

平成 22 年 大規模駐留軍用地
跡地等利用推進費

公共交通を中心とした基地跡地まちづくり 基本計画検討調査

報告書概要版

平成 23 年 3 月

沖縄県

目 次

1 業務の目的	1
2 公共交通を中心とした基地跡地まちづくり基本計画検討.....	2
2.1 普天間基地跡地の公共交通指向型まちづくりの方向性検討.....	2
2.2 普天間基地跡地全体のまちづくり構想の検討.....	7
2.3 普天間基地跡地のまちづくり基本構想の検討.....	29
2.4 他の駅周辺のまちづくりの方向性.....	43
3 公共交通を中心としたまちづくりの課題.....	46

1 業務の目的

日米安全保障協議委員会（平成 18 年 5 月）において、返還が合意された嘉手納飛行場以南の米軍施設・区域は、都市圏の発展や整備そのものに大きく影響する 1,000ha を超える面積があり、その返還予定地を含めた長期ビジョンや跡地利用方法に関する様々な取り組みがなされている。

普天間飛行場や牧港補給地区などの広大な駐留軍用地によって、歪な都市構造となっている中南部都市圏は、駐留軍用地跡地を含めた土地利用、産業振興など、解決すべき多くの問題を抱えており、これからの都市圏が発展するためには、国際化や産業振興の視点、住民の安全、安心な生活を確保するための地球環境や高齢化社会への対応といった視点がクローズアップされている。

このような現状と課題、動向に対処していくためには、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沖縄県の重要課題であり、これにより 21 世紀の持続可能な発展を支えていくことが可能となる。

このような背景を踏まえ、本調査は、広域交通に関する調査・計画に位置づけられる「中南部都市圏総合都市交通計画」や「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」の結果等を踏まえ、跡地利用を含めた中南部都市圏の長期的な発展方向を視野に、低炭素社会の実現、観光・リゾート産業等の振興、安全・安心な社会の形成を先導する公共交通システムに着目し、基地跡地及び周辺市街地を含めた公共交通を中心としたまちづくり計画の作成に向けた検討を行うものである。

なお、本計画は、公共交通を中心としたまちづくりの観点から検討を行った跡地のまちづくりの一例であり、今後の基礎資料として活用することを目的とするものである。

2 公共交通を中心とした基地跡地まちづくり基本計画検討

2.1 普天間基地跡地の公共交通指向型まちづくりの方向性検討

沖縄県の都市構造は、自動車交通を中心に発展し、道路沿道に軸上に都市が形成され、那覇市都心部を除き低密度に分散した市街地を形成し、様々な都市交通問題が顕在化しているため、今後は、利用目的に応じて階層的に配置、結節された公共交通ネットワークを構築し、中南部都市圏全体の集約型都市構造への再編を誘導することが求められている。

普天間基地跡地では、先導的に、まちづくりと一体的に公共交通を整備する、都市活動・移動による環境負荷が少なく、人に優しい新しいまちづくりが望まれる。

普天間中央駅を中心に都市機能を集約化した拠点整備を行うとともに、公共交通沿線に生活利便施設の立地や高度な土地利用を促進し、日常生活の移動が公共交通を使って行うことができる環境を整える、公共交通指向型のまちづくりが必要である。

(1) 公共交通指向型のまちづくりの視点

普天間基地跡地の公共交通指向型のまちづくりの視点を整理する。

視点1：「普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査（H22.03）」の計画方針、概略の計画規模を基本とし、一部新たな方針、導入機能を提案する

- ・ まちづくりの基本的な方針や開発規模のイメージは、宜野湾市をはじめとする関係機関や県民によって従来から検討が重ねられているため、根本的な計画内容の変更は想定しにくい。
- ・ したがって、基本的に従来計画を踏襲した上で、新たに鉄道整備という条件の下で、より公共交通を活用したまちづくりを構想し、新たな機能や各ゾーンの開発密度、基幹的インフラの配置などの見直し、提案を行う。

視点2：鉄道駅を中心としたまちづくりを構想し、従来の道路を軸としたラダーパターンの構造を再検討する

- ・ 従来の道路を軸に都市構造を形成していくパターンに対し、鉄道が導入されると、「鉄道駅」への集中が生じ、駅を中心とした放射状の都市構造となる。
- ・ 普天間基地跡地は、駅周辺を大規模・面的に開発できる条件を備えていることから、新たな都市構造によるモデル的な開発が可能である。
- ・ そこで、広域的な交通処理の役割が期待されている幹線道路は除き、域内の道路網について再検討を行い、駅を中心とした構成・配置に再検討する。

