

平成22年度 大規模駐留軍用地跡地等利用推進費

# 普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査報告書

(本 編)

平成23年3月

沖 縄 県  
宜 野 湾 市



## はじめに

普天間飛行場の跡地利用については、平成18年2月に、沖縄県と宜野湾市は跡地利用計画の基礎となる「普天間飛行場跡地利用基本方針」を策定し、平成19年5月には、跡地利用計画にかかる取り組みの手順・内容・役割分担等について取りまとめた行動計画を策定した。

平成19、20年度の二か年においては、土地利用・環境づくりに関連する4分野（振興拠点、住宅地、都市拠点、環境・公園）の計画方針を集大成した「土地利用・環境づくり方針案」を策定した。

平成21年度調査においては、跡地利用計画の計画策定に向けた中間的な到達点として位置づけられている全体計画の中間取りまとめに向けた「素案」の作成を行った。

本年度調査においては、「素案」をもとにした意見聴取や関連調査の最新の成果にもとづき、全体計画の中間取りまとめ（案）を作成している。

本調査の実施にあたっては、それぞれの分野の有識者との意見交換を実施し、幅広いご意見を頂くとともに、「普天間飛行場跡地利用計画方針策定にかかる有識者懇談会」を開催し、計画づくりに導入すべき新たな発想や具体的なアイデア等を頂いた。

また、本年度調査の成果は、「普天間飛行場跡地利用計画策定審議委員会」にご報告し、今後の取組の進め方について、ご意見を頂いている。

本報告書は、本年度調査の成果を取りまとめたものであり、第Ⅰ～Ⅱ章に分野別の検討成果、第Ⅲ章に「素案」の評価、第Ⅳ章に全体計画の中間取りまとめ（案）、付属資料には、本調査において実施した業務の具体的な内容を掲載している。

沖縄県と宜野湾市は、本調査の成果にもとづき、引き続き県民・市民・地権者の意向反映や他の計画分野との連携を促進しつつ、全体計画の中間取りまとめに向けた取り組みを進めていくこととしている。

調査成果の報告にあたり、「審議委員会」、「有識者懇談会」及び「意見交換会」等に参画いただいた関係各位に厚く御礼申し上げます次第である。

平成23年3月

沖 縄 県  
宜 野 湾 市



# 目 次

## 第 I 章 交通分野の計画づくりの方針の検討

### I-1 交通分野の関連調査の調査成果のレビュー

1. 「中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査」(平成 21 年度 沖縄県)の概要・・・1
2. 「基地跡地交通網計画調査」(平成 19, 20, 21 年度 沖縄県)の概要・・・8

### I-2 交通分野に関する計画方針の取りまとめ

1. 計画づくりの方向に関する検討・・・13
2. 計画づくりの方針の取りまとめ・・・29

## 第 II 章 周辺市街地分野の計画づくりの方針の検討

### II-1 周辺市街地整備調査(平成 21 年度)の成果のレビュー

1. 調査の概要・・・31
2. 一体整備に係わる課題と方針・・・37

### II-2 周辺市街地分野に関する計画方針の取りまとめ

1. 周辺市街地整備との連携に向けた計画づくりの方向・・・40
2. 全体計画の中間取りまとめ(案)に反映させる方針・・・41
3. 跡地利用計画の策定に向けた今後の取組・・・41

## 第 III 章 「素案」の評価等にもとづく全体計画の中間取りまとめ(案)の作成方針の検討

### III-1 全体計画の中間取りまとめの「素案」の評価

1. 「素案」に対する意見の聴取(有識者懇談会、意見交換会、地権者懇談会等における意見交換の内容)・・・43
2. 全体計画の中間取りまとめ(案)の作成に向けた「素案」の修正点・・・51

### III-2 全体計画の中間取りまとめに向けた補足的な検討と関連調査の最新の調査成果等のレビュー

1. 土地利用分野に関する検討・・・54
2. 供給処理分野に関する検討・・・57
3. 環境・公園分野に関する検討・・・59
4. 自然環境・文化財分野に関する検討・・・61

## 第IV章 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成

### IV-1 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成

1. 全体計画の中間取りまとめ（案）作成の目的と構成 . . . . . 63
2. 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成 . . . . . 65
  - 2-1 まちづくりの目標 . . . . . 65
  - 2-2 計画づくりの方針 . . . . . 67
  - 2-3 まちづくりの構想 . . . . . 72

### IV-2 跡地利用計画の策定に向けた今後の取組の方向

1. 全体計画の中間取りまとめまでの取組（平成 23, 24 年度を予定） . . . . . 79
2. 跡地利用計画の策定までの取組（平成 25 年度以降を予定） . . . . . 80

## 付属資料

- 資料-1 本調査において実施した業務の概要 . . . . . 81
- 資料-2 普天間飛行場跡地利用計画方針策定審議委員会の記録 . . . . . 83
- 資料-3 普天間飛行場跡地利用計画方針策定にかかる有識者懇談会の記録 . . . 89
- 資料-4 ワーキング部会の記録 . . . . . 107
- 資料-5 県民フォーラムの記録 . . . . . 120
- 資料-6 意見交換会の記録 . . . . . 152

## 第 I 章 交通分野の計画づくりの方針の検討

第 I 章においては、公共交通や主要幹線道路に関する最新の調査成果のレビューを行った上で（I-1）、交通分野に関する計画づくりの方向について検討を行い、それにもとづき全体計画の中間取りまとめ（案）に反映させる方針や跡地利用計画の策定に向けた今後の取組の方向を取りまとめている（I-2）。



## I—1 交通分野の関連調査の調査成果のレビュー

### 1. 「中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査」（平成 21 年度 沖縄県）の概要

#### (1) 調査の方針

##### 1) 調査の目的と背景

###### ① 調査の目的

- ・ 広大な駐留軍用地が存在したことにより、歪んだ都市構造を形成している中南部都市圏は、土地利用、産業振興など解決すべき多くの課題を抱えており、都市圏の経済、生活などのあらゆる活動基盤である交通システムを一層拡充していくことが重要
- ・ 駐留軍用地の跡地利用を含めた中南部都市圏の長期的な発展を視野に、低炭素社会の実現、観光・リゾート産業等の振興、安全・安心な社会の形成に向けた公共交通システムの導入可能性を検討し、今後の返還跡地を含む都市圏の成長戦略を検討するための基礎資料を得る

###### ② 調査の背景

- ・ 中南部都市圏は、那覇市と沖縄市の2つの核を持ち、政令指定都市並みの人口が集積する中、普天間基地移設に伴う新たな都市拠点形成に向けた跡地開発計画基礎調査が進行しており、普天間基地返還跡地再開発を契機とした県土の再構築に期待されている。
- ・ 中南部都市圏の交通は、南北交通が多く軍用基地等による土地利用の偏在などもあり、那覇北部を中心に幹線道路が激しく混雑している状況にあり、加えて年間約 600 万人の観光客の多くによるレンタカー利用は道路混雑に拍車をかけており、適切な自動車利用の誘導、街の賑わい創出、観光振興の調和した施策展開が必要とされている。
- ・ 都市交通マスタープラン（平成 20 年度）では、沖縄～普天間～那覇を結ぶ基幹的な公共交通システム整備を提唱している。

#### 2) 調査の内容

##### ① 新たな交通システム導入方針の検討

- ・ 中南部都市圏における人口・経済・土地利用・交通・環境・観光などの現状及び中南部都市圏の将来動向を既存資料及び既往調査より整理するとともに、駐留軍用地として普天間飛行場跡地利用計画等を中心にその現状・動向を整理
- ・ 中南部都市圏の目指すべき将来像として、都市政策や交通政策にかかわる目標及び、都市の総合的な交通体系について整理
- ・ 路面システム・高架システム・鉄軌道システム等に関して、現時点で運行実績のある交通システムを対象にその基本性能や特性を整理

- ・ 駐留軍基地跡地を含めた中南部都市圏のまちづくり・交通政策のビジョンを整理し、実現するために必要な新たな交通システムの導入方針として、都市交通軸としての導入軸（起終点や経由地）の候補、政策目標に関する役割、具備すべき機能やサービス水準等のシステム要件とそれを満たすシステム候補を検討

## ② 新たな交通システムの概略検討

- ・ 導入ルートとシステム候補の組み合わせにより、検討すべき比較代替案を設定
- ・ 既存道路や都市計画道路等を導入空間の前提としたルートでの導入方式（地下・地表・高架）及び駅部・一般部でのシステム躯体幅にもとづく道路空間での一般的な必要道路幅員を整理・検討
- ・ 導入ルートを踏まえ、システムのサービス水準を設定し、新しい交通システムの需要予測を実施。必要に応じて基地跡地における、まちづくりイメージを設定し、開発フレームを見直し
- ・ 大きくインフラ・インフラ外および車両に分類し、既設システムの事業費等を参考に原単位等を設定して、構成施設毎のシステム整備の概算事業費を、また用地買収が必要な区間及び不足幅員を整理し、用地取得のために必要な概算費用を整理
- ・ 需要予測結果を踏まえた運賃収入と既設システムの原単位等による費目別営業費の設定を踏まえて収支予測を実施
- ・ 新たな交通システム整備に伴う導入効果として、利用者効果と社会的効果（まちづくりへの寄与や都市内交通円滑化など）について検討

## ③ 新たな交通システムの評価

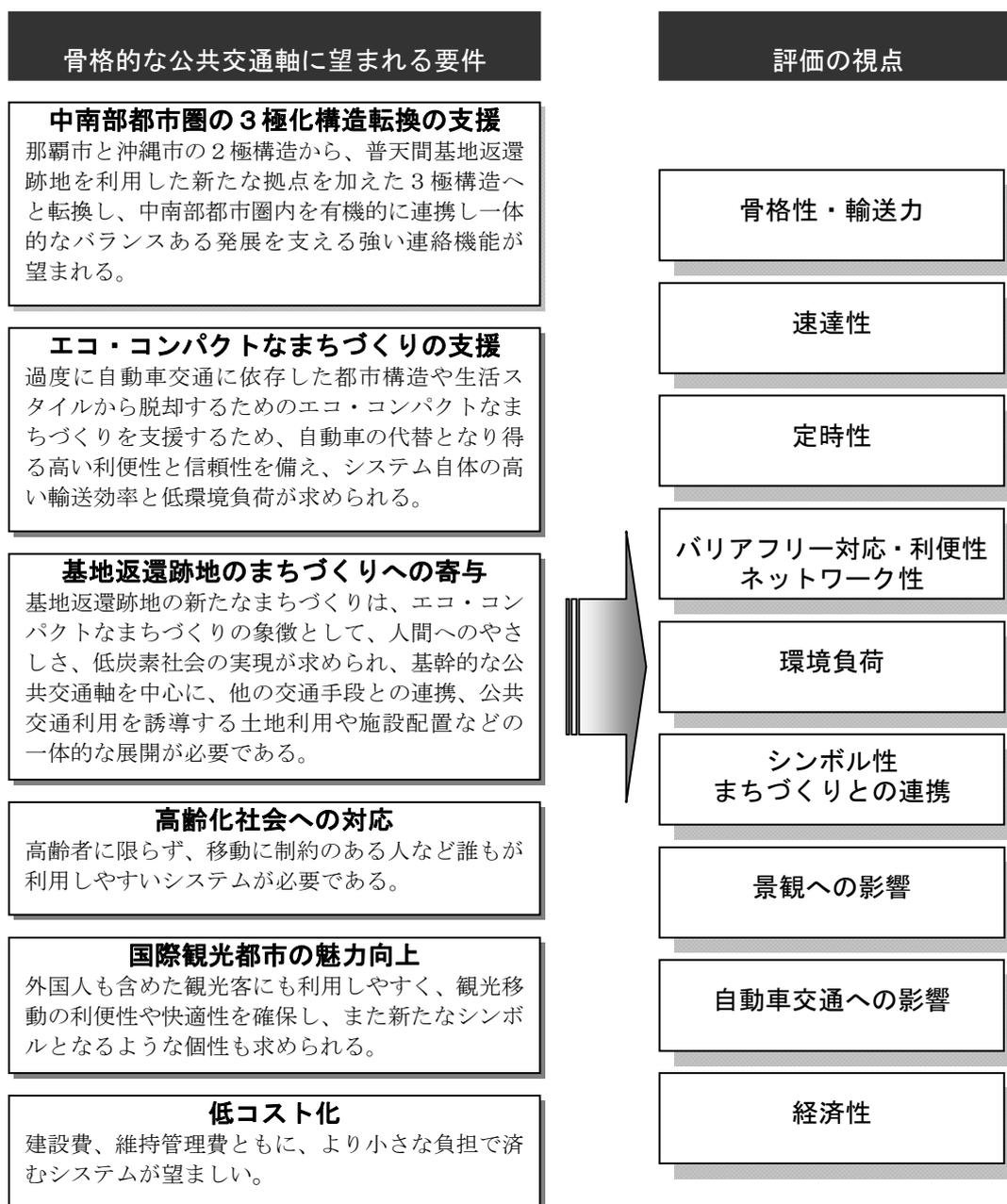
- ・ 新たな交通システムの評価項目を利用者への直接的な効果やまちづくりなどの波及的効果などの整備効果、さらには、事業の実現性にかかわる要素なども含めて整理し、評価項目ごとに評価指標を検討
- ・ 財政負担規模や自動車交通への影響、地域（住民・企業・行政等）への協力要請事項などの項目を実現化に向けた課題として整理
- ・ 新たな交通システムの概略検討結果、および、評価方法を踏まえて評価指標等を比較代替案毎に検討し、実現化に向けた課題も踏まえて評価の総括表として整理。各総括表より名護市までの鉄軌道をも含めた比較代替案の総合的な評価・考察を実施
- ・ 中南部都市圏への新たな交通システム導入にかかわる課題整理、解決策の方向性及び今後の検討方針を整理

## (2) 交通システム導入方針

### 1) 必要な機能・役割

- ・ 中南部都市圏の新しい骨格的な公共交通軸に必要な機能・役割（求められる要件）を整理し、これらを評価する9つの視点を定めている。（図 I—1 参照）

図 I—1 公共交通軸に望まれる要件と評価の視点



## 2) 導入システム

- ・ 「鉄道」「LRT:専用軌道多用型」「LRT:併用軌道多用型」「モノレール」「基幹バス(BRT)」の5システムについて、評価の視点に基づき比較し、新たな公共交通として導入するシステムとして、総合的に以下の2つのシステムの適合性が高いと判断

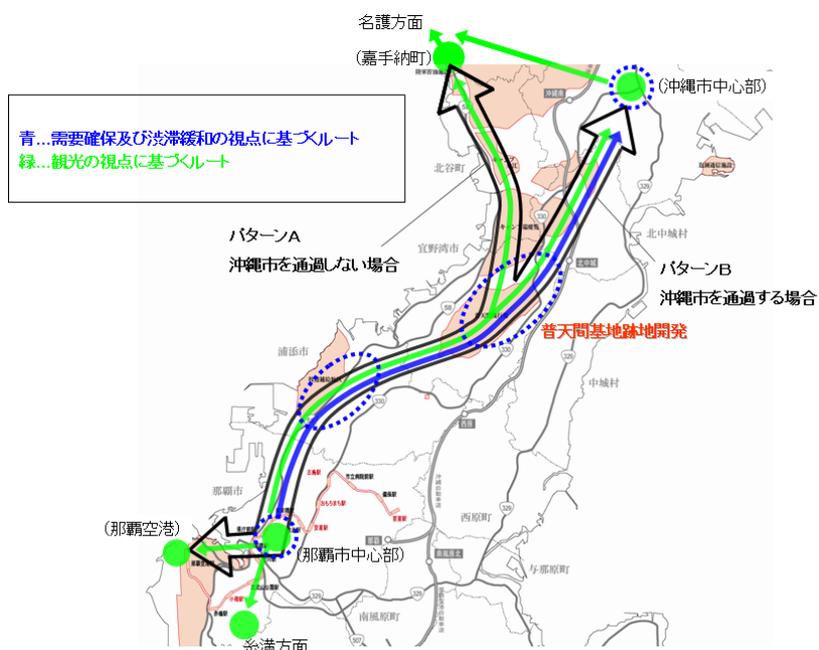
	鉄 道	L R T (専用軌道多用型)
外 観		 <p>本検討では、速達性を重視し、70%低床車両を前提とする。</p>
特 徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域的な拠点都市間を連絡する交通手段に最適</li> <li>● 高速運転に最適で速達性が高い</li> <li>● 定時性が高い</li> <li>● 長距離運行に最適</li> <li>● 大量輸送に最適</li> <li>● 建設費は比較的高額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 拠点都市間を連絡する交通手段に適する(市街地内交通としても対応可能)</li> <li>● 低速～高速の運転が可能だが、速達性は鉄道より劣る</li> <li>● 定時性は鉄道より劣る(併用軌道区間を多く走行する場合)</li> <li>● 長距離運行も対応可能</li> <li>● 中量～大量輸送が可能</li> <li>● 建設費は鉄道よりやや安価</li> </ul>

### (3) 交通システム概略検討

#### 1) 導入ルートの方

- ・ 以下の考え方により、「那覇空港～那覇～普天間基地返還跡地～沖縄・嘉手納方面」を新たな公共交通の導入を検討する区間として設定
  - 中南部都市圏の2大拠点の那覇～沖縄間が検討の基本
  - 新たな開発拠点となる普天間基地返還跡地を經由
  - 観光振興の観点から嘉手納方面を考慮
  - 広域交流拠点である那覇空港と結節

図 I—2 導入ルートの方



#### 2) 概略需要予測

##### ① 検討ルート

- ・ 概略事業予測を行うため、4つの検討ルートを設定（図 I—3 参照）

##### ② 予測結果

- ・ 新交通（鉄道・LRT）を導入した場合の各ルート別に新交通が分担するトリップ量を日常交通と観光分をあわせて、おおむね9～14万人/日程度と予測（表 I—1 参照）

表 I—1 新交通が分担するトリップ量予測の比較（都市圏 人/日）

新交通種別	鉄道		LRT	
	沖縄ルート	嘉手納ルート	沖縄ルート	嘉手納ルート
想定ルート				
日常交通流動分	122,747	115,160	84,950	81,200
観光流動分	19,344	19,349	9,084	9,086
合計	142,091	134,509	94,034	90,286

### 3) 概算事業費

- ・ 新交通（鉄道・LRT）の想定ルートにおける概算の事業費を算出（表 I—2 参照）

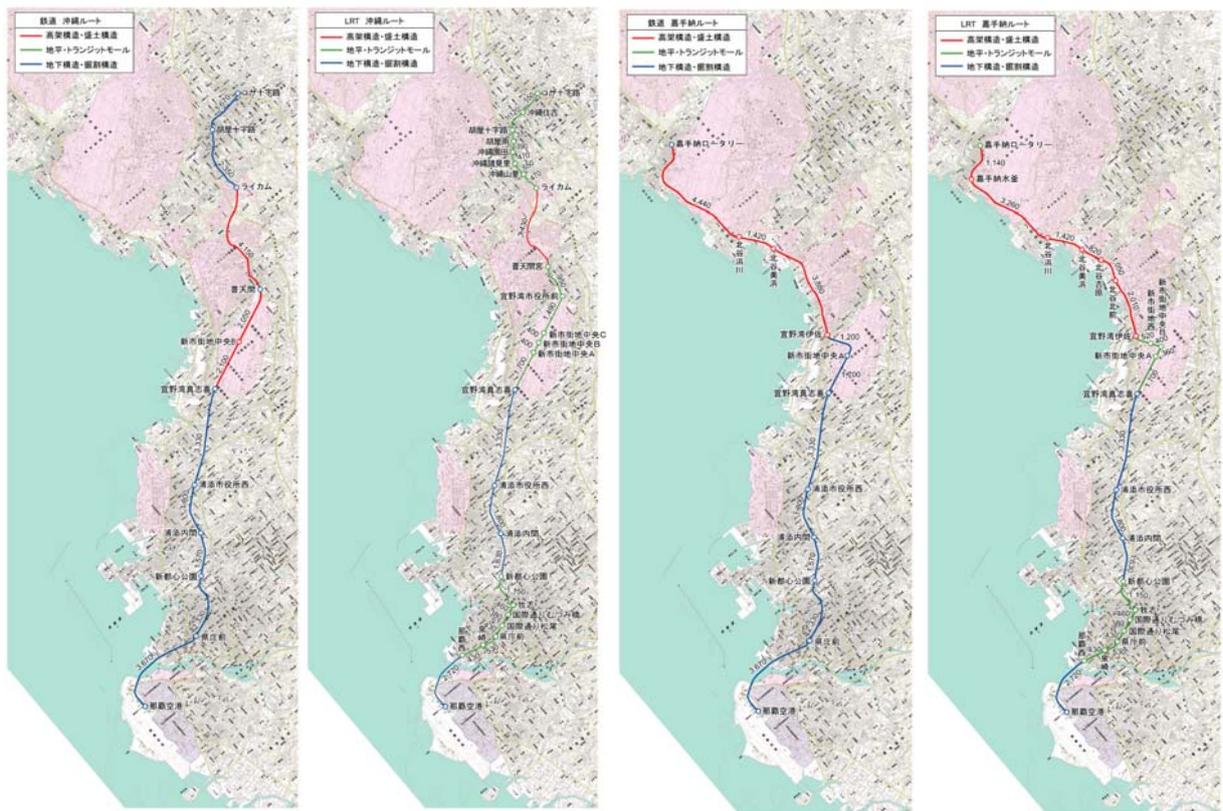
表 I—2 新交通（鉄道・LRT）の概算事業費（億円）

新交通種別	鉄道		LRT	
	沖縄ルート	嘉手納ルート	沖縄ルート	嘉手納ルート
インフラ部	2,453	2,251	965	1,040
インフラ外部	741	711	397	371
車両費	66	66	122	102
用地費	200	282	189	228
総経費	381	364	184	191
合計（税別）	3,841	3,674	1,857	1,932

図 I—3 検討ルート

沖縄ルート

嘉手納ルート



## (4) 交通システムの評価

### 1) 総合評価

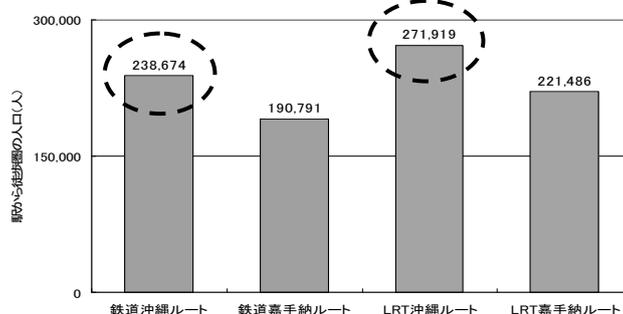
- ・ ルートは沖縄ルートの評価し、21世紀ビジョン（H22.3策定）や新「沖縄県総合交通体系基本計画」（H22年度～見直し予定）等との整合を踏まえつつ、導入システムや詳細ルートを検討を深めることとしている。

### 2) 事業効果

#### ① 駅勢圏人口

- ・ 新しい公共交通を容易に利用できる圏域を駅・停車場から徒歩15分（1.2km）と想定し、その圏域にある人口を駅勢圏人口として集計（図I-4参照）

図I-4 駅から15分圏域の人口比較

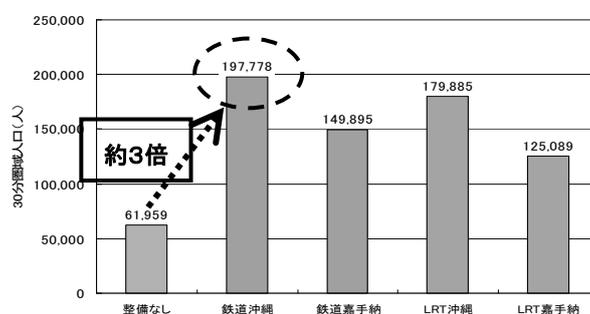


※人口は平成18年現在の夜間人口から集計

#### ② 時間短縮

- ・ 新しい公共交通を利用して那覇市中心部に容易にアクセスできる圏域の人口を、県庁前駅から最寄り駅間の所要時間30分以内として時間距離における人口を集計（圏域は最寄り駅から徒歩15分（1.2km）と想定）
- ・ 最寄り駅から那覇中心部まで30分以内に到達できる圏域の人口は鉄道沖縄ルートが最も多く、交通システムを整備しない場合に比べ約3倍の時間短縮（図I-5参照）

図I-5 那覇中心部から30分圏域の人口の比較



※鉄道・LRTは那覇中心部（県庁前駅）から最寄り駅まで30分で到達する圏域（駅からは1.2km（徒歩15分）の範囲）人口を集計

※整備なしは、現況の那覇中心部（県庁北口）から最寄りバス停まで30分で到達する圏域（バス停からは500m（徒歩6分）の範囲）人口を集計、バス路線は琉球バス23系統（国道58号ルート）の12時台に那覇に到着するバス時刻表から集計

※人口は平成18年現在の夜間人口から集計



## 1) 中部縦貫道路

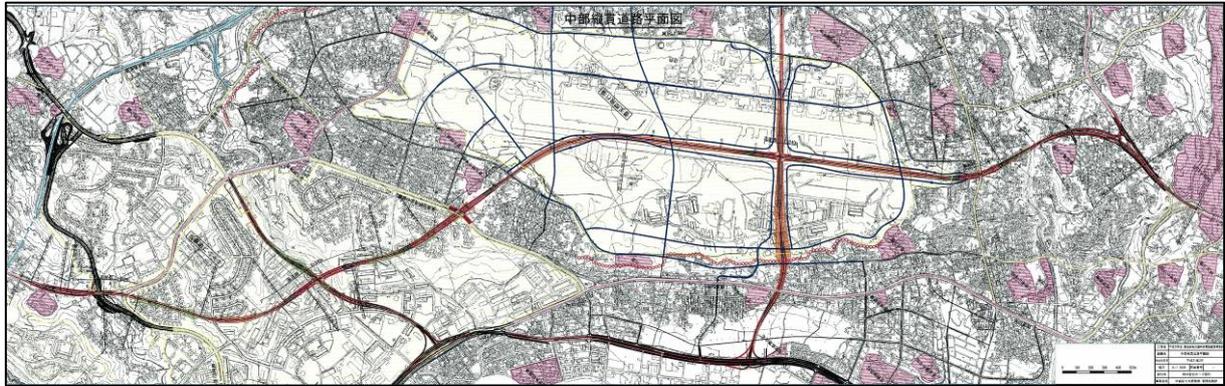
### ① 道路機能

- ・ 中部縦貫道路は、将来の中南部都市圏及び普天間基地跡地の南北交通の重要な役割を担っており、国道 330 号のバイパスとして、普天間基地を縦貫し、中部地域と浦添市・那覇市への通過交通及び沿道アクセスサービス交通を捌く 2 つの機能が求められるとしている。

### ② 平面計画

- ・ 起点を北中城村瑞慶覧とし、終点部は現道の国道 330 号の宜野湾市嘉数とする全長約 L=9.0km とし、普天間基地跡地内については、将来の利便性を考慮し東西に偏ることの無いように中心部付近を通る線形が検討されている。

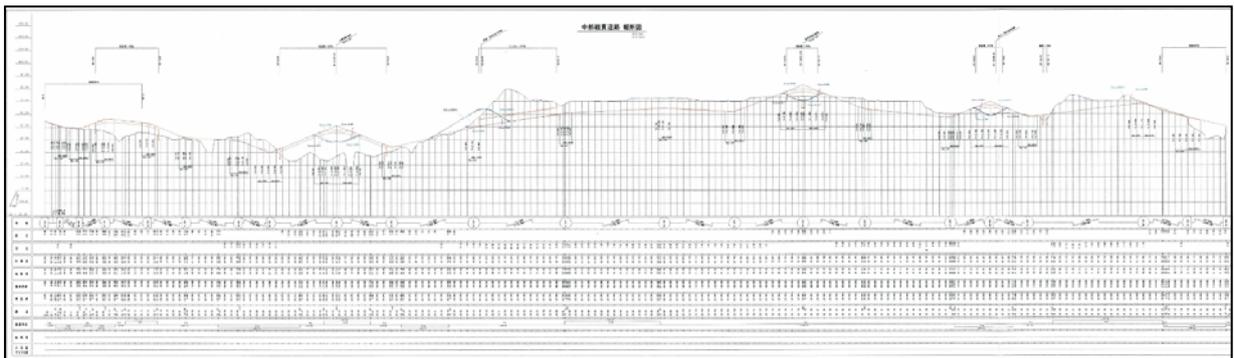
図 I - 7 中部縦貫道平面図



### ③ 縦断計画

- ・ 本路線は、中南部都市圏及び普天間基地跡地の南北交通の重要な役割を担うことから、設計速度が高くなるため、道路に隣接する沿線住民への影響が極力少なくなるよう掘り込み形式の構造を検討している。

