

3. 都市基盤整備の方針の具体化方策の検討

- 都市基盤のうち広域幹線道路、鉄軌道、及び緑地空間のあり方について、跡地利用におけるまちの将来像、機能導入の視点から課題を整理した。
- 広域幹線道路は「全体計画の中間取りまとめ」以降の動向を整理し、位置づけ等を整理した。
- 鉄軌道は関係部局による検討結果を基に、普天間飛行場跡地内を通過した場合のルートや駅位置の考え方についてケーススタディを行った。
- 緑地空間は整備手法として新たに創設された「公募設置管理制度(P a r k-P F I)」及び「市民緑地認定制度」について、普天間飛行場跡地における活用にあたっての課題を整理した。

「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」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。

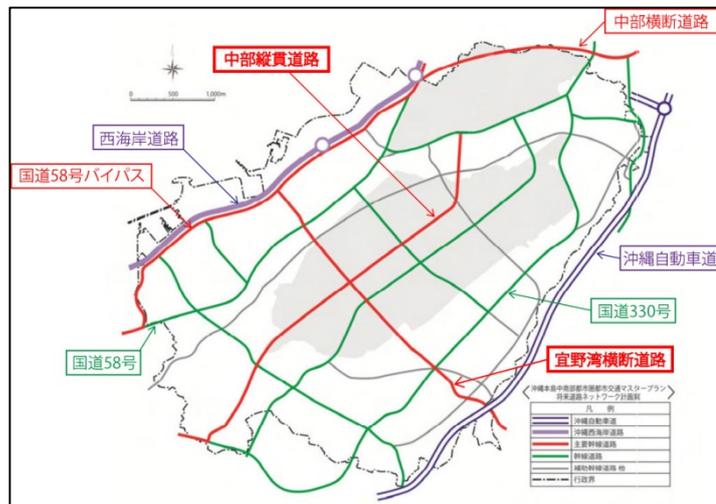
(1) 広域的幹線道路の導入のあり方

広域的幹線道路、都市幹線道路の導入のあり方を次のとおり示す。

(1) - 1 宜野湾市の将来道路ネットワークによる広域道路の位置づけ

宜野湾市都市交通マスタープランでは、上位計画である沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランで位置づけられた将来道路ネットワークを踏まえ、幹線道路ネットワークを位置づけている。

中部縦貫道路及び宜野湾横断道路は、「主要幹線道路」として、宜野湾市の新たな骨格を形成するとともに、周辺の既成市街地と連絡することから、その他の幹線道路とのネットワークを構築することにより、地域振興への寄与をはじめとする都市活力の創造・向上が期待されている。



図Ⅱ-9 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランで位置づけられている将来道路ネットワーク(一部加工)

(出典:宜野湾市都市交通マスタープラン(平成24年3月))

(1) - 2 主要幹線道路に求められる機能等

主要幹線道路に求められる機能及び機能を踏まえた原則は、以下のとおり。

◆主要幹線道路	
中南部都市圏における大量かつ多様な自動車交通流動の処理を行うとともに、都市拠点となる那覇市・沖縄市と北部圏のほか、 <u>主要な拠点間を連結する。</u>	
求められる機能	原則
<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏の骨格を形成 ・<u>圏域間、都市圏内の主要な拠点間を結ぶ</u> ・高規格幹線道路へ流入出する交通を円滑に処理 ・トリップ*長の長い観光施設間の交通を処理 	連結の原則 ・都市拠点となる那覇市、沖縄市と北部圏を連結 ・都市圏内の主要な拠点間を連結 ⇒基地跡地利用拠点（普天間、瑞慶覧） ⇒交流拠点（コンベンション）
<ul style="list-style-type: none"> ・トラフィック機能*（走行快適性）を重視し、大量でトリップ*長の長い交通を処理 	連続性の原則 ・都心通過を排除するため、都心部周囲に環状道路を整備 ・主要幹線道路間に連続性を保持

図Ⅱ-10 主要幹線道路の求められる機能及び原則

（出典：宜野湾市都市交通マスタープラン（平成24年3月））

(1) - 3 「全体計画の中間取りまとめ」以降の動向

「全体計画の中間取りまとめ（平成25年3月）」以降の中南部都市圏における主な動向として、「西普天間住宅地区の返還」や「大型MICE施設の東海岸地域に決定」等に伴う開発整備の進展がある。

