)	・「広域構想」における土地利用区分面積試算 公園緑地：130~170ha *「広域構想」の整備水準目標 20 m²/人 (=35.0ha) *都市公園法 5 m²/人 (=8.75ha) *土地区画整理法 3 m²/人・3% (=14.5ha) *近隣公園：計画人口 10,000 人に 1 ヶ所 *街区公園：土地区画整理法 1% (=4ha)

●居住ゾーン

都市機能	想定規模等	備 考
住 宅	〔約 8,000 戸〕 概ね 80~150ha (中間値 115ha)	・計画人口/世帯人員 = 20,000 人/2.5 人/戸 *宜野湾市 R1.9 末時点の人口/世帯数 =99,321 人/44,793 世帯=2.2 人/戸 ・(参考)「広域構想」における土地利用区分面積試算 住宅地：80~150ha (=130~250 人/ha) ※戸建て住宅を主体に、まちづくりの要所や景観上特段の配慮が必要なエリア等で適切かつ戦略的に住宅タイプを混在させる
教育施設	〔小学校 2 校 中学校 1 校 幼稚園 適宜〕 概ね 5~10ha	・小学校： 計画人口 8,000~10,000 人程度に 1 校 *校地面積：約 2ha/校程度と想定 ・中学校： 計画人口 16,000~20,000 人程度に 1 校 *校地面積：約 3ha/校程度と想定 ・幼稚園： 需要に応じ適宜
公益的施設	適 宜	・想定される施設（生活サービス機能） *社会福祉施設（保育所、託児所、高齢者福祉施設 等） *保健医療施設（診療所 等） *サービス施設（スーパー、飲食・物販、娯楽施設 等） *文化施設（集会所 等）

【宜野湾市および中南部都市圏における住宅需要トレンド】

- 宜野湾市における近年の住宅着工戸数は、1,000 戸/年程度
- 中南部都市圏では、7,000 戸/年程度であり、那覇市が全体の概ね半数、宜野湾市は全体の 6 分の 1 程度を占めている
- 全国的な傾向として、消費税増税前の駆け込み需要の影響で 2019 年をピークに、緩やかに減少に転じる見通し



出典：住宅着工統計（沖縄県）より作成

1,000 戸/年程度と想定すると、想定計画戸数(8,000 戸)の住宅供給に要する期間は、10 年程度

全体で約 480ha という事業規模から考えると、将来需要に見合った住宅供給については、供給エリアや住宅タイプ等をまちづくりのプロセスとリンクさせながら、きめ細かい戦略のもとに実施していく必要がある

【住宅の想定規模と配分の考え方（案）】

【居住ゾーン】・基本的には戸建て住宅が主体（40戸/ha）で、新しい暮らし方をリードしたり、ショーケース的な役割を想定した高付付加価値型住宅※（概ね20～30戸/ha）を一部に展開

※（1）－3－2でイメージを例示

- ・大規模公園エリア内の住宅については、例えば中低層住宅を囲み型で配し、緑・オープンスペースを周辺と連携・連担するような企画型住宅を想定（60～80戸/ha）
- ・幹線道路沿道など、景観上重要な要素を含む場所についても、足元に賑わい施設をビルトインした複合用途の中低層住宅（60～80戸/ha）の配置を想定

【都市拠点ゾーン】・基本的には、ミクストユースの土地利用を想定し、ここに配置される住宅は中高層タイプを想定（200～300戸/ha）

- ・駅（交通結節点の要所）直近のいわば「まちの顔」的な役割を果たすエリアについては、タワー型住宅（400～500戸/ha）をシンボリックに配置することも想定

【居住人口密度イメージ】

戸建て住宅（低層住宅地） (40戸/ha=100人/ha)	中層住宅地 (80戸/ha=200人/ha)
	
高層住宅地 (260戸/ha=650人/ha)	タワー型住宅 (480戸/ha=1,200人/ha)
	

(1) - 2 「新たな沖縄の振興拠点」を形成する機能

(1) - 2 - 1 政策的に立地を誘導すべき都市機能

昨年度、土地利用・機能導入については、“新たな沖縄の振興拠点”のあり方として、大規模公園と都市的土地利用が融合し、また振興拠点と都市拠点を構成する機能配置を用途純化せずミクストユースを想定し、跡地利用の価値向上となるような空間形成をイメージした。振興拠点タイプは、立地が想定される産業タイプ等を「広域構想」の設定から拡充し、3つのタイプに類型化し、具体の形成イメージを捉えた。

以下に、上位計画や広域構想における位置づけ及び（西普天間住宅地区跡地などの）周辺開発動向等を踏まえ、政策的に誘導すべき都市機能を整理した。

振興拠点タイプ	具体の施設イメージ
新たな沖縄県及び 中南部都市圏の 国際ビジネス拠点 概ね 10～50ha	* 西海岸リゾートエリア、東海岸MICE施設と連携 (振興拠点想定施設) ・国際貿易、観光、医療等の業務オフィス（本社・支社機能）、研修所、データセンター等のバックオフィス等 ・ホテル、滞在型施設、アミューズメント、ショッピングセンター、アリーナなどの集客施設 ・インキュベーション施設 ・国際的交流施設 等 (都市拠点想定施設) ・広域的レベルのビジネスサポート機能（宿泊施設、レンタルオフィス、会議施設等） ・商業等のサービス機能
様々なライフ・サイエンス分野を中心とした緑豊かな 学術研究拠点 概ね 50～100ha	* 沖縄健康医療拠点と連携 (振興拠点想定施設) ・ライフ・サイエンス分野や環境分野の研究所 ・専門人材を育成する高等教育機関 ・インキュベーション施設等 ・植物工場等 ・産官学連携施設、研究交流・情報発信施設 等
国・県レベルの 広域行政機能の副次的なバックアップ拠点 概ね 10～20ha	(振興拠点想定施設) ・国・県レベルの行政施設 ・スタジアムやアリーナ等の集客施設 ・交流施設 等 (都市拠点想定施設) ・市民レベルの行政機能 ・教育・文化・医療・福祉・商業等の市民生活サービス機能 ※防災公園（広場）とも連携

【拠点タイプ別ボリューム想定】

■国際ビジネス拠点（ビジネスパーク）：概ね 10～50ha 程度

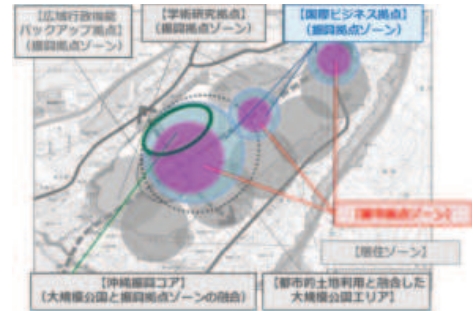
- ・大規模公園エリア内の都市拠点ゾーンとの複合的土地利用による緑の中の国際ビジネス拠点の形成

※駅周辺のエリア：中南部都市圏の核となる商業機能、業務・宿泊機能を集積

※都市軸沿いのエリア：生活サービスに資する商業機能、業務機能や産業支援機能、市民レベルの公共・公益機能を集積

【ボリューム想定参考値】 ①ビジネスパーク（Ⅱ-31～Ⅱ-34 ページ参照）

- ・ビジネスパーク／横浜ビジネスパーク：約 13ha
大阪ビジネスパーク：約 26ha
幕張新都心：約 53ha
(業務研究地区)



⇒ 大阪ビジネスパーク、幕張新都心（幕張メッセを除く）と同程度の施設集積を想定

※ 都市拠点ゾーンとのミクストユースを想定

■学術研究拠点（サイエンスパーク）：概ね 50～100ha 程度

- ・民有地内の緑化により周辺土地利用に配慮した緑の緩衝帯を設けた学術研究拠点の形成（北側エリアは、沖縄健康医療拠点との連携）

【ボリューム想定参考値】 ②サイエンスパーク（Ⅱ-35～Ⅱ-40 ページ参照）

- ・サイエンスパーク／筑波研究学園都市：約 1,485ha（研究・教育施設利用地）
神戸医療産業都市：約 150ha
キングスカイフロント：約 37ha

⇒ 神戸医療産業都市の主要クラスターにおける施設集積程度を想定

※特徴等 ＊戦略的な拠点形成に当たって、国の研究機関を先導的に立地（国策化）

＊産官学の連携

＊特区制度等を活用

＊交流・連携や研究・事業化支援等を行うサポート機能を導入

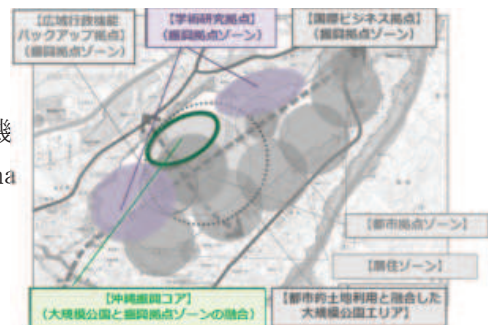
＊ライフ・サイエンス機能を活性化するにぎわい・交流機能や憩い機能を強化

※普天間飛行場跡地利用における施設立地イメージ

＊中核となる国の研究機関（沖縄県の実験（国際性、気候、長寿等）を活かしたライフ・サイエンス系の研究所等）：10～20ha

＊中核施設に付随する研究（研究・教育機関）、臨床機能（病院）、産業（バイオ、医療などの企業）：30～80ha

＊交流施設、インキュベーション施設等：2～5ha



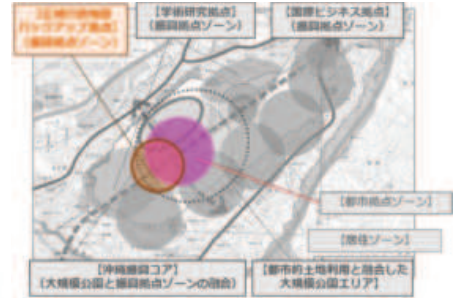
■広域行政機能のバックアップ拠点：概ね10～20ha程度

- ・防災性が高く、広域アクセス性のよい広域行政機能のバックアップ拠点の形成

【ボリューム想定参考値】

- ・行政関連施設／沖縄県庁：約4.5ha
- ・スタジアム／新国立競技場：約11ha
- ・アリーナ／横浜アリーナ：約2.7ha

※ 都市拠点ゾーンとのミクストユースを想定



(1) - 2 - 2 広域ポテンシャルから想定される都市機能

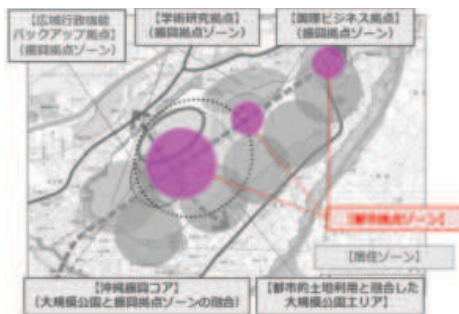
前項(1) - 2 - 1の政策的・戦略的な振興拠点を成立させるには、それら機能をサポートし、相乗効果を発揮するような都市拠点を構成する機能導入が必要である。都市拠点を構成する機能は、周辺市街地側から求められる都市機能や、中南部都市圏における広域的都市機能等の立地動向も踏まえる必要がある。

以下に、広域的な集客が想定される都市機能や広域レベルの拠点間で連携する都市機能を整理した。

都市機能	想定施設
商業・業務	・大規模商業施設 ・映画館 ・ホテル ・アミューズメント施設 ・業務施設（地元ニーズ） ・交通バスターミナル 等
保健医療	・総合病院 ・保健センター 等
行政・文化	・市役所 ・図書館 ・市民センター 等
高等教育	・大学、大学院 ・専門学校

■都市拠点ゾーン：概ね 30～60ha 程度

- ・駅至近の立地や公共交通軸を活用し、商業機能等拠点性の高い機能を集積
- ・周辺市街地のビジネス環境とも連携しながら他都市と差別化した都市機能を誘導



- ・大規模ニュータウンにおけるセンター施設を参考

※なお、振興拠点ゾーンとのミクストユースを想定

(参考)「広域構想」における土地利用区分面積試算

商業業務地：30～60ha（中間値 45ha）

【事例にみるセンター施設規模】

■港北ニュータウン

(神奈川県横浜市都筑区)

における商業業務地：約 60ha

【参考：地区基本情報】

- ・面積：約 1,341ha
- ・計画人口：220,750 人



■那覇新都心

(沖縄県那覇市)

における商業業務地：約 30ha

【参考：地区基本情報】

- ・面積：約 214ha
- ・計画人口：21,000 人



【参考：大型商業施設等立地動向】

○広域構想検討時以降（H19～）の広域的都市機能の立地動向を整理

○大規模商業施設は、7施設開業

・とみとん（H19、豊見城市）	約 11,000 m ²
・サンエー経塚シティ（H20、浦添市）	約 19,000 m ²
・マリンプラザ東浜（H20、与那原町）	約 10,000 m ²
・サンエー宜野湾コンベンションシティ（H24、宜野湾市）	約 16,000 m ²
・メイクマン浦添本店（H25、浦添市）	約 12,000 m ²
・イオンモール沖縄ライカム（H27、北中城村）	約 57,000 m ²
・サンエー浦添西海岸 PARCO CITY（R1、浦添市）	約 58,000 m ²



出典：中南部都市圏駐留軍用地跡地利用及び周辺整備検討調査業務委託 報告書（H31.3）より作成

(1) - 3 新たな需要創出に向けた空間形成イメージ

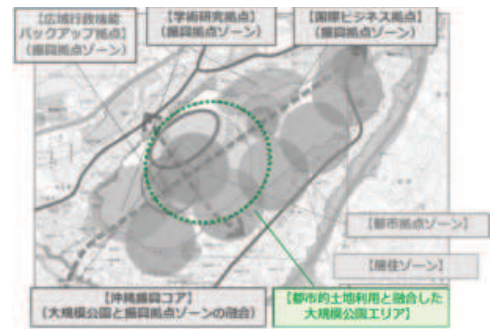
(1) - 3 - 1 緑地空間と都市的土地利用の融合

昨年度、普遍的資源を活かすだけでなく、新たな価値創造に向けた「緑の中のまちづくり」を具現化する、大規模公園と都市的土地利用を融合した「大規模公園エリア」を設定した。

以下に、特に振興拠点ゾーンにおいて、緑地空間と親和性の高い都市機能やボリューム並びに空間形成イメージを例示し、融合空間のイメージを整理した。

■大規模公園エリア

- ・大規模公園と都市的土地利用の融合



【想定される都市的土地利用の機能・ボリューム、空間形成イメージ（例）】

⇒③事例にみる空間形成イメージ(Ⅱ-41～Ⅱ-45 ページ参照)

- ・植物工場 (10～20ha)



- ・研究圃場施設を有する大学 (10～20ha)



- ・テーマパーク (10～20ha)



【融合空間イメージ】



(1) - 3 - 2 住宅の高付加価値化

(1) - 1 - 2において、跡地が目指す揺るぎないまちの将来像を、居住ゾーンで特に展開する形態として、新しい暮らし方をリードするような高付加価値型住宅や、緑・オープンスペースを周辺と連携・連担するような企画型住宅の導入をイメージした。

高付加価値型住宅は、積極的に緑を取り込み、さらに環境にも配慮した住宅地を形成し、付加価値（資産価値）の向上を想定する。具体的な空間形成イメージとしては、自然豊かで低密度な以下のような別荘地風住宅街区の形成を想定する。

【高付加価値型住宅のイメージ】

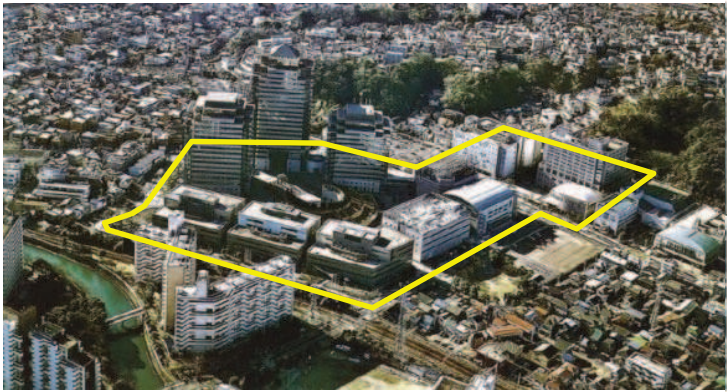
また、企画型住宅の具体的な空間形成イメージとしては、緑・オープンスペースを周辺と連携・分担する以下のような中低層住宅の囲み型配置等を想定する。