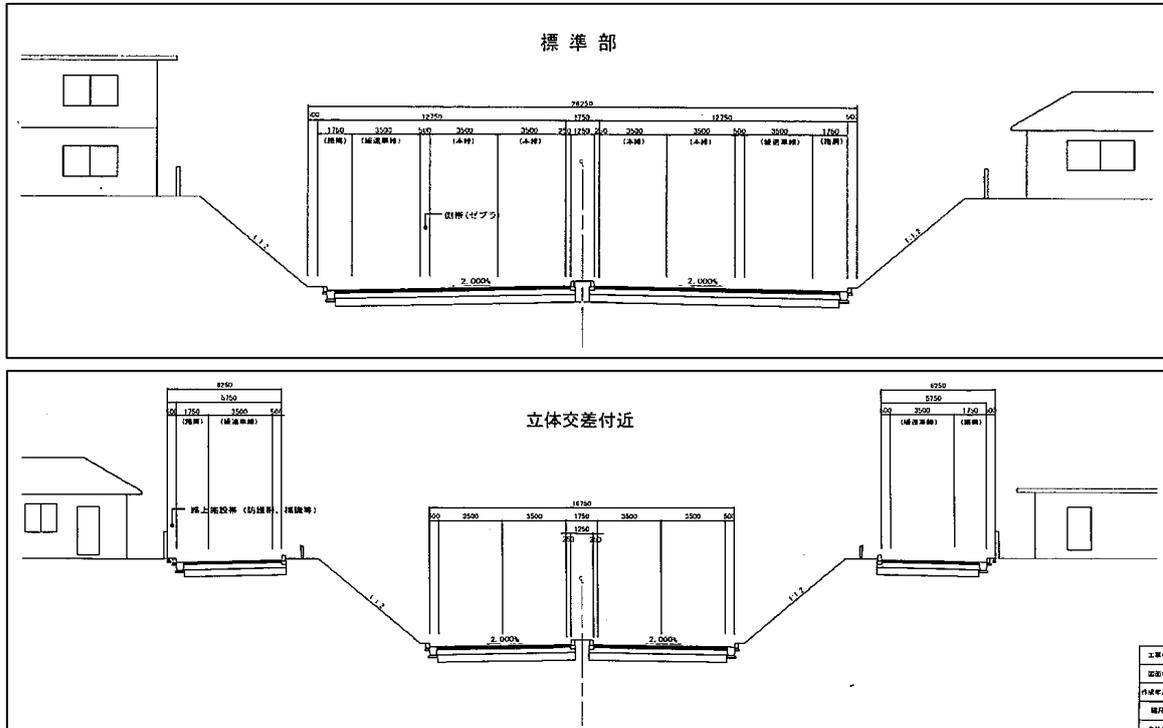
図 I - 8 中部縦貫道縦断図



#### ④ 横断計画

- ・ 普天間基地跡地へのアクセスを向上させる案として、中部縦貫道に並行に緩速車線を設け、どこからでも中部縦貫道路へ流入可能な構造とする計画案としている。

図 I - 9 中部縦貫道路断面図



## 2) 宜野湾横断道路

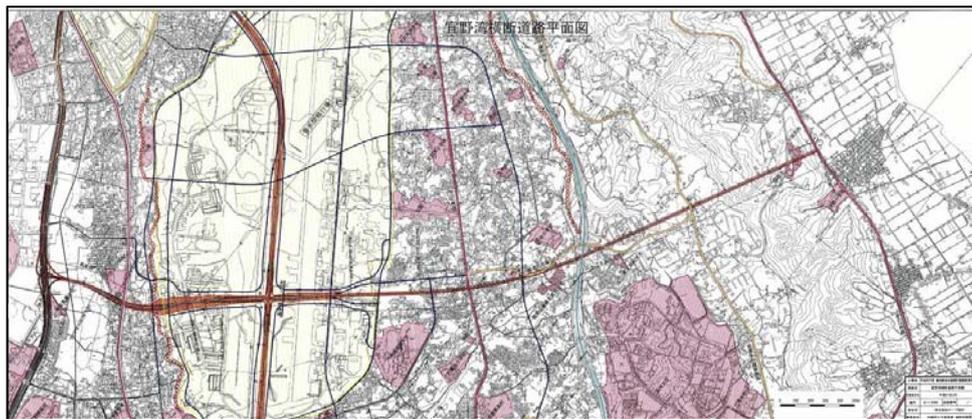
### ① 道路機能

- ・ 中南部都市圏的那覇及び嘉手納方面からの交通が、西海岸道路から国道 329 号まで宜野湾市を横断する道路として計画。中城湾港から那覇方面へのダンプトラックが荷物を満載しても走行可能となるような道路が必要としている。

### ② 平面計画

- ・ 起点は宜野湾市大山、終点部は中城村津覇とする全長約L=5.5km とし、以下の交差形式が検討されている。
  - 起点部の西海岸道路交差部 : フルインターチェンジ形式
  - 国道 58 号交差部 : ダイヤモンド形式
  - 中部縦貫道路交差部 : 下段 宜野湾横断道路、上段中部縦貫道路  
中間部にて平面交差とする 3 層構造
  - 国道 330 号 : 本線はトンネル構造であるため、側道にて接続

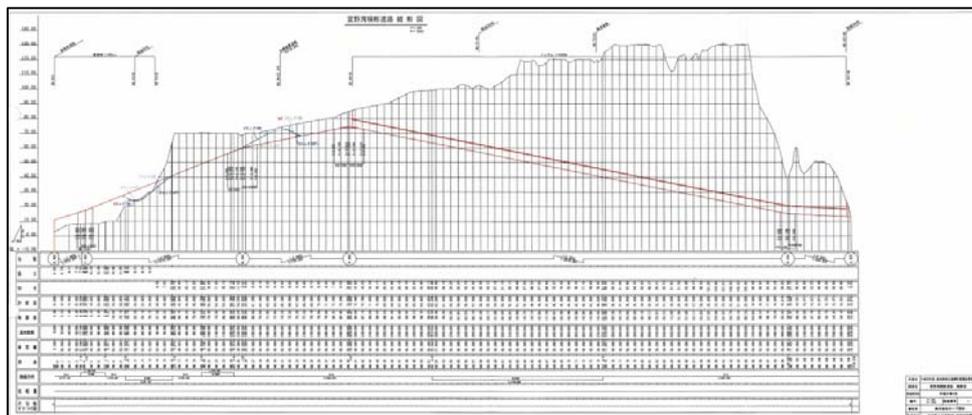
図 I -10 宜野湾横断道路平面図



### ③ 縦断計画

国道 58 号から跡地内まで切土構造とし、そこから終点部まではトンネル構造とし、重交通も走行可能な縦断勾配とする計画案が検討されている。

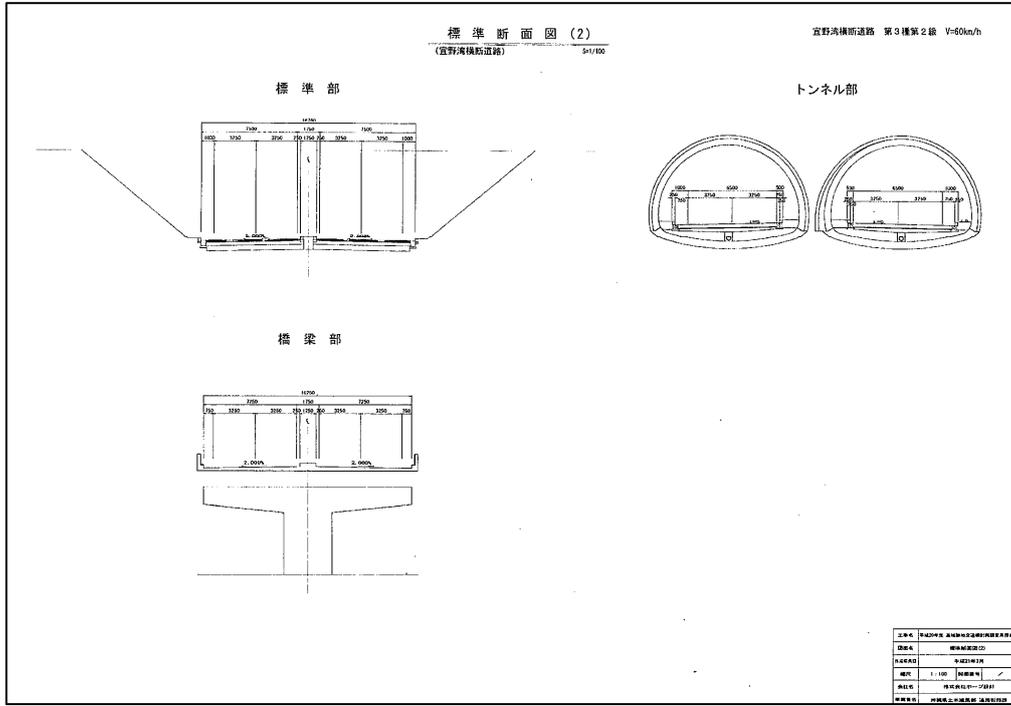
図 I -11 宜野湾横断道路縦断図



④ 横断計画

- ・ 交差方式、縦断計画に応じ、掘割構造、トンネル構造、橋梁構造とした断面計画案が検討されている。

図 I - 12 宜野湾横断道路断面図



## I—2 交通分野に関する計画方針の取りまとめ

### 1. 計画づくりの方向に関する検討

#### (1) 関連調査との連携や調査成果の反映による計画づくりの方向

##### ① 宜野湾市の幹線道路網計画づくりとの連携

- ・ 本調査においては、全体計画の中間取りまとめ（案）を作成するために、宜野湾市都市計画マスタープランの将来道路網配置計画（都市マス案）をもとにして、跡地利用から見た新たな発想にもとづく修正を加えた都市幹線道路網配置パターンの本調査（案）を取りまとめる。
- ・ 「宜野湾市都市交通マスタープラン（交通戦略）検討調査」（平成23、24年度予定 宜野湾市）においては、都市マス案をもとに、主要幹線道路にかかる今後の検討成果や本調査（案）等と調整を行い、宜野湾市全体の幹線道路計画を取りまとめることが予定されている。
- ・ そのため、本調査案の作成にあたって、都市マス案からの修正を行ったポイントを整理し、今後の調整作業に資することとする（(2) 参照）。

##### ② 主要幹線道路に関する計画の具体化

- ・ 「基地跡地交通網計画調査」（平成19、20、21年度 沖縄県）においては、主要幹線道路（普天間飛行場跡地に関連するものとしては中部縦貫道路と宜野湾横断道路）を対象とした基礎調査が実施されており、起終点、道路の種級、車線数、交差方式等についての検討が行われている。
- ・ 本調査においては、この検討成果をもとに、跡地内の都市幹線道路網と整合した主要幹線道路の受け入れに向けた検討を深め、幹線道路網の計画づくりに反映させる（(3) 参照）。

##### ③ 広域的な公共交通システムの導入

- ・ 「中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査」（平成21年度 沖縄県）においては、中南部都市圏を縦貫する公共交通システムを導入する可能性を探るための検討が行われており（平成21年度）、「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査」（平成22、23年度予定 内閣府）も実施されている。
- ・ 公共交通システムの導入は跡地利用を促進する大きな力となり、跡地利用が公共交通利用を拡大し公共交通システムの運営に資するという相互依存関係にあるため、全体計画の中間取りまとめに向けて、公共交通システムの検討と跡地利用の検討の連携を図る必要がある、計画づくりの方針の一つとして位置づけることとする。
- ・ 本調査においては、公共交通システムの導入に向けた今後の取組に向けて、公共交通システムに対する跡地利用からの期待を取りまとめている（(4) 参照）。

## (2) 都市幹線道路網配置パターンの本調査(案)の作成

### 1) 都市マス案の修正のポイント

< >内は本調査(案)における名称

#### ① 南北幹線道路1(都市マス案)のルート変更と整備済区間の再整備<南北幹線1号>

- 南北幹線道路1は、広域的に見ると、北側では国道330号に結び、中南部都市圏の骨格を構成するものであり、4車線道路として整備する。
- 都市マス案では、県道81号線に結ぶルートで計画されているが、下記の理由により、国道330号経由で普天間三叉路に直結させるルートに変更する。
  - 跡地の北のゲートとしては、並松街道の入口にあたる普天間三叉路がふさわしいこと
  - 国道330号の拡幅の方が、並松街道の復元や商業ゾーン再開発にとって望ましいこと
- また、跡地の南側の区間は、計画幅員18mで整備済であり、4車線化及び並松街道の復元のための再整備(拡幅、線形改良等)が必要である。

#### ② 並松街道復元計画(都市マス案)の変更

- 都市マス案の並松街道は南北幹線道路1の一部として復元を図ることとされているが、本調査案では、復元の効果を高めるために、できるだけ昔の姿に近づけることを目標として、旧ルートで緑道等として整備する。

#### ③ 南北幹線道路3(都市マス案)のルート変更<地区レベルの幹線道路>

- 都市マス案の南北幹線道路3は斜面緑地に計画されており、斜面緑地の改変により、国道58号沿いの地域からみた大事な地域景観を阻害するおそれがあるため、跡地内のルートに変更し、地区レベルの幹線道路として位置づける。

#### ④ 東西幹線道路1と東西幹線道路2(都市マス案)との合体<東西幹線1号>

- 都市マス案では、東西幹線道路1は、沖縄コンベンションセンター、沖縄国際大学、琉球大学を結び、交流ゾーンの形成を目標として、既成市街地内に配置されているが、跡地における機能立地を誘導するためには、跡地内に配置することが望ましい。
- そのため、本調査案では東西幹線道路1と東西幹線道路2の機能を兼ね備えた東西幹線1号を整備することとし、跡地を横断する東西幹線道路の本数を減らすことも可能となる。

#### ⑤ 東西幹線道路3(都市マス案)のルートの変更<東西幹線2号>

- 都市マス案のルートは旧神山集落の東側緑地を分断しているが、この緑地は、周辺地域にとって大事な地域景観として保全する必要があるため、緑地の分断をできるだけ回避することが望ましいため、本調査案ではルートを南側に移動させる。

#### ⑥ 跡地東側境界沿い等に地区レベルの幹線道路を追加

- 跡地の東側境界沿いや東西幹線を補間する位置等に、周辺市街地の交通利便性や跡地内の東西連絡性を高めるために、地区レベルの幹線道路を整備する。

図 I - 13 都市幹線道路網配置パターン—都市マス案

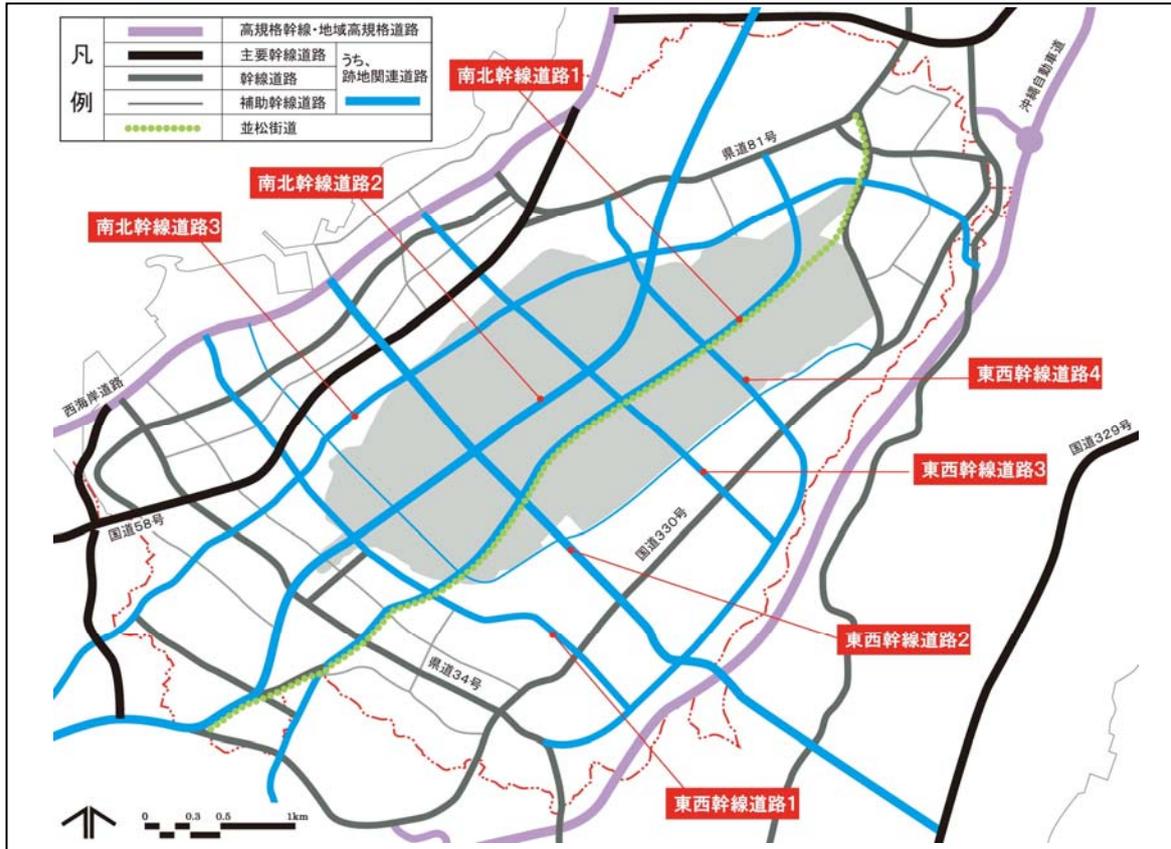
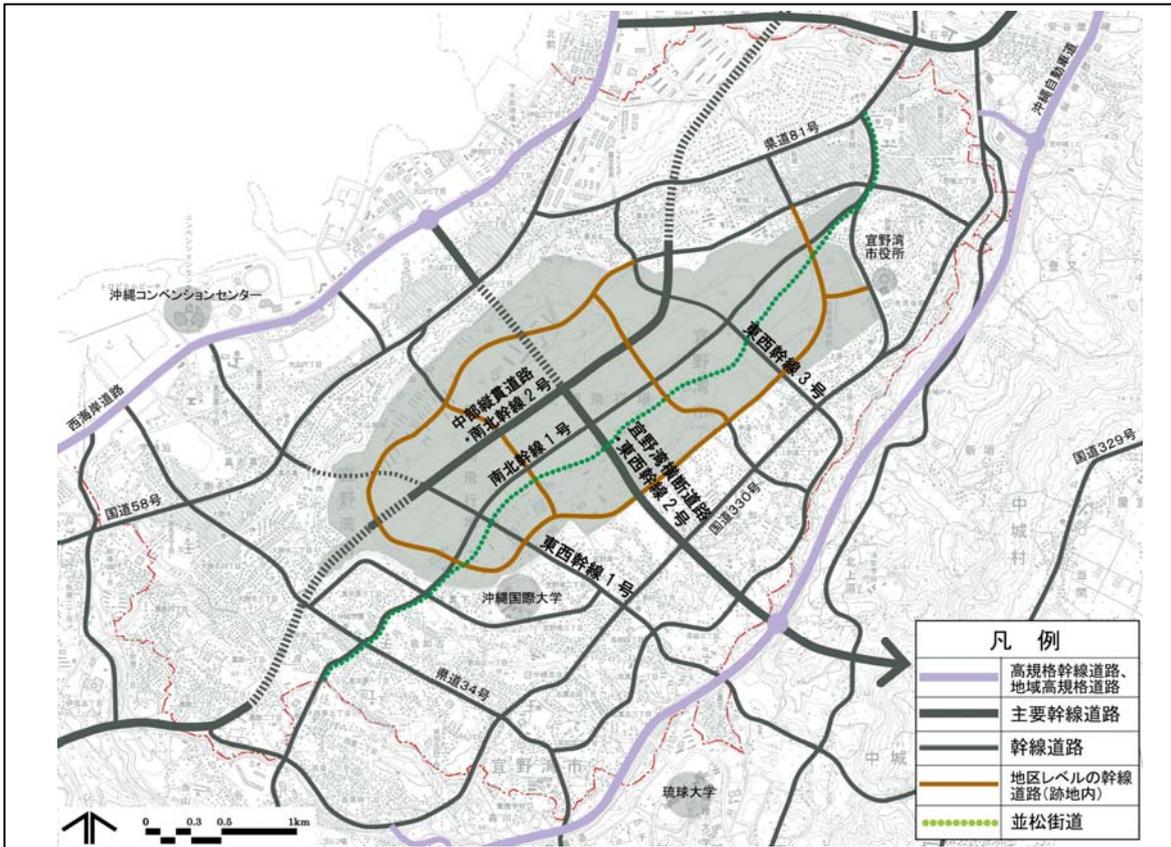


図 I - 14 都市幹線道路網配置パターン—本調査 (案)



## 2) 都市幹線道路網配置に関する本調査（案）と都市マス案の比較評価

評価の視点	都市マス案に対する本調査（案）の長所・短所
跡地の立地条件の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「研究・交流ゾーン」の形成を目標として、跡地における土地利用を誘導する軸としては、本調査（案）の<b>東西幹線1号</b>が優れている。</li> <li>○ 跡地と国道58号経由による那覇方面と跡地を結ぶ交通の利便性を高める上で、本調査（案）の<b>東西幹線1号</b>が優れている。</li> <li>○ 並松街道の復元の効果を高める上で、「都市マス案」の南北幹線道路1に併設する案よりは、本調査（案）の幹線道路と分離して旧ルートで復元する案が優れている。</li> </ul>
跡地利用による宜野湾市の全体構想の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 沖縄コンベンションセンターと琉球大学方面を結ぶ新しい都市軸形成のシンボルロードとしては、本調査（案）の<b>東西幹線1号</b>のルートの方がふさわしい。</li> <li>○ 普天間地区の商業業務ゾーンの再編や並松街道の復元を促進するという点で、本調査（案）の<b>南北幹線1号</b>のルートの方が優れている。</li> <li>○ 本調査（案）では跡地と周辺市街地の東側境界に<b>地区レベルの幹線道路</b>を配置することにより既成市街地の道路網再編が促進される。</li> </ul>
跡地の自然環境に及ぼす影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 西側斜面緑地の保全には、本調査（案）の<b>南北幹線道路3</b>のルートの方が優れている。</li> <li>○ 旧神山集落東側の既存緑地を保全する上で、本調査（案）の<b>東西幹線2号</b>のルートの方が優れている。</li> </ul>
幹線道路の整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>△ 幹線道路の地盤環境に及ぼす影響については、地盤環境調査にもとづく検証が必要であり、現段階では比較評価ができない。</li> <li>○ 国道58号の那覇市方面と国道329号の沖縄市方面を結ぶ「たすき掛け」道路の距離短縮に寄与するという点で、本調査（案）の<b>東西幹線1号</b>が優れている。</li> <li>○ 都市マス案の<b>東西幹線道路1</b>と<b>東西幹線道路2</b>を素案では<b>東西幹線1号</b>に集約することにより、整備費用を抑制しつつ、同程度の機能を確保することができる。</li> </ul>
既成市街地に及ぼす影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本調査（案）の<b>東西幹線1号</b>の整備にあたっては、既存の森川公園の再整備（跡地での拡張等）が必要となる。</li> <li>△ 新規計画幹線道路の既成市街地区間については、都市マス案、本調査（案）ともに、今後の周辺市街地調査の成果にもとづく検証が必要であり、現段階では比較評価ができない。</li> </ul>