以上より、慢性的な渋滞のある那覇市から沖縄市にかけての南北の交通軸の強化だけでなく、大型MICE施設が整備される東海岸地域と西海岸地域と繋ぐ東西軸（宜野湾横断道路）の強化が望まれる。

(2) 当跡地を鉄軌道が通過する場合における導入空間のあり方

鉄軌道は、「中間取りまとめ」において「鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備」として位置付けられている。

配置方針図では、普天間飛行場跡地内を直線で縦断し、地区中央付近に駅を配置することを想定している。

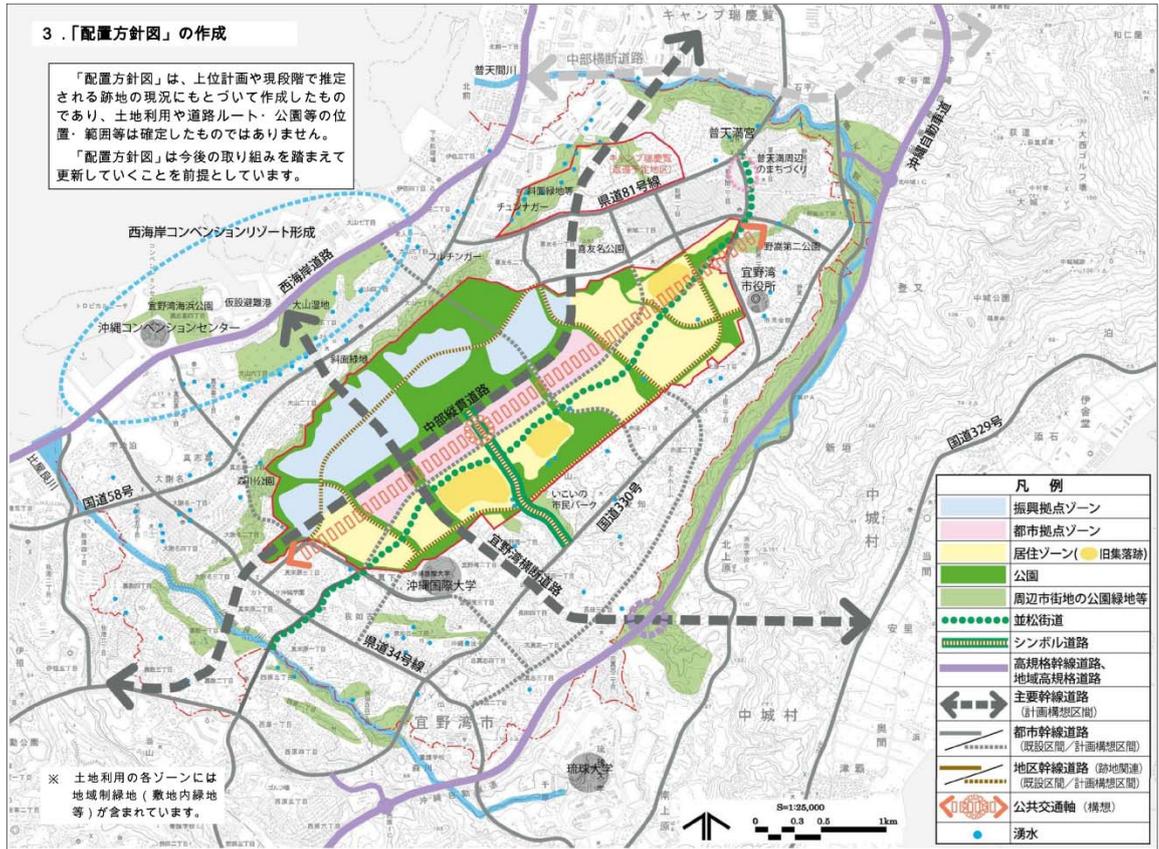


図 II-12 配置方針図(出典:全体計画の中間取りまとめ(平成25年3月))

現在、沖縄県において鉄軌道計画策定に向けた取組みが進められており、平成30年1月に構想段階の推奨ルートとして宜野湾市から北谷町を経由する「C派生案」が示された。

鉄軌道の導入が検討されている普天間飛行場跡地内においては、導入による効果が最大となる跡地内のルートや駅位置、構造について、関係部局の検討成果を踏まえ、シミュレーションを行った。