【企画型住宅のイメージ】

(1) - 4 土地利用及び機能導入の検討にかかる参考資料

【参考：事例にみる拠点タイプ別ボリューム・密度イメージ】

① ビジネスパーク／横浜ビジネスパーク

名 称	横浜ビジネスパーク (Y B P)
所 在	神奈川県横浜市保土ケ谷区
全 景	 
配 置 図	
特 徴	・業務中心の複合施設 ・横浜都心から 30 分圏内、東京都心から 1 時間圏内 ・鉄道駅からは無料シャトルバスを運行 ・独特の景観から映画等のロケ地として多用
主な 立地企業	・外資系企業向けの施設 *ブリティッシュ・インダストリー・センター (BIC)：日本進出に伴う立ち上げコストの軽減と日本市場参入の円滑化を目的とした英国企業のための共同進出拠点 *カナディアン・インダストリー・アンド・トレード・センター (CITC)：在日カナダ商工会議所とともに進める貿易拠点 ・野村総合研究所 (NRI) 横浜開発センター
面 積	約 13ha
延床面積	約 240,000 m ²
就業人口 密度	約 600 人/ha

*神戸町の約 13ha を対象に、平成 26 年経済センサスより算出

出典：横浜ビジネスパーク パンフレット、素敵な街探し HP

① ビジネスパーク／大阪ビジネスパーク

名 称	大阪ビジネスパーク（OBP）
所 在	大阪府大阪市中心部
全 景	 
配置図	
特 徴	・ オフィスを中心に商業・ホテル・ホール棟の機能が集積 ・ 大阪都心東部の拠点形成（大阪都心から 30 分圏内） ・ 鉄道駅からペデストリアンデッキで直結 ・ 周辺には大阪城、大阪城公園、大阪城ホールが立地
主な 立地企業	・ 読売テレビ ・ ホール（クラシックコンサート専用、他 2 施設） ・ ホテル（ホテルニューオータニ、ホテルモントレ） ・ 社屋（住友生命、KDDI、東京海上日動火災、富士通、日本電気、ケイ・オプティコムなど） ・ 複合ビルへの入居企業（商業施設（低層階）、パナソニック関連会社、その他企業、外国の領事館など）
面 積	約 26ha
延床面積	約 854,000 m ²
就業人口 密度	約 1,500 人/ha * OBP 協議会資料より算出（就業者人口約 41,000 人、昼間人口約 100,000 人）

出典：OBP 協議会 HP、環境省 HP

① ビジネスパーク／幕張新都心

名 称	幕張新都心（うち、業務研究地区）
所 在	千葉県千葉市美浜区
全 景	 
配 置 図	  全体図
特 徴	・世界の人、モノ、情報が行き交う 21 世紀型国際的戦略拠点 ・幕張メッセを核とした国際的な業務機能の集積 ・次世代産業を創出するビジネスエリアを有する ・東京都心から 30 分圏内
主な 立地企業	・幕張メッセ（国際展示場、国際会議場、イベントホール） ・東京ガス ・日本 I B M ・富士通 ・シャープ ・キャノンマーケティングジャパン ・セイコーインスツル
面 積	約 53ha（幕張新都心全体面積：522ha）
延床面積	約 1, 200, 000 m ² （シャープ、東京ガスを除く）
就業人口 密度	約 450 人/ha *中瀬 1 丁目・2 丁目の約 78ha を対象に、平成 26 年経済センサスより算出

出典：幕張新都心オフィシャルガイド 2019 パンフレット、千葉市 HP

① ビジネスパーク／ささしまライブ 24

名 称	ささしまライブ 24
所 在	愛知県名古屋市中村区
全 景	  
配 置 図	
特 徴	・国際歓迎・交流拠点 ・知と交流を育み、感性と文化を発信する豊かな都市機能が集積 ・リニア中央新幹線の開業を控えた名古屋駅の南に広がる大規模再開発 ・名古屋都心から徒歩圏内
主な 立地企業	・THE ART GRACE（ブライダル施設、ホテル等） ・ZeppNagoya（ライブホール） ・マーケットスクエアささしま（シネマコンプレックス、フットサル、物販等） ・JICA 中部（国際交流・研修施設） ・グローバルゲート（おフィル、ホテル、コンファレント施設等） ・愛知大学名古屋キャンパス ・中京テレビ ・ロイヤルパークス ER ささしま
面 積	約 21ha
延床面積	約 338, 000 m ²
就業人口 密度	約 90 人/ha * 平池町 4 丁目・運河町・牧野町の約 27ha を対象に、平成 26 年経済センサスより算出

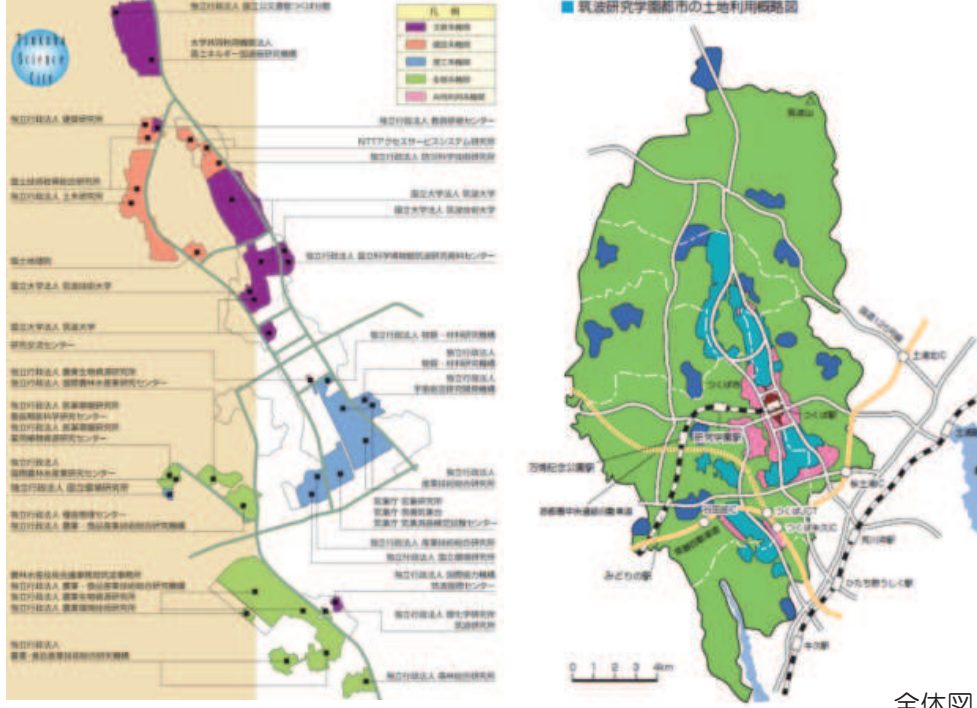
出典：名古屋市 HP、名駅経済新聞 HP、ライフデザインズ HP

② サイエンスパーク／筑波研究学園都市（1/2）

名 称	筑波研究学園都市（うち、研究学園地区）
所 在	茨城県つくば市
全 景	
特 徴	・ 国立の研究機関・大学を中心とする日本で唯一の研究学園都市
面 積	約 2,700ha※（筑波研究学園都市全体面積（＝つくば市全域）：約 28,400ha） ※うち、研究・教育施設利用地：約 1,485ha
就業人口 密度	20 人/ha *東1・梅園1・長嶺の約 180ha を対象に、平成 26 年経済センサスより算出
集積研究 機関数	約 300 の研究機関・企業が進出・集積 （うち、国の研究・教育機関：29（H29.4 現在））
特区等 指定状況	・ 都市再生プロジェクト（第四次指定（H14.7）） ： 東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成 ・ つくば国際戦略総合特区

出典：筑波研究学園都市 パンフレット、つくば市 HP

② サイエンスパーク／筑波研究学園都市（2/2）

名 称	筑波研究学園都市（うち、研究学園地区）
所 在	茨城県つくば市
配 置 図	 全体図
主な 立地企業	【研究・教育機関等】 - 文教系： - 国立公文書館つくば分館（3ha）、国際協力機構筑波国際センター（5ha）、国立大学法人筑波大学（258ha）、国立大学法人筑波技術大学（8ha）、大学共同利用機関法人高エネルギー加速器研究機構（153ha）、国立科学博物館筑波地区（14ha）、教職員支援機構（7ha） - 建築系： - NTT アクセスサービスシステム研究所（22ha）、国立研究開発法人防災科学技術研究所（27ha）、国土地理院、国土技術政策総合研究所（146ha）、国立研究開発法人土木研究所、国立研究開発法人建築研究所 - 理工系： - 国立研究開発法人物質・材料研究機構（30ha）、国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構筑波宇宙センター（53ha）、国立研究開発法人産業技術総合研究所（140ha）、気象研究所（53ha）、高層気象台、気象測器検定試験センター - 生物系： - 国立研究開発法人理化学研究所筑波地区（5ha）、国立研究開発法人医薬基盤・健康・栄養研究所霊長類医科学研究センター（9ha）、国立研究開発法人医薬基盤・健康・栄養研究所薬用植物資源研究センター（5ha）、農林水産技術会議事務局筑波産学連携支援センター（421ha）、国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構、国立研究開発法人国際農林水産業研究センター、国立研究開発法人森林研究・整備機構森林総合研究所、横浜植物防疫所つくばほ場

出典：筑波研究学園都市 パンフレット、つくば市 HP

② サイエンスパーク／神戸医療産業都市（1/2）

名 称	神戸医療産業都市（KBIC）
所 在	兵庫県神戸市
全 景	 
特 徴	・ <u>K</u>OBE <u>B</u>iomedical <u>I</u>nnovation <u>C</u>luster ・ 先端医療技術の国際的な研究開発拠点 ・ 研究機関・病院・医療関連企業などが集積する、日本最大のバイオメディカルクラスター
面 積	約 150ha （ポートアイランド第2期（約 390ha）を中心としたエリア）
就業人口 密度	約 60 人/ha ＊港島中町・港島港町の約 330ha を対象に、平成 26 年経済センサスより算出 ＊参考：KBIC 資料（H29.9 末現在）における雇用者数：9,200 人
集積研究 機関数	365 社/団体の医療関連企業・団体が進出・集積（R1.10 現在）
特区等 指定状況	・ 都市再生緊急整備地域（神戸ポートアイランド西地域） (273ha) ・ 都市再生プロジェクト（第二次決定（H13.8）） ：大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成 ・ 関西イノベーション国際戦略総合特区

出典：神戸市 HP、KBIC HP

② サイエンスパーク／神戸医療産業都市（2/2）

名 称	神戸医療産業都市（K B I C）
所 在	兵庫県神戸市
配 置 図	
主な 立地企業	【メディカル・クラスター】 ・神戸市立医療センター 中央市民病院 ・神戸低侵襲がん医療センター ・チャイルド・ケモ・ハウス ・西記念 ポートアイランド リハビリテーション病院 ・神戸アイセンター ・兵庫県立こども病院 ・神戸大学医学部附属病院国際がん医療・研究センター 【バイオ・クラスター】 ・先端医療研究センター（IBRI）/神戸医療産業都市推進機構 ・国際医療開発センター（IMDA）/神戸医療産業都市推進機構（4.2ha） ・神戸臨床研究情報センター（TRI）/神戸医療産業都市推進機構 ・理化学研究所 生命機能科学研究センター（BDR） ・理化学研究所 融合連携イノベーション推進棟（IIB） ・神戸大学インキュベーションセンター・BTセンター（2.0ha） ・レンタルオフィス・ラボ（神戸国際ビジネスセンター（KIBC）、神戸バイオメディカル創造センター（BMA）、神戸キメックセンタービル（KIMEC）、神戸健康産業開発センター（HI-DEC）、神戸ハイブリッドビジネスセンター（KHBC）（2.0ha）、神戸インキュベーションオフィス（KIO）、神戸医療イノベーションセンター（KCMi）（5.0ha）） 【シミュレーション・クラスター】 ・計算科学振興財団（FOCUS）高度計算科学研究支援センター（4.0ha） ・理化学研究所 計算科学研究センター（R-CCS） ・神戸大学先端融合研究環 統合研究拠点 計算科学教育センター ・神戸大学先端融合研究環 統合研究拠点 アネックス棟 ・甲南大学 ポートアイランドキャンパス

出典：神戸市 HP、KBIC HP

② サイエンスパーク／殿町国際戦略拠点 キングスカイフロント（1/2）

名 称	殿町国際戦略拠点 キングスカイフロント
所 在	神奈川県川崎市
全 景	 
特 徴	・ <u>Kawasaki INnovation Gateway at SkyFront</u> ・ いすゞ自動車川崎工場跡地 ・ 世界最高水準の研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点
面 積	約 37ha
就業人口 密度	約 40 人/ha *川崎市資料より算出（R1.9 末現在） （就業者数約 1,400 人、研究者約 500 人、博士号取得者約 300 人）
集積研究 機関数	67 機関が進出決定（R1.10 現在）
特区等 指定状況	・ 都市再生緊急整備地域（羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域） （339ha、うち特定 66ha） ・ 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区

出典：キングスカイフロント HP

② サイエンスパーク／殿町国際戦略拠点 キングスカイフロント（2/2）

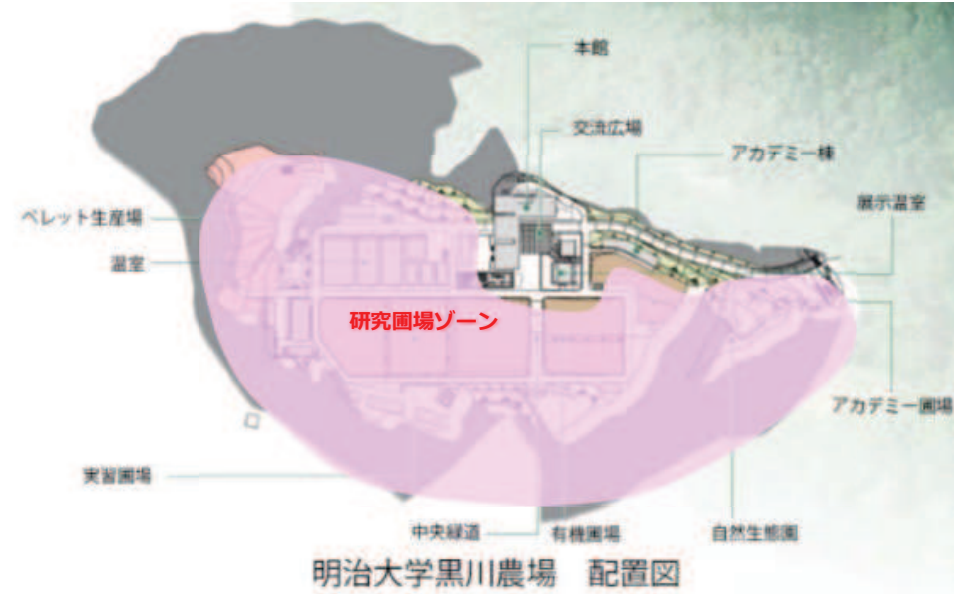
名 称	殿町国際戦略拠点 キングスカイフロント
所 在	神奈川県川崎市
配 置 図	
主な 立地企業	【創薬・創薬支援】 ・実験動物中央研究所 (CIEA) (0.6ha) →実験動物の開発等を通して、世界の医学研究の発展に貢献 ・ペプチドリーム(株) (0.5ha) ・富士フイルム富山化学(株)川崎ラボ (0.3ha) ・ナノ医療イノベーションセンター (iCONM) (0.8ha) ・株式会社遺伝子治療研究所 (RGB1 内) 【医療機器】 ・ジョンソン・エンド・ジョンソンインティテュート (東京サイエンスセンター) (0.3ha) →先端医療機器の安全使用に関するトレーニング施設 海外も含め年間約2万人の医療従事者が利用 ・クリエートメディック(株)研究開発センター (0.3ha) ・シスメックス株式会社 (LIC 内) ・川澄化学工業(株) (0.4ha) (整備中) 【再生医療】 ・リコー川崎 LIC (LIC 内) ・大日本住友製薬株式会社殿町サテライトラボ (RGB1 内) ・ライフイノベーションセンター (LIC 内) (0.8ha) ・タカラバイオ株式会社 (LIC 内) 【研究機関・大学】 ・国立医薬品食品衛生研究所 (2.7ha) ・日本アイソトープ協会川崎技術開発センター (1.0ha) ・ナノ医療イノベーションセンター (iCONM) (0.8ha) ・東京工業大学中分子 IT 創薬研究拠点 (RGB2 内) ・慶應義塾大学殿町タウンキャンパス (RGB2 内) 【その他】 ・ホテル (186 室) →研究者の交流、情報交換を促進