・ ○は本調査（案）の長所、●は本調査（案）の短所、△は現段階では比較評価不可能

图 I - 15 南北幹線 1 号縦断図

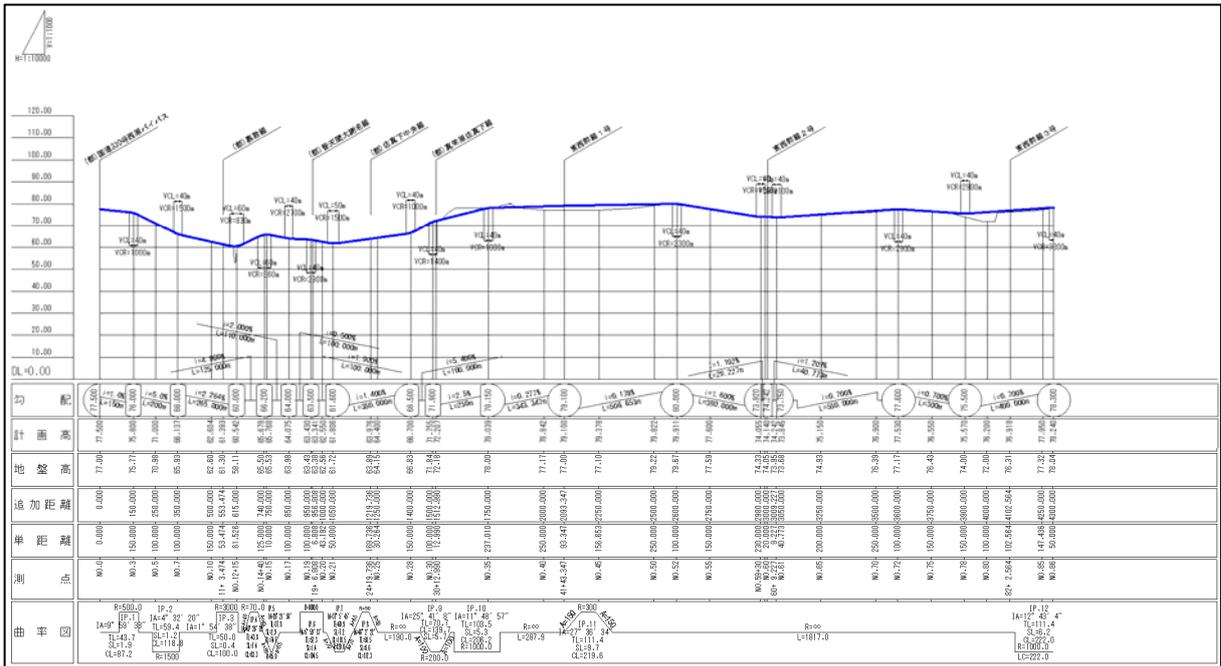






図 I - 18 東西幹線 2 号(宜野湾横断道路)縦断図

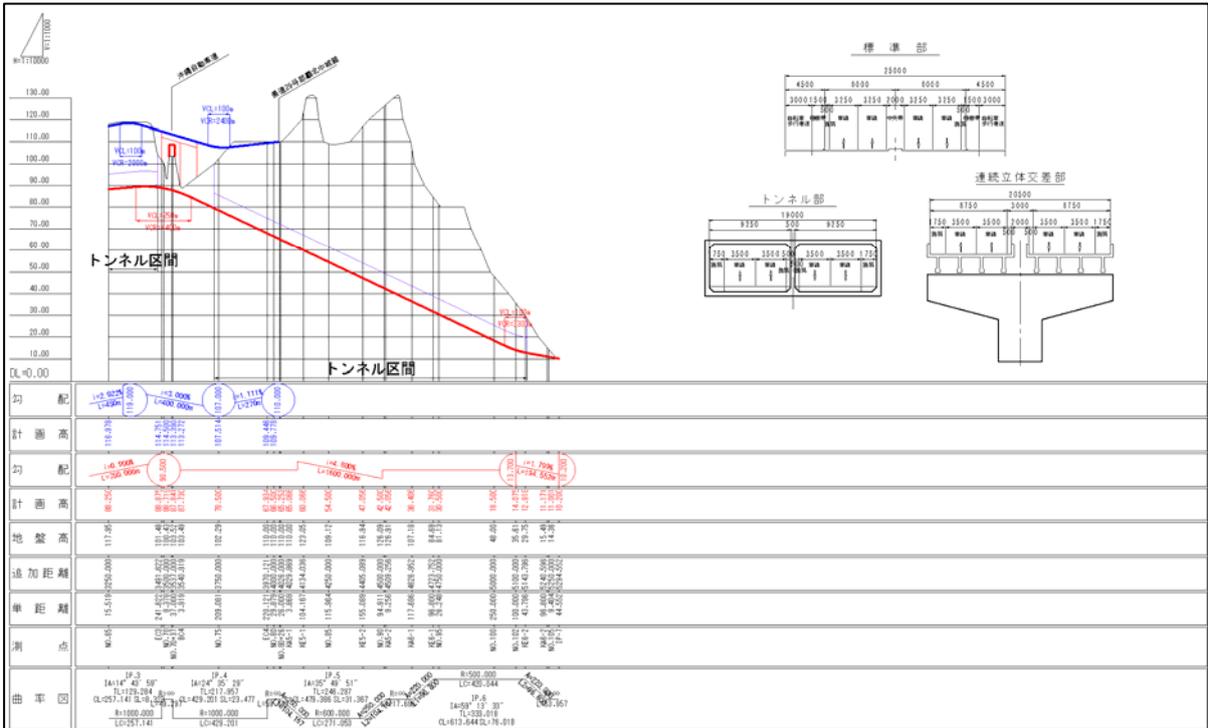
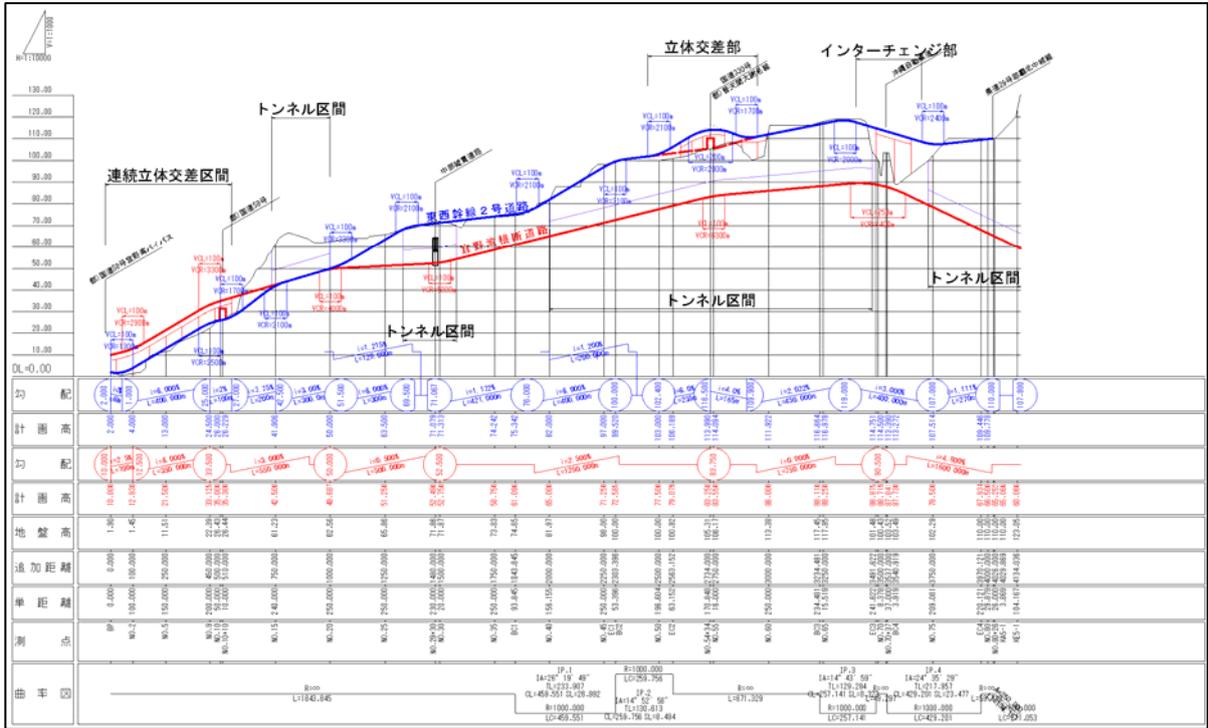
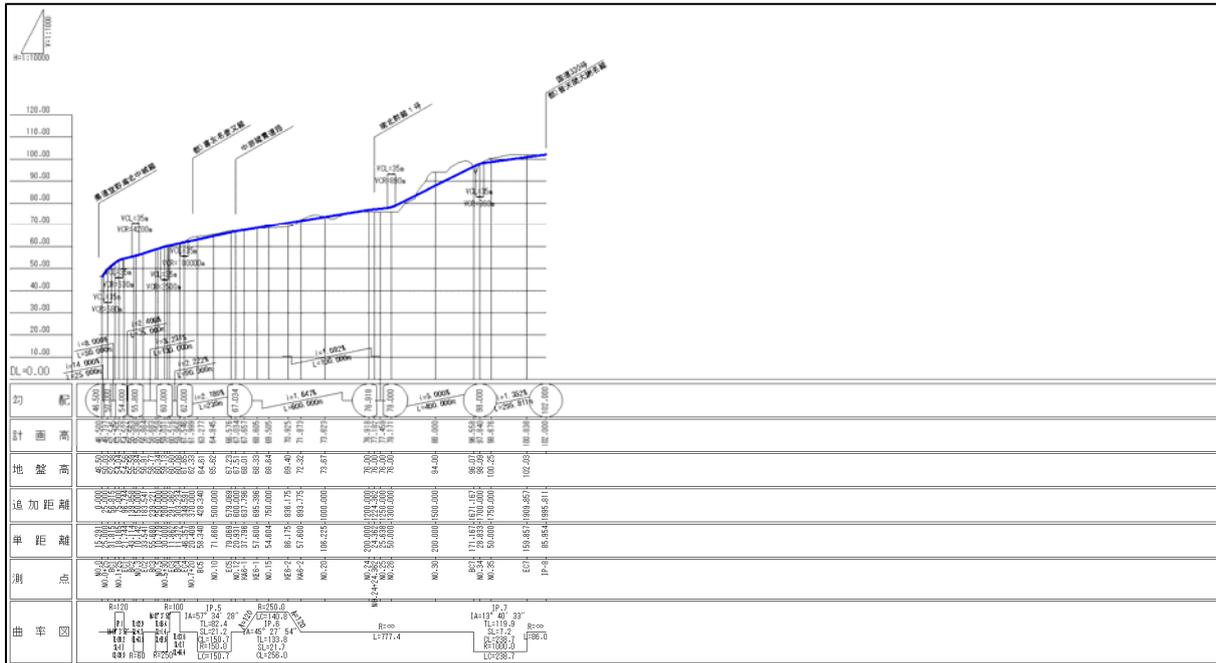


図 I - 19 東西幹線 3 号縦断面図



(3) 主要幹線道路の受け入れに向けた計画づくりの検討

1) 中部縦貫道路

① 検討の前提条件

- 「基地跡地交通網計画調査」においては、中部縦貫道路は、大量かつ高速の自動車交通を円滑に捌く機能が求められており、4車線、出入制限つき、交差道路とは立体交差させる道路として位置づけられている。
- 中部縦貫道路との連結は、国道330号浦添バイパスの現状から見て、分岐後は、跡地内で一箇所、次は中部横断道路という間隔での連結を目標とする。
- また、中部縦貫道路のルートは、宜野湾市の新しい幹線道路網を構成する都市幹線道路のルートとしても期待されており、都市幹線道路は、沿道宅地へのアクセス機能や沿道建物と一体の都市空間を形成する機能が求められているため、市街地レベルが望ましい。
- そのため、両者を合体し、立体的に分離して整備することを検討の前提条件とする。

② ルートの選定

- 中部縦貫道路については、これまでの広域的な交通計画においては跡地の中央を縦断する概略のルートが示されており、「基地跡地交通網計画調査」においても、本調査案の南北幹線2号のルートで検討が行われており、南北幹線2号と重ねることを基本とする。
- ただし、跡地外の区間については、今後、宜野湾市の既成市街地における受け止め方についての検討にもとづき、微調整を行うことを課題とする。
- 中部縦貫道路は、国道330号（嘉数周辺）を起点、同じく国道330号（瑞慶覧周辺）

を終点とする区間とする。

- ・ 南北幹線 2 号は東西幹線 1 号を起点、東西幹線 3 号を終点とする約 2 km の区間とする。

### ③ 中部縦貫道路と南北幹線 2 号を立体的に分離する道路構造

- ・ 南北幹線 2 号は、宜野湾市の骨格を構成する都市幹線道路であり、広域拠点としての跡地利用を支える道路であり、沿道宅地へのアクセス機能や沿道建物と一体の都市空間を形成する機能が求められており、市街地レベルとする。
- ・ 中部縦貫道路に求められる沿道地域との出入制限、市街地環境の悪化防止、交差道路との円滑な立体交差などのためには、中部縦貫道路は地下レベルとする案が優れている。
- ・ そのため、少なくとも跡地内では、中部縦貫道路は地下レベル、南北幹線 2 号を市街地レベルとする立体的な道路構造を基本とする。
- ・ ただし、橋梁として整備し、緑豊かな跡地のまちづくりの姿を沿道景観として提供しつつ、沿道市街地の環境阻害は幹線道路沿道にふさわしい土地利用の誘導等によって緩和する案も候補の一つとなるが、既成市街地区間のレベル設定とも密接にかかわるため、今後、既成市街地における検討成果等をもとに、検討を行うこととする。

### ④ 中部縦貫道路と南北幹線 2 号や交差道路との連結方式

- ・ 跡地内における中部縦貫道路と南北幹線 2 号及び交差道路（東西幹線 1, 2, 3 号等）との連結方式としては、中部縦貫道路や南北幹線 2 号の交通に及ぼす影響、利用者にとっての利便性、整備コストなどを比較評価した結果、案一 1 または案一 2 を想定しつつ、計画づくりを進めることとする（表 I-3、図 I-20）。

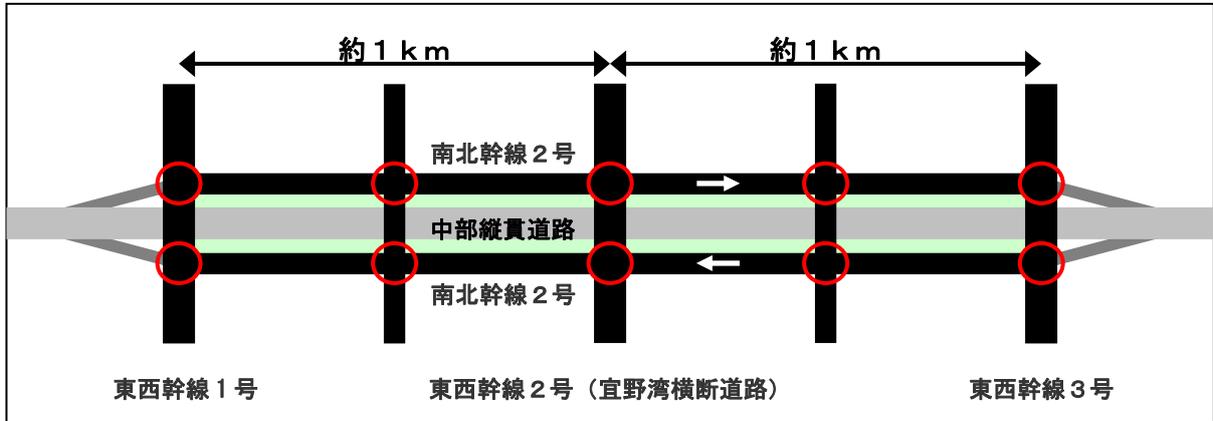
表 I-3 中部縦貫道路と南北幹線 2 号及び交差道路との連結方式の比較評価

	案一 1	案一 2	案一 3
案の概要	・ 中部縦貫道路との出入口を南北幹線 2 号の両端に設け、南北幹線 2 号経由で 3 本の東西幹線と連結	・ 案一 1 の出入口に加え、中部縦貫道路からの出口を東西幹線 2 号との交差点近傍の南北幹線 2 号に設置	・ 3 本の東西幹線と南北幹線 2 号との交差点近傍に、中部縦貫道路と結ぶ出入口を設置
●中部縦貫道路との連結性	× 中部縦貫道路と交差道路との連結は、直結する場合と比べると、信号交差点を余分に経由	△ 東西幹線 2 号（宜野湾横断道路）とは、南北幹線 2 号経由ではあるが直結に近い形で連結	○ 交差する東西幹線とは、南北幹線 2 号経由ではあるが直結に近い形で連結
●利用者にとってのわかりやすさ	△ 中部縦貫道路から跡地への入口が 1 箇所に絞られていることに利用者の「慣れ」が必要 ○ 中部縦貫道路から南北幹線 2 号沿道街区へのアクセスにあたって出口の選択が不要	△ 案一 1 と比べて、ランプ選択の間違いを回復する機能が整っている △ 中部縦貫道路から南北幹線 2 号沿道街区にアクセスするためには、出口の選択が必要	△ 慣れた利用者にとっては便利であるが、慣れない利用者にとっては、選択に迷うおそれもある △ 中部縦貫道路から南北幹線 2 号沿道街区へのアクセスには、出口の選択が必要
●道路の交通流に及ぼす影響	○ 中部縦貫道、南北幹線 2 号ともに連結交通による影響は最小限	△ 中部縦貫道路、南北幹線 2 号ともに連結交通による影響は少ない	× 中部縦貫道路と南北幹線 2 号の連結にともない、中部縦貫道路における「織り込み」交通*が多発
●整備費用	○ 出入ランプ 4 箇所	△ 出入ランプ 6 箇所	× 出入ランプ 12 箇所

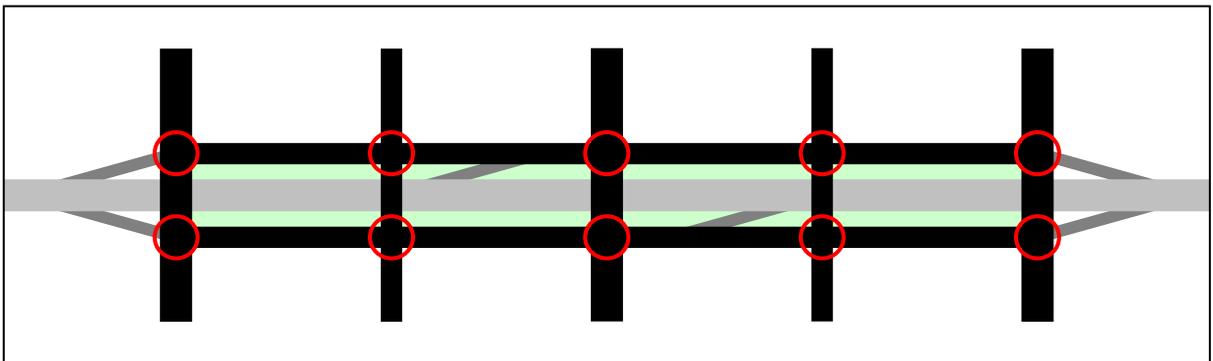
\*「織り込み」交通：ランプの出入口等で車線変更を行う交通

図 I—20 中部縦貫道路と南北幹線 2 号及び交差道路との連結方式の比較案

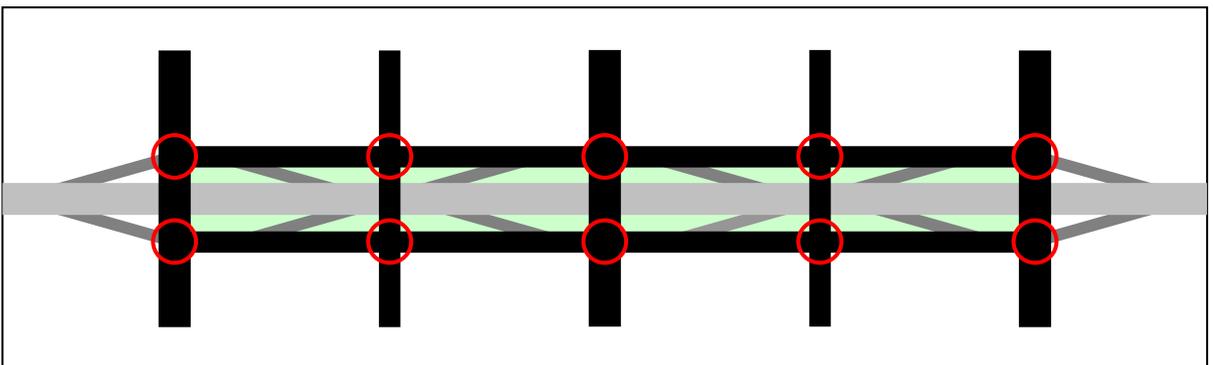
案—1



案—2



案—3



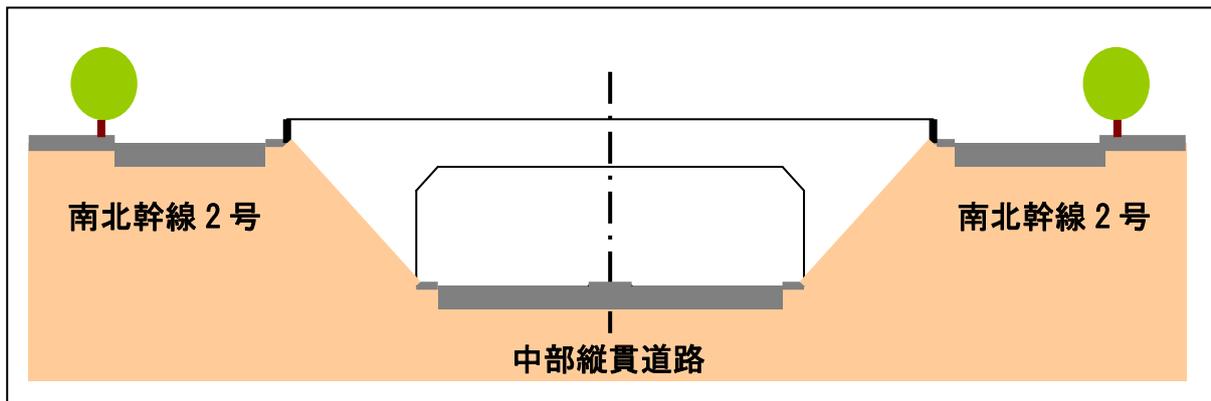
-  主要幹線道路
-  都市幹線道路
-  連結ランプ
-  信号制御交差点

⑤ 断面構成

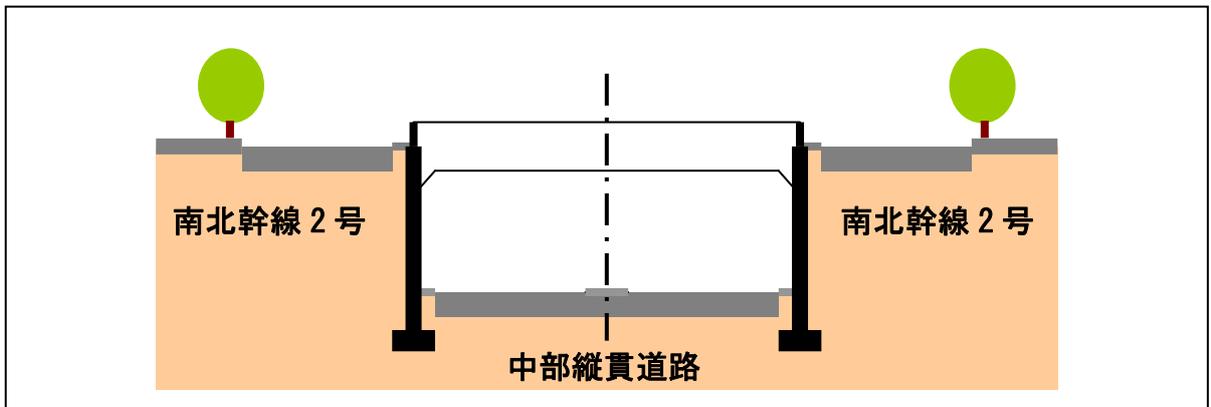
- ・ 中部縦貫道路は2種1級の4車線道路とする。
- ・ 南北幹線2号は4種1級の4車線道路とする。
- ・ 中部縦貫道路と南北幹線2号とをあわせた全体構造については、総幅員の縮小、整備コスト、両者間の連結性などについて比較評価している（図I-21、表I-4）。

図I-21 中部縦貫道路と都市幹線道路の断面構成の比較案

案-1



案-2



案-3

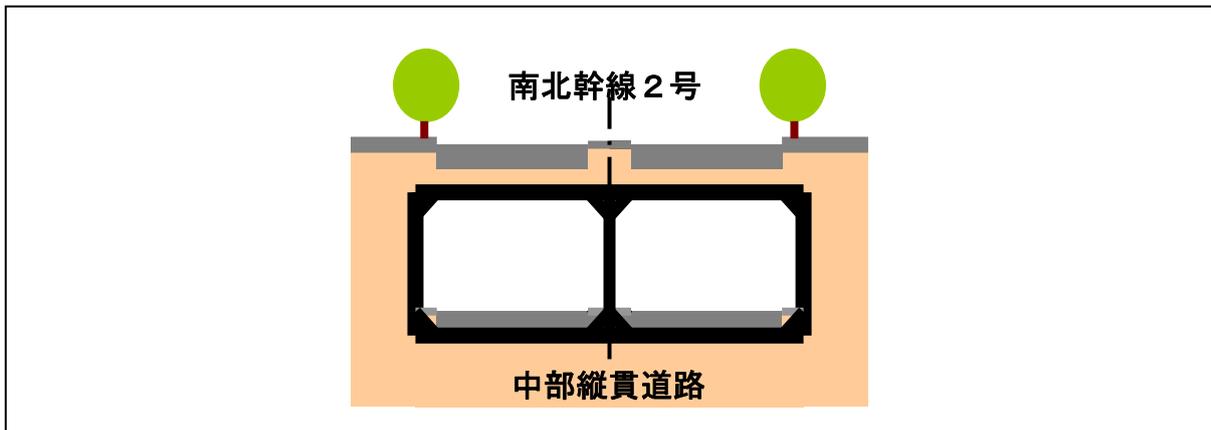


表 I—4 「本線」と「側道」の断面構成の比較評価

	案—1	案—2	案—3
案の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「本線」を法面を設けた掘割とし、両側の宅地レベルに「側道」を整備</li> <li>・総幅員約 58m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「本線」を擁壁を設けた掘割とし、両側の宅地レベルに「側道」を整備</li> <li>・総幅員約 44m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「本線」をトンネル（ボックス）とし、上部に一体化した「側道」を整備</li> <li>・総幅員約 25m</li> </ul>
連結方式との対応性	○連結方式の全比較案に対応可能	△連結方式の比較案—1 にもみ対応可能（比較案—2, 3 の場合はランプ設置区間の幅員が 4.50m 拡大）	△連結方式の比較案—1 にもみ対応可能
道路の機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>○法面の緑が「本線」の道路景観が向上</li> <li>△「側道」の交差点内の右折交通の処理に難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>×擁壁が「本線」の道路景観を阻害</li> <li>△「側道」の交差点内の右折交通の処理に難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>×「本線」から跡地のまちの姿が感じられない</li> <li>○交差点内の交通処理が容易</li> <li>○「側道」の一体感が増大</li> </ul>
整備費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>×案—3 と比べて道路敷面積が約 7ha 大きい</li> <li>○築造費が最小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>△案—3 と比べて道路敷面積が約 4ha 大きい</li> <li>△築造費が中間（案—1 と比べると法面と擁壁の費用の差が大きい）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路敷面積が最小</li> <li>×築造費が最大（案—1 と比べると法面とボックスの費用の差が大きい）</li> <li>×換気施設などの付属施設が必要</li> </ul>

## 2) 宜野湾横断道路

### ① 計画の前提条件

- ・ 「基地跡地交通網計画調査」においては、宜野湾横断道路は、東海岸と西海岸との間の大量の大型車両を捌く産業道路としての機能が求められており、4車線、出入制限つき、交差道路とは立体交差させる道路として位置づけられている。
- ・ また、宜野湾横断道路のルートは、宜野湾市の新しい幹線道路網を構成する都市幹線道路のルートとしても期待されており、都市幹線道路は沿道宅地へのアクセス機能や沿道建物と一体の都市空間を形成する機能が求められており、市街地レベルとするのが望ましい。
- ・ そのため、宜野湾横断道路と都市幹線道路を、立体的に分離した構造で整備することを基本とするが、中部縦貫道路より西側の区間は、トンネルや橋梁であり、もともと出入制限されていることから、両者が共用することとする。
- ・ ただし、宜野湾横断道路の交通量推計結果（交通量の大きさ、大型車の混入率等）によっては、中部縦貫道路の東側の区間においても、都市幹線道路と主要幹線道路の機能をあわせ備えた一本の道路として整備する可能性が生じるため、今後の検討課題とする。

### ② ルートの選定

- ・ 「基地跡地交通網計画調査」のルート案は国道58号の西側で整備中の東西方向の都市計画道路（2車線）と近接するため、道路機能の集約を検討する必要がある。
- ・ 平成21年度調査のルート案（本調査案の東西幹線1号）は西海岸道路と国道58号の間の区間が土地区画整理事業により2車線道路（幅員20m）として整備済みであり、市街化も進展しているところでの拡幅が必要となる。

- ・ したがって、宜野湾横断道路を全線4車線道路を条件とし、西海岸と東海岸を直結するという機能は若干の位置の違いによっては損なわれないと考えると、宜野湾横断道路のルートは、本調査案の東西幹線2号に重ねる案が優れている。
- ・ 東西幹線2号は、本島全域から跡地への広域的なアクセシビリティを高めるための沖縄自動車道との結節も視野に入れて、西海岸道路を起点、県道那覇北中城線を終点とするルートとする。

### ③ 断面構成

- ・ 宜野湾横断道路は2種1級の4車線道路とする。
- ・ 東西幹線2号は4種1級の4車線道路とする。

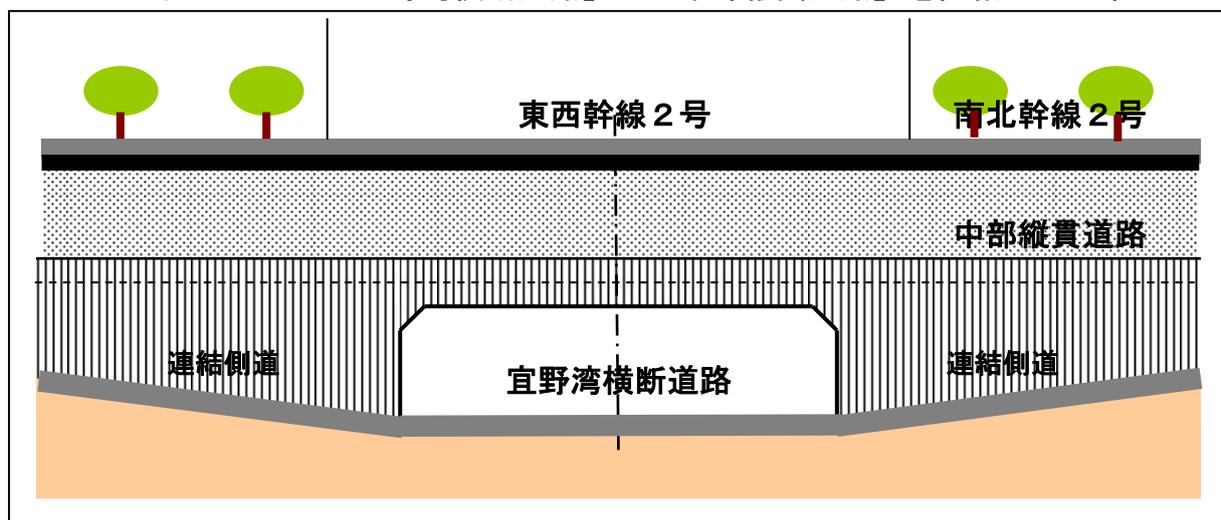
### ④ 宜野湾横断道路と東西幹線2号を立体的に分離する道路構造

- ・ 東西幹線2号は、宜野湾市の骨格を構成する都市幹線道路であり、広域拠点としての跡地利用を支える道路であり、沿道宅地へのアクセス機能や沿道建物と一体の都市空間を形成する機能が求められており、市街地レベルとする。
- ・ 宜野湾横断道路に求められる沿道地域との出入制限、市街地環境の悪化防止、交差道路との円滑な立体交差などのためには、宜野湾横断道路は地下レベルとする案が優れている。
- ・ そのため、少なくとも跡地内では、宜野湾横断道路は地下レベル、東西幹線2号を市街地レベルとする立体的な道路構造を基本とする。
- ・ ただし、トンネル区間となる中部縦貫道路以西の区間は宜野湾横断道路との共用を想定する(宜野湾横断道路に関する今後の検討結果にもとづき、分離する必要がある場合には、トンネル内での平面分離あるいは立体分離を検討する)。