(2) -1 想定される鉄軌道のルートのケーススタディ

計画検討委員会で選定された「C派生案」は、宜野湾市から北谷町を経由して沖縄市に至る計画である。具体的なルートは、次年度以降駅位置を含め検討される予定である。

普天間飛行場跡地周辺における跡地利用のポテンシャルを最大限に生かす鉄軌道のルートについて、国道58号案及び国道330号案、普天間飛行場跡地案の3案について比較を行った。

表Ⅱ-13 国道 58 号案の検討内容

		国道 58 号案
模式図		
想定される構造形式		地下トンネル、高架構造
想定される駅徒歩利用圏人口 ※平成 29 年 12 月末		42,021 人 喜友名、伊佐、大山、真志喜、宇地泊、大謝名：32,021 人 + 普天間飛行場跡地計画人口：10,000 人 (跡地計画人口の半分と想定)
跡地 利用 との 連携	環境への影響	・大山湿地と普天間飛行場跡地間の地下水系と交差するため、地下式とした場合、地下水系の分断等が課題となる。
	土地利用	・鉄軌道と普天間飛行場跡地には高低差が生じるため、普天間飛行場跡地と連携した土地利用が難しい。
	都市基盤	・普天間飛行場跡地内に想定される中部縦貫道路や宜野湾横断道路との連携した交通ネットワークの形成が難しい。
周辺市街地との連携		・宜野湾市西海岸地域の既成市街地の再編が期待できるが、市東部の既成市街地への整備効果は少なくなる。 ・国道 58 号が主要渋滞箇所指定されており、鉄軌道導入によるさらなる交通の集中が課題となる。
将来都市構造への影響		・鉄軌道（公共交通軸）と普天間飛行場跡地（都市核）が分散した都市構造となる。 ・普天間飛行場跡地内には、フィーダー交通によるアクセスとなる。

表Ⅱ-14 国道 330 号案の検討内容

		国道 330 号案
模式図		
想定される構造形式		地下トンネル
想定される駅徒歩利用圏人口 ※平成 29 年 12 月末		76,356 人 (野嵩 1 区、野嵩 2 区、野嵩 3 区、普天間 1 区、普天間 2 区、普天間 3 区、新城、嘉数、真栄原、我如古、長田、宜野湾、愛知区、中原：66,356 人 + 普天間飛行場跡地計画人口：10,000 人 (跡地計画人口の半分と想定))
跡地 利用 との 連携	環境への影響	・ 普天間飛行場跡地から大山湿地へ至る地下水系（上流部）の分断等が課題となる。
	土地利用	・ 普天間飛行場跡地西側の土地利用との連携が難しい。
	都市基盤	・ 普天間飛行場跡地内に想定される中部縦貫道路や宜野湾横断道路との連携した交通ネットワークの形成が難しい。
周辺市街地との連携		・ 宜野湾市東部の既成市街地の再編が期待できるが、市西海岸地域の既成市街地への整備効果は少なくなる。 ・ 国道 330 号が主要渋滞箇所指定されており、鉄軌道導入によるさらなる交通の集中が課題となる。
将来都市構造への影響		・ 鉄軌道（公共交通軸）と普天間飛行場跡地（都市核）が分散した都市構造となる。 ・ 普天間飛行場跡地内には、フィーダー交通によるアクセスとなる。

表Ⅱ-15 普天間飛行場跡地案の検討内容

		普天間飛行場跡地案
模式図		
想定される構造形式		地下トンネル、掘割、地上、高架構造
想定される駅徒歩利用圏人口 ※平成29年12月末		77,120人 (野嵩1区、野嵩2区、野嵩3区、普天間1区、普天間2区、普天間3区、新城、喜友名、大謝名、嘉数、真栄原、宜野湾、愛知区、中原：57,120人 + 普天間飛行場跡地想定人口：20,000人 (跡地計画人口を想定))
跡地利用との連携	環境への影響	・普天間飛行場跡地利用と一体的に整備することで普天間飛行場跡地から大山湿地へ至る地下水系の保全が可能となる。
	土地利用	・普天間飛行場跡地利用と一体的に鉄軌道の整備を図ることで、都市機能を集約させた駅周辺の拠点形成や計画的な沿道土地利用が期待できる。
	都市基盤	・跡地利用と一体的に整備を図ることで、公共交通を中心とした交通ネットワークの構築が期待できる。
周辺市街地との連携		・普天間飛行場跡地中央部（市中央部）に鉄軌道を配置することで、市全域への整備効果が期待できる。 ・国道58号及び国道330号と分離することで、交通量の分散が期待できる。
将来都市構造への影響		・鉄軌道（公共交通軸）と普天間飛行場跡地（都市核）が近接した集約型の都市構造となる。 ・普天間飛行場跡地を中心に、西海岸地域をはじめとした周辺地域に効果的なフィーダー交通網の実現が期待できる。