出典：キングスカイフロント HP

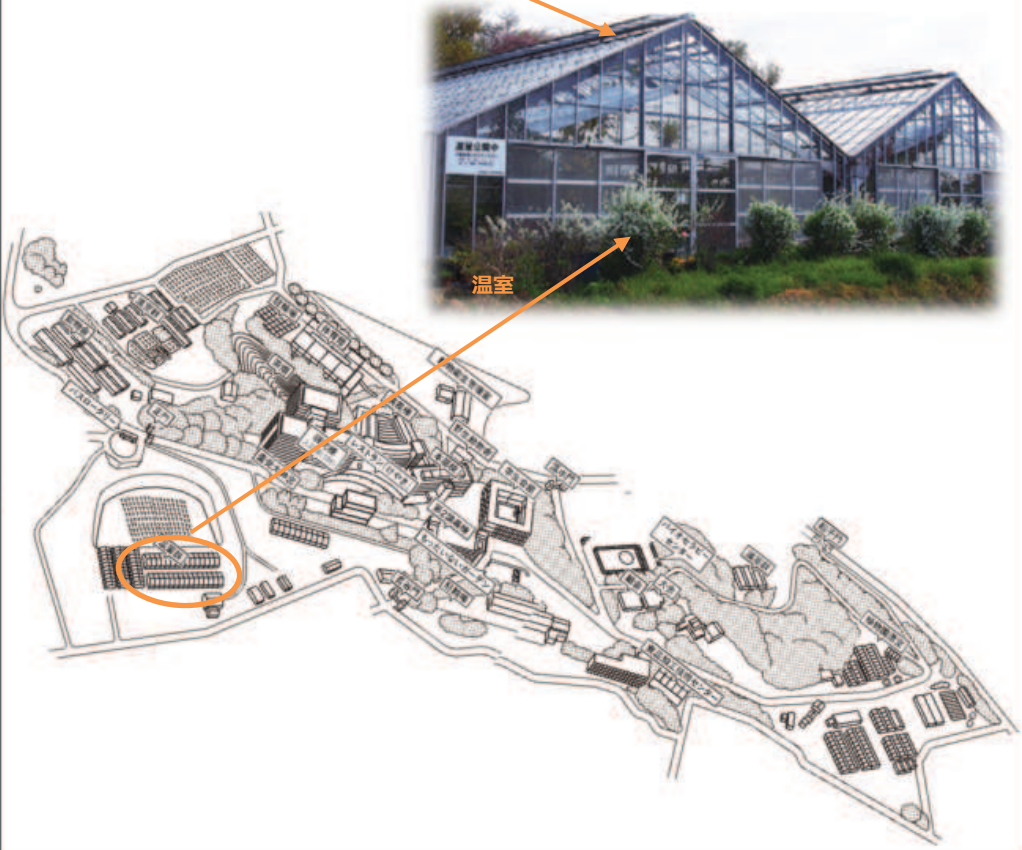
③ 事例にみる空間形成イメージ／AOI-PARC

用 途	植物工場
名 称	AOI-PARC
所 在	静岡県沼津市
全 景 等	  
特 徴 (主な施設)	・農・食・健を総合した科学技術・産業振興のためのアグリ・オープン・イノベーション拠点となる施設 ・研究開発室（次世代栽培実験装置パラメータフル制御装置（栽培キューブ）、栽培ユニット）
建 蔽 率	10%未満 ・敷地面積：約 10ha ・延床面積：約 10,000 m²

③ 事例にみる空間形成イメージ／明治大学農学部黒川農場

用 途	圃場施設（大学内）
名 称	明治大学農学部黒川農場
所 在	神奈川県川崎市麻生区
全 景 等	 
配 置 図	
特 徴 (主な施設)	・ 露地圃場、樹園地、大型温室 3 棟 ・ 中型温室 1 棟、小型温室 3 棟 ・ 周辺の里山
建 蔽 率	10%未満 ・ 敷地面積：約 12 ha ・ 建築面積：約 8,000 m²

③ 事例にみる空間形成イメージ／東京農業大学 厚木キャンパス

用 途	圃場施設（大学内）
名 称	東京農業大学 厚木キャンパス
所 在	神奈川県厚木市
全 景 等	
配置図	
特 徴 (主な施設)	講義棟、研究棟、研修センター、温室、中小家畜実験室、実験動物舎、昆虫作業室、作物調整室、家畜衛生学研究室、隔離動物実験室、野生動物研究室、角馬場、バイオセラピーセンター
建 蔽 率	10%程度 - 校地面積：約 18 ha - 校舎面積：約 40,000 m²

③ 事例にみる空間形成イメージ／筑波大学

用 途	大学
名 称	筑波大学
所 在	茨城県つくば市
全 景 等	
配 置 図	
特 徴 (主な施設)	・センター、附属施設（大学会館、研修所）、キャンパス、附属図書館、附属病院
建 蔽 率	10%未満 ・土地面積：約 1300 ha（附属学校除く） ・建物面積：1,000,000 m²（職員宿舍除く）

③ 事例にみる空間形成イメージ／ムーミンパーク・メッツアビレッジ

用 途	テーマパーク	
名 称	ムーミンパーク・メッツアビレッジ	
所 在	埼玉県飯能市	
全 景 等		
配 置 図		
特 徴 (主な施設)	・宮沢湖を中心としたエリアに立地するレジャー施設	
	ムーミンパーク マーケット等、レストラン、イベント・催事スペース、イベント広場等	メッツアビレッジ 管理棟、展示施設、シアター等
建 蔽 率	10%程度 ・面積：約 7 ha ・延床面積：8,500 m ²	10%程度 ・面積：約 16ha (湖は面積に含まれない) ・延床面積：約 5,000 m ²

3. 都市基盤整備の方針の具体化方策の検討

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

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

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

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

(1) - 1 検証の対象路線及び構造等の条件の整理

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

表Ⅱ-2 広域幹線道路等の検討条件の整理

No	項 目	仕 様 等
1	鉄軌道	・鉄軌道ルートは、昨年度成果(R330号・中部縦断道路一体型・R58号合流) ・跡地内の区間は、中部縦貫道路と一体的に整備すると仮定し、高架式・掘割式 ・鉄軌道の規格(車両サイズ他)は、県検討に準拠
2	中部縦貫道路	・中部縦貫道路は、基幹都市軸及び都市骨格軸に位置づけ(宜野湾市都市マス(平成29(2017)年12月)) ・中部縦貫道路は県内部で検討されていた「沖縄バイパス(構想路線)接続ルート」 ・中部縦貫道路の事業主体は国を想定
3	宜野湾横断道路	・宜野湾横断道路は、新交流軸※及び都市骨格軸に位置づけ(宜野湾市都市マス(平成29(2017)年12月)) ※将来の都市構造構築に必要な各種都市機能を横断的に結節する軸 ・宜野湾横断道路は、宜野湾バイパス※から沖縄自動車道を経由し、国道329号に至るルートで、現在検討中である。 ※西海岸道路との接続は今後検討 ・宜野湾横断道路は、4種1級の4車線(設計速度50km/h※)で計画 ※平地部:60km/h ・跡地利用に関する「西側区間の検討ルート」は、跡地内におけるコントロールポイント(重要遺跡・跡地内土地利用)を共有し、ルート案の精査中

上記以外の設計条件等は、以下のとおり。

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

(1) - 2 関係部局との調整を受けたルートの設定

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

調整項目①：普天間飛行場跡地内の重要遺跡に配慮したルートの設定

調整項目②：効率的な跡地利用を図るための中部縦貫道と宜野湾横断道路の交差角（直角またはそれに近い角度）の設定

調整項目③：跡地西側における、跡地西側の土地利用や斜面緑地への影響（法面等の面積最小化）を考慮した構造の設定

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



図Ⅱ-9 宜野湾横断道路の計画ルート

(2) 跡地内道路ネットワークの検討

(2) - 1 道路の役割

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

表Ⅱ-3 一般的な道路の階層及び役割

種類		概要
幹線道路	広域幹線道路	- 都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路。 - 高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線道路	- 都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路。 - 居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	地区幹線道路	広域幹線道路または都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路。
生活道路	区画道路	- 街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。 - 街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路。
	歩行者専用道路	専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路。



広域幹線道路(36m)



都市幹線道路(30m)



地区幹線道路(16m)



区画道路(6m)