### ⑤ 宜野湾横断道路と中部縦貫道路の連結方式

- ・ 宜野湾横断道路と中部縦貫道路を直結させる必要がある場合は、中部縦貫道路の連結側道と宜野湾横断道路との平面交差点を設ける案などを検討する(図I-22)。
- ・ 東西幹線2号と南北幹線2号を経由して連結する案は、都市幹線道路に大量の大型車両が入り込むおそれがあるため、市街地環境への影響を回避するために採用しない。

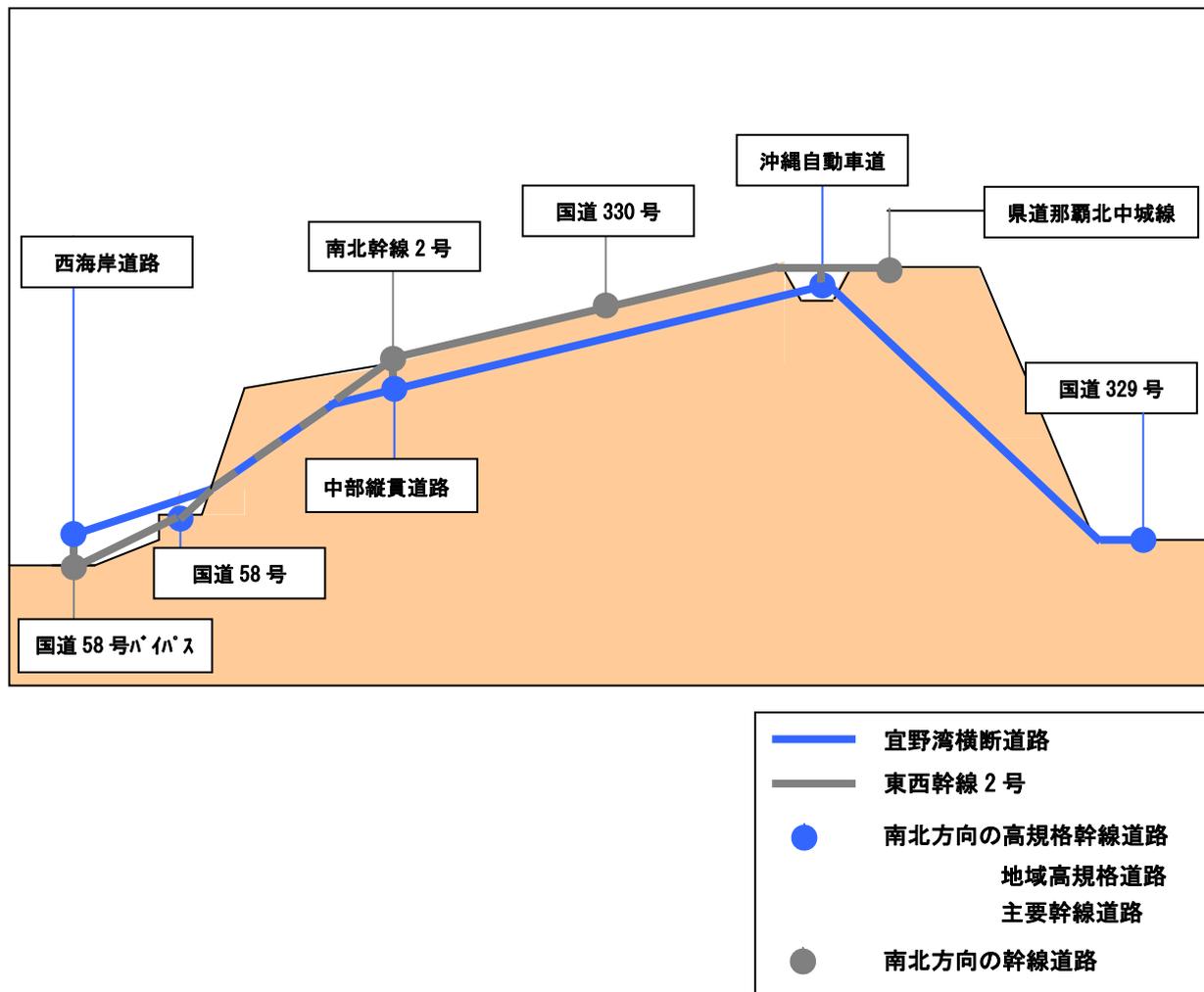
図 I—22 「宜野湾横断道路」と「中部縦貫道路」を直結させる案



⑤ 縦断面の計画（図 I—23）

- ・ 宜野湾横断道路は、西海岸道路から台地端部までは橋梁等とし、台地端部から国道 329 号まではトンネルとする（台地端部の緑地保全のためオープンカットは不可）。
- ・ 東西幹線 2 号は、台地端部から中部縦貫道路までは宜野湾横断道路と共用とし、中部縦貫道路と県道那覇北中城線までの市街地区間は市街地レベルとする。

図 I—23 宜野湾横断道路と東西幹線 2 号の道路構造（模式図）



## (4) 跡地利用から見た公共交通システムに対する期待

### 1) 跡地利用に及ぼす影響

#### ① 跡地利用を促進する効果

- ・ 公共交通システムの導入により、那覇市の都心を始めとする中南部都市圏における従業者の主要な集積地への通勤利便性が高まることにより、跡地における住宅立地の促進につながるるとともに、広域機能や事業所の立地条件も向上する。

#### ② 開発利益の格差が発生

- ・ 公共交通利用可能圏とそれ以外の圏域との間で、開発利益に格差が生じることになるので、地権者が開発利益を公平に享受するためのしくみづくりが必要となる（幹線道路に面するか面しないかによる開発利益の格差よりも大きくなる可能性が高いと見られる）。

### 2) 公共交通システムの導入とあわせた跡地利用の方向

#### ① 新しいライフスタイルの提案から始める公共交通利用の拡大

- ・ 軌道系の公共交通システム整備と跡地利用の連携により、通勤・通学から私事にいたるまで、日常生活のための移動の大部分が公共交通利用で可能となるような、これまでの沖縄では体験できなかった新しいライフスタイルを提案する必要がある。
- ・ そして、そのようなライフスタイルの魅力に共感する人々が増え、そのようなニーズに応える土地利用が進展し（駅前開発等）、それにより公共交通利用で可能となるくらしのメニューが増え、公共交通利用が拡大し、その結果として自動車利用が抑制されるというシナリオが重要である。

#### ② 公共交通利用の拡大に向けた跡地のまちづくりの方向

- ・ 跡地において、公共交通利用を拡大し、公共交通システムの運営に資するためには、公共交通利用ができる区域をできるだけ広げるとともに、公共交通利用を重視する土地利用をそれらの区域に計画的に誘導する必要がある。
- ・ 公共交通利用ができる区域を広げる方法としては、2次輸送システム整備（ローカルなミニバス等）により利用圏を広げる案と駅の数を増やし、徒歩や自転車による利用圏を広げる案があり、2次輸送システム整備の可能性、徒歩や自転車交通の快適性の確保、公共交通システムの性能や採算性等に配慮した今後の計画づくりが必要である。

## 2. 計画づくりの方針の取りまとめ

### (1) 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成方針

#### 1) 「計画づくりの方針」

##### ① 都市基盤整備

- ・ 幹線道路については、広域的なビジョンの実現に向けた施策として取り組むことを計画づくりの方針として明記する。
- ・ 中南部都市圏を縦貫する公共交通軸の導入することにより、集客力を高め、来住者を拡大し、跡地利用を促進する上で大きな効果を発揮することが期待されるため、公共交通軸が導入されることを想定して「まちづくりの構想」を作成することを明記する。

##### ② 周辺市街地整備との連携

- ・ 周辺市街地の幹線道路沿道地域においては、幹線道路整備を契機として高度利用化に向けた再開発が期待されることを明記する。

#### 2) 「まちづくりの構想」の「空間構成の方針」

##### ① 土地利用配置

- ・ 広域的な交通利便の確保が必要とされる都市拠点ゾーンの配置にあたっては、主要幹線道路や公共交通軸との位置関係を重視することを指針の一つとして位置づける。

##### ② 交通網配置

- ・ 交通網配置パターンは、本調査が作成した案にもとづき、「まちづくり構想比較案」を作成することとし、全体計画の中間取りまとめまでには、幹線道路については、宜野湾市の「都市交通マスタープラン調査」の成果との調整を図り、公共交通軸については、国、県による調査成果を反映させることを明記する。

### (2) 跡地利用計画の策定に向けた今後の取組の方針

#### 1) 幹線道路に関する関連調査成果の反映

##### ① 宜野湾市都市交通マスタープラン調査の調査成果を反映

- ・ 全体計画の中間取りまとめまでには、宜野湾市の都市交通マスタープランの作成が予定されているので、都市幹線道路配置パターンの本調査案との調整を行い、交通網配置パターンを取りまとめる。

##### ② 主要幹線道路に関する今後の検討成果を反映

- ・ 全体計画の中間取りまとめまでには、中部縦貫道路と宜野湾横断道路に関する今後の調査成果等を反映して、交通網配置パターンを取りまとめる。

## 2) 公共交通システムにかかる今後の検討成果の反映

### ① 公共交通システムの導入による計画づくりへの影響

- ・ 現在調査中の公共交通システムが導入されるか否かによって、跡地の価値、土地利用需要、空間構成の方針等が異なる等、跡地の計画づくりを大きく左右することはもとより、跡地整備事業の組み立てにも大きな影響を及ぼすことになるため、今後の検討成果を適切に反映させていく必要がある。

### ② 全体計画の中間取りまとめまでの取組

- ・ 全体計画の中間取りまとめまでには、公共交通システムの導入可能性に関する検討が深められ、具体的な計画づくりにはいたらなくても、跡地利用の前提とするか否かについては明らかにする必要がある。

## 第Ⅱ章 周辺市街地分野の計画づくりの方針の検討

第Ⅱ章においては、周辺市街地整備調査の調査成果のレビューを行った上で（Ⅱ－１）、周辺市街地整備との連携に向けた計画づくりの方向について検討を行い、それにもとづき全体計画の中間取りまとめ（案）に反映させる方針を取りまとめている（Ⅱ－２）。



## Ⅱ—1 周辺市街地整備調査（平成 21 年度）の成果のレビュー

### 1. 調査の概要

#### (1) 住民意向の把握

##### 1) 意向調査（アンケート調査）

###### ① 意向調査の目的と方法

- ・ 周辺市街地区域の住民に対して、普天間飛行場跡地利用の情報提供と住民目線による状況把握を経て普天間飛行場と周辺市街地との一体整備についての市民意向を掘り起こすことを目的とする。
- ・ 周辺市街地区域の居住する世帯から無作為抽出により 1720 世帯を調査対象とし、平成 21 年 10～11 月に、アンケート用紙の郵送により実施し、733 通（43%）を回収している。

###### ② 普天間飛行場跡地利用の情報提供について

- ・ 「跡地利用基本方針」や「跡地利用計画策定に向けた行動計画」の認知度が低い（「よく知っている」、「ある程度知っている」を加えても約 26%）。
- ・ 周辺市街地との連携については、「よく理解できる」、「ある程度理解できる」約 55%を占めている。

###### ③ 周辺市街地の状況について

- ・ 大謝名、上大謝名の不満度が全体と大きく乖離している。これは、市民の意識として当該地区の都市施設が一部で不足していると判断しても良いだろう。
- ・ 今後の必要な取組についての設問を、全体と地区別とで比較すると、大謝名、上大謝名の回答値が全体と乖離している。特に「道路の整備」と「公民館や地域広場」について必要とする意見が多い。なお「道路の整備」については、大謝名、上大謝名に次いで嘉数、真栄原、我如古が必要とする意見が多い。
- ・ 現在のまちの状況と、10 年前と比べて悪くなった項目を全体と地区別で比較すると、全体で「商業施設」とする意見が多い。「商業施設」は、普天間、野嵩や大謝名、上大謝名など宜野湾市の中心的な商業地を抱える地区での意見が多く、商業地の魅力回復につながる取組が必要である。
- ・ まちの状況の変化では「周辺の自然環境」をあげる地区が多く、普天間飛行場地区の開発テーマにもつなげていきたい項目と言える。

###### ④ 普天間飛行場跡地との連携について

- ・ 周辺市街地整備と普天間飛行場との一体整備を求める意見が約 48%。但し、回収率（43%）は、5 割に満たない状況であり、一体的整備の必要性を市民に周知していく事が必要。なお、跡地利用に向けて「地主、市民の参加」が必要が約 60%。

## 2) 自治会との意見交換

### ① 意見交換会の実施状況

開催日時	開催場所	参加者	主な意見
平成 21 年 12 月 16 日 (水)	宜野湾市 建設部内 会議室	自治会 : 5 名 大謝名、嘉数 真栄原、我如古 上大謝名 宜野湾市 : 2 名 受託業者 : 2 名	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・R330 の代替え道路の整備が必要</li> <li>・路面電車など、新しい交通機関が必要</li> <li>・旧米軍住宅内の私道整備（雨水処理）が必要</li> </ul> </li> <li>●公的施設等               <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所を普天間飛行場地区の中央部へ移転</li> </ul> </li> <li>●基地内環境               <ul style="list-style-type: none"> <li>・埋蔵文化財や鍾乳洞、水源地の保全</li> </ul> </li> </ul>
平成 21 年 12 月 17 日 (木)		自治会 : 7 名 野嵩 1 区、3 区 普天間 1 区～3 区 新城、喜友名 宜野湾市 : 2 名 受託業者 : 2 名	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業の進め方               <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民との対話と理解をもった事業実施が必要</li> <li>・普天間飛行場の移転前に防衛関係予算のまらづくりへの積極的活用が必要</li> </ul> </li> <li>●跡地利用の方針               <ul style="list-style-type: none"> <li>・アミューズメントパーク構想も必要か</li> </ul> </li> <li>●その他施設               <ul style="list-style-type: none"> <li>・火葬場の設置も必要か</li> <li>・個人墓の対応も必要か</li> </ul> </li> </ul>
平成 21 年 12 月 18 日 (金)		自治会 : 4 名 長田、宜野湾、19 区 中原 宜野湾市 : 2 名 受託業者 : 2 名	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・普天間と冲国大、琉球大を結ぶ道路が必要</li> <li>・中原と宜野湾間の R330 バイパスは、返還にかかわらず整備が必要</li> <li>・LRT 等の新しい交通機関の整備検討も重要</li> <li>・基地が雨水流末となる道路は雨水処理が難しく道路整備が困難</li> </ul> </li> <li>●その他施設               <ul style="list-style-type: none"> <li>・火葬場や墓地の設置も必要か</li> </ul> </li> </ul>

### ② 意見交換の内容

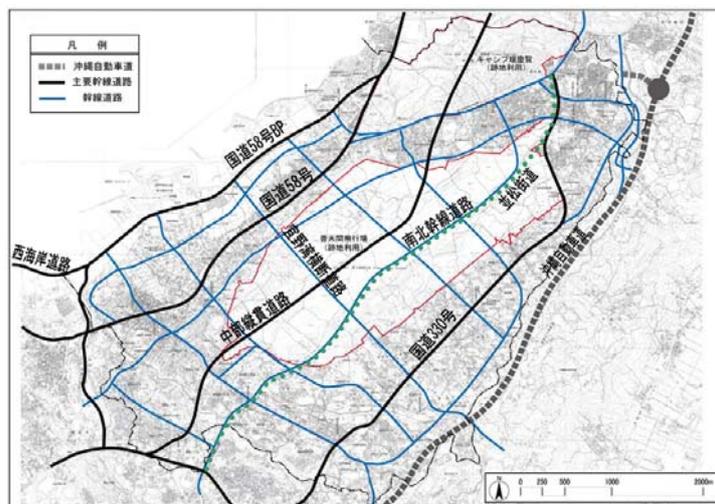
- ・ 普天間周辺市街地区域の自治会長を対象の自治会意見交換でも、地主と地主以外で関心度の開きがある。一方、普天間飛行場と一体となった周辺市街地への取組に賛同的意見が確認でき、周辺市街地区域の取組について、市民（自治会）との継続的な意見交換を求める意見も確認できた。

## (2) 道路整備による影響検討

### 1) 影響把握の条件設定

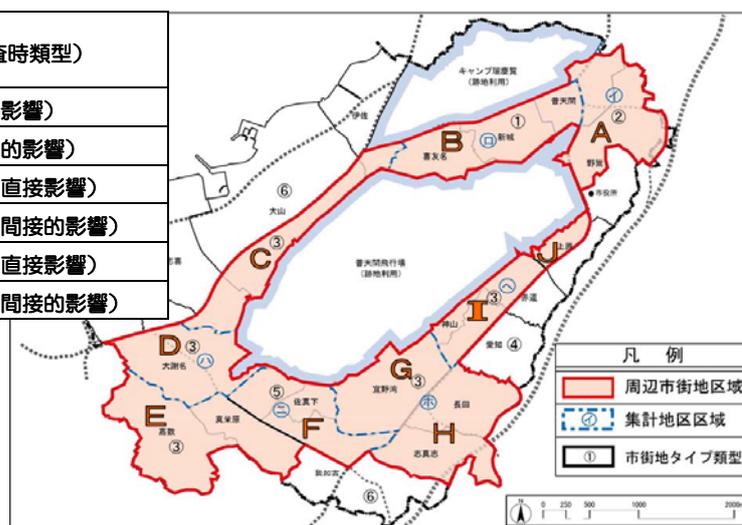
#### ① 道路配置計画

- ・ 周辺市街地区域における道路配置計画は、宜野湾市都市計画マスタープランを基本としている。
- ・ 沖縄県の南北軸である中部縦貫道路や、宜野湾市の新しい都市軸（新交流軸）である宜野湾横断道路を交通軸においた道路配置が設定



#### ② 地片区分

市街地タイプ	説明 (H20年度調査時類型)
①	中心密集地 (跡地利用直接影響)
②	中心密集地 (跡地利用間接的影響)
③	都市基盤不足地 (跡地利用直接影響)
④	都市基盤不足地 (跡地利用間接的影響)
⑤	都市基盤充足地 (跡地利用直接影響)
⑥	都市基盤充足地 (跡地利用間接的影響)



#### ③ 道路整備手法

- ・ 街路事業を中心に捉え、沿道整備街路事業と沿道区画整理型街路事業を比較対象とする。なお、公共施設の整備改善と宅地利用の増進を目的に掲げる土地区画整理事業も整理すべき手法であるが、合意形成や資金確保の面から施行期間の長期化を招くケースが多く、今回整理する手法から除外する。



### (3) 生活圏再編の方向性検討

#### 1) 小学校による生活圏の再編 (図Ⅱ-1 参照)

##### ① 既存小学校を活用した生活圏形成

- ・ 普天間飛行場に隣接して立地している普天間第二小学校や、比較的近接している宜野湾小学校は、現在の児童数やクラス数の過密性もなく、既存小学校を活用した生活圏の形成を設定する。両小学校が新たに含む小学校区を大字単位でみると、普天間第二小学校は新城(東原等)、喜友名(東原等)、宜野湾小学校は神山となる。

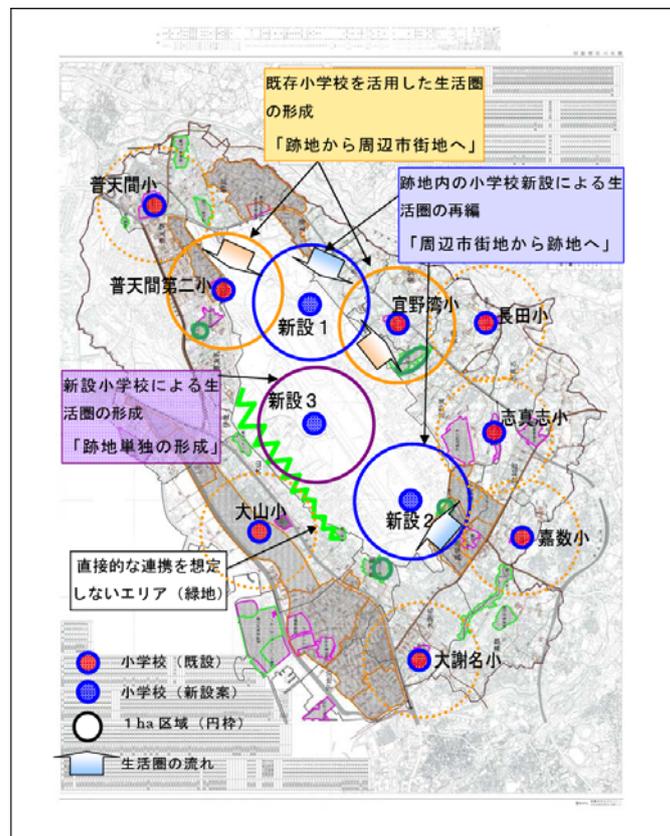
##### ② 跡地内の小学校新設による生活圏の再編

- ・ 過密校化の懸念がある宜野湾小学校や嘉数小学校の安定化の他、小学校区(通学距離)の適正化を図るため、新設小学校1、2を設け、周辺市街地区域の生活圏の再編を図る。両小学校の小学校区を大字単位でみると、新設小学校1は中原、上原、赤道、新設小学校2は、佐真下、宜野湾(跡地内の下原、前原等)となる。

##### ③ 新設小学校による生活圏の形成

- ・ 上記の小学校では対応できない普天間飛行場跡地地区の小学校需要を満たすため、新設小学校3を設け、新しい生活圏の形成を図る。但し、新設小学校3が開校するまでには、普天間飛行場跡地内に一定の児童数(18クラス以上を目処)が保てる市街化が必要。また、計画的に開校時期を設定することは難しく、市街化状況の的確な把握と開校にむけた着実な判断が重要となる。

図Ⅱ-1 小学校による生活圏の再編



## 2) その他の公共施設による生活圏の再編

### ① 施設整備状況

- ・ 現在の施設整備状況や老朽度の他、類似都市との比較で、宜野湾市の公共公益施設として、早急に整備が求められる施設はない。

### ② 施設立地状況

- ・ 公共公益施設の立地状況を見ると、宜野湾市の市役所周辺では、一定の主要施設の集積（消防、市民会館）が確認される。集積状況は、類似都市と比べても集積度は高い。しかしこれに反し、図書館、博物館、体育館などは市役所から遠隔地に位置している。

### ③ 利便性向上

- ・ 公共公益施設の現在の立地状況は、普天間飛行場の存在が招いたものであり、宜野湾市の歪な都市構造上の問題である。普天間飛行場返還後は、宜野湾市全体を網羅する道路網整備を積極的に進め、既存の公共公益施設の利用性向上に努める事が重要である。

### ④ 住民意向

- ・ 意向調査や自治会意見交換では、公的施設整備への要望が確認されている。但し、各意向は各自治会といった生活範囲を越えず、普天間飛行場の跡地利用を見据えた意見まで醸成するには、的確な情報提供と意見交換が求められる。

### ⑤ 再編の方向性

- ・ 公共施設の立地状況を確認する中で、現在の機能更新や新設までは確認されていない。しかし、住民意向としては、地区単位ではあるものの、整備要望は根強い。つまり、公共施設整備による生活圏の再編の方向として、各公共施設の機能を全周辺市街地へ波及させる取組が重要である。この取組として、周辺市街地と普天間飛行場跡地を一体の生活圏とみなせる道路整備の的確な実施が必要である。

## 2. 一体整備に係わる課題と方針

### (1) 市街地整備課題の整理

#### 1) 課題の整理

##### ① 住民意向を把握した中での今後の対応

- ・ 普天間飛行場地区の跡地利用に向けては、沖縄県と合同の取組である県民フォーラムや、地主に対する意向醸成活動が積極的に展開されている。しかし、その対象は普天間飛行場地区の地主に偏りがちな面もあり、普天間飛行場地区や周辺市街地区の整備について、市民への情報提供のあり方や、情報提供後の市民との意見交換の進め方を整理していく必要がある。

##### ② 道路整備を進めるにあたっての取組

- ・ 普天間飛行場地区との一体的な道路整備を想定する場合、普天間飛行場地区内の造成や、周辺道路との接続に大きな影響をもたらすため、普天間飛行場地区と周辺市街地区との一体的整備が必要不可欠である。
- ・ 周辺市街地区は高い市街化率や墓地の存在、造成上の高低差により、巨額の事業費が必要となる。このため、事業費確保に向けた取組だけでなく、普天間飛行場地区の跡地利用の状況を見極め、より早い段階から道路整備を可能とする事業制度の検討が必要である。
- ・ 国、県レベルの主要幹線道路（中部縦貫道路、宜野湾横断道路）は、今後計画熟度を高めていくこととなる。また、普天間飛行場地区の跡地利用も同様に具体計画が進められる。これら計画対応するため、市レベルの都市交通を整理し、都市交通としての中心的な役割を果たす道路の配置や整備方針をとりまとめる都市交通マスタープランの策定が必要である。また同様に、道路事業の推進につながる各種計画づくり（墓地基本計画、公園整備計画、景観形成等）についても、同様に取り組むべきである。
- ・ 周辺市街地区における道路整備を線的な道路事業で実施した場合、道路と周辺宅地との調和（形状や高低差）に難しい面が多い。そこで、道路整備にかかわる事業費を見極めつつ、面的整備への展開検討が必要である。
- ・ 周辺市街地区内での道路整備は、道路整備の実施と同時に建物更新がなされる。普天間飛行場地区の跡地整備に先立って道路整備が実施されることから、普天間飛行場地区の景観をリードできる周辺市街地区の景観形成や環境調和に向けたルールづくりの検討が必要である。

##### ③ 公共施設整備がもたらす生活圏再編の影響の整理

- ・ 宜野湾市の公共公益施設は、類似都市との比較では、特に不足が認められない。しかし、普天間飛行場の存在が配置上の偏りや利用効率の低下を招いており、跡地利用の促進だけでなく、既存の公共公益施設を有機的に連絡させる道路整備の検討が必要である。
- ・ 生活圏形成の基本をなす小学校は、児童数や通学距離により配置方針が検討されるが、普天間飛行場地区を生活圏と見なせる段階となった場合、小学校区の再編は必須である。このため、普天間飛行場地区の跡地整備と市街化の進展に合わせ、小学校や公民館も含めた生活圏の再編を検討する必要がある。

## 2) 宜野湾都市計画マスタープランでの整理

### ① 基地跡地整備を絶好の機会ととらえた既成市街地整備の一体的な推進

- ・ 密集市街地改善への取組については、公共用地の不足や事業費の高騰、合意形成の難しさ等により事業化推進が難しい。
- ・ 基地跡地整備への期待として、普天間飛行場地区の跡地整備は市街地環境を改善する絶好の機会であり、基地跡地整備に合わせた既成市街地の整備を推進する必要がある。(跡地整備後に跡地を種地とした面整備事業の実施)

### ② 基地跡地利用円滑化の観点からの周辺市街地整備の推進

- ・ 普天間飛行場地区の跡地利用実現に向けては、基地返還にあわせてロスなく跡地利用できる環境を用意することが重要。
- ・ 普天間飛行場跡地地区と周辺の国道 58 号、330 号等を連絡する中部縦貫道路、宜野湾横断道路等とその周辺市街地は、基地跡地利用円滑化の観点から整備を推進する必要がある。(基地跡地整備と関連する面整備事業の実施)