(2) -2-2 論点1：普天間飛行場跡地利用のポテンシャルを最大限に生かす駅位置

普天間飛行場跡地利用のポテンシャルを最大限に生かすため駅配置についてケーススタディを行った。

鉄軌道のルート(想定)は、普天間飛行場跡地内を通過する「普天間飛行場跡地案(国道330号から普天間飛行場跡地を經由)」を採用した。

県検討を踏まえ、駅間距離は2kmを基本とし、「宜野湾市内3駅案」及び「宜野湾市内2駅案」で比較した。

普天間飛行場跡地利用における計画人口及び就業人口は、平成28年度検討成果を採用した。

宜野湾市内における人口分布は、平成29年宜野湾市人口統計(行政区別人口:12月)を採用した。

表Ⅱ-16 検討条件の整理

項目	内容
駅勢圏	・ 駅徒歩利用圏：1km、駅勢圏：2km
駅勢圏人口	・ 普天間飛行場跡地内 計画人口：20,000人※平成28年度成果 就業人口：37,000人※平成28年度成果 ・ 周辺市街地：平成29年宜野湾市人口統計(行政区別人口:12月)
駅間距離	2kmに1箇所程度

表Ⅱ-17 鉄軌道の駅配置のケーススタディ(1/2)

宜野湾市内3駅案	
模式図	
駅位置設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普天間飛行場跡地及び周辺市街地の現状を踏まえ、中間取りまとめで示された鉄軌道とシンボル道路が交わる位置に駅を想定するとともに、普天間飛行場跡地北側・南側に駅を想定。
駅勢人口の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね宜野湾市内全域が駅勢圏となる。また、普天間飛行場跡地内も概ね駅徒歩利用圏でカバーできる。 ・ 駅勢圏内の人口は、約 155,377 人となる。また、駅徒歩圏人口は、約 92,484 人となる。
跡地利用への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普天間飛行場跡地中央部に設けた駅は、都市拠点ゾーンや普天間公園（仮称）と直結することで、さらなる観光客の誘引も期待できる。
周辺土地利用への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業系用途地域に駅を設けることで、周辺土地利用が進み、市街地整備の進展が期待できる。
交通ネットワークへの影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宜野湾市内のバス利用不便地が概ね解消される。

表Ⅱ-18 鉄軌道の駅配置のケーススタディ(2/2)

宜野湾市内 2 駅案	
模式図	
駅位置設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称) 普天間公園懇談会提言を受けた普天間飛行場跡地中央部にまとまった公園を配置した場合の両側に駅を想定。 ・ (仮称) 普天間公園の北側の駅は、普天満宮周辺まちづくりとの連携や (仮称) 普天間公園へのアクセスに配慮して位置を決定した。 ・ (仮称) 普天間公園の南側の駅は、宜野湾横断道路との連携や、真栄原地区周辺まちづくりとの連携に配慮して位置を決定した。
駅勢人口の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 嘉数区を除く概ねの宜野湾市全域が駅勢圏となる。また、普天間飛行場跡地内は「普天間公園 (仮称)」を挟んだ2地区が駅徒歩利用圏でカバーできる。 ・ 駅勢圏内の人口は、約 146,039 人となる。また、駅徒歩圏人口は、約 63,827 人となる。
跡地利用への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普天間飛行場跡地南側に設けた駅は、都市拠点ゾーンと直結するため、観光客の誘引も期待できる。
周辺土地利用への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普天間飛行場跡地内にのみ駅を設けるため、跡地利用と周辺市街地を一体的に捉えた周辺市街地の開発整備が必要となる。
交通ネットワークへの影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 嘉数区を除き宜野湾市内のバス利用不便地が概ね解消される。 ・ 中間取りまとめで想定していたシンボル道路と駅位置が離れるため、シンボル道路位置を再設定する必要がある。