図Ⅱ-10 各道路のイメージ

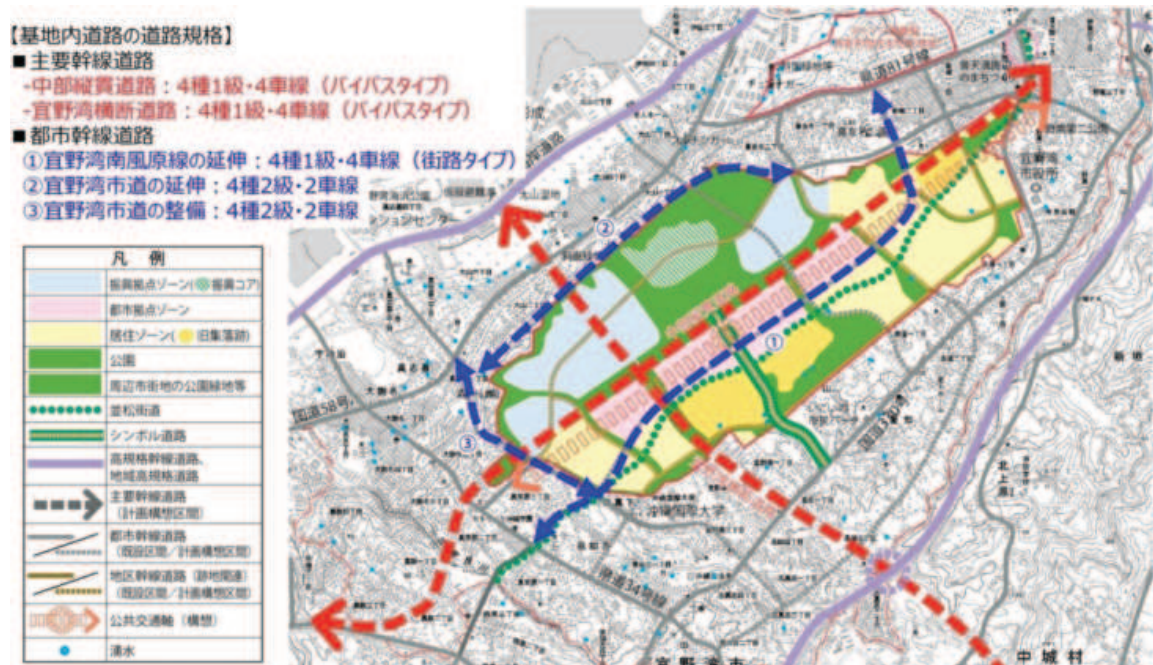
(2) - 2 幹線道路ネットワークの前提等の整理

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

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

表Ⅱ-4 跡地内における主要な道路の概要

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



図Ⅱ-11 検討路線の概要

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

(2) - 3 幹線道路ネットワークの考え方

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

(2) - 3 - 1 幹線道路ネットワークの基本的な考え方

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

① 必要路線数及び車線数（普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案）

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

② 広域幹線道路（中部縦貫道路・宜野湾横断道路）

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

③ 都市幹線道路

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

④ 地区幹線道路

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

(2) - 3 - 2 幹線道路ネットワークの考え方

① 広域幹線道路ネットワークの考え方

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

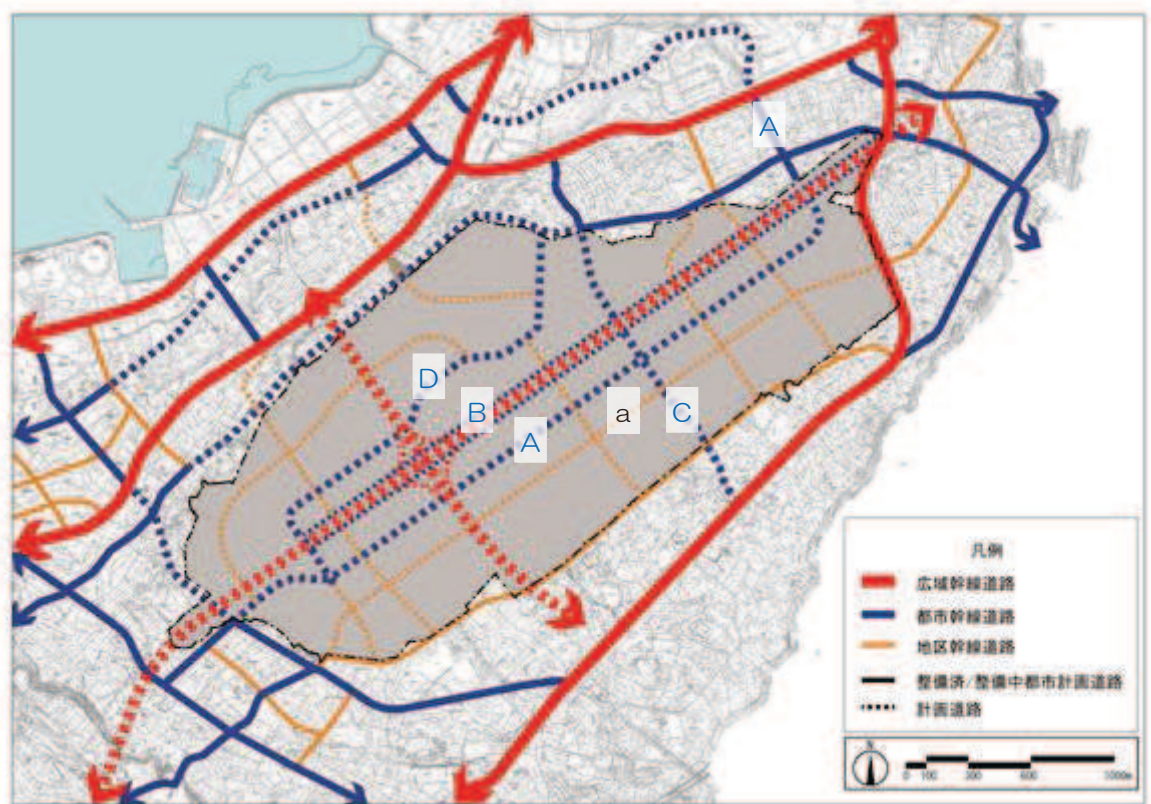
② 都市幹線道路ネットワークの考え方

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

③ 地区幹線道路ネットワークの考え方

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

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



図Ⅱ-12 普天間飛行場跡地 道路ネットワークイメージ

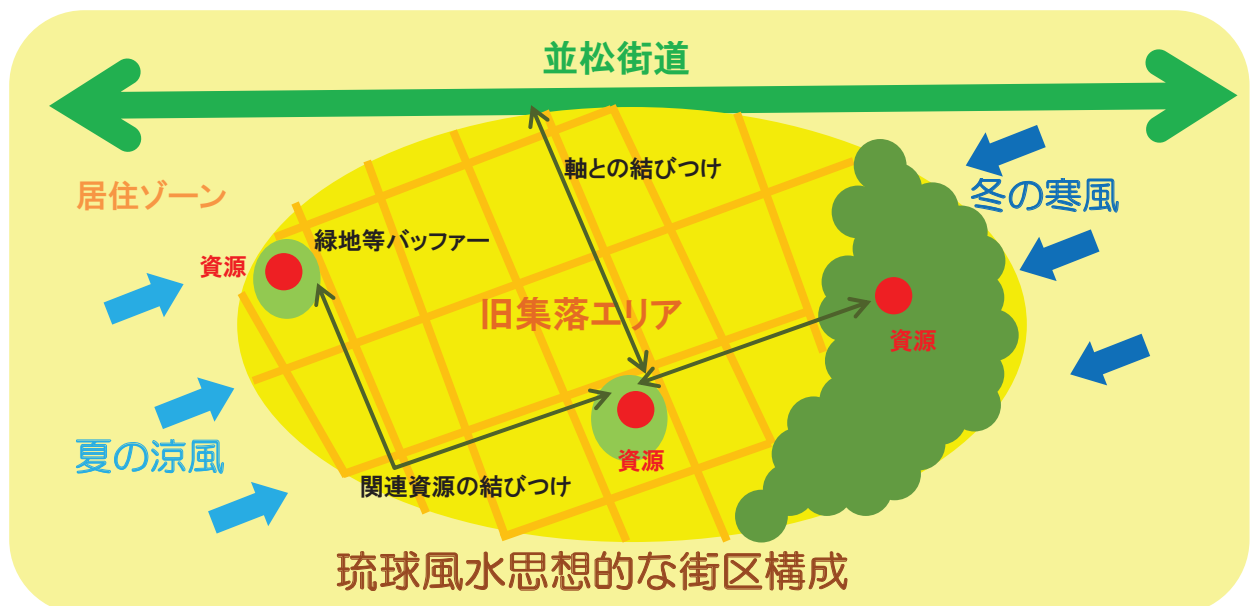
（３）並松街道の再生と「旧集落」の空間再生に向けた風景づくり

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

（３）－ １ 土地利用における歴史・文化資源の活用の方向性

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

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



図Ⅱ-13 空間形成概念図

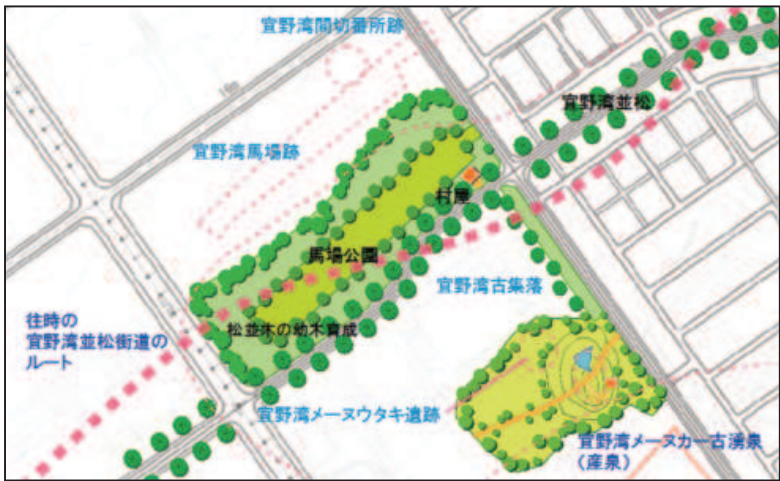


図Ⅱ-14 原風景模型

(3) - 2 並松街道の役割等

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

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



図Ⅱ-15 宜野湾並松・馬場跡・間切番所跡付近のモデル
プラン



図Ⅱ-16 往時の並松街道の様子

（４）都市基盤整備における環境技術の導入

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

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

「環境の豊かさが持続するまちづくり」の方針 ※抜粋

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

➡ 具体化１「環境要素を活用したまちづくり」

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

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

（４）－ １ 現時点で想定される環境技術の導入に向けた具体化

（４）－ １－ １ 環境要素を活用したまちづくり

① 環境技術導入に向けた方向性

- ・水と緑のネットワークや風の道を生み出すグリーンインフラ整備等により、CO₂削減、ヒートアイランド現象の緩和による都市の熱環境の改善を図るとともに、生物多様性の確保、水循環の確保、防災性の確保を目指す。
- ・廃棄物の３Ｒを推進し、資源循環コストの低減化、リサイクル率の向上を図る。また、都市の緑から発生する木質バイオマス等の活用を推進する他、雨水や地下水の利用等、水資源の有効利用を図る。

② 導入が求められる基盤・取組

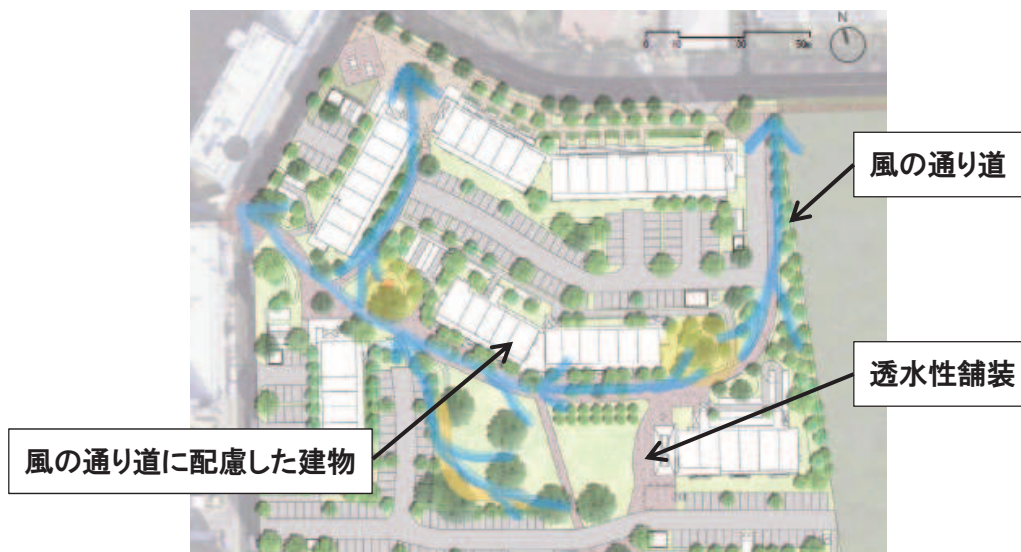
- ・生物多様性の確保、緑のネットワーク形成に向け、普天間飛行場跡地を中心に中南部都市圏でのみどりの回廊の形成
- ・ヒートアイランド現象の緩和及びCO₂吸収に資する緑の地表面被覆等への取組
- ・緑化、クールスポット、風通しに配慮した建物配置による風の道づくり
- ・地下水を活用した熱交換システム等の導入

③ 取組イメージ

■ 風の道づくり

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

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

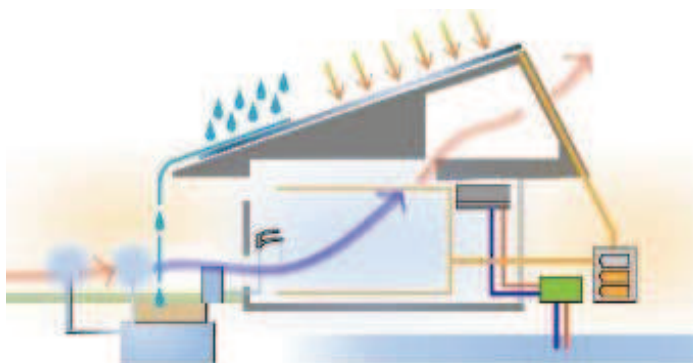


図Ⅱ-17 雨水の地下浸透、貯留と風の通り道に配慮した建物の形状と配置の例

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

■ 地下水を活用した省エネルギー化システム

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



図Ⅱ-18 再生可能エネルギーを活用した住宅のイメージ

(4) - 1 - 2 環境負荷の低減に取り組むまちづくり

① 環境技術導入に向けた方向性

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

② 導入が求められる基盤・取組

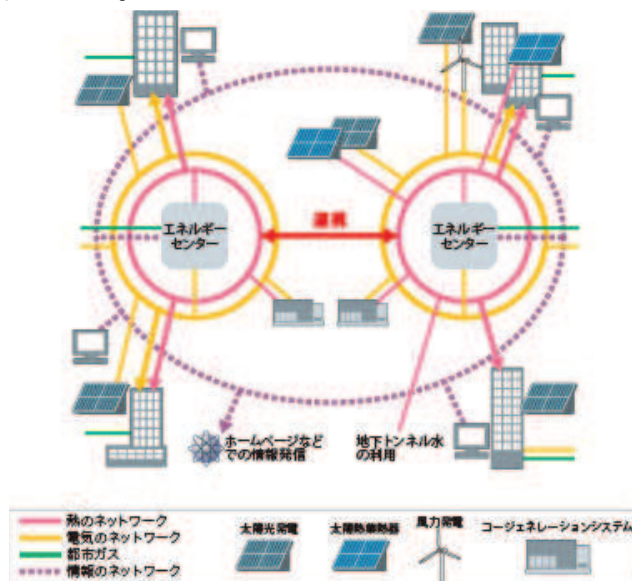
- ・エネルギー使用量の見える化や家電機器の自動制御を行うエネルギーマネジメントシステムの導入（HEMS、BEMS、FEMS）
- ・エネルギー利用の平準化により効率化を図るエネルギーの面的利用（スマートグリッド）システムの導入（AEMS、CEMS）
- ・跡地の平坦な地形を活かし、徒歩や自転車で移動することが可能な環境づくり及び環境負荷の小さい多様な交通手段の導入

③ 取組イメージ

■ 分散型エネルギーシステムの導入

天然ガスコージェネレーションは、電力と廃熱の両方を有効利用することで省エネルギー・CO₂排出量の削減、省エネルギーによる経済性向上ができる。また、商用系統の停電時に防災兼用機として利用することができ、非常時にも電力や熱を安定供給できる。

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



図Ⅱ-19 分散型エネルギーシステムとエネルギーマネジメントの例

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

■ 環境負荷の小さい交通手段の導入

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

環境負荷の小さい移動手段を推進するための整備・取組について以下に整理する。

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

（４）－１－３ アジアを牽引するモデル地区となるまちづくり

① 環境技術導入に向けた方向性

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

② 導入が求められる基盤・取組

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

③ 取組イメージ

■ ZEB・ZEHを実現する技術

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



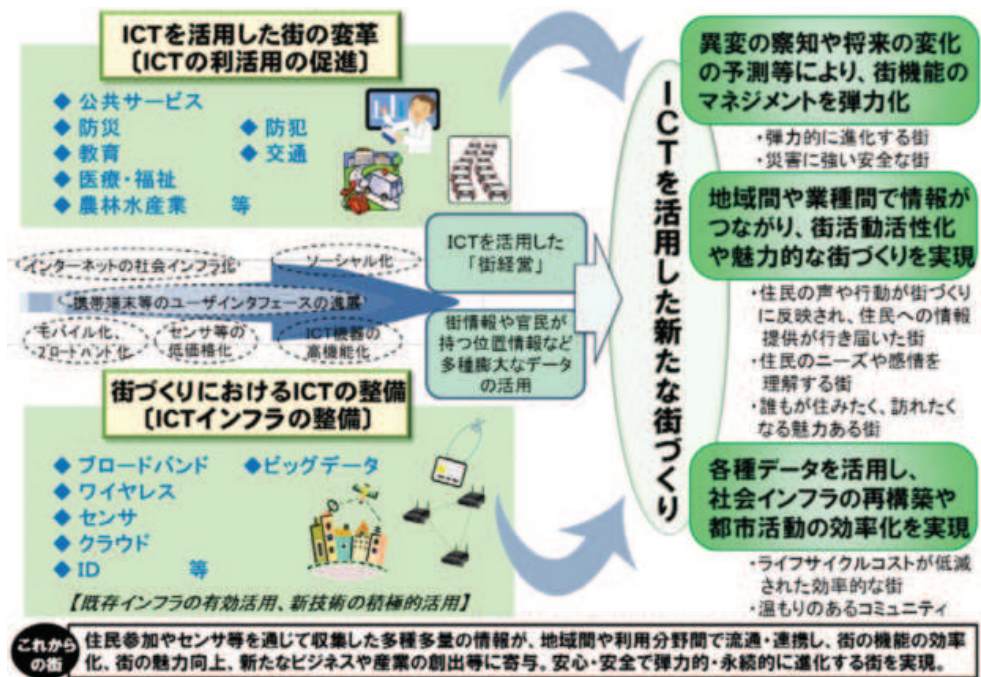
図Ⅱ-20 ZEBを実現する技術の導入イメージ

出典：ZEB PORTAL（環境省ホームページ）一部加工

■ ICTを活用したまちづくり

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

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



図Ⅱ-21 ICTを活用したまちづくりの基本理念

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

（４）－２ 最先端技術の進展に柔軟に対応する計画づくりの方針

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

(5) 想定する駅と周辺主要部を結ぶフィーダー交通網の導入の可能性の検討

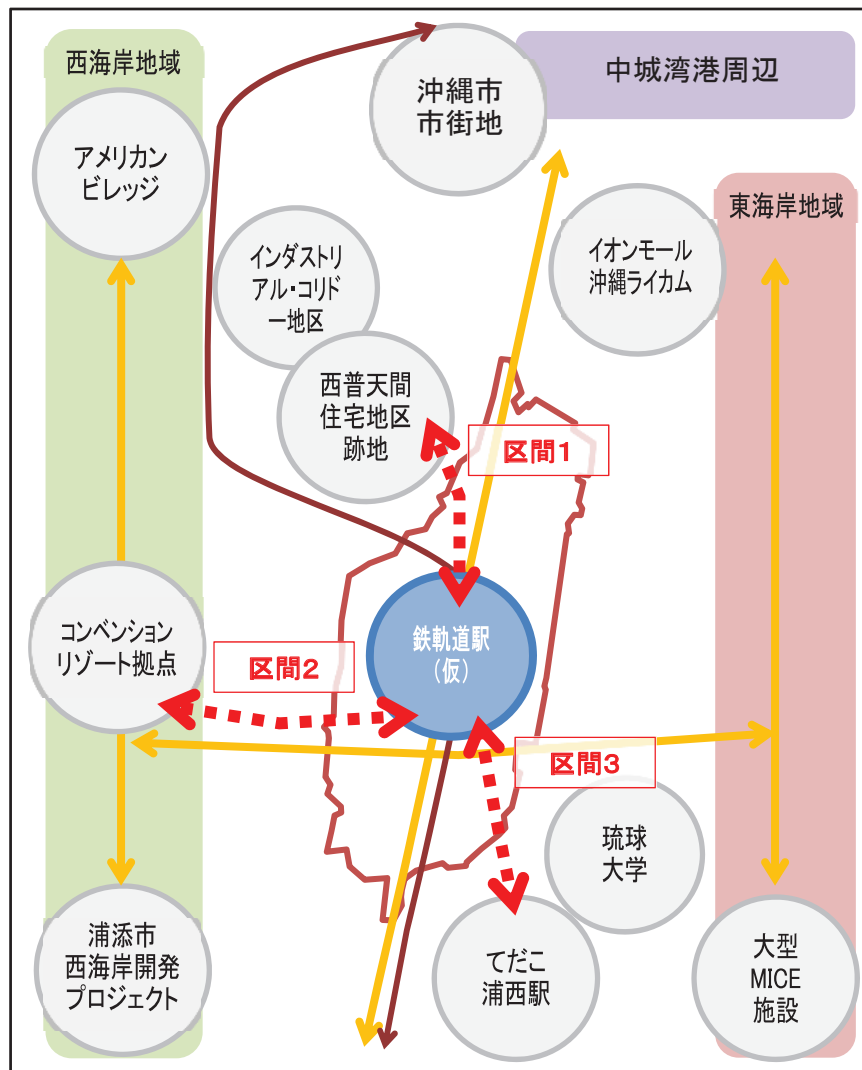
(5) - 1 検討に係る条件の整理

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

検討にあたっての条件は、以下のとおり。

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

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



図Ⅱ-22 基地跡地と周辺の連携したフィーダー交通網のイメージ

(5) - 2 導入を想定するフィーダー交通の種類

本検討において、導入を想定するフィーダー交通は、以下のとおり。

表Ⅱ-5 フィーダー交通の種類

種類	概 要	イメージ
LRT	・低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。 ・近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として各都市において導入検討がなされている。	
BRT	・連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。 ・地域の実態に応じ、連節バス等を中心とする交通体系を整備していくことにより、地域公共交通の利便性の向上、利用環境の改善が図られるため、各都市において導入検討がなされている。	
路線バス	・道路運送法に位置づけられた一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する事業)として、路線定期運行を行うバスシステム。 ・一般的には路線(バスの走る経路)を定めて定期的に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態となっている。	
コミュニティバス	・交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するバスシステム。 (1)一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む)。 (2)市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送。	
デマンド交通	・従来のバスでは採算的に合わない地方部において、比較的低コストで交通を確保する交通システム。 ・デマンド(需要)に応じて経路や運行時間を変えて運行するため、利用者はドア to ドアで行きたい場所へ移動できる。 ・移動は複数人を乗せて運行するため、利用者の費用負担は少ない。	

(5) - 3 ルート毎の検証結果

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

整理結果は、以下のとおり。

表Ⅱ-6 フィーダー交通の区間毎の検証結果（1／3）

		区間1 新駅と既成市街地や西普天間住宅地区跡地を結ぶ区間	
ルート及び経由地 (想定)		・新駅(鉄軌道) ・西普天間住宅地区跡地(琉大病院) ・インダストリアル・コリドー地区(交通結節点) ・普天満宮周辺 ・宜野湾市役所周辺	
ルートの概要		・基地跡地内の新駅から西普天間住宅地区(琉大病院他)及び将来的に交通結節点の整備が想定されるインダストリアル・コリドー地区を循環するものとし、周囲の普天満宮周辺や宜野湾市役所周辺をカバーするルートを想定した。	
既存バス路線等 公共交通の有無		・本ルートに近接する県 81 号線は、基幹バス路線に指定され、那覇市と沖縄市を結ぶ重要な公共交通軸に位置づけられる。 ・既存バス路線も複数運行している。	
上位関連計画の位置づ け等の有無		・都市交通戦略及び宜野湾市生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)(平成 24(2012)年 2 月、宜野湾市)にてコミュニティバス路線の運行ルートが位置づけられている。	
フィー ダー 交 通 の 種 類	LRT	○	・導入空間となる幹線道路や周辺地区は、高低差が大きいと、導入ルートや沿道まちづくりとの連携方策について検討する必要がある。
	BRT	○	・想定されるルート周囲には、基幹バス路線として、一部専用車線確保に向けた取組(県道 81 号線)があるため、導入ルートや本地区近傍に設置が検討されている交通結節点を介した連携等が可能か検討する必要がある。
	路線バス	△	・周囲に既存の類似した運行路線があるため、民間事業者と連携の下、路線の統廃合を含め、検討する必要がある。
	コミュニティバス	○	・周囲に既存の類似した運行路線があるため、既存バスとの役割分担や連携方策について検証する必要がある。
	デマンド交通	△	・既成市街地であることや琉大病院等の一定程度の利用者が見込める区間であるため、想定される利用者のニーズ調査の上、導入可能性を検討する必要がある。