## (2) 一体的整備に係わる方針案の設定

### 1) 事業方針案

#### ① 合意形成情報の双方向化の取組 (市民参加)

- ・ 市民との合意形成を促進するために、合意形成に向けた情報を一方通行的に発信ではなく、双方向性を持たせる取組が必要となる。特に、市民への教育プログラムとしての実施は有意義と言える。ところで宜野湾市は、普天間飛行場地区の跡地利用を教材に、沖縄国際大学や小中学校と連携している。このノウハウを活用し、市民を対象とした市民大学を組織化し、合意形成に向けた情報の双方向化に取り組む。

#### ② 幹線道路沿道市街地の景観形成の展開

- ・ 周辺市街地区域の道路整備は、宜野湾市と市民の協力のもと、沿道の景観性を向上させる取組が必要となる。この取組として、建築物の規制誘導と区画道路用地の明確化(地区計画制度等)を図ると共に、街なみ環境整備事業を中心とした住環境の整備改善の検討に取り組む。

#### ③ 新しい生活圏形成の支援に向けた事業展開

- ・ 生活圏の中心的な施設は小学校となるが、小学校区の再編においては、小学校区の規模や児童数だけでなく、安全な通学路の確保が重要となる。特に普天間飛行場地区内と周辺市街地区域を連絡する道路が通学路として設定される場合は、基地跡地整備の推進だけでなく通学上の安全面の確保が重要となる。このため、生活圏(小学校区)の再編に絡んだ道路整備事業は、生活関連整備や教育施設整備の要素も盛り込んだ事業の検討に取り組む。

#### ④ 密集市街地の改善に向けた事業用種地の複合的な活用の検討

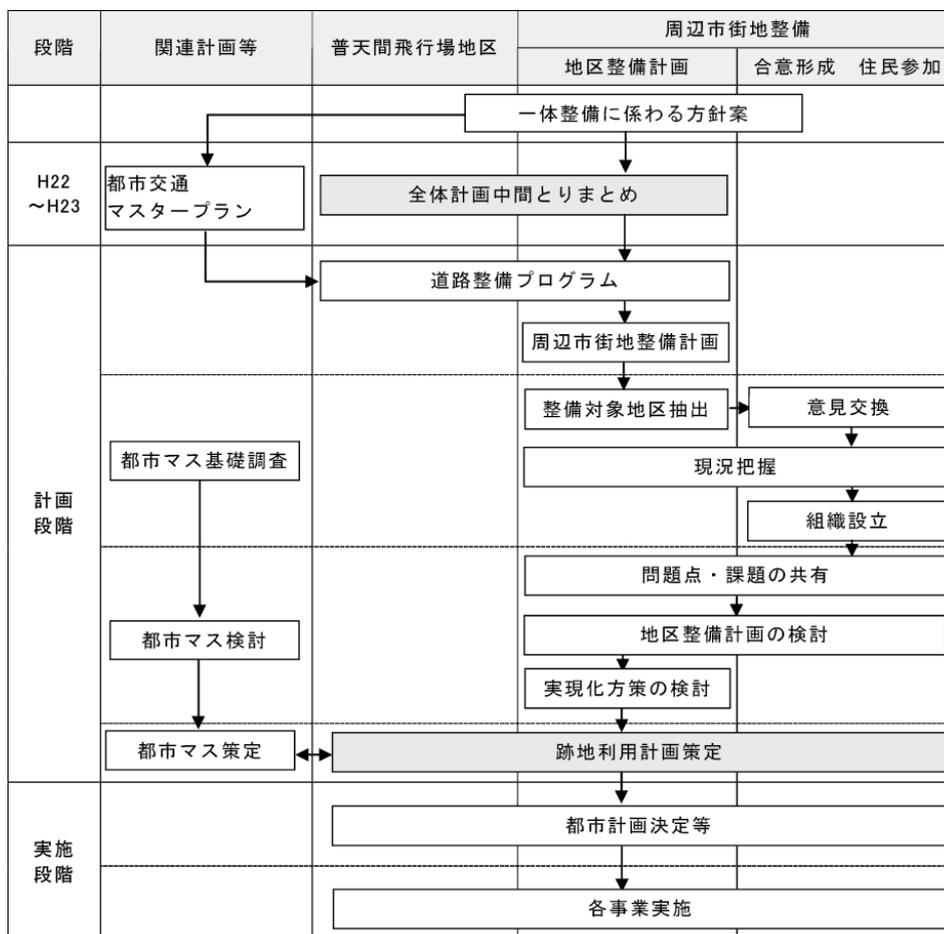
- ・ 普天間宮周辺でも確認される密集市街地では、都市基盤の不足、建物の老朽化を抱えて

いる。しかし、公共用地となる事業用種地の不足や複雑な権利関係の他、地権者の高齢化等による合意形成の難しさにより事業化は進んでいない。その改善策として、普天間飛行場地区の跡地利用整備により生み出される種地へ、密集市街地から移転を促進し、移転後のスペースを活用した市街地改善が提案されている。ところが、この改善策は普天間飛行場地区への移転が余儀なくされており、跡地利用が進まなければ密集市街地の改善に着手できない課題も有している。そこで、普天間宮周辺の生活圏に着目し、普天間小学校（もしくは普天間高校）を普天間飛行場地区内へ移転（もしくは他施設との統廃合）させ、現在の施設用地を密集市街地改善用の移転先地として確保し、跡地利用の進展に左右されない密集市街地改善のシナリオが構築できる。今後は、このシナリオも含め、密集市街地改善に向けた複合的な検討に取り組む。

### ⑤ 普天間飛行場地区の跡地整備と関連した幹線道路整備の制度化の取組

- ・ 普天間飛行場地区内に接続する幹線道路は、地区内の跡地利用に直接的な関与を持つ。このため道路整備は、跡地利用と同時期、あるいは先行的整備が必要となる。単純に、この幹線道路の整備を行わなければ普天間飛行場地区内の跡地利用は一向に進展しないが、これら幹線道路整備への特別な資金的助成は制度化されていない。また、線の整備だけにとどまらず周辺市街地域内の面的整備への展開を支援することも必要である。そこで、普天間飛行場地区の跡地整備と関連させた幹線道路整備のあり方について、新たな制度化を前提とした検討に取り組む。

## 2) 今後の取組フロー



## Ⅱ—2 周辺市街地分野に関する計画方針の取りまとめ

### 1. 周辺市街地整備との連携に向けた計画づくりの方向

#### 1) 跡地と周辺市街地にまたがる一体的な生活圏形成

##### ① 周辺市街地の生活関連機能の活用に向けた跡地の居住ゾーンの配置

- ・ 跡地における住宅立地の初期には、跡地において新規の生活関連機能（小・中学校、店舗等）を整備することが困難であり、跡地の周辺市街地と隣接する区域に居住ゾーンを配置することにより、既存生活関連機能を活用した住宅立地が促進されることに期待される。

##### ② 周辺市街地からの利用に配慮した跡地における生活関連機能や緑地空間の配置

- ・ 跡地における新しい生活関連機能や緑地空間の整備にあたっては、周辺市街地からも利用しやすい位置に配置することにより、緑地空間が不足する周辺市街地の環境や生活利便が高まることに期待される。

##### ③ 跡地と周辺市街地にまたがる新たな生活圏の形成に向けた施設整備

- ・ 跡地と周辺市街地の住民の合意形成を図り、跡地と周辺市街地を結ぶ生活道路の整備、歩行者ネットワークの再編等に取り組むことにより、一体的な生活圏としての生活利便が高まることに期待される。

#### 2) 跡地を受け皿とした周辺市街地の既存施設の再配置

##### ① 市民利用施設等の再配置

- ・ 「普天間飛行場跡地利用基本方針」においては、「宜野湾市の新しい都市拠点としての機能導入」が方針とされており、跡地に市民サービス機能の拠点を整備することにより、既存の市庁舎や市民利用施設の散在立地や老朽化による市民サービスの低下を回避し、市民の新たな交流の場が形成されることが期待される。

##### ② 幹線道路沿道立地施設等の再配置

- ・ 跡地利用とあわせて幹線道路網整備にともない、国道330号の通過交通が跡地内の南北幹線道路に移動し、立地条件が低下する沿道立地施設も発生すると予想されるため、跡地に受け皿を用意することにより、それらの施設の立地条件を回復することが期待される。

##### ③ 跡地に種地を確保することによる周辺市街地の環境改善

- ・ 周辺市街地の過密解消や環境改善に必要となる既存施設の移転立地先を跡地に用意することにより、市街地整備が促進されることが期待される。①、②で発生する跡地も種地として活用できる。

#### 3) 幹線道路沿道の周辺市街地の再開発

##### ① 跡地利用に必要な立地条件の早期確保

- ・ 周辺市街地の幹線道路沿道地域の高度利用化を促し、新たな土地活用に向けた地権者の意欲を高めることにより、幹線道路整備に向けた合意形成が促進され、跡地利用に不可欠な立地条件が早期に整うことが期待される。

## ② 跡地と周辺市街地の一体感の向上

- ・ 周辺市街地の幹線道路沿道においては、跡地の出入口にふさわしい優れた沿道空間形成に向けた計画開発に取り組み、跡地と周辺市街地との間で格差が生じないようにすることにより、跡地と周辺市街地にまたがる一体的なまちづくりが期待される。

## 2. 全体計画の中間取りまとめ（案）に反映させる方針

### 1) 「計画づくりの方針」

#### ① 土地利用及び機能導入

- ・ 市民利用施設や幹線道路沿道立地施設の移転先となる用地の確保及び周辺市街地の環境改善に向けた市街地整備に必要な種地の確保については、土地利用及び機能導入の方針において、それぞれにふさわしい土地利用ゾーンが用意されることについて確認する。

#### ② 周辺市街地整備との連携

- ・ 「1. 周辺市街地整備との連携に分けた計画づくりの方向」で取りまとめた「跡地と周辺市街地にまたがる生活圏形成」、「跡地を受け皿とした周辺市街地の既存施設の再配置」及び「幹線道路沿道市街地の再開発」取り組むことを計画づくりの方針として明記する。

### 2) 「まちづくりの構想」の「空間構成の方針」

#### ① 土地利用配置

- ・ 跡地と周辺市街地にまたがる一体的な生活圏形成に向けて、周辺市街地と隣接する位置に居住ゾーンを配置することを、土地利用配置にかかる指針の一つとして盛り込む。

#### ② 交通網配置

- ・ 現在、周辺市街地整備との連携に向けた幹線道路網のルート等に関する検討が進められているところであり、本年度の全体計画の中間取りまとめ（案）の作成にあたっては、本調査が作成した交通網配置パターンの素案にもとづき「まちづくり構想比較案」を作成する。

#### ③ 緑地空間配置

- ・ 周辺市街地から利用しやすい位置に緑地空間を配置し、周辺市街地における緑地空間の不足を補い、生活利便を高めることを、公園・緑地空間配置の方針の一つとして盛り込む。

## 3. 跡地利用計画の策定に向けた今後の取組

### 1) 周辺市街地への影響に配慮した幹線道路網計画の取りまとめ

#### ① 「宜野湾市都市交通マスタープラン（交通戦略）検討調査」の調査成果の反映

- ・ 「宜野湾市都市交通マスタープラン（交通戦略）検討調査」（平成 22、23、24（予定）年度 宜野湾市）が進められつつあり、今後、周辺市街地整備から見た計画条件が明らかにされた段階で、本年度作成した「まちづくりの構想」の交通網配置パターンの素案を更新し、全体計画の中間取りまとめに反映させる必要がある。

## ② 幹線道路沿道地域の再開発の促進に向けた取組

- ・ 周辺市街地の幹線道路沿道地域の高度利用化に向けた再開発については、地元意向や事業可能性等にかかる検討を行い、周辺市街地から見た計画条件として取りまとめ、幹線道路の位置選定に反映させる必要がある。
- ・ 周辺市街地の幹線道路沿道地域等の区域については、できるだけ早い時期に、地元合意形成や財源の確保等に向けた検討を行い、幹線道路整備にかかる事業化の見通しを確保しておく必要がある。

## ③ 周辺市街地に及ぼす影響の緩和に向けた幹線道路の位置選定

- ・ 周辺市街地の幹線道路整備は、その位置によっては、通学路の安全性の低下や近隣社会の崩壊につながるおそれがあるため、幹線道路整備による影響の緩和に向けた検討を行い、幹線道路の位置選定に反映させる必要がある。

## 2) 跡地で用意すべき移転先用地等の需要見通しの確保

### ① 市民利用施設の再配置にかかる見通しの確保

- ・ 宜野湾市の主要な公的施設は、市内に分散配置されており、跡地利用が開始される時期には建て替えが必要となる施設が多く、それらの移転立地の可能性について検証を行い、全体計画の中間取りまとめやその後の計画づくりに反映させる必要がある。

### ② 幹線道路沿道立地施設の再配置にかかる見通しの確保

- ・ 幹線道路沿道立地施設等の移転立地意向を把握し、周辺市街地からの機能移転にかかる跡地利用需要の見通しを明らかにし、全体計画の中間取りまとめやその後の計画づくりに反映させる必要がある。

### ③ 種地の必要性にかかる検討

- ・ 周辺市街地の環境改善に向けた市街地整備事業の必要性や実現可能性について検討を行い、跡地に期待される種地の規模や位置等について明らかにし、全体計画の中間取りまとめやその後の計画づくりに反映させる必要があり、それらの検討には時間を要すると考えられるため、早期の取組を開始する必要がある。

## 3) 跡地と周辺市街地の一体的な生活圏形成に向けた計画条件の取りまとめ

### ① 既存生活関連機能の活用可能性の把握

- ・ 「周辺市街地整備調査」の調査成果等を踏まえて、既存小・中学校の機能増強や学区の再編の可能性について、関係機関との調整や多面的な検証を行い、跡地における居住ゾーンの配置計画や跡地と周辺市街地にまたがる生活道路の整備計画等に反映させる必要がある。

### ② 跡地利用に対する周辺市街地住民の期待の具体化

- ・ 「周辺市街地調査」の意向調査を出発点として、周辺市街地住民が跡地利用に期待する具体的な取組の方向（跡地における生活関連機能の整備や周辺市街地に近接する緑地空間の整備等）を明らかにし、全体計画の中間取りまとめやその後の計画づくりに反映させる必要がある。

### 第Ⅲ章 「素案」の評価等にもとづく全体計画の中間取りまとめ（案）の作成方針の検討

第Ⅲ章においては、平成21年度調査による全体計画の中間取りまとめの「素案」に対する意見聴取を行い、「素案」の修正点を取りまとめるとともに（Ⅲ－1）、「土地利用分野」、「供給処理分野」、「環境・公園分野」及び「自然環境・文化財分野」に関する補足的な検討や最新の調査成果等のレビューを行い、全体計画の中間取りまとめ（案）に反映させる方針を取りまとめている（Ⅲ－2）。



## Ⅲ— 1 全体計画の中間取りまとめの「素案」の評価

### 1. 「素案」に対する意見の聴取（有識者懇談会、意見交換会、地権者懇談会等における意見交換の内容）

#### 1) 有識者懇談会における意見聴取（付属資料 資料— 3 参照）

##### ① 計画づくりには広域的なビジョンづくりが先決

- ・ 上位計画によるコントロールがないまま、普天間飛行場の跡地だけからの発想で土地利用の方向を決めると、広域における過不足が生じるおそれがある。
- ・ 沖縄の成長戦略は跡地利用計画とリンクする部分が多く、成長戦略の中心に跡地利用があるという見方が重要である。

##### ② 土地利用方向の提案

- ・ 今のコンベンションセンターは将来にはつながらず、新しくつくるのなら那覇に近い方が良い。普天間では「学」についての強みを発揮させる方が良いのではないかと。
- ・ 沖縄は亜熱帯にチャレンジする類の観光地の一つであるが、チャレンジを「科学」することが欠けている。それを実現するのが振興拠点ゾーンであり、公園ともリンクする話ではないかと。
- ・ 跡地の1/3が社会的に貢献する公共公益的利用（道路・公園）、1/3が地権者利用、残りの1/3を将来起こることに備え、開発計画の自由度を担保しながら最適解を追求する用地というようなフレームを決めると考えやすいのではないかと。

##### ③ 広域的な交通体系整備のあり方

- ・ 公共交通システムの導入を新しい条件として、どのようにメンテナンスをするのかについて検討してみる必要があるのではないかと。普天間に住んで那覇に行くのか、目的地をつくって那覇等から人を呼び込むのかによって跡地利用の姿は変わってくる。
- ・ 公共交通システムの導入を前提とすると、空港からのアクセスという面で、那覇や浦添に肩を並べることが可能となり、振興拠点の開発条件が整うのではないかと。
- ・ 公共交通システムの駅の配置にあたっては、周辺市街地からの利用にも配慮する必要がある。
- ・ 沖縄自動車道の中城パーキングエリアにスマートインターチェンジを設ければ、空港から30分でアクセスできるのではないかと。
- ・ 中部縦貫道路については、普天間飛行場跡地の空間的な分断を避けるとともに、瑞慶覧地区の地形に配慮する必要があるのではないかと。

##### ④ 公園・緑地空間について

- ・ 都市拠点ゾーンを西側の振興拠点ゾーンの近くと東側の居住ゾーンの近くの2箇所に分散して配置し、その真ん中にセントラルパークを配置するという考え方もあるのではないかと。

- ・ これからの公園は、公園の中で商売することも視野に入れて、維持・管理費を自ら稼ぎ出す位のことを考える必要がある。
- ・ 沖縄の風は南東・北西軸であり、そのような点では、比較案2、4がふさわしい。
- ・ 地権者の意見としては、集約配置型を支持する意見とネットワーク形成型を支持する意見があり、ひとまとまりとして確保すべき規模はまとめて配置し、残りをネットワークとして配置する折衷案もあるのではないか。
- ・ 地権者に対して、大規模公園の整備効果をもう一步踏み込んで示せば、合意形成が得やすくなるのではないか。

#### ⑤ 周辺市街地整備との連携について

- ・ 例えば、普天間高校を跡地に移転し、高校跡地を利用して、既存商店街の再活性化とリンクした再開発を行うこと等も可能ではないか。
- ・ 跡地利用を呼び水として、既成市街地のポテンシャルを引き出すような提案をすることが現実的な話としてあるのではないか。既成市街地の密集住宅地を跡地に持って行って、地権者の換地を周辺市街地に充てる案もあるのではないか。

## 2) 意見交換会における意見聴取（付属資料 資料—6 参照）

### ① 市民センター地区、地域産業ゾーンに関する宜野湾市担当者との意見交換

- ・ 市民センター地区について
  - 跡地に公共施設ゾーンを設けるための用地確保を考えているが、用地先行取得はあまり進んでいない。
  - 基地周辺の公共施設は老朽化が進んでおり、市民センター地区に集約できれば、市民サービスの向上に資する。
  - 市庁舎は老朽化しているが（築後31年程度経過）、改修工事等による延命化が図られると、移転が難しくなるため、タイミングが重要である。
  - 総合計画の後期計画（平成23～28年度）を現在策定中であり、市民センター地区のあり方についても検討していきたい。
  - 全体計画の中間取りまとめまでには、市民センター地区を位置づけられるようにしたいが、今後の課題として受け止めることとしたい。
- ・ 地域産業ゾーンについて
  - 跡地利用が進展すると、現在の国道330号沿道は徐々に衰退していくことが想定されるので、沿道の事業者に対して、移転立地に向けた情報を提供していけば、跡地に誘導することも可能ではないか。
  - 国道330号の「中古車街道」の集団移転については、宜野湾市にとって自動車関連施設を集積させることの是非については、今後の検討を要する。
  - 第3次宜野湾総合計画では、企業誘致に力を入れているのは西海岸。新たな産業集積地形成については、西海岸における今後の動向を見る必要がある。

―地場産業については、現在「(仮称)海と緑の駅」という施設を建設中であり、海産物や田芋等を加工して販売する拠点としていくことを予定しており、紅型、琉球松製品、ステンドグラス等の工房もある。

## ② 幹線道路網計画に関する宜野湾市の担当者との意見交換

- ・ 現在、「都市交通マスタープラン調査」を始めたところであり、平成23年度に基本計画、平成24年度に交通戦略を検討する予定である。本調査においては、跡地から提案された幹線道路網計画も踏まえて検討を行い、将来推計を行う。
- ・ 宜野湾横断道路は県道クラスと想定しており、跡地の東側の沖縄自動車道までは、沿道利用できる構造とし、跡地の西側では縦断勾配等とあわせて検討を行いたい。
- ・ 中部縦貫道路の跡地の南側区間の整備にあたっては、嘉数高台一帯は風致地区の指定を目指していることや真栄原の再開発の可能性等に配慮したい。
- ・ 平成21年度の「検討案」については、下記のような検討が必要と考えている。
  - ―東西幹線道路1と東西幹線道路2を1本にまとめることの是非、森川公園との関係
  - ―南北幹線道路のルート変更の是非（パイプライン通りは現在でも交通量が多いため、変更の影響評価が必要）

## 3) 地権者懇談会における意見聴取（地権者等の意向醸成・活動推進調査による）

### ① 公園について

- ・ 大規模公園に対する期待
  - ―大規模な公園により魅力的なまちが生まれる
  - ―セントラルパークが跡地にできれば素晴らしいまちになる
  - ―「平和」、「環境」、「嘉手納以南の返還記念」等がテーマ
  - ―まちに人を呼び込む上で魅力
  - ―国連平和大学等のコアとなる施設誘致が必要
  - ―農地を公園の一部に加える
- ・ 大規模公園についての心配
  - ―国営公園として整備できるのか疑問
  - ―地権者の負担が大きくなるのではないかと、土地がどの程度残るのか気になる
  - ―借地による公園整備はできないか
- ・ 公園配置に関する意見
  - ―配置の議論よりは、計画内容を固めるのが先
  - ―西側丘陵端部に配置（振興拠点ゾーンを配置するのは眺望景観がもたない）
  - ―文化財や鍾乳洞などの地域資源を含む公園配置も魅力的
- ・ 集約型に賛同する意見
  - ―大きなイベントが可能なまとまった緑地が確保できる（集約型の50haでは小さい）
  - ―並松街道は集約型の中にあるイメージの方が良い
  - ―国営公園とするにはまとまりが必要なのではないか
- ・ ネットワーク型に賛同する意見
  - ―風の通り道として快適
  - ―公園の中にまちがあるようで魅力的
  - ―様々な人が入りやすい

- ・ (仮) 普天間公園の形態についてのアンケート調査結果 (回答数100)
  - 集約配置型が望ましい 27%
  - ネットワーク形成型が望ましい 34%
  - どちらとも言えない 27%
  - その他・無回答 12%

## ② 道路・交通について

- ・ 人優先のまちづくり
  - 歩行者、自転車を重視
  - 幹線道路は地下に
- ・ 広域を結ぶ鉄軌道が必要
  - 周辺市町村と連携できる都市交通
  - 駅には駐車場を整備
  - 駅の計画と連携したまちづくり計画
- ・ 沖縄自動車道との結節点整備
- ・ 無剪定の街路樹

## ③ 土地利用について

- ・ 農業による土地利用も検討すべき
- ・ 住宅地供給過剰とならないか
- ・ どの位の人が跡地に戻ってきたいと考えるかが重要
  - 元の集落に戻りたいという考えはある
  - もともとの土地に執着心はあるが子供はそうでもない
  - 元の土地にこだわりすぎると開発が成り立たないこともありうる
- ・ 地権者は住宅をもっているの、どのように土地活用するかが重要

## ④ 周辺市街地との連携について

- ・ 跡地利用をきっかけとした市全体の活性化のために周辺市街地との連携が必要。
- ・ 周辺市街地の道路整備ができないと普天間公園も市全体のまちづくりに生きてこない。

## ⑤ その他

- ・ 文化財調査は昔を知っている人がいる今の内にやるべき。
- ・ 観光に活かせる文化財は少ないのではないか。
- ・ 沖縄らしいデザインの建物、雰囲気をつくりたい。

#### 4) 市民懇談会における意見聴取（地権者等の意向醸成・活動推進調査による）

##### ① 公園について

- ・ 公園に対する期待
  - 公園を雇用創出に結び付ける工夫が必要
  - 公園は企業誘致にも役立つ
- ・ 公園に対する疑問点
  - 予算の問題もあるので、つくる意義を市民に明確に示して欲しい
  - 跡地の1/5を公園にするのは疑問。小さくして土地を有効活用すべき
  - 住宅地の中に使いやすい小さな公園があればよい
- ・ 公園の形状に関するアンケート調査結果（回答数11）

—集約配置型が望ましい	9%
—ネットワーク形成型が望ましい	46%
—どちらとも言えない	9%
—その他・無回答	36%

##### ② 鉄軌道の導入について

- ・ 沖縄の人は車に慣れてしまっているが、子供達の世代につくれば電車のある生活に慣れるのではないか
- ・ 駅までのアクセスが問題

##### ③ 都市拠点、振興拠点について

- ・ 都市拠点（市役所等の公共施設）が真ん中にあると使い勝手がよくなる。
  - 都市拠点には、行政サービス機能と賑わいをもたらす機能の両方が必要
  - 周辺の開発や時代の流れに左右されない開発をすべき
  - 道州制を考慮して、州都機能を誘致
- ・ 振興拠点ゾーンには大学の設立、既存大学、コンベンションを活用

#### 5) 若手の会の考え（地権者等の意向醸成・活動推進調査による）

##### ① 公園について

- ・ （仮）普天間公園は「平和」をメインテーマとした公園とする。
- ・ （仮）普天間公園は100ha以上の大規模公園とする。継続的に管理していくために国営公園とする。
- ・ 「集約型」の配置がふさわしいとする意見
  - 集約配置であればイベントなどが開催しやすいし、管理も容易。ネットワーク型では一つの公園が今までの大きさと変わらない。
  - 国営公園を考えると50haでは足りない。
- ・ 「ネットワーク型」の配置がふさわしいとする意見
  - ネットワーク型とすることで、街区公園まで波及効果がでる
  - 振興拠点への影響を考えると、ネットワーク型で西部に配置したほうが、跡地の価値が上がる

- 防災公園の機能としてもネットワーク型が良い
- 幹線道路沿いに帯状公園があるのは魅力的

## ② 住宅地について（多様な住宅形態の提供）

- ・ 地権者のための住宅地としては
  - ゆとりある戸建住宅（ナーのある住宅、家庭菜園が楽しめる住宅）
  - 地域資源を守り、新たに創造する住宅地（旧集落のシンボル空間を活かした住宅、フクギ・琉球石灰岩等を取り入れた住宅）
- ・ 来住者（市民・県民）のための住宅地としては、
  - 利便性を活かした都市住宅（在宅勤務用住宅など）
  - 農作業が楽しめる市民農園のある住宅地
- ・ 来住者（県外）のための住宅地としては、
  - ゆとりのある戸建住宅地（眺望の良い丘陵地を活かした住宅地、家庭菜園が楽しめるゆとりある区画）
  - 沖縄で健康回復を目指す人のための短期的な定住、反復的な滞在ができる住宅）
- ・ 地権者、来住者地共通した住宅地としては、
  - 安心・安全な住宅地（歩行者や自転車交通を優先した住宅地など）
  - 環境に配慮した、自然を感じる住宅地（自然を感じられる住宅、エコ住宅など）
  - 地域のコミュニティを重視した住宅地（交流空間、コミュニティ施設のある住宅地）

## ③ 振興拠点・都市拠点について

- ・ 振興拠点・都市拠点と大規模公園との一体化を図り、魅力を高める。
- ・ 街中で暮らす便利さを提供するため、拠点の中及び周辺に住宅地を整備する。
  - 都市拠点には都心住宅として、多機能複合型の高層住宅
  - 眺望の良い振興拠点に低層の住宅区（高級感もあり付加価値が付く）
- ・ 市民の交流の場や市外から人が集まる拠点として整備する。
  - 警察、消防、医療機能等を集積させる市民センターゾーン
  - 全体がテーマパークのような場を整備（複合的な広域拠点ゾーン）

