

第5章 都市施設

■都市施設の内容と種類

都市において、道路、公園、下水道などの公共施設は、私たちが安全で快適かつ機能的な日常生活や産業活動を行う上で必要不可欠な公共施設です。都市計画では、これらを都市施設として都市計画決定をします。

都市施設はそのすべてを必ず都市計画決定する訳ではなく、必要なものを都市計画に定めることとなります。都市計画決定された都市施設を都市計画施設といいます。

| 都市施設の種類 | 都市施設の内容 | 都市施設に定めるべき項目 |
|-------------------|---|---|
| 交通施設 | 道路 | 種別・車線の数その他の構造 |
| | 都市高速鉄道 | 構造 |
| | 駐車場 | 面積・構造 |
| | 自動車ターミナル | 種別・面積 |
| | その他の交通施設 | 面積 |
| 公共空地 | 公園 | 種別・面積 |
| | 緑地・広場・墓園等 | 面積 |
| 供給施設又は処理施設 | 供給施設（水道・電気供給施設・ガス供給施設・地域冷暖房施設等）／処理施設（汚物処理場、ごみ焼却場、ごみ処理場） | 面積 |
| | 下水道（処理場、ポンプ場、管渠） | 種別、名称、位置、排水区域 |
| 水路 | 河川、運河 | 構造 |
| 教育文化施設 | 学校・図書館・研究施設・博物館・美術館等 | 面積 |
| 医療施設又は社会福祉施設 | 医療施設（病院、保健所、診療所、助産所）、福祉施設（保育所、乳児院、母子寮、養護老人ホーム等） | 面積 |
| 市場、と畜場、火葬場 | 市場、と畜場、火葬場 | 面積 |
| 一団地の住宅施設 | 一団地における50戸以上の集団住宅及びこれらに附帯する道路その他施設 | 面積、建蔽率の限度、容積率の限度、住宅の低層、中層又は高層別の予定戸数、公共施設、公益的施設及び住宅の配置の方針 |
| 一団地の官公庁施設 | 一団地の国家機関又は地方公共団体の建築物及びこれらに附帯する通路その他施設 | 面積、建蔽率の限度、容積率の限度、公共施設、公益的施設及び住宅の配置の方針 |
| 流通業務団地 | 流通業務地区内において、流通業務市街地の整備に関する法律に定める一定条件に該当する土地の区域 | 流通業務施設の敷地、公共施設、公益的施設の位置及び規模／建築物の建蔽率、容積率、高さ又は壁面の位置の制限 |
| 一団地の津波防災拠点市街地形成施設 | 津波防災地域づくりに関する法律第2条第15項に規定する一団地の津波防災拠点市街地形成施設 | 住宅施設、特定業務施設又は公益的施設及び公共施設の位置及び規模／建築物の高さの限度、建蔽率の最高限度、容積率の限度 |
| 一団地の復興拠点市街地形成施設 | 大規模災害からの復興に関する法律第2条第8号に規定する一団地の復興拠点市街地形成施設 | 住宅施設、特定業務施設又は公益的施設及び公共施設の位置及び規模／建築物の高さの限度、建蔽率の最高限度、容積率の限度 |
| その他政令で定める施設 | 電気通信施設、防風・防火・防水・防雪・防砂・防潮の施設 | |

出典：都市計画法第11条

■交通施設

交通施設は、効率的な交通処理、良好な都市環境等の観点から、自動車や公共交通などの交通機関が適切に役割分担した交通体系が確立されるよう、都市計画道路や都市計画都市高速鉄道（モノレール）などを総合的・一体的に定めます。

○都市計画道路の分類と機能

| 道路の区分 | | 道路の機能等 |
|---------|--------|--|
| 自動車専用道路 | | 都市間高速道路、都市高速鉄道、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する。 |
| 幹線街路 | 主要幹線道路 | 都市の拠点間を連結し、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で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。 |
| | 都市幹線道路 | 都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。 |
| | 補助幹線道路 | 主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、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街路である。 |
| 区画街路 | | 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。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。 |
| 特殊街路 | | 自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア 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 イ 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ 主として路面電車の交通の用に供する道路 |

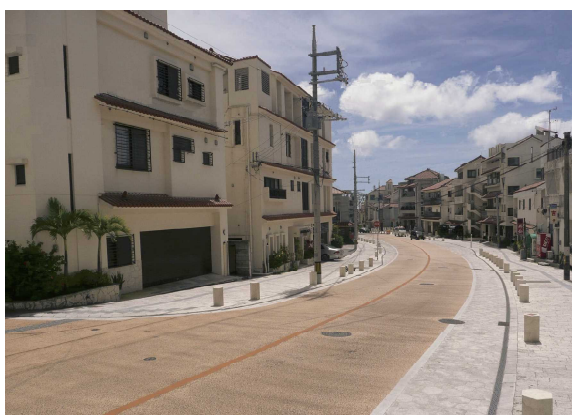
出典：実務者のための都市計画マニュアル 都市交通施設

■街路（道路）

道路は、都市の骨格を形成して円滑な交通の場を提供するだけでなく、上下水道、電気、ガス等の公共施設を収容したり、災害発生時の防災空間や避難路としての機能等多面的な機能を有しています。



自動車専用道路 浦添北道路



幹線道路 龍潭線



区画街路 牧志壺屋線 桜坂細街路



幹線道路 豊見城中央線



特殊街路 金城西線

■ 沖縄都市モノレール

沖縄県における陸上交通は、軌道系交通機関がなく、専ら自動車交通のみに依存し、人口や産業の集中する那覇都市圏では著しい交通渋滞の発生、都市機能の低下や生活環境の悪化を招いていました。

このようなことから、交通渋滞を緩和し、健全な都市機能の維持・発展を図るため、定時性・定速性を確保できる都市モノレールが導入され、平成15年8月に開業しました。平成16年には、沖縄都市モノレールの整備と総合的戦略的な都市整備計画が評価され、日本都市計画学会の最高位の賞である石川賞を受賞しています。

また、令和元年度には首里駅から浦添市のてだこ浦西駅までの延長区間が開業しています。



壺川付近を走行するモノレール



那覇空港駅を出発するモノレール



出典：沖縄都市モノレール パンフレット

■ 沖縄都市モノレール延長整備概要

都市交通の諸問題に対処するため、昭和56年の沖縄県総合交通体系基本計画において、「モノレールの計画は那覇空港～西原入口間にわたり整備を図る」と位置づけられました。

また、整備手法としては、延長区間の沿線開発の遅れから段階的施工として第1期施工（那覇空港～首里駅）、第2期施工（首里駅～西原入口）が設定されました。

延長事業により沖縄自動車道と結節することで、相互利用が容易となり、広域的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

延長区間概要

| | |
|------|----------------|
| 区間 | 那覇市首里汀良町～浦添市前田 |
| 区間延長 | 4.1km |
| 駅数 | 4 駅 |
| 開業 | 令和元年10月1日開業 |



石嶺駅



経塚駅



浦添前田駅

○ てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場

沖縄都市モノレール延長区間の開業と併せて992台収容のパーク＆ライド駐車場を整備しました。

中北部からのモノレール利用が可能となり、通勤や通学、買い物及び那覇空港までの利用等、県民・観光客の移動の定時性が確保され、利便性が向上します。

モノレールと自動車のスムーズな乗り継ぎを可能にする等、結節機能を充実させ、自動車からモノレールへの転換を促進します。



てだこ浦西駅及びP&R駐車場