表Ⅱ-7 フィーダー交通の区間毎の検証結果（2／3）

		区間2 新駅と西海岸地域(コンベンションリゾート拠点)を結ぶ区間	
ルート及び経由地 (想定)		・新駅(鉄軌道) ・沖縄コンベンションセンター ・宜野湾海浜公園	
ルートの概要		・基地跡地内の新駅から西海岸地域(宜野湾海浜公園、沖縄コンベンションセンター等)を循環するものとし、周囲のコンベンションリゾート拠点をカバーしつつ、中南部西海岸地域の他地域(北谷町、浦添市)へと接続するルートを想定した。	
既存バス路線等 公共交通の有無		・本ルートに近接する国道58号は、基幹バス路線に指定され、那覇市と沖縄市を結ぶ重要な公共交通軸に位置づけられる。 ・既存バス路線も複数運行している。	
上位関連計画の位置づけ等の有無		・都市交通戦略及び宜野湾市生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)(平成24(2012)年2月、宜野湾市)にてコミュニティバス路線の運行ルートが位置づけられている	
フィーダー交通の種類	LRT	○	・導入空間となる幹線道路や周辺地区は、高低差が大きいと、導入ルートや沿道まちづくりとの連携方策について検討する必要がある。
	BRT	△	・想定されるルート周囲には、基幹バス路線として、一部専用車線確保に向けた取組(国道58号)があるが、想定ルートは国道58号バイパスを中心としたルートとなるため、既存路線の役割分担や連携等について検討する必要がある。
	路線バス	△	・周囲に既存の類似した運行路線があるため、民間事業者と連携の下、路線の統廃合を含め、検討する必要がある。
	コミュニティバス	○	・周囲に既存の類似した運行路線があるため、既存バスとの役割分担や連携方策について検証する必要がある。
	デマンド交通	△	・既成市街地であることや沖縄コンベンションセンター等の一定程度の利用者が見込める区間であるため、想定される利用者のニーズ調査の上、導入可能性を検討する必要がある。

表Ⅱ-8 フィーダー交通の区間毎の検証結果（3／3）

		区間3 新駅とてだこ浦西駅や琉球大学、既成市街地を結ぶ区間	
ルート及び経由地 (想定)		・新駅(鉄軌道) ・沖縄国際大学 ・琉球大学 ・てだこ浦西駅 (沖縄都市モノレール、高速バスターミナル、パーク&ライド)	
ルートの概要		・基地跡地内の新駅からてだこ浦西駅を循環するものとし、周囲に立地する沖縄国際大学や琉球大学、既成市街地等をカバーするルートを想定した。	
既存バス路線等 公共交通の有無		・既存バス路線も複数運行している。	
上位関連計画の位置づけ等の有無		・位置づけなし	
フィーダー交通の種類	LRT	○	・導入空間となる幹線道路や周辺地区は、既成市街地が形成され、高低差も大きいとため、導入ルートや沿道まちづくりとの連携方策について検討する必要がある。
	BRT	△	・想定されるルート(県道 241 号線)は、現在の交通量を踏まえると専用車線の確保が難しいため、将来的な道路拡幅による導入可能性や費用対効果について検討する必要がある。
	路線バス	△	・周囲に既存の類似した運行路線があるため、民間事業者と連携の下、路線の統廃合を含め、検討する必要がある。
	コミュニティバス	○	・周囲に既存の類似した運行路線があるため、既存バスとの役割分担や連携方策について検証する必要がある。
	デマンド交通	△	・既成市街地であることや大学等の一定程度の利用者が見込める区間であるため、想定される利用者のニーズ調査の上、導入可能性を検討する必要がある。

4. 周辺市街地整備との連携方針の具体化方策についての検討

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

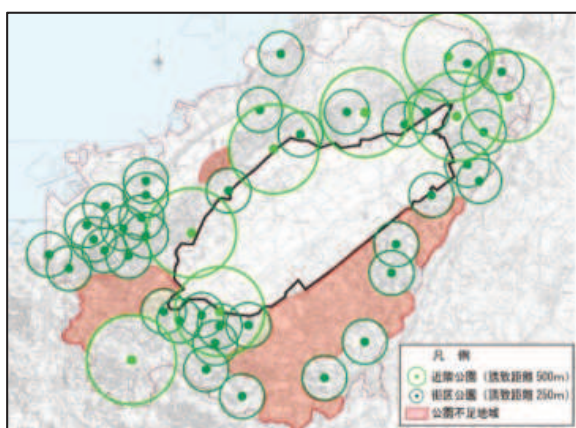
(1) 跡地内外の緑の連携・整備のあり方の検討

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

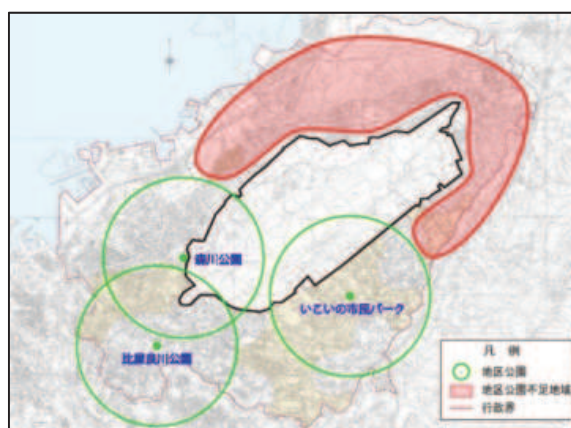
(1) - 1 緑に関する周辺市街地の現況・動向

① 宜野湾市の緑の現況

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



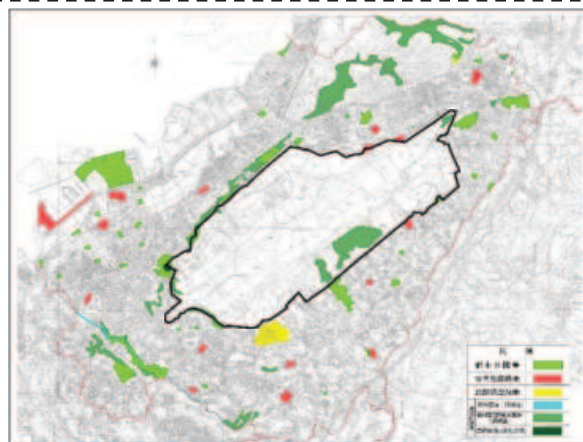
図Ⅱ-23 街区・近隣公園の分布と不足地域



図Ⅱ-24 地区公園の分布と不足地域

【参考】

緑地現況総括図



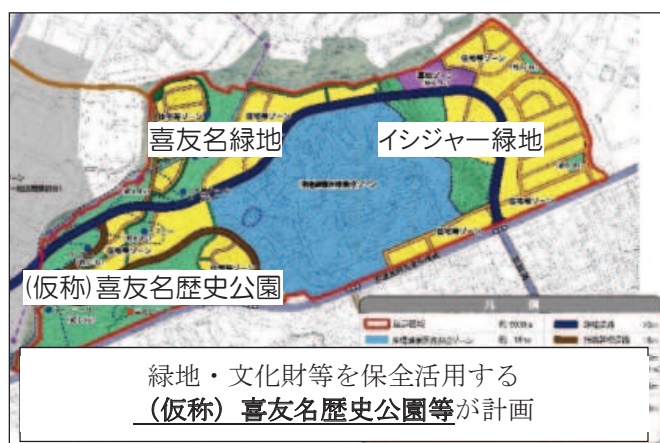
凡 例	
都市公園等	
公共施設緑地	
民間施設緑地	
河川区域 (河川法)	
森林計画指定区域 (森林法)	
史跡名勝天然記念物	

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

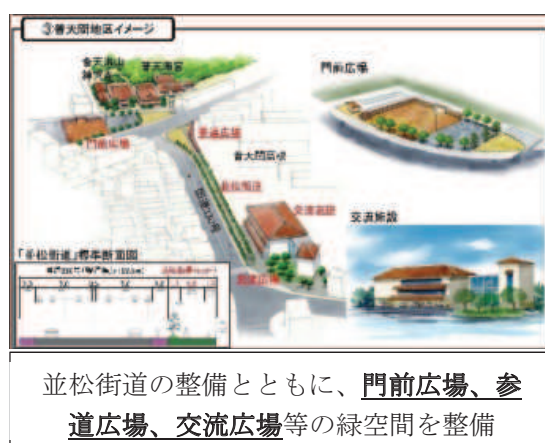
② みどりの中のまちづくりに関する新たな取組

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

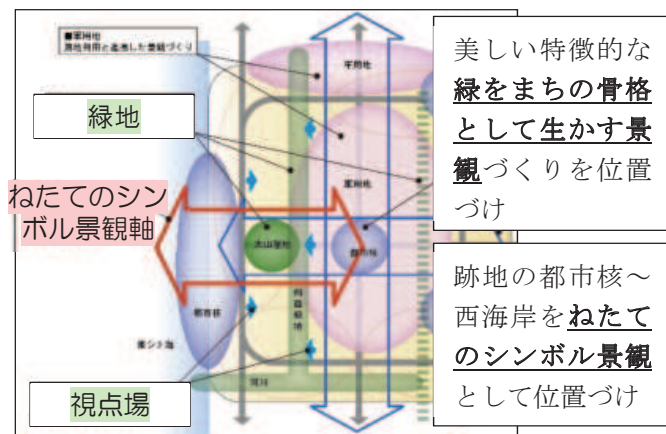
景観計画では緑をまちの骨格として生かす景観づくりや、跡地の都市核～西海岸をねたてのシンボル景観として位置づけている。また防災上の視点として、宜野湾市西部で最大5mから10mの津波浸水が想定されている。