## 6) 若手の会と地主会役員との意見交換会における意見聴取(地権者等の意向醸成・活動推進調査による)

### ① 公園について

- ・ テーマは平和を強調（基地であったという事実を残す）。要望・提案意見としては、
  - 人材を育成するものを核としてつくる（沖縄で不足する薬学師の育成など）
  - 少子高齢化社会に向けた公園
  - 極端に防災機能を意識せず、文化などを意識した親しみのあるもの
- ・ 規模は、核となるものがあるのなら 100ha 必要。国が土地を買うことが条件。宜野湾だけで 100ha 負担は危険である。県全体で 100ha という意見もある。
- ・ 配置は、普天間公園に賑わいの場、リフレッシュの場、スポーツ、文化をいかすためには集約型が良い。集約型＋ネットワーク型という考え方もある。

## ② 住宅地について

- ・ 住宅地の方向としては、
  - ―健康回復の住宅（高度な医療機関が必要）
  - ―安心・安全の住宅
  - ―太陽エネルギーや雨水等を活用した環境にやさしい住宅
- ・ 留意すべきこととしては、
  - ―都市型住宅はコストがかかり、地主には難しい。
  - ―地域のコミュニティがある住宅地は少ない。
  - ―沖縄、日本では垣根をはずすことを嫌う。
- ・ 要望・提案意見としては、
  - ―高額納税者が集まる住宅地（100坪以上が必要）
  - ―住宅の高さを計画的にコントロール
  - ―大街区で計画（自由度を残す）
  - ―むかしの沖縄の住宅のように観光・産業に活かせる住宅
  - ―私有地の庭を観光的に活用。イングリッシュガーデンのようなイメージ

## ③ 振興拠点・都市拠点について

- ・ 都市拠点に高層住宅があってもよい。
- ・ 都市拠点の役割としては、
  - ―観光資源になり得るまちづくり
  - ―まちの中の移動はバス、自転車道、歩行者に優しいまちづくり
  - ―役所、消防署などの必要な機能を配置
  - ―沖縄で一番のショッピングセンター
  - ―集約型の開発、10年、20年後の時代を見据えた開発

## 7) ねたてのまちベースミーティング（NBミーティング）の活動成果（地権者等の意向醸成・活動推進調査による）

### ① 昨年度の活動成果

- ・ テーマ（案）は「新しいねたてのまちづくり」～ホスピタリティあふれる環境先進型未来都市へ～
  - ―十分な雇用創出により生活が潤い、安心して暮らすことができるまちを目指す
  - ―本格的な滞在体験型観光産業の創出を行い、沖縄全体の観光産業の発展を目指す
  - ―日本の持つ先端の科学や環境、医療、産業等活用誘致により雇用の増大を目指す
  - ―東南アジアに向けた協力交流の日本の窓口を目指す
  - ―県外からの移住者と地元の人たちが互いに協力し安心して暮らせる街を目指す
- ・ まちづくりの基本コンセプト
  - ―沖縄の課題に取り組む
  - ―沖縄の地理的・歴史的特性を活かす
  - ―新しい沖縄の「住」スタイルを提案しよう
  - ―沖縄の潜在力、可能性を引き出そう
  - ―土地利用の可能性を拡大させよう
  - ―環境に配慮した形にこだわろう
  - ―土地の記憶を呼び起こそう
  - ―地権者・周辺住民の利益を保全しよう

- ・ このプロジェクトで重要と考えた点
  - 沖縄の経済的な自立の柱になる創造的で継続的な雇用を生む出す複合的な産業集積
  - 環境に負荷をかけず車に頼らない健康的で歩けるまちづくり
  - 地権者の土地の価値を活かし、継続的に活用できるまちづくり

## ② 今年度の取り組み

- ・ ポイント
  - 公共交通機関により空港、南部、北部と直結
  - 周辺の医療機関・教育機関との連携
  - 残された緑地の利用と保存
  - 周辺の都市アメニティとの連携
  - 神山森（杜）、御嶽（うたき）、宜野湾（じのーん）並松（なんまち）など歴史的資源の保全活用
  - 周辺の市街地と新たに生まれる市街地の調和

## 2. 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成に向けた「素案」の修正点

### 1) まちづくりの目標

#### ① 周辺市街地整備との連携をまちづくりの目標に追加

- ・ 周辺市街地整備との連携の必要性を指摘する意見が多く見られたため、まちづくりの目標にも明記することとする。

#### ② 民間の参加を促進することをまちづくりの目標として強調

- ・ 跡地利用により、広域ビジョンを実現するためには、民間の参加による新しい情報や開発能力の導入が求められており、民間参加の促進がまちづくりの目標の一つとして重要であることを明記する。

### 2) 計画づくりの方針

#### ① 三つの土地利用ゾーンにより「まちづくりの構想」を作成

- ・ 「素案」では、既成市街地の環境改善に向けた既成市街地からの移転立地や新規産業の立地誘導を行う地域産業ゾーンを土地利用ゾーンの一つとしていたが、導入する機能が求める立地環境は、都市拠点ゾーンで想定している機能が求める立地環境と共通すると考えられるため、地域産業ゾーンは都市拠点ゾーンの一部として検討を行うことを方針として位置づける。

#### ② 公共交通軸のルート案を想定して「まちづくりの構想」を作成

- ・ 「素案」では、公共交通軸は、跡地利用から見た期待を表すことにとどめていたが、関連調査が進められており、跡地利用との連携が必要とされていることから、公共交通軸のルートの想定とあわせて、「まちづくりの構想」を作成することを方針として位置づける。

#### ③ 周辺市街地整備との連携にかかる方針を具体化

- ・ 「素案」においては、周辺市街地整備との連携については、今後、関連調査の調査成果を踏まえて方針を追加することとしているが、関連調査による調査成果を踏まえて、具体的な計画づくりの方針を位置づける。

### 3) まちづくりの構想

#### ① 交通網配置パターンの修正

- ・ 「素案」においては、東西幹線道路1+2に配置していた宜野湾横断道路のルートを、東西幹線道路3（全体計画の中間取りまとめ（案）では東西幹線2号）に配置する案に変更する（I-2、1、(3)参照）。
- ・ 「素案」においては、東西方向3本、南北方向4本の幹線道路で構成していた都市幹線道路網の構成を、全体計画の中間取りまとめ（案）では、宜野湾市全体の骨格を形成する東西方向3本、南北方向2本の幹線道路と跡地利用を支える地区レベルの幹線道路に区分して再構成する（I-2、1、(2)参照）。

- ・ 関連調査\*の検討ルートを参考に南北幹線1号を導入空間とする公共交通軸の想定ルートを追加する。

\* 「中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査」(平成21年度 沖縄県)

## ② 公園・緑地空間配置パターンの修正

- ・ 「素案」においては、緑地空間配置パターンを「都市公園」、「保全緑地」、「緑化道路」及び「並松街道」で構成しているが、「緑化道路」は、道路の環境整備のために、各案共通の整備対象とすべきと考えられることから、比較評価を行う配置パターンからは除外する。
- ・ ネットワーク形成型の配置パターンについては、案の特性をわかりやすく示すために、「緑化道路」の代わりに帯状緑地等を追加して配置することとし、公園・緑地空間のネットワークを補完する。

## 4) 全体計画の中間取りまとめやその後の取組の課題として引き継ぐこと

### ① 土地利用計画フレームの検討

- ・ 土地利用ゾーニングについての意見交換においては、需要を踏まえた量的な検証が必要という指摘が多くみられている。
- ・ しかしながら、普天間飛行場の跡地利用にあたっては、県内外からの利用者の導入によるまちづくりを目標としているため、全体計画の中間取りまとめ等にもとづく情報発信や情報収集が必要であり、今後の課題として引き継ぐこととする。

### ② (仮) 普天間公園の計画の具体化

- ・ (仮) 普天間公園についての意見交換においては、計画の内容が見えないという指摘が多く見られている。
- ・ 計画の具体化には、現在実施中の広域的な緑地調査の調査成果等を踏まえる必要があるため、全体計画の中間取りまとめに向けた今後の課題として引き継ぐこととする。

### ③ 公共交通システムの導入可能性の検討

- ・ 「素案」には公共交通軸の想定ルートは表示されていないため、意見交換においては、公共交通軸の導入に関する具体的な意見がみられていない。
- ・ しかしながら、跡地に公共交通軸が導入されるか否かによって、地権者の土地活用意向や跡地利用需要に大きな影響を及ぼすこととなり、跡地の計画づくりを大きく左右するものと考えられる。
- ・ そのため、公共交通システムに関する関連調査の進捗状況を見守りつつ、今後の計画づくりに適切に反映させていく必要がある。
- ・ とくに、全体計画の中間取りまとめまでに、明確な結論が得られない場合には、計画づくりにどのように反映させるかが問題であり、全体計画の中間取りまとめに向けた今後の課題として引き継ぐ。

#### ④ 地権者の土地活用意向との整合性の検証

- ・ 「素案」においては、用地供給に関する提案が盛り込まれていないため、地権者との意見交換においては、地権者との協働による用地供給についての具体的な指摘が見られていない。
- ・ しかしながら、地権者の土地活用意向は、土地利用ゾーン形成の実現性を左右することになるため、土地の共同利用等に関する地権者の土地活用意向調査等を実施する必要がある、全体計画の中間取りまとめに向けた課題として引き継ぐ。

## Ⅲ—2 全体計画の中間取りまとめに向けた補足的な検討と関連調査の最新の調査成果等のレビュー

### 1. 土地利用分野に関する検討

#### 1) 「中南部都市圏駐留軍用地跡地の広域構想策定調査」の調査成果の反映

##### ① 調査の内容

- ・ 大規模な基地返還跡地を沖縄全体の振興発展に向けて、各跡地の利用計画を総合的にマネジメントし、効率的に整備する新たな仕組みを創設する必要がある。
- ・ 中南部都市圏の将来像の実現に向けて跡地の有効活用のための広域的かつ具体的な構想の策定を行い、市町村が策定に取り組んでいる跡地利用計画相互の連携と実効性の確保に資するとともに、各跡地における産業振興地区創設に向けた検討を行う。
- ・ 平成22年度調査は、広域構想策定及び産業振興地区創設に向けた取り組みの基本的な考え方について検討、とりまとめを行う。
- ・ 広域構想策定調査の対象施設は、在日米軍再編協議で返還合意した嘉手納飛行場より南の駐留軍用地

##### ② 調査項目

- ・ 広域構想の策定調査
  - 広域構想の必要性、有用性の確認
  - 構想に盛り込むべき内容の検討
  - 構想実施体制の検討
  - 構想を実施するための措置の検討
  - 構想の基本的な考え方のとりまとめ
- ・ 産業振興地区創設調査
  - 産業振興地区のあり方の検討
  - 産業振興地区創設の技術的側面の検討
  - 県外、国外からの産業導入促進方策の検討
  - 産業振興地区創設の基本的な考え方のとりまとめ

##### ③ 調査成果の反映による全体計画の中間取りまとめの方向

- ・ 構想に盛り込まれる内容と構想における普天間飛行場の跡地の位置づけ等に応じて、「計画づくりの方針」の「土地利用及び機能導入の方針」（振興プロジェクトの選定、新たな土地利用メニューの追加）、「都市基盤整備の方針」（広域インフラ整備の方針）および「環境づくりの方針」（全島緑化に向けた取組方針）等に反映させる。
- ・ 上記を踏まえて、「まちづくりの構想」の「空間構成の方針」に反映したうえで、「まちづくり構想」を作成する。

## 2) 全体計画の中間取りまとめ(案)の作成に向けた土地利用ゾーン別の整備イメージの具体化

### ① 振興拠点ゾーン

#### ○ゾーン形成の目標

- ・ 交流と創造の場にふさわしい豊かな緑と優れた風景の環境づくりにより、沖縄県の振興を先導する多様な機能を導入

#### ○ゾーンの配置と空間構成の方針

- ・ 斜面緑地を緩衝帯とし、台地端部からのオーシャンビューを活かした優れた環境づくりを目標とする(「離れ」の性格を備えた立地条件を活用)。
- ・ ゾーン全体を「森」に見立てて、緑の海に浮かぶ島をイメージした「グリーンフロント」のまちづくりを目標とする。
- ・ 東西幹線道路をトンネル構造とすることにより、幹線道路で分断されない、自由度の高い空間構成を目標とする。

#### ○開発のメニューと導入機能の候補等

- ・ リゾート産業振興エリア
  - ー沖縄のリゾート産業をリードする人材育成、伝統文化発信、コンベンション機能などを導入(ホテルキャパシティの拡大を目標とはしない)
- ・ 長期滞在エリア
  - ー大規模敷地供給によりセカンドハウス、プチホテル、リゾートオフィスなどを導入
- ・ 研究交流エリア
  - ー新しい人材、企業の誘致・定着に向けた研究開発型産業機能(研究所、研究交流施設など)

### ② 都市拠点ゾーン

#### ○ゾーン形成の目標

- ・ 中南部都市圏における広域交通利便を活かした新しい広域拠点や宜野湾市の交通網の再編を契機とした新しい都心の形成に向けて、多様な機能を導入する。

#### ○ゾーンの配置と空間構成の方針

- ・ 中南部都市圏の都市軸の背骨となる中部縦貫道路と公共交通軸(中部縦貫道路の東側に並行する都市幹線道路を想定)には含まれた区域への配置を目標とする。
- ・ 機能や雰囲気異なる多様な地区で構成される魅力づくりを目標とする。
- ・ 公共交通利便性の向上と需要形成に向けて、ゾーンに隣接して公共交通軸の駅が設置されることに期待する。

#### ○開発のメニューと導入機能の候補等

- ・ 広域拠点地区
  - ー全県や中南部都市圏などを対象とする教育・文化機能、医療・福祉機能など
  - ー交通利便と立地環境を求めるオフィス機能など交通利便と立地環境を求めるオフィス

機能など

- ・ 市民センター地区
  - ―市民生活の新しい拠り所となる市民利用施設や市民広場など
  - ―市庁舎などの移転も視野に入れて検討
- ・ 地域産業振興地区
  - ―市街地環境の改善や幹線道路網再編による立地条件の変化に対応するために、宜野湾市内の既存施設を再配置
  - ―宜野湾市の産業振興をリードする新規産業の育成
- ・ 都心居住地区
  - ―公共交通利用の促進や生活利便性の享受に向けた共同住宅など

### ③ 居住ゾーン

#### ○ゾーン形成の目標

- ・ 地権者や新しい来住者による跡地ならでのゆとりある住宅地開発導入するとともに、跡地と周辺市街地にまたがる一体的な生活圏形成により、周辺市街地における居住環境改善を進める。

#### ○ゾーンの配置と空間構成の方針

- ・ 周辺市街地との一体的な生活圏形成の可能性を担保するために、できるだけ中部縦貫道路の東側に区域を設定する。
- ・ ゾーン内では、幹線道路等で区分されたまとまり毎に、地権者や来住者との協働により、居住者が求めるライフスタイルを尊重した住宅地を形成する。

#### ○開発のメニューと導入機能の候補等

- ・ オーダーメイド住宅地
  - ―来住希望者（従前地権者を含む）を募って、来住者参加による計画づくりを行うことにより、来住者の夢を叶える住宅地
- ・ 集落空間再生住宅地
  - ―ゆとりある屋敷規模、ヒューマンスケールのスーヅグワ等、旧集落の空間的な魅力を再生する住宅地（長期滞在施設、ホテル等としての利用も視野に入れる）
- ・ 暮らし提案型住宅地
  - ―環境共生、コミュニティライフ、農体験、住宅デザイン等を売り物にしたデベロッパー等による商品づくり

## 2. 供給処理分野に関する検討

### 1) 水面や新しい水循環システムの導入に向けた検討

#### ① 跡地の水収支推計からみた課題

- ・ 跡地における雨水処理の必要性や水面導入の可能性を検討するために、関連調査の担当者との意見交換を行い、下記の知見を得ている（付属資料 資料—6 参照）
- ・ 跡地の周辺における台地端部からの湧水や井戸水が農業用水等として利用されているので、跡地利用に伴う雨水の地下浸透量の減少に対応するために、地下水涵養策を導入する必要がある。
- ・ 地下水涵養策としては、雨水管渠から一時貯留施設（地下ダム、調節池）に導き、強制的に地下浸透させる案が考えられる。
- ・ どの位の貯留や強制的な地下浸透が必要となるのかについては、モデルの構築が可能であるが、それに必要なデータを収集するためには、立入調査が必要であり、長期間を要することになる。
- ・ 今後の計画づくりにおいて跡地の緑地空間等に、一時貯留施設としての機能を備えた水面を導入する場合には、以下のような課題に対応する必要がある。
  - 沖縄における蒸発量が大きいため、貯留施設としての有効性が損なわれること
  - 琉球石灰岩の透水性が高いため、遮水しなければならないこと（識名園も石灰岩だったため、池の底には粘土を貼っている）

#### ② 西崎緑地（糸満市）における水循環手法のレビュー

- ・ 跡地の緑地空間等において、水面の導入にかかる魅力づけが期待されるため、その可能性を探る一環として、西崎緑地における水面導入の事例について糸満市との意見交換を行っている（付属資料 資料—6 参照）。
- ・ 幅員約40m、延長約1800mの帯状の緑地に、「水遊びゾーン」、「せせらぎのゾーン」、「野鳥、水生生物の観察ゾーン」の三つの親水公園を整備している。
  - 「水遊びゾーン」では、水道水の使用による入水可能な水面を整備している。
  - 「せせらぎのゾーン」では、オゾン処理したし尿処理水を使用している。
  - 「野鳥、水性生物の観察ゾーン」では、下水道の高度処理水を使用して池を整備している。
- ・ この事例は、跡地の大規模緑地空間や帯状緑地空間における水面導入に向けた今後の計画づくりの参考として活用することができる。

### 2) 既定計画による対応可能性の検討

#### ① 既定計画の概要と跡地利用にあたって対応すべき課題

- ・ 上水道については、宜野湾市水道事業から供給を受けることとし、跡地利用のために、跡地において特別の対応を行う必要がないと判断する。
  - 平成17年度に「宜野湾市水道事業変更認可申請書（第10次拡張事業）」を見直し、平成26年度目標、最大給水量 36,700m<sup>3</sup>/日（現施設の公称能力は 39,300m<sup>3</sup>/日）を設定
  - 米軍基地（普天間・瑞慶覧）の一日平均使用水量を 2,200m<sup>3</sup>/日と設定

- ・ 下水道については、沖縄中部流域下水道、宜野湾市流域関連下水道により処理されることとし、跡地利用のために、跡地において特別の対応を行う必要がないと判断する。

(流域下水道)

- 平成20年度「沖縄中部流域下水道事業計画認可申請書」の平成40年度目標の全体計画において、伊佐浜処理区の計画人口が355,900人(内、宜野湾市が110,100人)、計画汚水量(日最大)が178,000m<sup>3</sup>/日(内、宜野湾市が48,667m<sup>3</sup>/日)を目標、米軍基地(普天間・瑞慶覧)の計画汚水量は2,288m<sup>3</sup>/日を目標
- 伊佐浜処理区の宜野湾浄化センターの処理能力は最大118,000m<sup>3</sup>/日、平成21年度実績は93,480m<sup>3</sup>/日

(公共下水道)

- 宜野湾市流域関連公共下水道の平成21年度の整備済面積は1,757ha、計画面積整備率が89.2%、処理区域内の水洗化率が96.6%
- 普天間飛行場の区域は伊佐処理分区

- ・ ごみ処理については、倉浜衛生施設組合により処理されるものとし、跡地利用のために、跡地において特別の対応を行う必要がないと判断する。
  - 宜野湾市から排出されたごみ(一般廃棄物)は、昭和51年以来、倉浜衛生施設組合(一部事務組合)の中間処理施設で焼却処理または破碎処理され、焼却残滓や破碎残滓は最終処分場で埋立処分、資源ごみは民間業者を通じて再資源化
  - 中間処理施設の老朽化に伴い、進めてきた新工場建設事業は平成22年4月に完成施設内用は、熱回収施設(約309t/日)、リサイクルセンター(約82t/日 破碎・選別・圧縮・梱包)
- ・ ガスについては、都市ガス事業者の都市ガス供給区域に入ること想定し、跡地利用のために、跡地において特別の対応を行う必要がないと判断する。
  - 現在、宜野湾市の全域がプロパンガス供給区域であるが、都市ガス事業者では、中城村に建設予定の火力発電所から液化天然ガスを受け入れ、都市ガス業供給区域を拡大することを方針とし、普天間飛行場の跡地への供給も予定
- ・ 電力については、沖縄電力から供給されることとし、跡地利用のために、跡地において特別の対応を行う必要がないと判断する。
  - 電力事業者は、返還後の土地利用計画などの内容に応じて、既存施設の活用や新設を検討し、電力供給計画を具体化することを方針(跡地内に変電所の新設が必要)
- ・ 情報通信についても、全体計画の中間取りまとめに反映させるべき特別の対応を行う必要がないと判断する。
  - 現在、宜野湾市においては、光ファイバー、DSL、CATVによるブロードバンドサービスが提供されており、情報通信事業者では、返還後の土地利用計画、将来人口計画に応じて情報通信サービス計画を具体化
  - 総務省では、ユビキタスネットワーク技術等を活用したサービス開発、実証実験等を促進することを目的とした「ユビキタス特区」事業を実施中(沖縄県では5事業)

## ② 全体計画の中間取りまとめにおける取り扱い方針

- ・ 全体計画の中間取りまとめまでは、供給処理にかかる「計画づくりの方針」を示すにとどめ、「まちづくりの構想」には反映させないこととし、跡地利用計画の策定までの間に、供給処理にかかる計画の具体化に取り組むこととする。

### 3. 環境・公園分野に関する検討

#### 1) 「中南部都市圏駐留軍用地跡地の緑地保全及び緑化方策等検討調査」の調査成果の反映

##### ① 調査の内容と効果

- ・ 本調査では、中南部都市圏における緑地等の現況調査や課題等を整理するとともに国内外の事例や施策を調査・分析したうえで、中南部都市圏の駐留軍用地跡地において残すべき緑地や整備すべき緑化面積の算定及び大規模公園の位置づけ等、緑地保全及び都市緑化の対応方向の検討を行う。
- ・ また、現行制度の課題を踏まえた緑地の保全や都市緑化のための地権者の合意形成及び一律用地先行取得や集約換地等による公園整備等の実現方策などについて検討を行う。
- ・ 本調査は、今年度実施する「中南部都市圏駐留軍用地跡地の広域構想策定調査」と連携を図り、同調査が平成23年度に予定している広域構想（素案）に緑地保全や緑化施策を位置づけることにより、市町村跡地利用計画策定及び着実な実施を図ることが可能となる。

##### ② 調査項目

- ・ 中南部都市圏の緑地保全及び緑化施策の現状と課題等
  - 中南部都市圏の緑地保全及び緑化施策の現状と課題の整理
  - 現行緑地保全制度や緑化施策等の課題の整理
  - 都市景観施策、地球温暖化対策、生物多様性の観点からの現状と課題の整理
- ・ 国内外の公園緑地施策の事例調査
  - 国内外の緑地施策・公園整備等の事例の整理
  - 国内の大規模な公園の現地調査及び関係機関との意見交換
  - 国外の都市緑化施策の現地調査及び関係機関との意見交換
- ・ 駐留軍用地跡地の緑地保全及び緑化の対応方向と実現方策の検討
  - 中南部都市圏跡地での緑地保全及び緑化の意義と役割
  - 既往関連計画や類似都市・全国目標量からの対応方向の検討
  - 必要緑地率等の算定
  - 緑地保全及び緑化施策の実現方策の検討
  - 大規模公園の位置づけと実現方策の検討
- ・ 駐留軍用地跡地における都市景観施策及び地球温暖化対策等の観点からの検討
  - 都市景観施策の観点からの検討
  - 地球温暖化対策の観点からの検討
  - 生物多様性の観点からの検討

##### ③ 調査成果の反映による全体計画の中間取りまとめの方向

- ・ 「計画づくりの方針」の「都市基盤整備の方針」（大規模公園）および「環境づくりの方針」（循環型社会形成を目標とした先進的なまちづくり）に反映させる。
- ・ 「まちづくりの構想」の「空間構成の方針」（公園・緑地空間配置パターン）に反映したうえで、「まちづくり構想」を作成する。

## 2) 全体計画の中間取りまとめ(案)の作成に向けた公園・緑地空間配置パターン比較案の検討

### ① 比較案にもとづく意見聴取結果

- 平成21年度調査による全体計画の中間取りまとめの「素案」をもとにした意見交換については、(仮)普天間公園を主体とする公園・緑地空間の配置について、多くの意見が寄せられている(Ⅲ-1参照)。
- 「形状」については、「集約配置型」に賛同する意見(主としてイベントなどに対応できる広がりや国営公園にふさわしい広がり確保できること等を評価)と「ネットワーク形成型」に賛同する意見(主としてまち全体の緑豊に感じられることや身近に緑が感じられる良さ等を評価)に分かれている。
- まとまりある公園・緑地の「位置」については、東側配置に賛同する意見(主として埋蔵文化財の保存・整備との連携のしやすさを評価)と西側配置に賛同する意見(主として振興拠点ゾーンの環境づくりやオーシャンビューの可能性を評価)に分かれている。
- そのため、本年度調査における全体計画の中間取りまとめ(案)の作成にあたっては、21年度の「素案」と同様に、公園・緑地空間配置の比較案にもとづく案づくりを行い、引き続き意見交換を深めていくこととする。

### ② 今後の意見交換のポイントと案の絞込みの方向

- イベント等に必要なまとまりをどのような規模で確保すべきかについて、沖縄県で整備されている大規模公園・緑地の例(表Ⅲ-1)等を参考にしつつ、前述した緑地関連調査の成果を踏まえて明らかにする必要がある。

表Ⅲ-1 沖縄県における大規模な公園・緑地の例

名称	所在地	種別	規模
海洋博公園	本部町	国営公園	約77ha
名護浦公園	名護市	総合公園	約26ha
沖縄県総合運動公園	沖縄市	広域公園	約70ha
宜野湾市海浜公園	宜野湾市	運動公園	約28ha(コンベンション・野球場含む)
奥武山公園	那覇市	運動公園	約28ha
天久公園	那覇市	総合公園	約7ha(中央部のみ)
平和祈念公園	糸満市	広域公園	約47ha

- 埋蔵文化財との保存・整備との連携のしやすさについては、調査未了の区域が多く残されており、保存・整備すべき対象も明らかにされていないため、公園・緑地の配置計画に的確に反映するためには、今後の調査成果を待つ必要がある。
- 「ネットワーク形成型」については、帯状緑地がイメージできないという指摘も多いため、事例(表Ⅲ-2)やイメージ図をもとにして、議論を深める必要がある。

表Ⅲ-2 沖縄県における帯状の公園・緑地の例

名称	所在地	種別	規模
天久公園	那覇市	総合公園	幅員40~100m×延長1.6km
西崎親水公園	糸満市	都市緑地	幅員40m×延長1.8km



## 2) 「重要遺跡保存整備基本構想」と連携した計画づくりの方向

### ① 全体計画の中間取りまとめにあたっての計画づくりの方向

- ・ 「歴史を感じる空間づくり」を跡地の魅力を高める有力な手段の一つと考え、跡地の居住者を始めとする市民のくらしの場としての魅力を高め、来訪者に感動を与える空間づくりの案を提案していくことを計画づくりの方針とする。
- ・ 埋蔵文化財調査には、「歴史を感じる空間づくり」の水先案内となり、魅力づくりに向けた素材の提供が期待されるため、今後の調査成果と十分な連携を図りながら、計画づくりを進めることを方針とする。
- ・ 「基本構想」の「歴史的景観・自然環境の保全ゾーン」については、跡地におけるこれまでの計画づくりにあたっては、以下のような検討を行ってきた。
  - ―跡地の台地端部の斜面（多くは跡地の外であるが）と東側の神山森については、接収前の姿をとどめている唯一の空間資源であり、地域において親しまれている景観を大事にするために、緑地として保全することを計画づくりの方針としている。
  - ―ゾーン内のその他の区域には、「重要遺跡の保護ゾーン」が数多く分布しているが、それらを活用した「歴史を感じる空間づくり」とはどのようなものか、これまでのところ、空間づくりの方向が見出せていないため、今後の調査成果を踏まえた検討課題として残されている。
- ・ 「基本構想」の「近世村落・宿道の再生ゾーン」については、跡地におけるこれまでの計画づくりにあたっては、以下のような検討を行ってきた。
  - ―跡地の三つの旧集落と並松街道は、近世から戦争直前まで続いてきた農村の姿を表すものであり、今は完全に失われているが、記憶にとどめる人々がまだおり、写真や地図が残されており、痕跡が埋蔵されている等、現時点で、想像することが可能な最新の姿であり、「原風景」として多くの人々の共感を得やすいと考えられる。
  - ―そのため、仮に、現在において、そのような姿から出発して、新たなまちづくりに取り組むとしたら、「歴史を感じる空間づくり」をどのように進めることになるのか、そのような立場に立って計画づくりを進めることが有効であり、計画づくりの方針としてきている。
  - ―並松街道については、昔の位置で復元することを目標とし、沿道の街並みの再生とあわせた空間づくりに取り組むことを方針としている。
  - ―旧集落については、集落空間の再生を目指したゆとりある住宅地開発を土地利用のメニューの一つとして提案しており、歴史が感じられ、現在のくらしの場としてもふさわしい空間づくりをどのように実現するかを今後の計画づくりの課題としている。