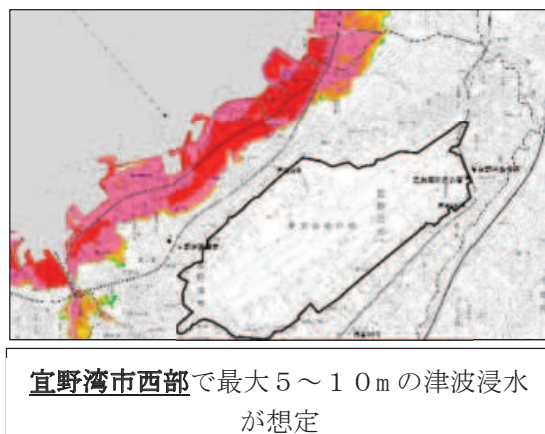
図Ⅱ-25 西普天間住宅地区 土地区画整理事業



図Ⅱ-26 普天間飛行場周辺まちづくり事業



図Ⅱ-27 景観計画における将来イメージの展開



図Ⅱ-28 宜野湾市における津波浸水想定

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

③ 緑の現況・動向を踏まえた連携の視点

①②を踏まえた課題と、跡地内外における緑の連携の視点を以下に整理した。

・歴史公園などの歴史的風土（文化財等）保全の課題⇒**環境保全上の連携**

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

・シンボル景観など良好な市街地景観形成に係る課題⇒**景観上の緑の連携**

・防災時の避難など風水害（災害）への対応に係る課題⇒**防災上の緑の連携**

(1) - 2 周辺市街地から見た跡地内の緑のイメージと整備のあり方

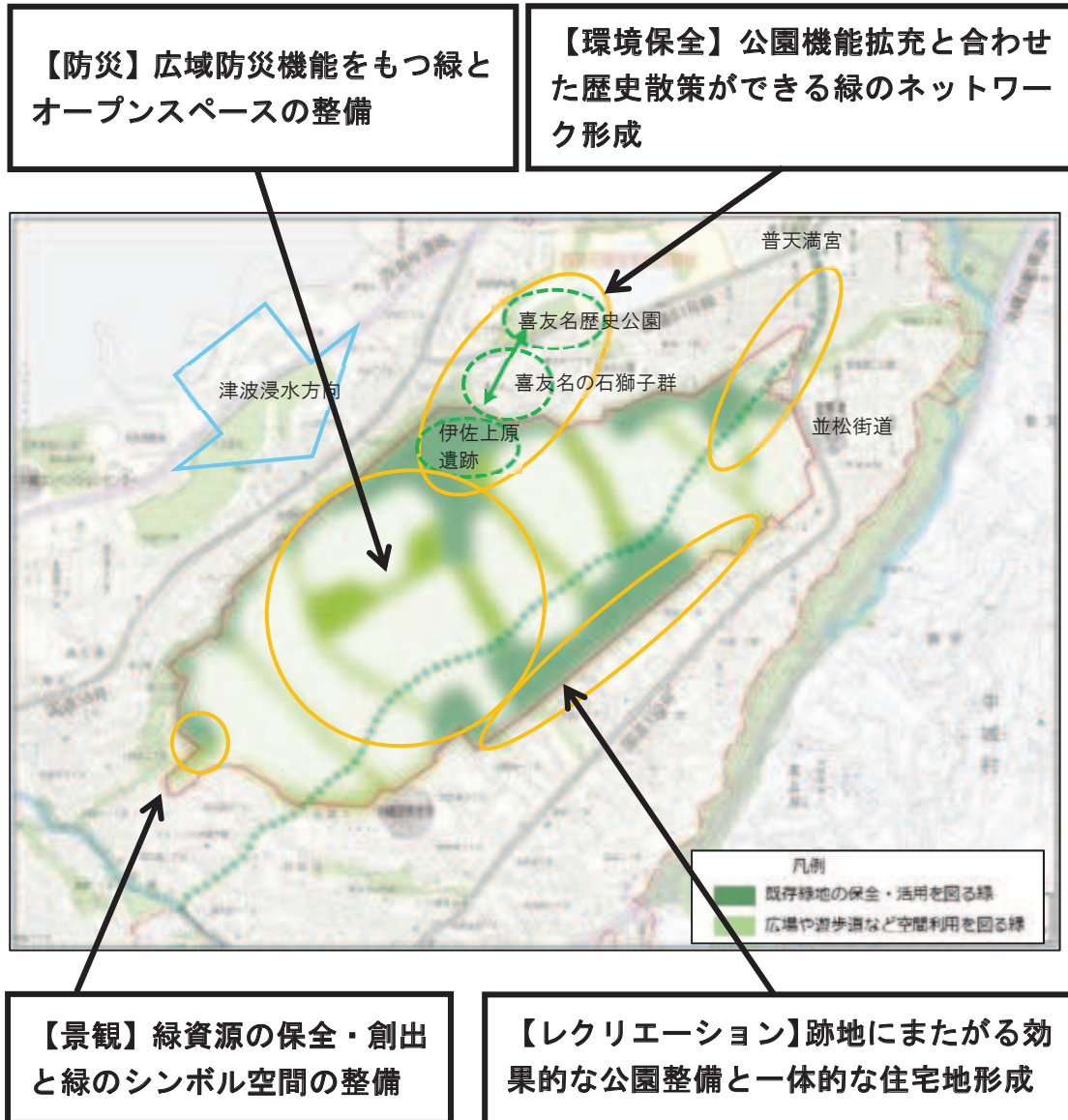
① 緑の活用イメージの整理

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



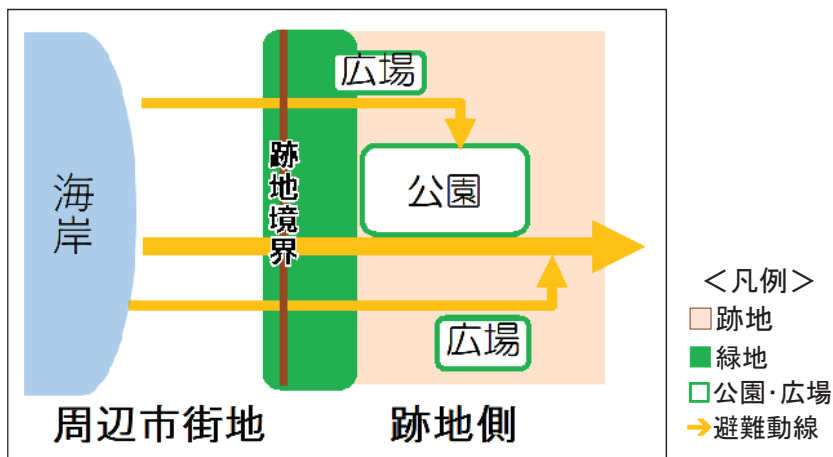
② 整備のあり方

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



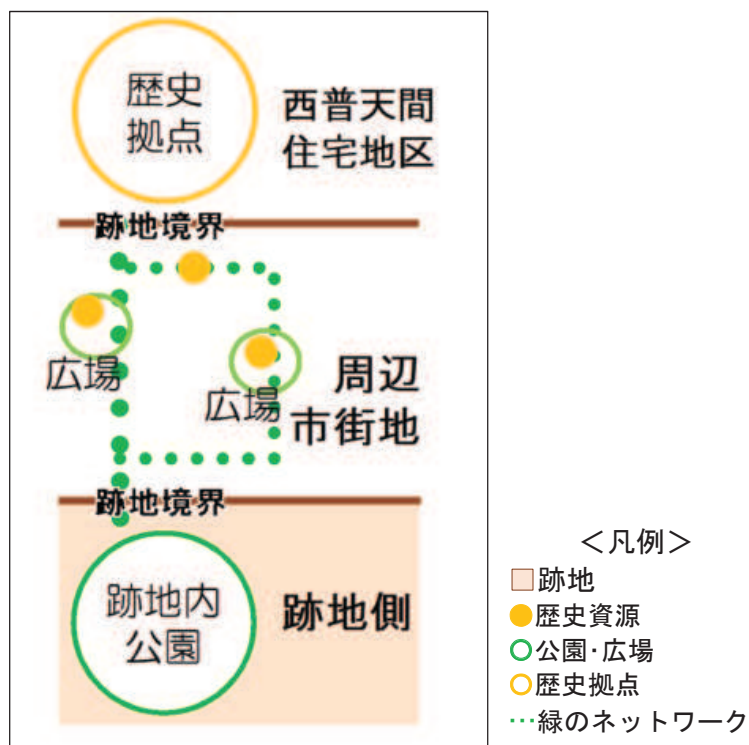
■広域防災機能をもつ緑とオープンスペースの整備

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



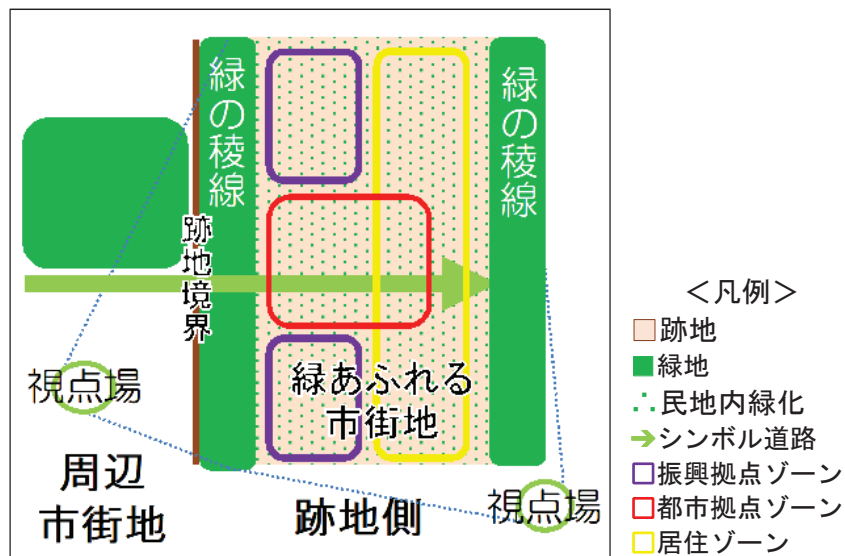
■公園機能拡充と合わせた歴史散策ができる緑のネットワーク形成

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



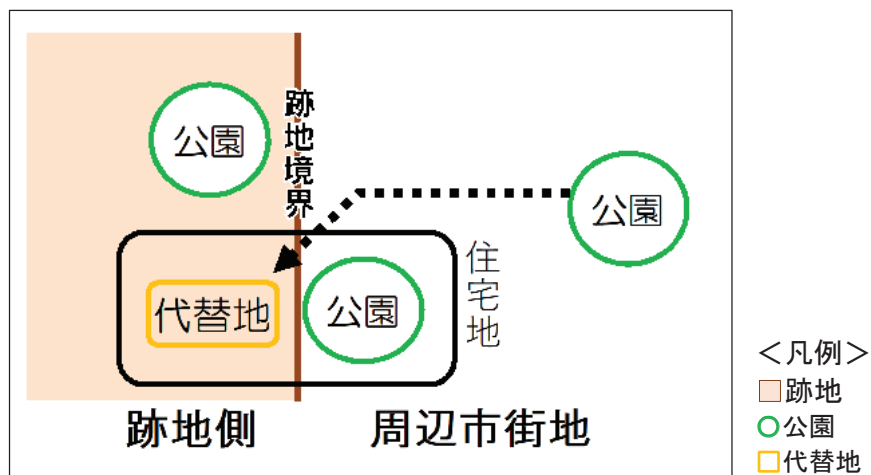
■緑資源の保全・創出と緑のシンボル空間の整備

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



■跡地にまたがる効果的な公園整備と一体的な住宅地形成

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



(2) 周辺市街地での幹線道路整備に係る課題の検討

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

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

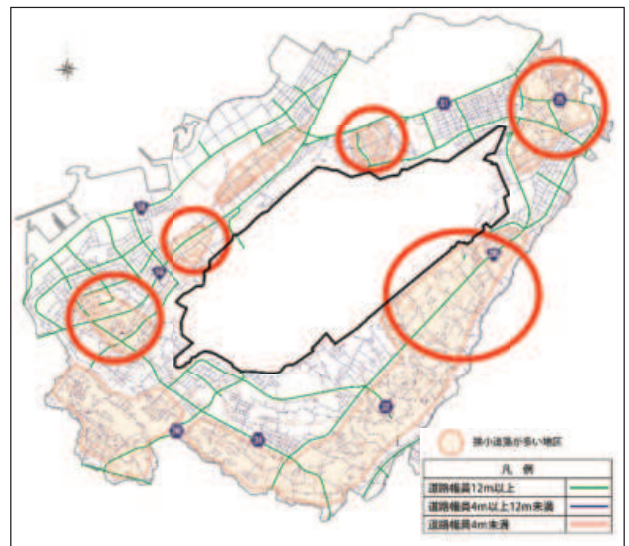
(2) - 1 幹線道路整備に関する周辺市街地の現況・動向

① 都市基盤整備状況

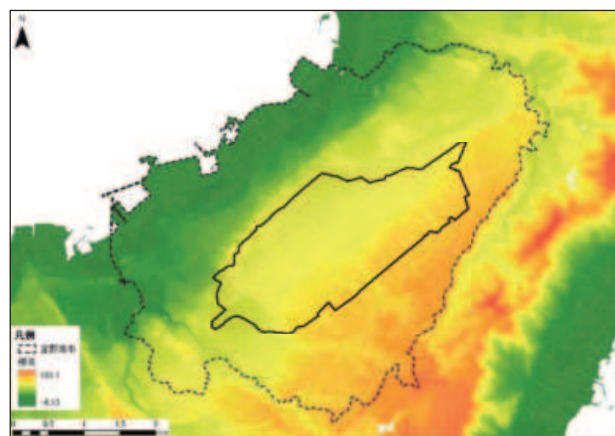
宜野湾市の主要幹線道路である国道 330 号は、普天間飛行場と市の北部で一部接しており、幹線道路も市の北部と南部で普天間飛行場の境界部分まで整備されている。一方で、4 m未満の狭小道路や袋小路道路が存在する地域が市内の各地にみられる。また、市内は山岳が無く概ね平坦な地形だが、海岸線に対して国道 58 号から東側は台地となっている。



図Ⅱ-29 主要道路の配置状況



図Ⅱ-30 道路幅員状況

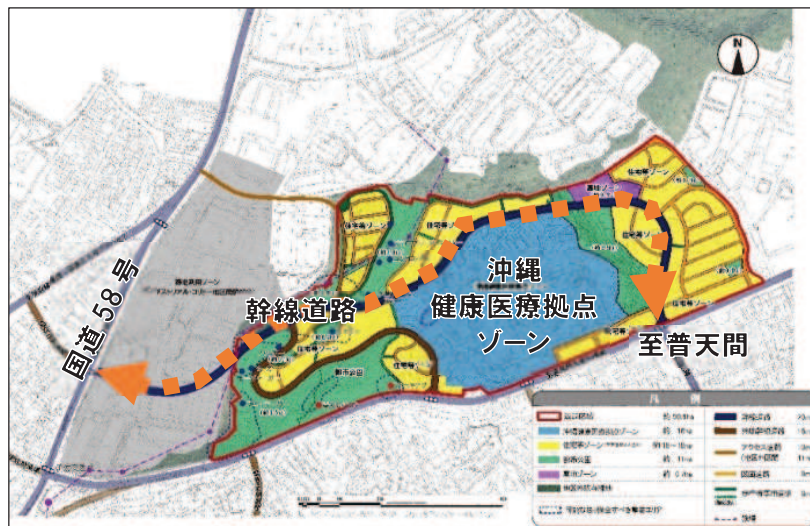


図Ⅱ-31 市内の標高

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

② 関連プロジェクト

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

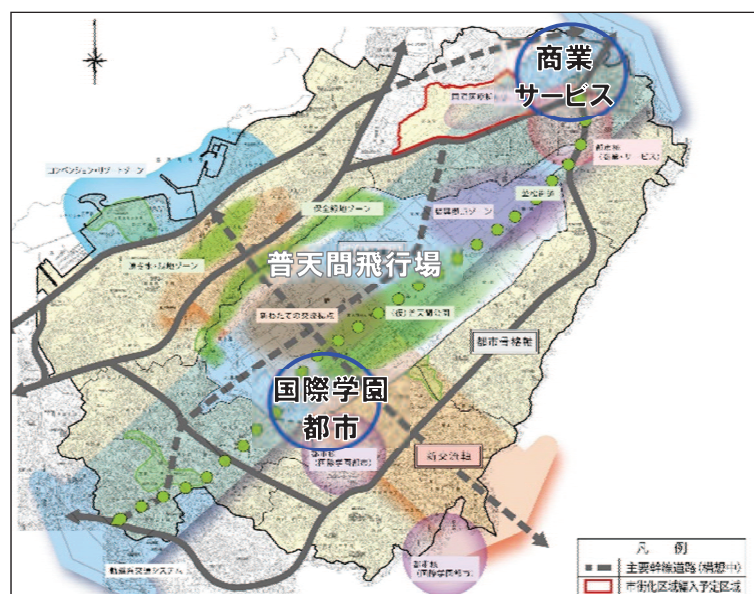


図Ⅱ-32 西普天間住宅地区跡地利用計画図

出典：西普天間住宅地区跡地利用計画図（H30.4/宜野湾市）

③ 将来計画

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



図Ⅱ-33 宜野湾市将来土地利用構想

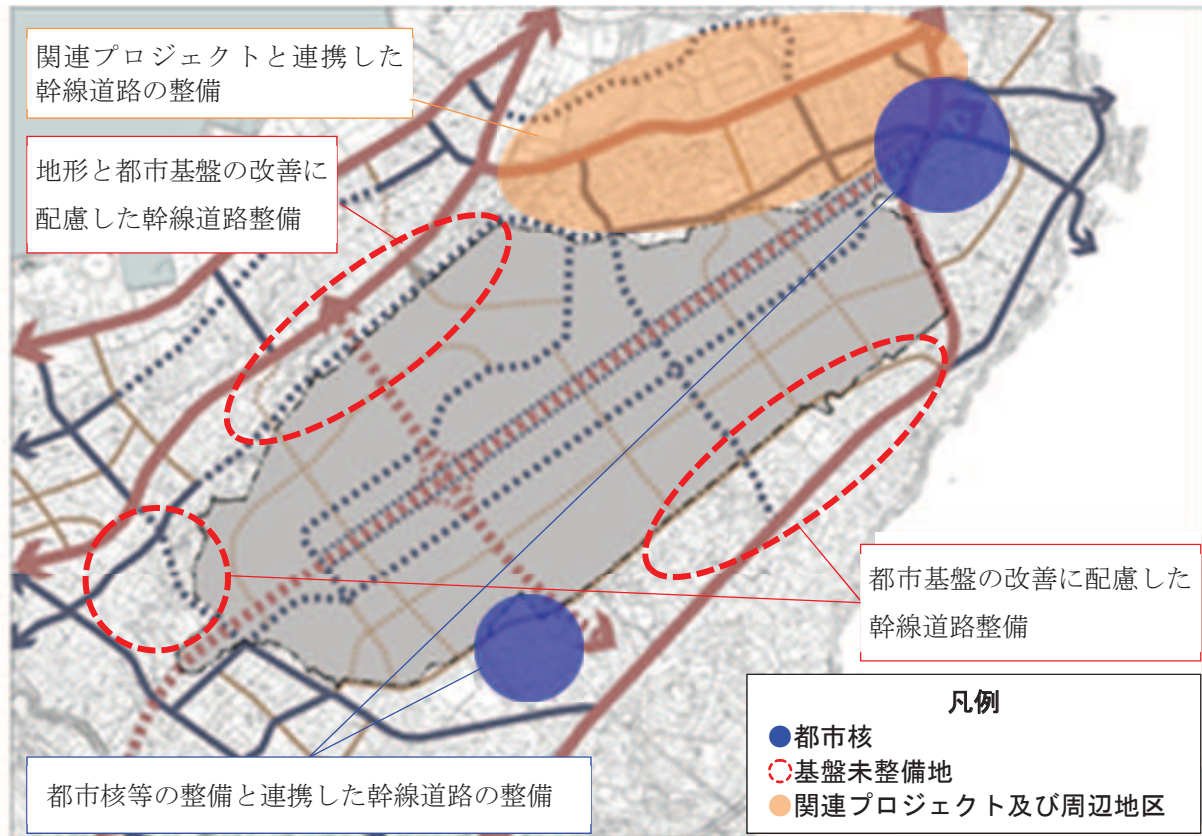
出典：宜野湾市都市計画マスタープラン（H29.12改定/宜野湾市）

(2) - 2 幹線道路整備と周辺市街地整備の連携

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

【連携の考え方】

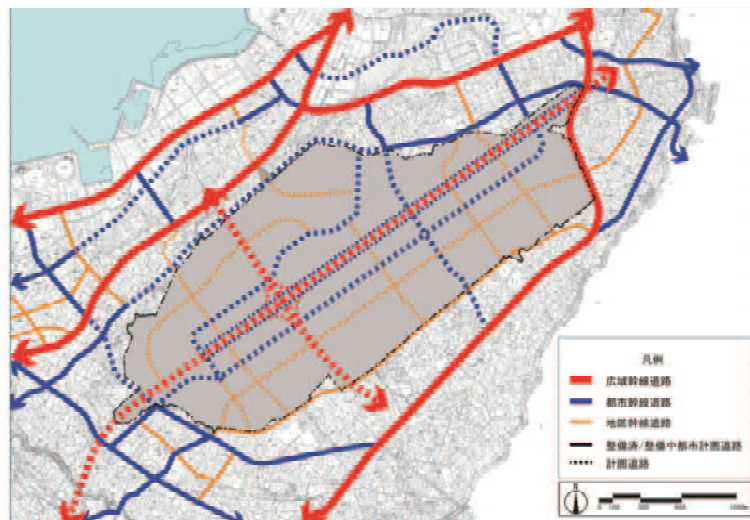
- 関連プロジェクトと連携した幹線道路の整備
- 都市核等の整備と連携した幹線道路の整備
- 都市基盤の改善に配慮した幹線道路の整備



図Ⅱ-34 周辺市街地と幹線道路整備連携の考え方

【参考】

幹線道路ネットワーク
(令和元年度検討内容)