### ② 跡地利用計画の策定あるいはその後の取組における計画づくりの方向

- ・ 中世以前を中心とした考古学の研究対象としての重要遺跡について、跡地の計画づくりにおいてどのような取り扱いを行うのかについては、今後の発掘調査結果を踏まえた学術的な判断が必要であり、全体計画の中間取りまとめ以降の計画の具体化段階か、場合によっては、それ以降の取組を待つ必要がある。
- ・ 「重要遺跡の保護ゾーン」を一般地権者用地とすると、発掘調査の遅れや保護策の導入にかかる影響を受けるおそれがあるため、安全策として公園等の公共用地を充てることが望ましいとする意見があるが、未調査区域を含めて、「重要遺跡の保護ゾーン」の全体規模がどの程度となるのか、現段階では不明であることや、公共施設としての機能が充足されるかという問題もあることから、計画づくりの方針とするのかどうかについては、今後の検討課題としている。

## 第IV章 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成

第IV章においては、第I～III章の検討成果にもとづき、全体計画の中間取りまとめ（案）を作成するとともに（IV-1）、跡地利用計画の策定に向けた今後の取組の方向を取りまとめている（IV-2）。



## IV—1 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成

### 1. 全体計画の中間取りまとめ（案）作成の目的と構成

#### 1) 作成の目的

「全体計画の中間取りまとめ（案）」は、平成19年5月策定の「普天間飛行場跡地利用計画の策定に向けた行動計画」に基づき、これまでの検討成果を集大成し、計画づくりの基本的な方向について、関係者の合意を形成し、「跡地利用計画」の策定に向けた今後の取組を軌道にのせることを目的として作成

- ・ 全体計画の中間取りまとめ（案）を「たたき台」として、「跡地利用計画」の策定に向けた「中締め」となる「全体計画の中間取りまとめ」を行ない、関係者による協働や県内外への情報発信を促進することを目指している。
- ・ 全体計画の中間取りまとめ（案）は、あくまでも現時点での検討成果にもとづくものであり、今後、広域計画の具体化や立ち入り調査等が必要な計画分野については、新たな検討成果にもとづく見直しを行うことを前提とする。

#### 2) 全体計画の中間取りまとめ（案）の構成

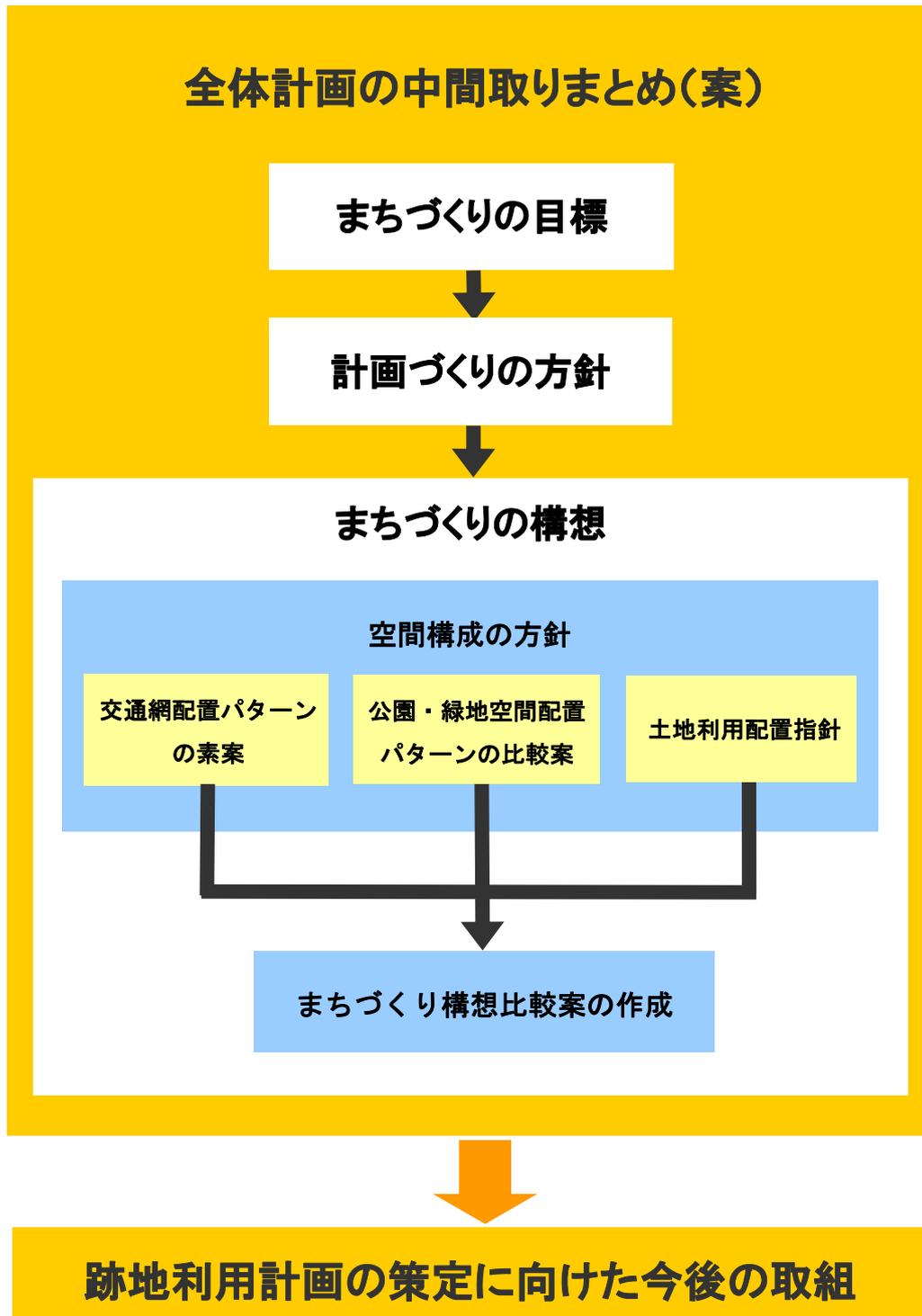
「全体計画の中間取りまとめ（案）」は、「まちづくりの目標」、「計画づくりの方針」及び「まちづくりの構想」で構成

- ・ 「まちづくりの目標」は、平成18年2月に策定された「普天間飛行場跡地利用基本方針」にもとづき、計画づくりの前提とする跡地利用の目標、基本姿勢、跡地利用促進戦略等を再整理したものである。
- ・ 「計画づくりの方針」は、計画分野別の最新の検討成果にもとづき、「まちづくりの構想」の作成に向けた現段階における方針として取りまとめたものである。
- ・ 「まちづくりの構想」は、具体的なまちの姿を関係者が目標として共有するために、「計画づくりの方針」にもとづき、「土地利用」、「交通網」及び「公園・緑地空間」の配置のあり方に着目した「空間構成の方針」を取りまとめ、目標とするまちの姿を「まちづくり構想比較案」として作成したものである。

#### 3) 今後の取組の方向

今後、「全体計画の中間取りまとめ（案）」をたたき台として、幅広い意見の聴取や新たな関連調査成果の反映等にもとづき、跡地利用計画の基礎となる全体計画の中間取りまとめを行うことを予定

図IV—1 「全体計画の中間取りまとめ（案）」の構成と作成の手順



## 2. 全体計画の中間取りまとめ（案）の作成

### 2-1 まちづくりの目標

#### 1) 中南部都市圏の新たな発展を先導

**跡地の特性を活かして、広域的なビジョンの実現に向けた施策の導入に努め、中南部都市圏の新たな発展を先導**

- ・ 中南部都市圏では、嘉手納以南の大規模返還を契機として、沖縄県が中心となり、都市構造の再編や新たな振興策の導入に向けたビジョンづくりに取り組んでいる。
- ・ 都市構造の再編にあたっては、那覇市と沖縄市を結ぶ都市軸形成による都市圏全体の均衡ある発展を目指して、幹線道路網の再編・強化や公共交通軸の導入に向けた計画づくりが進められている。
- ・ 普天間飛行場の跡地では、中南部都市圏の都市軸の中央に位置する広大な空間や計画されている広域交通網を活かした振興策を導入し、都市軸形成を牽引する。

#### 2) 宜野湾市の新しい都市像を実現

**跡地と周辺市街地の一体整備に取り組み、長期にわたる基地使用に起因する都市問題を解決し、宜野湾市の新しい都市像を実現**

- ・ 普天間飛行場は宜野湾市の中央に位置し、市域の約4分の1を占めているため、その周りにドーナツ状の市街地が形成されてきており、市内の移動に迂回を強いられているほか、基盤未整備の市街地も多く見られる。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープラン（平成16年10月策定）においては、跡地利用とあわせた新しい都市像の形成を目標とした計画づくりが進められている。
- ・ 普天間飛行場の跡地では、宜野湾市全体の交通網の再編、周辺市街地の環境改善及び新しい都心の形成等に向けて、跡地と周辺市街地との一体整備に取り組む。

#### 3) 地権者の協働による土地の活用

**地権者の協働による都市基盤整備や用地供給等を進めることにより、地権者の将来の生活設計につながる土地活用を促進**

- ・ 戦後60余年にわたって基地使用が続けられてきた間に、農地や集落地として利用されていた普天間飛行場の周辺では市街化が大きく進展してきており、現在では都市的な土地活用に期待する地権者意向が醸成されている。
- ・ 都市的な土地利用を目指すためには、農地や集落地としての土地利用を再開するのとは異なり、大規模な基盤整備が必要となり、個々の地権者の取組によっては実現できないため、地権者全員の協働が不可欠となる。
- ・ また、県内外から新たな機能を導入して、土地活用を促進するためには、地権者の協働により、まとまりある用地供給や誘致活動等に取り組む必要がある。

#### 4) 跡地の価値を高める環境づくり

**沖縄の自然や文化を活かして、緑豊かな風景づくりや環境共生に挑戦し、跡地の価値を高める優れた環境を形成**

- ・ 広域公園として計画されている（仮）普天間公園の大規模な緑地空間を活かした「公園の中のまちづくり」を目標として、リゾートや知的生産の場にふさわしい環境を創出するとともに、県内外からの企業や来住者の立地意欲を高める。
- ・ 地球規模の環境問題への対応と島嶼性の克服に向けて、沖縄や跡地の特性を踏まえた水資源循環、ゼロエミッション、省エネルギー等に挑戦し、跡地の先進性を高める。
- ・ 環境共生に挑戦するまちづくりの姿を県内外に広くアピールすることにより、環境共生のライフスタイルに共感する産業や来住者の誘致を促進する。

#### 5) 県内外から新たな需要を開拓

**県内外に広く呼びかけて、跡地の開発者や利用者を募ることにより、新たな需要を開拓し、まちづくりを促進**

- ・ 跡地が目標とするまちづくりの姿とあわせて、跡地利用に向けた沖縄県と市町村の意気込みや地権者からの用地供給の可能性等を県内外に広く情報発信し、跡地の開発者や利用者を募る。
- ・ 跡地の開発者（民間デベロッパー等）には、情報収集力、企画力等を活かした新しい需要の誘致や技術力、資金力等を活かしたまちづくり事業への参画に期待する。
- ・ 跡地の利用者（民間企業や来住者等）に対しては、計画づくりの段階から、まちづくりへの参加を呼びかけ、利用者の期待に応える計画づくりを進めることにより、利用者の誘致を促進する。

## 2-2 計画づくりの方針

### (1) 土地利用及び機能導入の方針

#### 1) 複合的なまちづくり

**普天間飛行場の跡地には、産業機能、都市的サービス機能、居住機能等の多様な機能を導入し、「しごと」と「くらし」の場が融合した複合的なまちづくりを方針として、「まちづくりの構想」を作成**

- ・ 産業機能としては、沖縄県の振興を先導する基幹産業（国内外をマーケットとするリゾート産業や研究開発型産業等）から、地域に立脚した地場産業まで、幅広く対象とし、異業種交流等による集積効果を高めることを目標とする。
- ・ 都市的サービス機能としては、商業・サービス機能、医療・福祉、教育・文化等の公益機能等の集積を図り、沖縄県や中南部都市圏の広域拠点や宜野湾市の生活拠点を形成することを目標とする。
- ・ 居住機能としては、定住型（都市圏の内需や県外からの移住に対応する住宅等）から滞在型（セカンドハウス、長期滞在用宿泊施設等）まで幅広く対象とし、あわせて定住型の居住機能に対する生活関連サービス機能（小・中学校、保育施設、診療所、集会所、最寄店舗等）の集積を図ることを目標とする。

#### 2) 三つの土地利用ゾーンによる計画づくり

**目標とする機能の導入にふさわしいまちづくりに向けて、「振興拠点ゾーン」、「都市拠点ゾーン」及び「居住ゾーン」の三つの土地利用ゾーンに大括りして「まちづくりの構想」の「土地利用配置指針」を作成**

- ・ 「振興拠点ゾーン」では、歴史と風土に根ざし、国際的な評価にも耐える優れた環境づくりとあわせて機能導入の受け皿として十分な規模の用地供給を行い、基幹産業や滞在型の居住機能等の誘致することにより、先進的な技術や多才な人材を集め、沖縄県の振興を先導する「創造と交流の場」として育てていくことを目標とする。
- ・ 「都市拠点ゾーン」には、新しい広域交通網による集客力に期待する広域機能や宜野湾市の中央に位置する立地条件を活かした生活拠点機能を誘致するとともに、地場産業の立地誘導や都心型共同住宅の導入とあわせて、宜野湾市の新しい都心を育てていくことを目標とする。
- ・ 「居住ゾーン」には、地権者や新しい来住者による定住型の居住機能を誘致し、跡地ならではのゆとりある空間を活かして、来住者の夢の実現に向けた計画づくりによる住宅開発を導入するとともに、跡地と周辺市街地が共用する生活関連サービスを整備し、跡地と周辺市街地の生活利便の向上に資することを目標とする。

### 3) 今後の取組の方向

**今後、計画の具体化を進める段階では、新しい需要の開拓、計画的な用地の供給、利用者参加の計画づくり等に向けた取組を推進し、計画づくりに反映**

- ・ 新しい需要の開拓については、「全体計画の中間取りまとめ」や嘉手納以南の跡地利用に向けた広域構想等を県内外に広く情報発信した上で、誘致活動や立地意向調査等に取り組み、機能誘致の見通しを明らかにする。
- ・ 計画的な用地の供給については、「全体計画の中間取りまとめ」にもとづき、地権者用地の共同利用や用地の先行取得に関する地権者との意見交換や土地活用意向調査を実施し、計画的な用地供給の見通しを明らかにする。
- ・ 利用者参加による計画づくりについては、「全体計画の中間取りまとめ」をもとに、来住希望者や民間デベロッパー等呼びかけ、利用者参加の計画づくりに対する利用者の参加意向を把握する。

## (2) 都市基盤整備の方針

### 1) 幹線道路網の整備

**幹線道路網については、嘉手納以南の大規模返還を契機とした中南部都市圏の新しい広域計画を与件として、本調査においては、宜野湾市全体の幹線道路網再編と跡地のまちづくりの両立に向けた幹線道路網の計画案を取りまとめ、「まちづくりの構想」の「交通網配置パターンの素案」を作成**

- ・ 「中南部都市圏総合都市交通計画」等の新しい広域計画においては、普天間飛行場の跡地利用に関連する主要幹線道路として、中部縦貫道路と宜野湾横断道路が計画されており、「宜野湾市都市計画マスタープラン」(平成16年)に読み込まれている。
- ・ 宜野湾市では、「宜野湾市都市計画マスタープラン」をもとに、跡地の立地条件向上、跡地の自然環境保全、宜野湾市の新しい都市構造の実現等の新たな観点を加えた幹線道路網の再検討を行っており、「全体計画の中間取りまとめ」にはその成果を反映させる。
- ・ 今後、主要幹線道路の計画の具体化や周辺市街地における整備可能性の検討等とあわせてルート修正等を行う。

### 2) 公共交通軸の導入

**現在調査検討が進められている中南部都市圏を縦貫する公共交通軸は、跡地における機能導入の可能性を高め、跡地のまちづくりから大きく期待されるため、跡地に公共交通軸が導入される場合を想定して、「まちづくりの構想」の「交通網配置パターンの素案」を作成**

- ・ 跡地に公共交通軸を導入し、定時性が高く、自動車利用によらない広域的な交通手段を整えることにより、広域からの集客を重視する機能や通勤・通学利便性を求める住宅等の立地が促進される。

- ・ また、公共交通軸沿いに公共交通利用が促進される土地利用ゾーンを配置すること等により、跡地の有効利用や公共交通利用の拡大につなげることができる。

### 3) 公園・緑地空間の整備

沖縄県広域緑地計画にもとづく（仮）普天間公園を中心とする公園・緑地空間については、「全島緑化」の先導や中南部都市圏の新たな発展の舞台となる緑豊かなまちづくりを重視して、「まちづくりの構想」の「公園・緑地空間配置パターンの比較案」を作成

- ・ 「沖縄県広域緑地計画」（平成14年3月）において、（仮）普天間公園は、中南部都市圏や宜野湾市の緑地整備水準の向上、防災拠点の形成を目標とし、大規模返還を契機とした中南部都市圏の将来像の実現に向けた取組を励ますシンボルともなる広域公園として位置づけられており、100ha以上の計画規模が目標とされている。
- ・ 「まちづくりの構想」の取りまとめにあたっては、跡地の自然特性を踏まえつつ、広域的な緑地空間ネットワークの形成、土地利用ゾーンとの関係、利用しやすい配置、緑の豊かさが見える風景づくり、生物多様性を重視した生息環境づくり、低炭素化対策と連携した整備・管理システム等に配慮して、配置パターンの検討を行う。

### 4) 供給処理や情報通信の基盤の整備

供給処理や情報通信の基盤については、計画の具体化段階で、跡地の特性への対応や跡地利用に必要な優れた立地基盤の整備に向けた計画づくりに着手

- ・ 跡地の特性への対応については、地下水の保全に向けた雨水貯留浸透施設の導入等の水資源循環システムの構築等を、計画の具体化段階での取組方針とする。
- ・ 優れた立地基盤の整備については、県内外からの産業の誘致やテレワークを行なう来住・滞在の促進に向けた情報通信基盤の整備等を、計画の具体化段階での取組方針とする。

## (3) 環境づくりの方針

### 1) 循環型社会の形成

循環型社会の形成を目標とした先進的なまちづくりや新しい産業の創出等に取り組み、時代の要請に応えるとともに、そのような取組に共感する企業や来住者を誘致して、まちづくりを促進することを方針とし、計画の具体化段階やその後のまちづくりに反映

- ・ 先進的なまちづくりについては、計画の具体化段階において、公共交通利用の拡大や歩いて暮らせるまちづくり等の交通分野の取組、水資源循環や再生可能エネルギーの開発等の供給処理分野の取組等を進めることを方針とする。

- ・ 新しい産業の創出については、今後の計画の具体化段階やその後のまちづくり段階において、廃棄物のゼロエミッションに向けたりサイクル産業、長寿命住宅や省エネルギー住宅等の新しい性能を備えた住宅の普及に向けた住宅産業等の導入に取り組むことを方針とする。

## 2) 優れた地域イメージの創造

**大規模な空間を活用した緑地空間の整備、緑豊かな風景づくり及び歴史的空間の再生による優れた地域イメージを県内外に情報発信して、跡地利用需要を開拓し、跡地利用を促進することを方針とし、「まちづくりの構想」に反映**

- ・ 緑地空間の整備については、大規模な空間を活用して、沖縄21世紀ビジョンが目指す「全島緑化」を先導し、沖縄県の振興拠点の役割を果たすことを方針とする。
- ・ 緑豊かな風景づくりについては、緑地空間の配置計画を工夫し、跡地の居住者や来訪者に豊かな緑を印象づける風景づくりを演出することを方針とする。
- ・ 歴史的空間の再生については、沖縄らしい魅力づくりに向けて、並松街道の復元や旧集落空間の再生に取り組むことを方針とする。

## 3) 自然環境や埋蔵文化財への対応

**自然環境や埋蔵文化財については、これまでの検討成果を「まちづくりの構想」に反映させるとともに、今後、現地調査の調査結果にもとづき、埋蔵文化財保護計画や地盤環境（洞穴の位置・深さなど）にかかる利用制限方針等を計画づくりの方針として追加**

- ・ 自然環境については、「宜野湾市自然環境調査」（平成16年度 宜野湾市）の「注目すべき植生分布」を「まちづくり構想」（公園配置等）に反映させる。
- ・ 埋蔵文化財については、「埋蔵文化財保護基本マニュアル導入調査」（平成17年度 宜野湾市教育委員会）において、これまでに情報収集できた区域を対象として、現段階における成果として、「重要遺跡保存整備構想」が策定されており、それにもとづき、「重要遺跡」の保護・活用、「歴史的景観・自然環境の保全ゾーン」の保全・活用及び「近世村落・宿道の再生ゾーン」の再生・活用の方向を「まちづくり構想」に反映させる。

## （4）周辺市街地整備との連携の方針

### 1) 周辺市街地における取組の方向

**周辺市街地においては、関連調査\*等の成果を踏まえて、跡地と一体的な生活圏形成、跡地を受け皿とした既存施設の再配置及び幹線道路沿道市街地の再開発に取り組むことを方針とし、「まちづくりの構想」に反映**

\* 「普天間飛行場跡地利用計画に係る周辺市街地整備調査」（平成20、21年度 宜野湾市）

- ・ 跡地と周辺市街地にまたがる生活圏形成は、跡地と周辺市街地との間で生活サービス機能（小・中学校、公園等）を共用し、両者の利便を高めることを目的とするものであり、「まちづくりの構想」（跡地の居住ゾーンや公園の配置等）に反映させる。
- ・ 跡地を受け皿とした周辺市街地の既存施設の再配置は、既存施設の立地条件向上やそれらの跡地を活用して市街地環境改善を図ることを目的とするものであり、「まちづくりの構想」（跡地における再配置用地の確保等）に反映させる。
- ・ 幹線道路沿道の周辺市街地の再開発は、跡地と周辺市街地にまたがる幹線道路の整備促進と沿道地域の高度利用を図ることを目的とするものであり、「まちづくりの構想」（幹線道路の配置パターン等）に反映させる。

## 2) 今後の計画づくりに向けた取組

今後、「全体計画の中間取りまとめ」までには、「宜野湾市都市計画マスタープラン」にもとづく周辺市街地整備の計画づくりと連携して、跡地利用計画の策定に向けて計画を具体化

## 2-3 まちづくりの構想

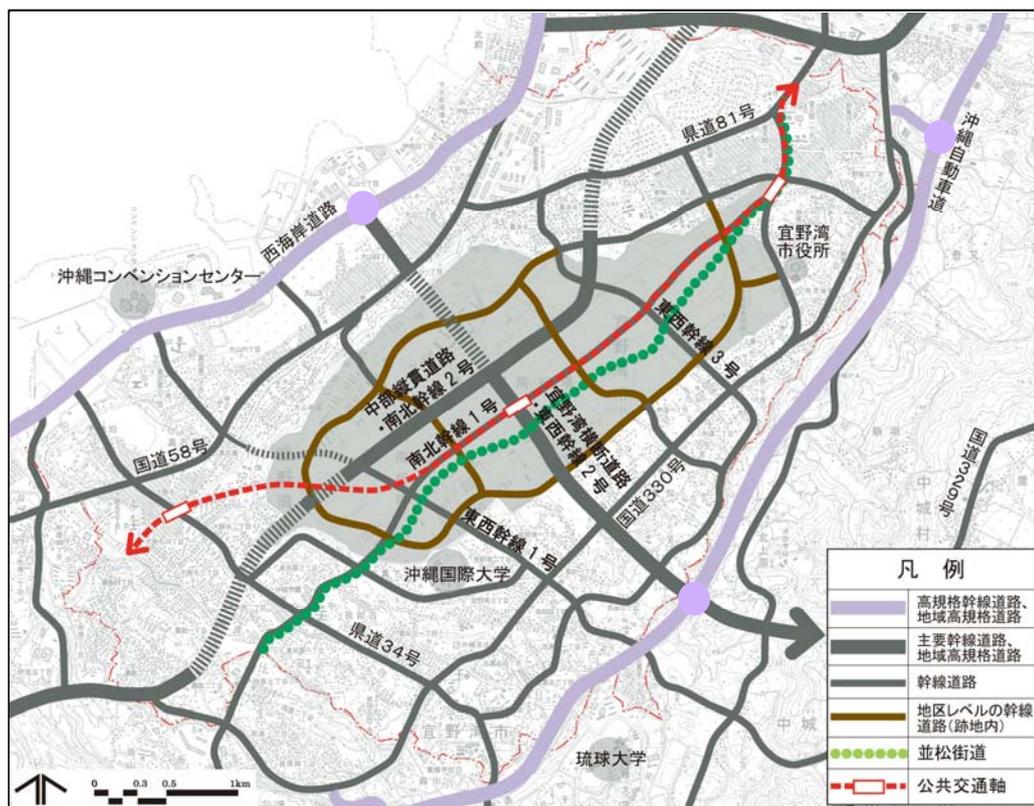
### (1) 空間構成の方針

#### 1) 交通網配置パターンの素案

跡地においては、中南部都市圏を対象とした広域的な交通計画や宜野湾市の幹線道路網再編計画との連携を目標として、主要幹線道路、都市幹線道路及び公共交通軸で構成される「交通網配置パターンの素案」を作成し、「まちづくりの構想」を作成

- ・ 主要幹線道路（中部縦貫道路、宜野湾横断道路）\*の跡地内のルートは、都市幹線道路のルートとしても期待されるため、両者の機能を兼ね備えた計画づくりを目標として配置する。  
\* 「まちづくりの構想」においては、地域高規格道路として位置づけられることを期待している。
- ・ 跡地と周辺市街地にまたがり、宜野湾市の骨格となる5本の新規幹線道路（東西幹線1, 2, 3号、南北幹線1, 2号）と跡地の一体的なまちづくりや周辺市街地の利便性の向上に向けた地区レベルの幹線道路を配置する。
- ・ 公共交通軸については、関連調査\*によるルート案を参考にして、整備される場合を想定する。 \* 「中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査」（平成21年度 沖縄県）
- ・ 交通網配置パターンについては、今後、まちづくり構想比較案にもとづく評価や関連調査の検討成果にもとづき方針を設定する。