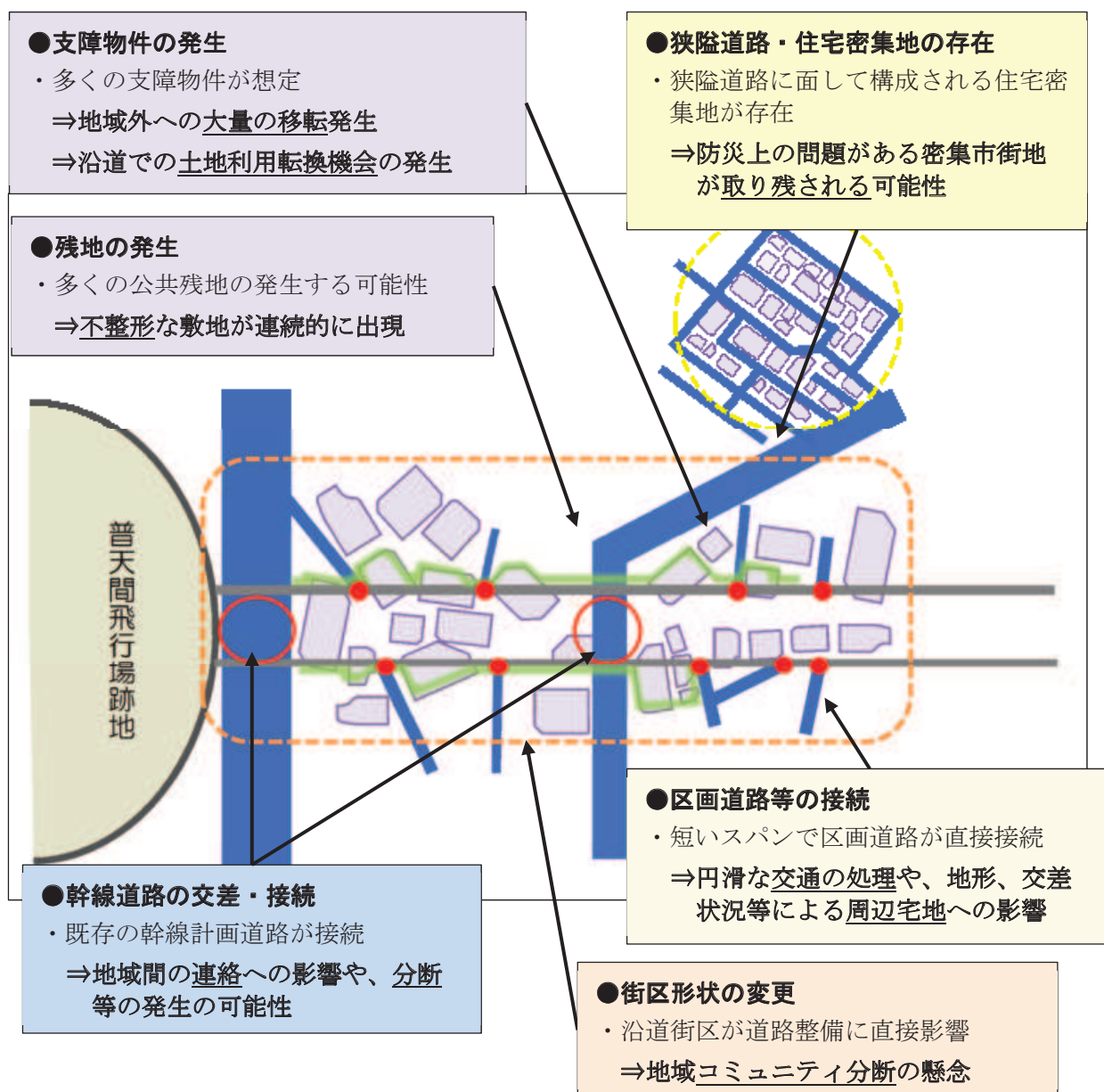


(2) - 3 幹線道路整備による周辺市街地への影響

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

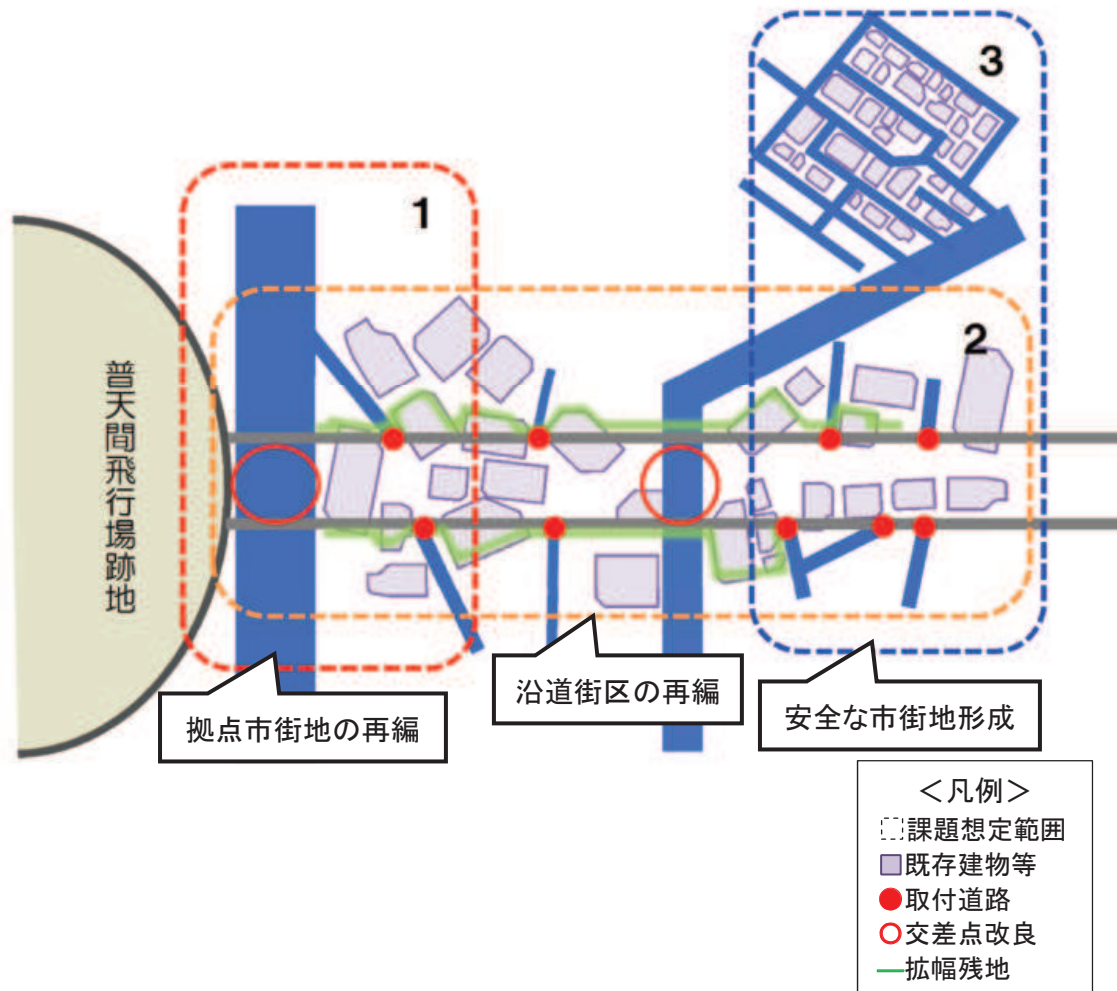
【周辺市街地への影響】

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



(2) - 4 幹線道路整備時に周辺市街地で想定される課題の検討

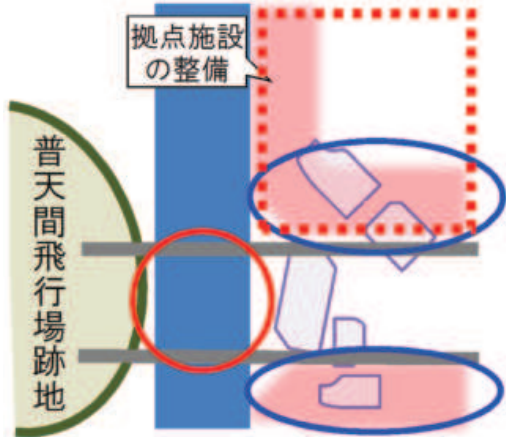
道路整備による周辺市街地への影響を受けて、幹線道路整備時に周辺市街地で想定される課題について整理する。周辺市街地における課題は、拠点市街地の再編、沿道街区の再編、安全な市街地形成の視点から3つのパターンが想定される。各パターン別の検討内容は次ページに整理した。



図Ⅱ-35 周辺市街地で想定される課題の範囲

1 拠点市街地再編

都市核としての機能整備が求められるエリア

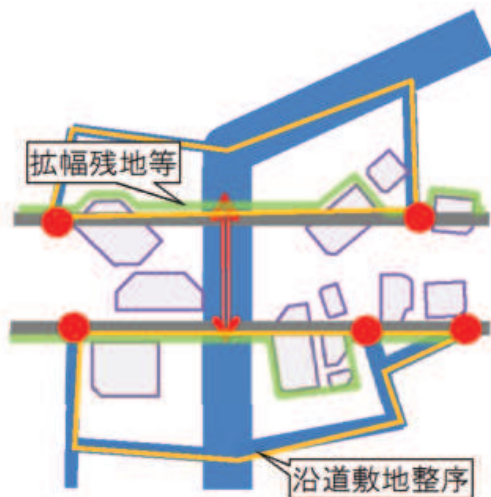


想定される整備課題

- 交差点改良
- 沿道整備の検討
- 拠点施設
- 基地跡地
- 土地利用転換方策の検討
(例:住宅⇒商業等)

2 沿道街区再編

幹線道路整備を契機とした沿道街区の再編が求められるエリア

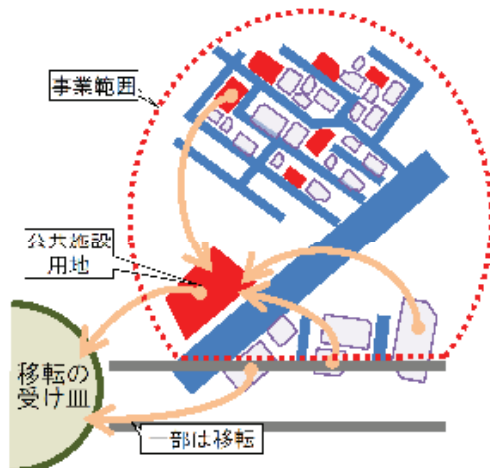


想定される整備課題

- ⇔地域間連絡確保
- 取付道路の付け替え
- 拡幅残地の活用
- 沿道の敷地の整序等

3 安全な市街地形成

幹線道路整備を契機とした密集市街地等の課題解決が求められるエリア



想定される整備課題

- 道路等種地の確保
- 基地跡地
- ⋯市街地改善事業範囲
- 道路整備等による移転

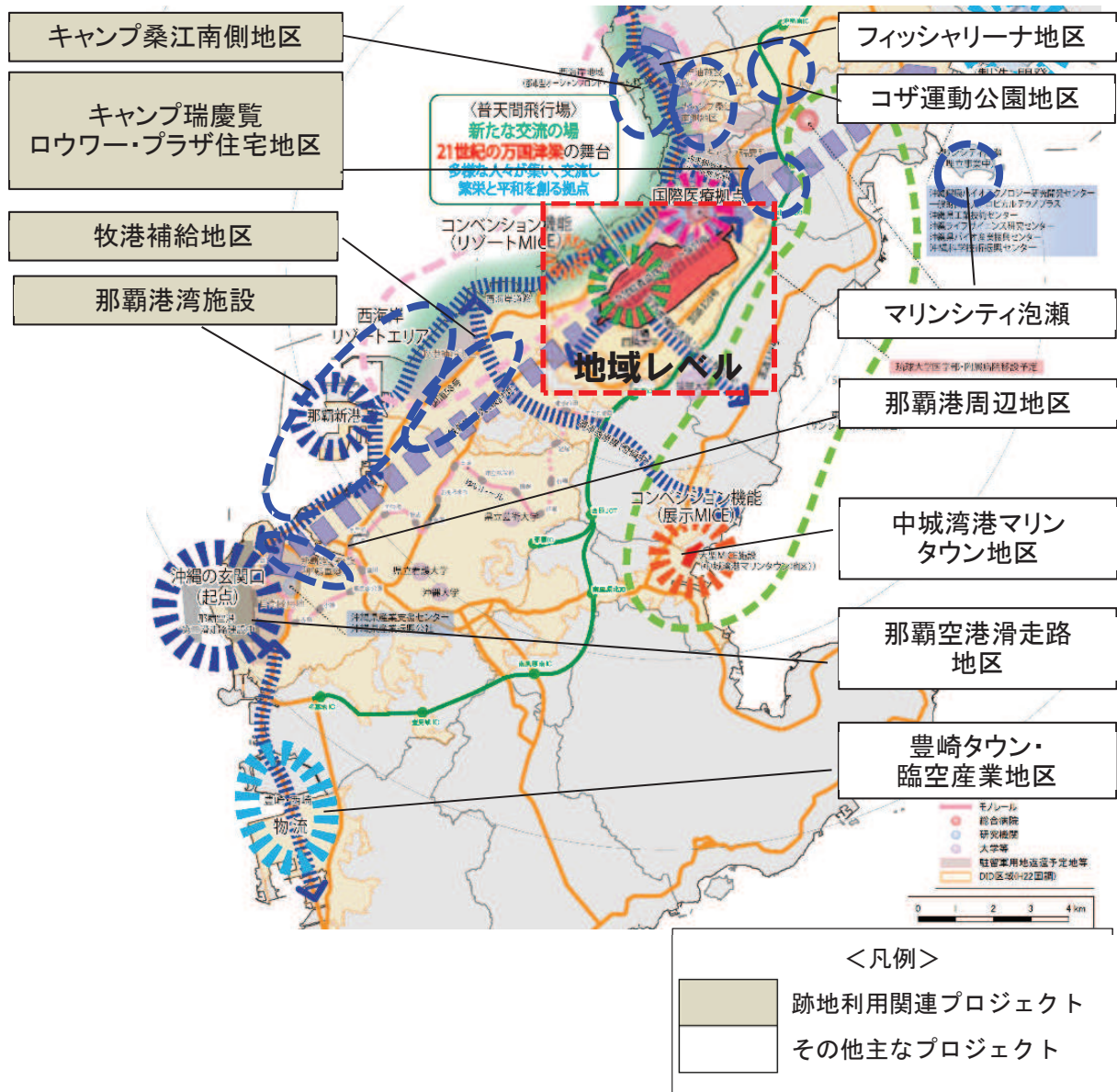
(3) 普天間飛行場跡地と周辺市街地との機能の連携

(3) - 1 跡地との機能連携が期待できる開発動向の整理

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

① 広域レベルの開発動向

広域レベルにおける、主なプロジェクトの整理結果を以下に示す。



図Ⅱ-36 対象とする広域レベルの主なプロジェクト位置図

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

■跡地利用関連プロジェクト

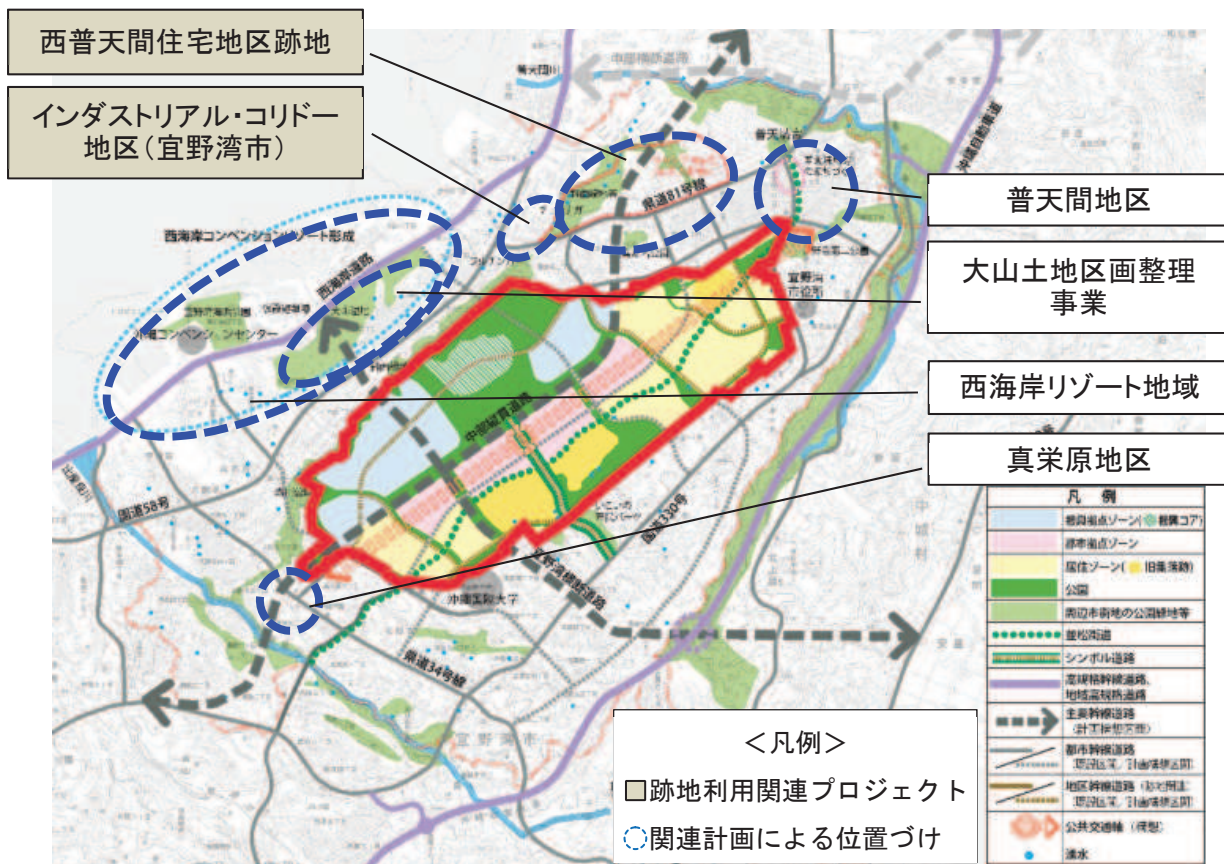
キャンプ桑江南側 地区	駐車場用地について特定事業の見通しを公表
キャンプ瑞慶覧 ロウワー・プラザ 住宅地区	跡地利用計画素案の見直しに向けて地権者との意見交換を実施
牧港補給地区	国道沿いの返還地にて国道 58 号拡幅に向けた調査設計・用地買収・工事が推進
那覇港湾施設	「交流・公益」「ウォーターフロント」をキーワードのまちづくりを検討中

■その他主なプロジェクト

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

② 地域レベルの開発動向

地域レベルにおける、主なプロジェクトの整理結果を以下に示す。



図Ⅱ-37 地域レベルの主なプロジェクト位置図

出典：全体計画の中間取りまとめ（平成25年3月、沖縄県・宜野湾市）を加工

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

■跡地利用関連プロジェクト

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

■その他主なプロジェクト

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

出典：宜野湾市西海岸地域開発実現化方策調査業務（平成27年3月、宜野湾市）

（３）－２ 周辺市街地の課題解決に向けた公共施設再配置方針の整理

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

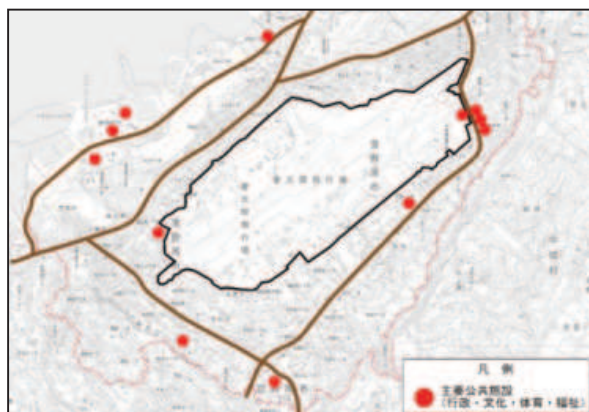
① 周辺市街地における公共施設配置の現状と課題

周辺市街地における公共施設配置の現状と課題について、以下に整理した。

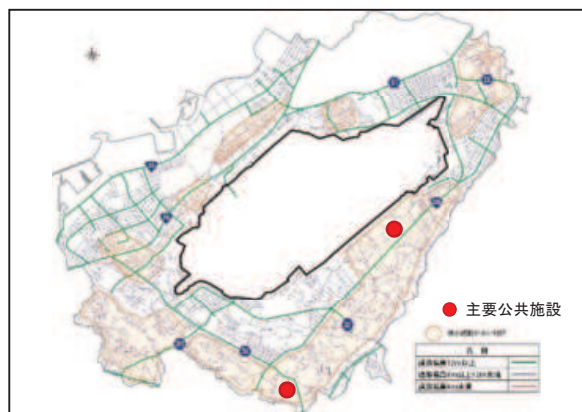
■公共施設配置の現状

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

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



図Ⅱ-38 主要公共施設の立地状況



図Ⅱ-39 市内の道路幅員状況

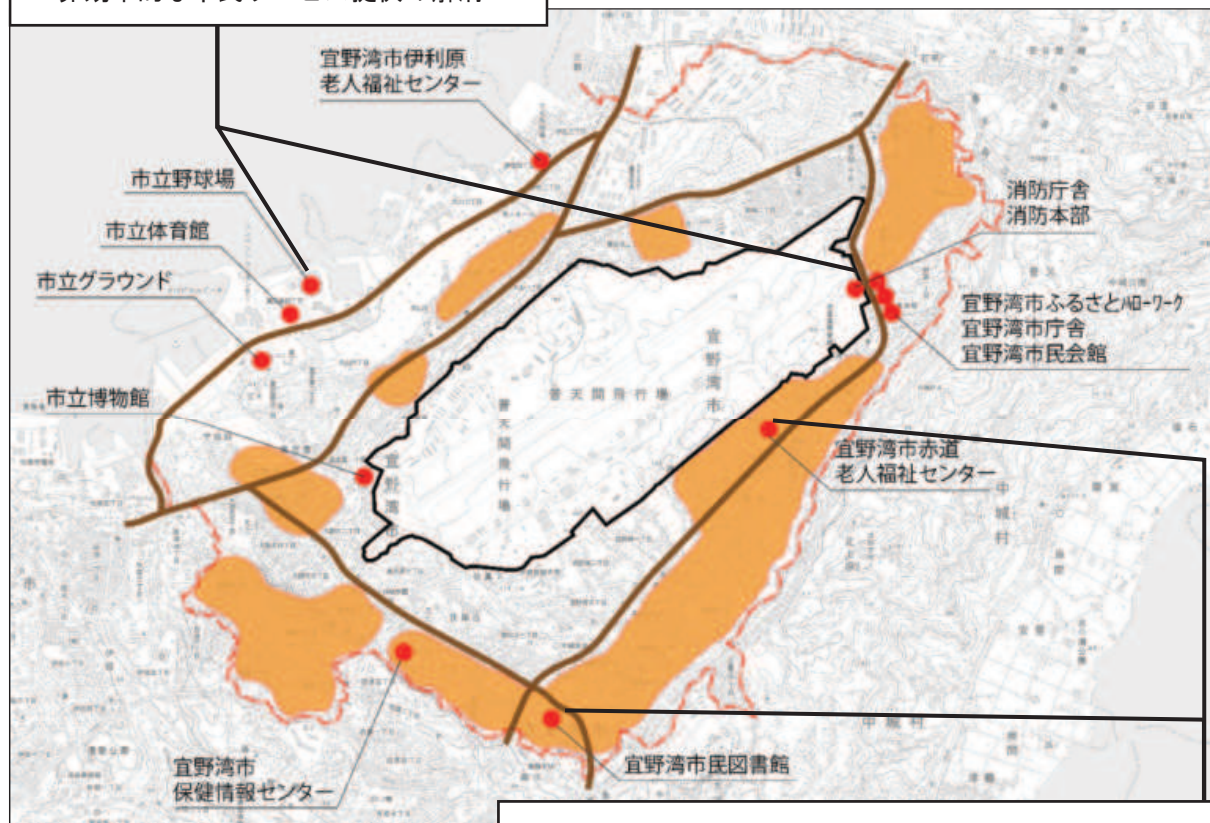
出典：西普天間住宅地区を中心とした周辺市街地を含む市北部地域のグランドデザインの実現に関する調査（H28.3/宜野湾市）

■ 公共施設配置の課題

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

主要な公共施設が分散して立地

⇒非効率的な市民サービス提供の解消



凡例
 — 普天間飛行場境界
 ● 主要な公共施設
 ■ 狭小道路が多い地区

公共施設周辺の狭小道路等により周辺からの利用が不便

⇒周辺住人にとって利便性・快適性の高い公共施設の利用環境づくり

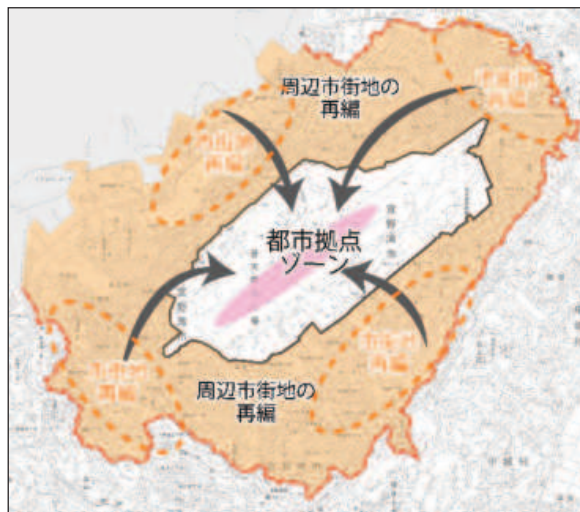
② 普天間飛行場跡地利用への期待

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

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



図Ⅱ-40 既存公共施設の再配置イメージ

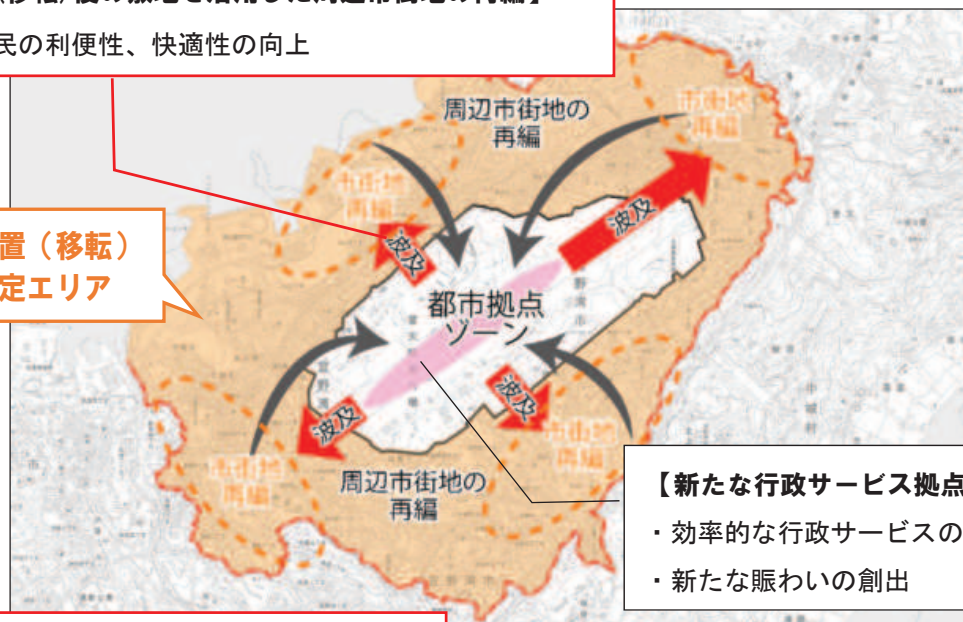


図Ⅱ-41 周辺市街地の再編イメージ

【再配置（移転）後の敷地を活用した周辺市街地の再編】

- ・周辺住民の利便性、快適性の向上

再配置（移転）
想定エリア



【新たな行政サービス拠点の創出】

- ・効率的な行政サービスの提供
- ・新たな賑わいの創出

【都市構造の是正】

- ・周辺市街地を含めた市全体の魅力向上

再配置想定エリア（概念）

都市拠点ゾーン

→産業系施設公共施設の再配置

→周辺市街地への効果の波及

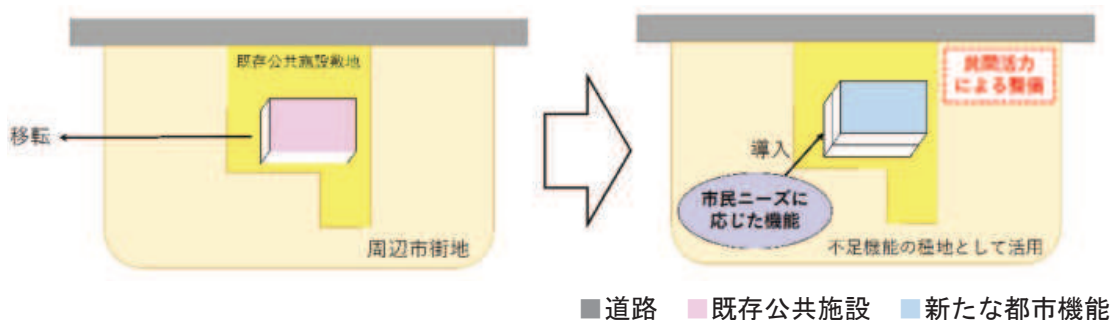
図Ⅱ-42 普天間飛行場跡地利用への期待

③ 公共施設再配置（移転）後の敷地活用の方向性

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

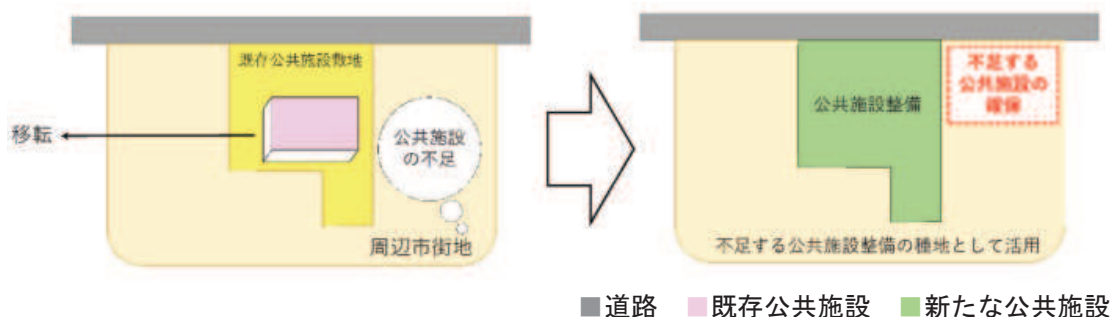
■都市機能の導入

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



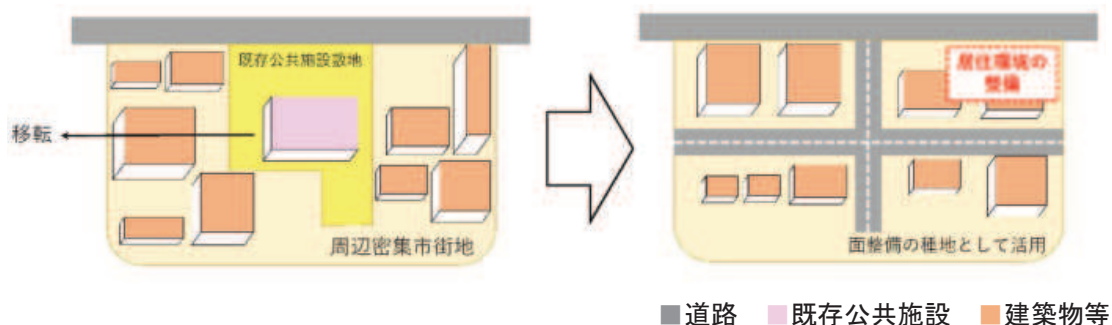
■公共施設の再整備

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



■居住環境の改善

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



5. 計画づくりの方針

(1) 揺るぎないまちづくりの方向性の検討

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

(1) - 1 跡地の将来像

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

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

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

(1) - 2 揺るぎないまちづくりの方向性

① 広域的な水と緑のネットワーク構造の形成

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

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

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

② 沖縄振興の舞台となる「みどりの中のまちづくり」

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

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

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

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

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

③ 環境の豊かさが持続するまちづくり

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

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

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

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

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

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

(2) 計画づくりの方針（更新案）

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

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

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

(2) - 1 環境づくりの方針

① 沖縄振興に向けた環境づくり

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

② 地域の特性を活かした環境づくり

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

(2) - 2 土地利用及び機能導入の方針

① 新たな価値を生み出す「みどり」の創造

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

② 沖縄振興に向けたシンボル空間の形成

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

③ 多様な機能の複合によるまちづくり

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

④ 土地利用需要の開拓と並行した計画づくり

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

(2) - 3 都市基盤整備の方針

① 幹線道路の整備

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

② 鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備

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

③ 緑地空間等の整備

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

④ 環境基盤・情報通信基盤等の整備

●環境技術の導入

- ・環境要素を活用したまちづくりの推進
- ・環境負荷の低減に取り組むまちづくりの推進
- ・アジアを牽引するモデル地区となるまちづくりの推進

●情報通信基盤の整備

- ・情報通信環境の向上による産業立地の促進
- ・情報通信基盤の活用による生活の豊かさの追求

●供給処理基盤の整備

- ・広域における既定計画にもとづく施設整備
- ・水循環の保全に向けた雨水排水施設の整備
- ・再生可能エネルギーへの転換と連携した電力供給施設の整備

(2) - 4 周辺市街地整備との連携の方針

① 周辺市街地の改善と連携した跡地利用

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

② 跡地と周辺市街地にまたがる環境づくりと都市基盤整備

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