図IV-2 交通網配置パターンの素案

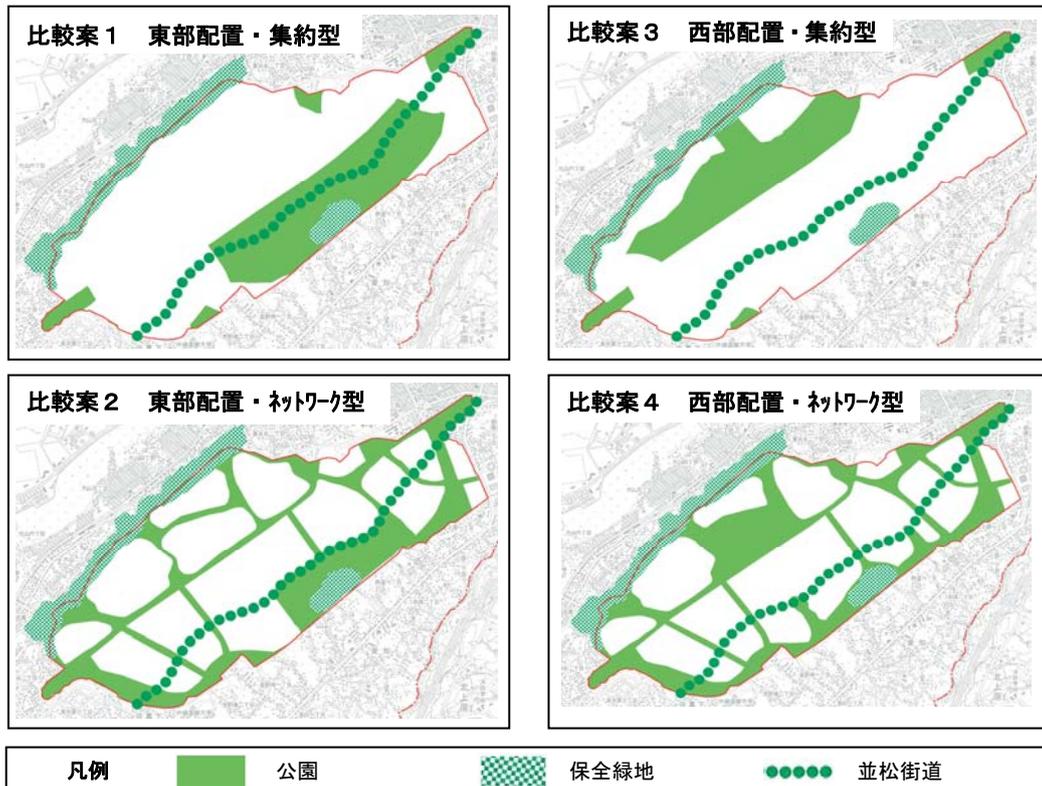


## 2) 公園・緑地空間配置パターンの比較案

跡地においては、既存の良好な樹林地を保全緑地に設定し、(仮)普天間公園とあわせた緑地空間の「形状」と「位置」に関する案を組み合わせ「公園・緑地空間配置パターンの比較案」を4案作成

- ・ 「公園・緑地空間配置パターンの比較案」の作成にあたっては、(仮)普天間公園\*1、住区基幹公園\*2、保全緑地\*3及び並松街道\*4をあわせた公園・緑地空間を対象とする。
  - \*1 沖縄県広域緑地計画において広域公園として計画されており、100ha以上の規模を目標
  - \*2 地区公園や近隣公園等を想定
  - \*3 歴史的景観や自然環境の保全を目標とする跡地の西側の斜面緑地や東側の御嶽林等
  - \*4 戦争によって失われた地域の歴史的な資源を、昔のルートで復元することを想定
- ・ 公園・緑地空間の「形状」については、(仮)普天間公園をひとまとまりにした**集約型**と(仮)普天間公園をまとめた区域と帯状の区域で構成する**ネットワーク型**の2案を比較する。
- ・ 公園・緑地空間の「位置」については、(仮)普天間公園のまとまりを配置する位置の違いによって、**東部配置**と**西部配置**の2案を比較する。
- ・ 公園・緑地空間配置パターンについては、今後、「まちづくり構想比較案」にもとづく比較評価や新たな案の検討成果にもとづき方針を確立する。

図IV—3 公園・緑地空間配置パターンの比較案

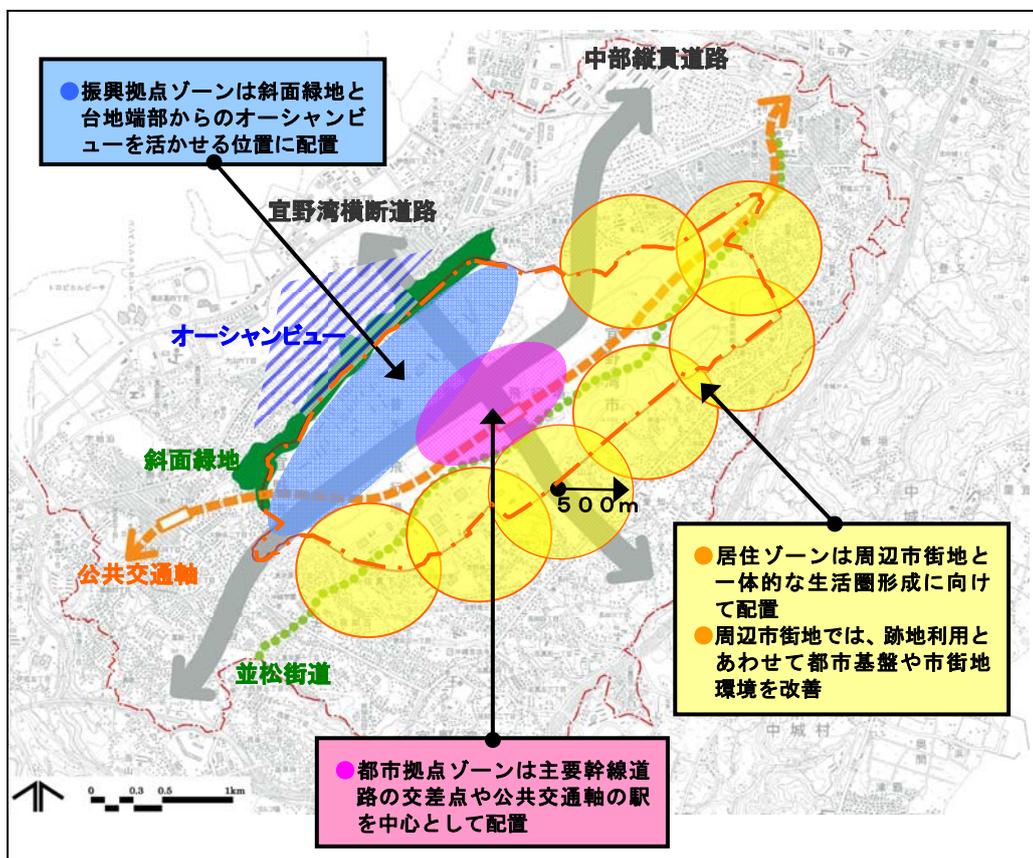


### 3) 土地利用配置指針

跡地においては、自然特性、広域的な交通条件、周辺市街地との連携等を計画条件とし、3種類の土地利用ゾーン（振興拠点、都市拠点、居住）にふさわしい立地条件の確保を目標として土地利用ゾーンを配置

- ・ 振興拠点ゾーンは、斜面緑地と台地端部からのオーシャンビューを活かした優れた環境づくりを目標として、できるだけ緑地空間に隣接する西側に配置する。
- ・ 都市拠点ゾーンは、高い交通利便の確保を目標として、中南部都市圏の都市軸の背骨となる中部縦貫道路と宜野湾横断道路の交差点や想定している公共交通軸の駅を中心とする一帯に配置する。
- ・ 居住ゾーンは、周辺市街地とあわせた一体的な生活圏形成や歴史的な空間の伝承を目標として、できるだけ周辺市街地に隣接し、旧集落地や並松街道を含む一帯に配置する。  
周辺市街地においては、跡地と一体的な都市基盤整備や跡地利用と合せた既成市街地の環境改善に取り組む。

図IV—4 土地利用配置指針



## (2) まちづくり構想比較案の作成

### 1) 比較案作成の方針

交通網の配置については、交通網配置パターンの素案（図Ⅳ—2）を共通の条件として、「まちづくり構想比較案」（表Ⅳ—1、図Ⅳ—5）を作成

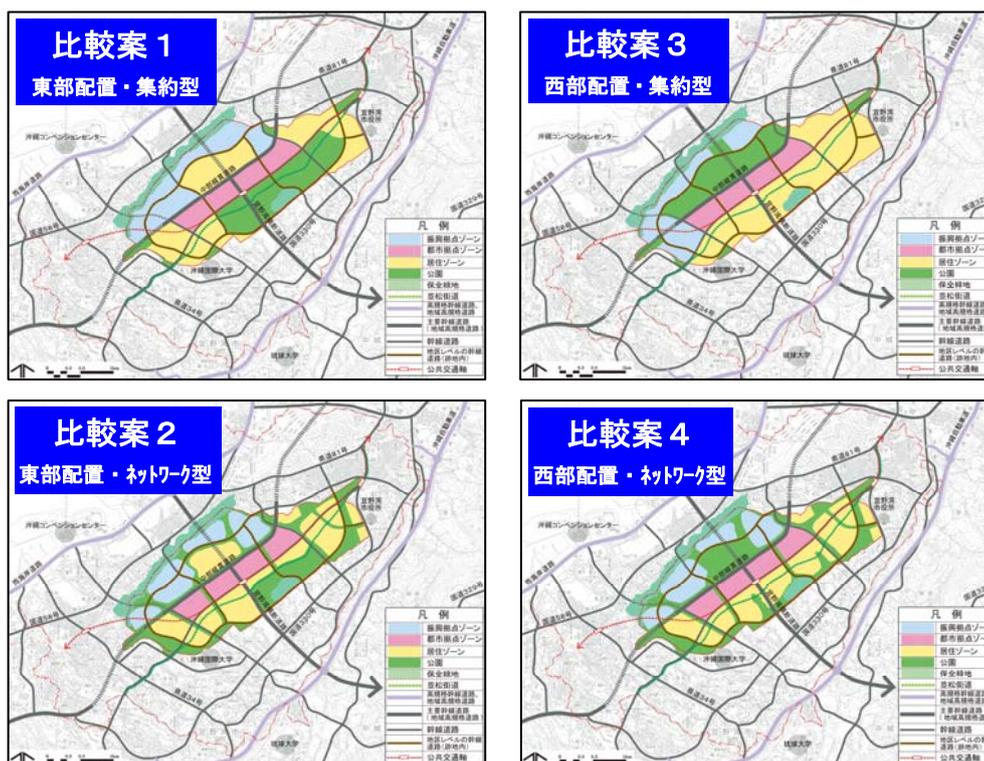
跡地のまちの全体の姿は、公園・緑地空間の配置によって異なったものとなるため、「公園・緑地空間配置パターン比較案」（図Ⅳ—3）に対応させた「まちづくり構想比較案」を作成し、比較評価

土地利用ゾーンは、「まちづくり構想比較案」毎に、「交通網配置パターンの素案」と「公園・緑地空間配置パターンの比較案」を与件とし、「土地利用配置指針」（図Ⅳ—4）から見て最もふさわしい位置を選んで配置

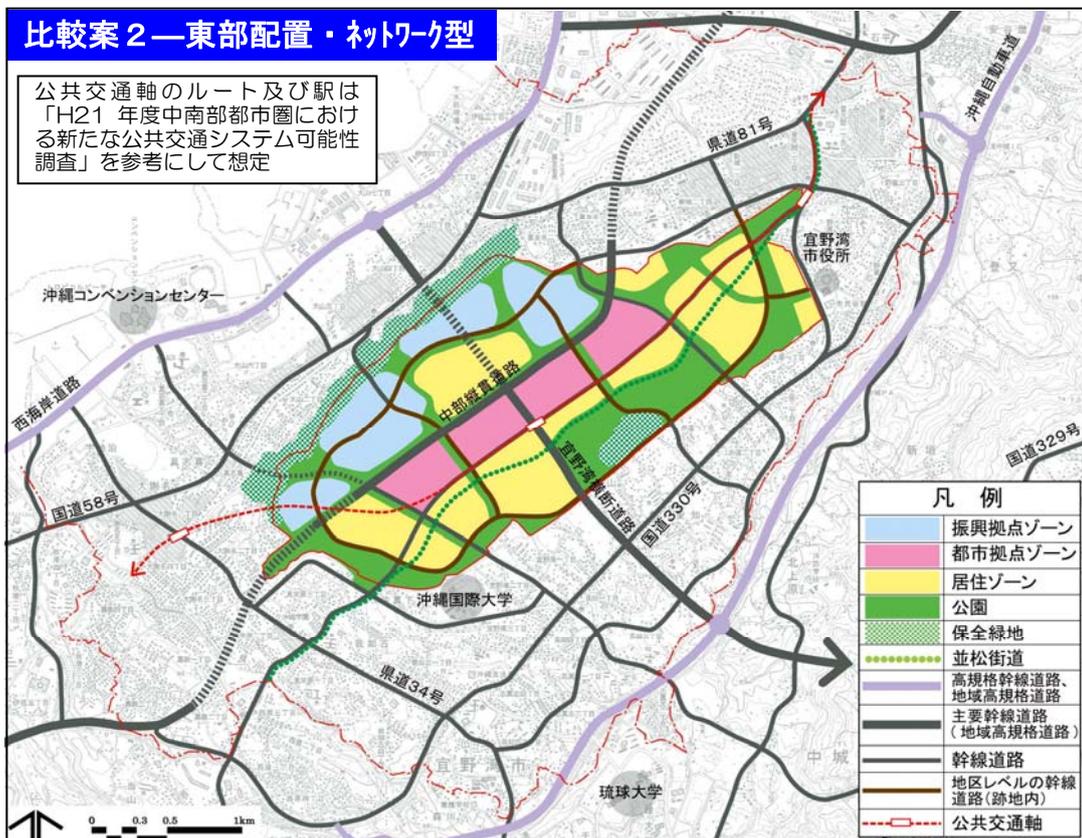
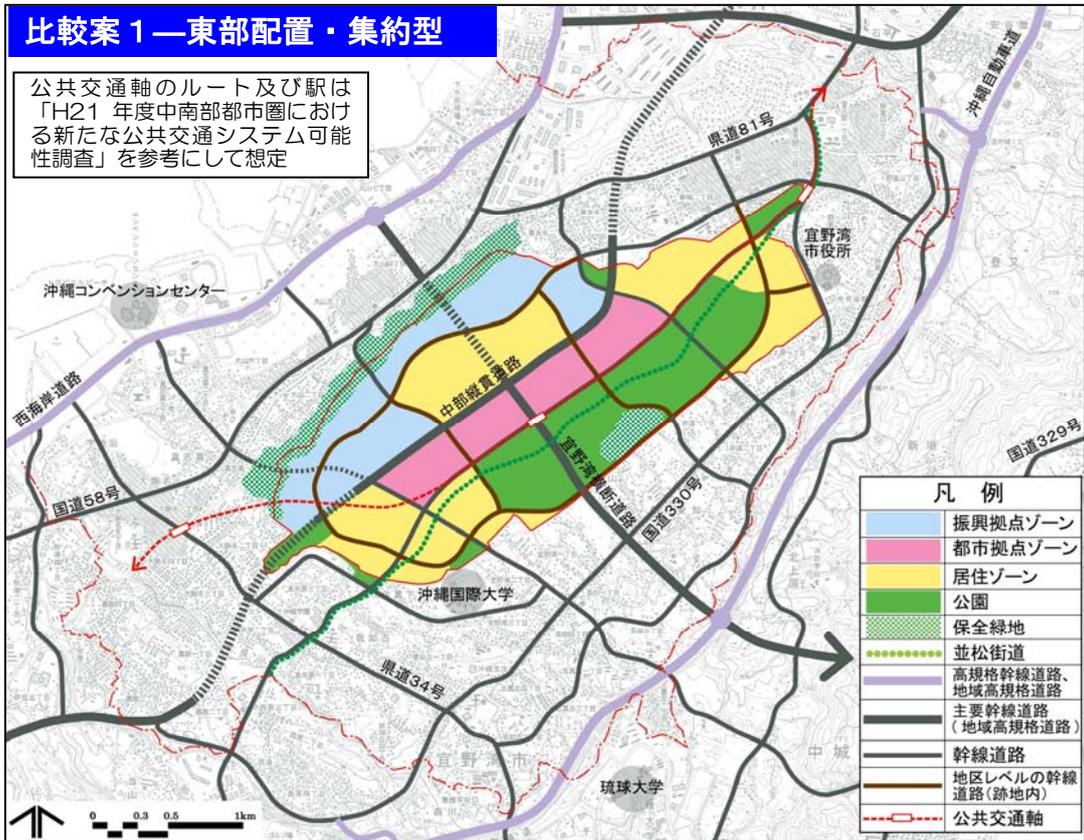
表Ⅳ—1 「まちづくり構想比較案」の構成

まちづくり構想比較案	公園・緑地空間は配置パターンの比較案	
	公園・緑地空間の「形状」	公園・緑地空間の「位置」
比較案1（東部配置・集約型）	集約型	東部配置
比較案2（東部配置・ネットワーク型）	ネットワーク型	東部配置
比較案3（西部配置・集約型）	集約型	西部配置
比較案4（西部配置・ネットワーク型）	ネットワーク型	西部配置

図Ⅳ—5 「まちづくり構想比較案」の一覧

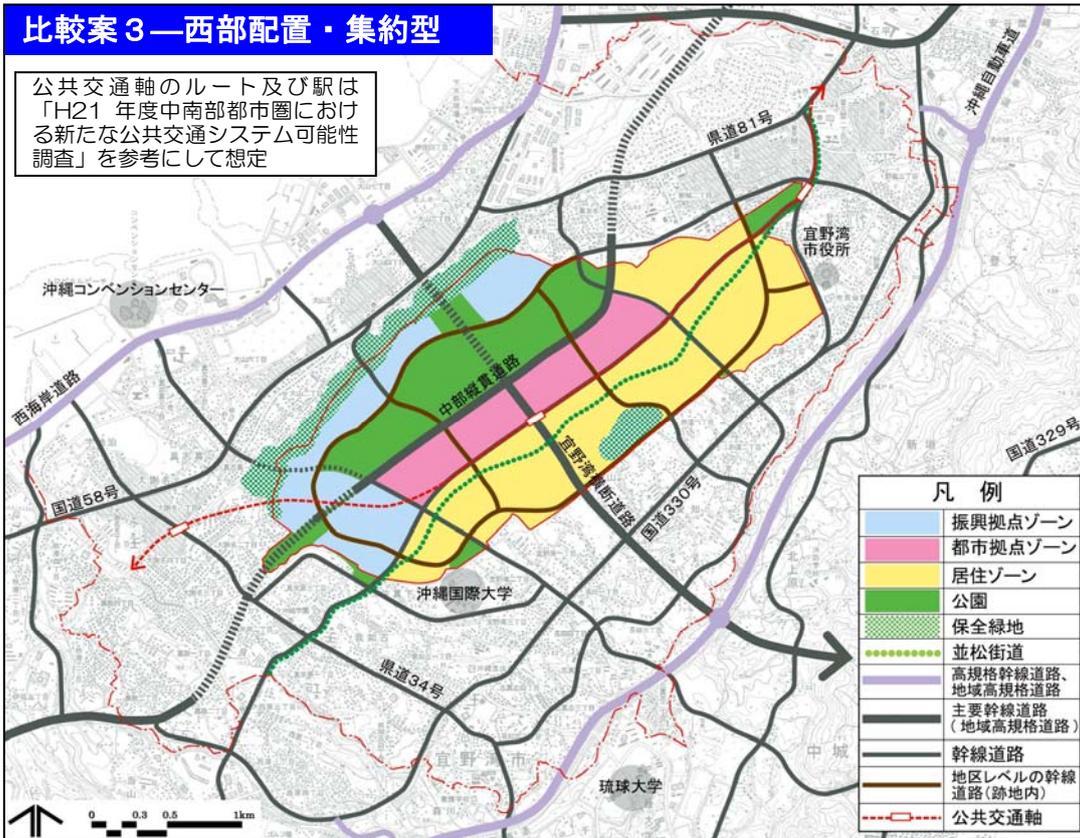


## 2) まちづくり構想比較案



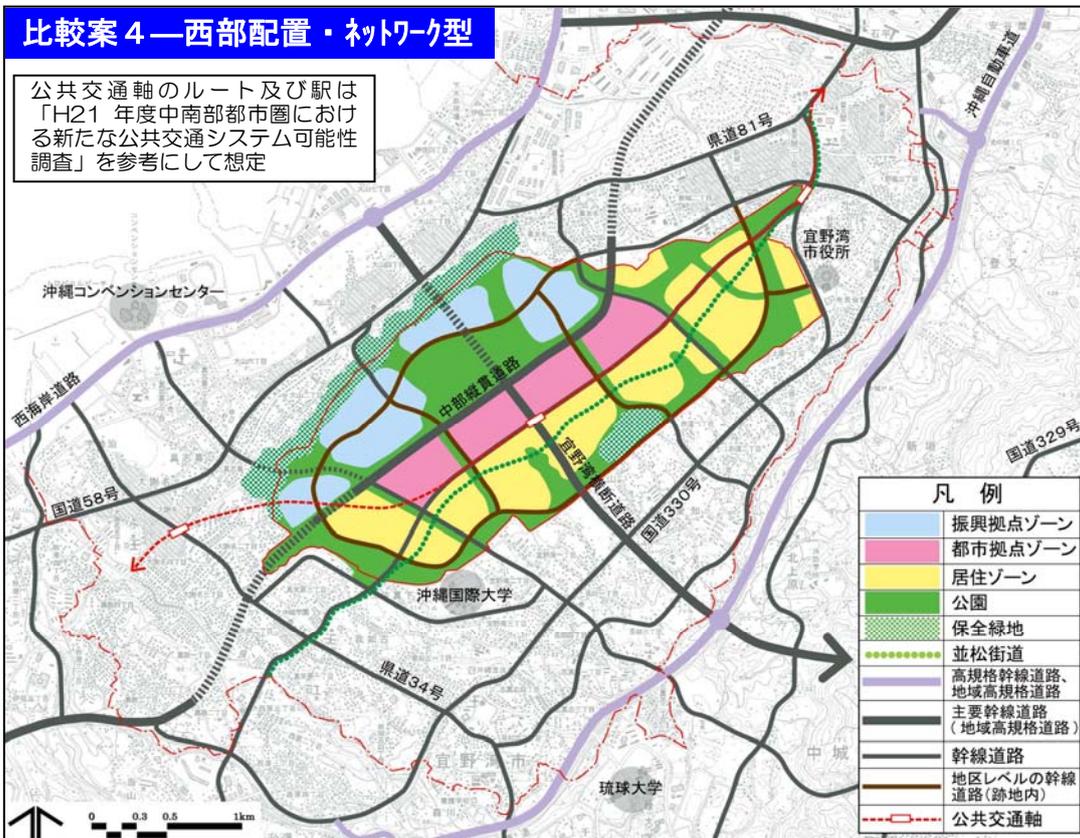
### 比較案3—西部配置・集約型

公共交通軸のルート及び駅は「H21年度中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査」を参考にして想定



### 比較案4—西部配置・ネットワーク型

公共交通軸のルート及び駅は「H21年度中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査」を参考にして想定



### 3) 比較案の特性評価

「土地利用配置指針」との整合性と「公園・緑地空間」の整備効果に着目すると、表Ⅳ－２のような比較案の特性評価が可能  
 次年度以降においては、さらに幅広い観点からの評価を行い、全体計画の中間取りまとめに反映

表Ⅳ－２ 比較案の特性評価

	「土地利用配置指針」との整合性	「公園・緑地空間」の整備効果
比較案 1	△居住ゾーンの大部分で周辺市街地にまたがる生活圏形成が概ね可能	○公園・緑地空間のまとまりを活かした魅力づくりが可能 ○周辺市街地に近接した公園・緑地空間整備が可能 ○把握されている重要遺跡を公園・緑地空間に取り込むことが可能
比較案 2	△振興拠点ゾーンで公園・緑地空間との隣接による魅力づけがある程度可能 △居住ゾーンの大部分で周辺市街地にまたがる生活圏形成が概ね可能	○跡地全体で緑の豊かさを感じさせることが可能 ○周辺市街地に近接した公園・緑地空間整備が可能 △把握されている重要遺跡の一部を公園・緑地空間に取り込むことが可能
比較案 3	○居住ゾーンで周辺市街地にまたがる生活圏形成が可能 △振興拠点ゾーンの大部分で公園・緑地空間との隣接による魅力づけが概ね可能	○大規模緑地と西側斜面緑地（オーシャンビュー）との間の回遊性が高い ○公園・緑地空間のまとまりを活かした魅力づくりが可能 △重要遺跡を公園・緑地空間に取り込む可能性は不明
比較案 4	○居住ゾーンで周辺市街地との一体的な生活圏形成が可能 ○振興拠点ゾーンで公園・緑地空間との隣接による魅力づけが可能	○跡地全体で緑の豊かさを感じさせることが可能 ○大規模緑地と西側斜面緑地（オーシャンビュー）との間の回遊性が高い ○周辺市街地と近接した公園・緑地空間整備が可能 △重要遺跡を公園・緑地空間に取り込む可能性は不明

○は高く評価できること △はある程度評価できること

## IV—2 跡地利用計画の策定に向けた今後の取組の方向

### 1. 全体計画の中間取りまとめまでの取組（平成 23, 24 年度を予定）

#### 1) 県民・市民・地権者等からの意見聴取

平成 22 年度調査の「全体計画の中間取りまとめ（案）」を県民、市民、地権者等に発信し、意見を聴取

- ・ 県民や市民に対しては、県民フォーラムや県・市のホームページ等を活用して、「全体計画の中間取りまとめ（案）」を発信し、県民や市民を対象とした意向調査等を通じて意見を聴取する。
- ・ 地権者に対しては、関連調査（地権者の意向醸成・活動推進調査）による意向醸成活動を通じて、情報発信と意見聴取を行う。

#### 2) 関連調査成果の反映

全体計画の中間取りまとめまでに実施予定の関連調査の成果を「計画づくりの方針の追加・修正」や「まちづくりの構想」に反映

- ・ 平成 22, 23 年度に実施あるいは予定する嘉手納以南の跡地利用を対象とした跡地利用広域構想調査（県）の成果にもとづき、普天間飛行場の跡地の広域的な役割を確認し、計画づくりに反映させる。
- ・ 平成 22, 23 年度に実施あるいは予定する宜野湾市の都市交通マスタープラン調査（市）の成果にもとづき、「まちづくりの構想」の交通網配置パターンにかかる計画づくりに反映させる。
- ・ 平成 22, 23 年度に実施あるいは予定する公共交通調査（国、県）の成果にもとづき、跡地利用の重要な計画条件として、公共交通軸整備の可能性・方向等を計画づくりに反映させる。
- ・ その他、広域インフラ（幹線道路、公園等）にかかる今後の検討成果等を計画づくりに反映させる。

#### 3) 検討委員会の審議

「全体計画の中間取りまとめ（案）」を検討委員会（仮称）に諮り、跡地利用計画の策定に向けた全体計画の中間取りまとめを県・市共同で策定

- ・ 検討委員会は幅広い視野からの意見や意向を結集するために、学識経験者や各種団体、関係機関、地権者の代表等で構成する。

## 2. 跡地利用計画の策定までの取組（平成 25 年度以降を予定）

### 1) 計画の具体化に向けた取組

全体計画の中間取りまとめにもとづき、計画策定フローを作成し、計画づくりに必要な情報収集を行い、計画の具体化に向けた取組を推進

- ・ 計画策定フローについては、返還スケジュールを踏まえて、跡地整備事業の立上げに必要な準備期間等を考慮し、適切な計画策定期間を対象とする。
- ・ 計画づくりに必要な情報収集としては、土地利用の計画フレームの設定に向けた土地利用需要見通しの確保や地権者の土地活用意向（計画的な用地供給見通し等）等を重視する。

### 2) 跡地利用計画の策定

計画の具体化が進んだ段階で、計画の実現性について検証を行い、関係者の合意にもとづき、沖縄県と宜野湾市が共同で「跡地利用計画」を策定

- ・ 計画の実現性の検証にあたっては、関係者の合意に必要な条件を整えるために、事業実施についての概略の見通しや市街化の時間的な見通しの確保等を重視する。

図IV—6 跡地利用計画の策定に向けた今後の取組