視点3：（仮）普天間公園（概ね100ha）は、西側斜面緑地の保全と景観形成の視点から、西側に配置を想定する

- ・ （仮）普天間公園は、基本的には単なる緑の公園ではなく、都市拠点として機能しつつ、観光集客も図り、地域の活性化に資する公園が想定されている。

- ・ 地域的な視点で見ると、基地跡地の西側に広がる斜面緑地は、緑の環境の保全（斜面地内には墓地も多く分布）は重要な条件である。景観的にも海洋側から見るとまとまった緑の帯が市街地の背景に広がっており、緑豊かなまちをイメージさせる。
- ・ また、本地区の導入機能で期待されているリゾート機能の配置場所としては、西側丘陵部の端部からはオーシャンビューが開けており、沖縄らしいリゾート景観が創造できる丘陵端部が望ましい。
- ・ したがって、構想策定にあたっては、（仮）普天間公園は西側丘陵部に、振興拠点ゾーンの内のリゾート地区を複合させて配置し、斜面緑地と一体となって、大規模な緑空間を創出し、開発地区のシンボリックな機能とする。

視点4：駅を中心に公共交通ネットワークの充実と交通結節機能を強化し、歩いて暮らせる・歩いて楽しめるまちづくりを推進する

- ・ 宜野湾市域のバスネットワークは、現況では国道 58 号、国道 330 号を中心に那覇からの放射バス路線が南北に配置され、一部東西方向に路線が結ばれる構造となっているが、鉄道導入時には、交通結節駅（普天間中央駅を想定）を中心に、駅周囲の地区およびその後背区域に、きめの細かいネットワークで高頻度運行を提供していくパターンに再構成することが可能となる。
- ・ 日常生活において過度に車を利用せず、徒歩、自転車、バス、LRT、鉄道を利用して暮らせるまちづくりを推進することが、公共交通指向型開発の目指すところである。
- ・ このためには、交通結節機能の強化が重要であり、その新しい整備のあり方が求められるため、多様な交通モードが結節し、市民や来街者との交流機能が一体となった「新しい駅街区」のあり方を検討する。

視点5：環境配慮型のまちづくりを総合的に指向し、新しいまちづくりを発信できる実験的な試みを導入する

- ・ 今後のまちづくりにおいては、環境にやさしい低炭素型のまちづくりが求められており、公共交通指向型まちづくり自体もこの方向性に沿った試みである。
- ・ 交通面だけでなく、環境にやさしいまちづくりを官民協力して跡地開発全体の整備で追及し、次世代のモデルとなるようなまちづくりを進める必要があり、具体的には、エネルギー・供給処理などの環境関連施設を集約的に整備して合理化することなどが想定される。また、都市基盤だけでなく、立地する建築物もエコ建築とならなければ効果は限定されるため、建築時の環境水準も示し、まち全体の総合的な環境質向上が求められる。
- ・ 環境配慮型のまちづくり技術は、中国をはじめ世界的にも求められるもので、具体の都市開発も進められつつある。普天間基地跡地のような 500ha 規模の大規模面開発は、首都圏では実施される可能性が低く、我が国にとっては、先進的な環境技術の粋を結集し環境配慮型都市開発のモデルを構築する限られた大きなチャンスであり、実験的な試みも含めた都市機能の導入も検討する。

(2) 公共交通指向型のまちづくりの考え方

普天間基地跡地の公共交通指向型のまちづくりの基本的な考え方を表 2.1に示す。

表 2.1 公共交通指向型のまちづくりの考え方

項目	考え方
駅周辺の土地利用施策	<ul style="list-style-type: none">・ 普天間基地跡地では、駅周辺を大規模かつ面的に開発できる条件を備えていることから、新たな都市構造によるモデル的な開発が可能である。・ これまでの道路を中心とした帯状の都市構造から、「鉄道駅」を中心とした放射状の都市構造の形成を図る。・ 鉄道を利用しやすい鉄道駅周辺に多様な都市機能・施設を配置し、また高密度な土地利用を行うことで、効率的に交通需要を確保するとともに、効率的に交通需要を処理する。
駅周辺の開発規模や人口密度の誘導施策	<ul style="list-style-type: none">・ 日常生活において過度に車を利用せず、徒歩、自転車、バス、鉄道を利用して暮らせるまちづくり、公共交通機関を持続的に維持可能な都市規模を目指すため、様々な交通機能と交流機能が一体となった「新しい駅街区」のあり方を想定する。・ 計画人口：1万人以上の住宅団地、沿線地域人口密度：200 人/ha、大規模施設の集客力：年間 200 万人程度が想定される土地利用、施設配置を誘導するグランドデザインを想定する。
低環境負荷まちづくり	<ul style="list-style-type: none">・ 普天間跡地まちづくりにおいては、低環境負荷のまちづくりを官民協力して追及し、次世代・世界的なモデルとなるまちづくりを進めることが望まれる。・ 交通システムのほか、普天間基地跡地では、エネルギー・供給処理等の環境関連施設を集約的に整備（仮称：スーパー・エコ・プラントと呼ぶ。）するシステム導入が望まれる。

(3) 公共交通の利用を促進させる総合的な交通政策の展開

公共交通指向型のまちづくりにあたっては、公共交通需要を確保・拡大する都市計画・施設配置・土地利用政策の展開と同時に、表 2.2に示すような公共交通の利用を促進させる交通政策、普天間基地跡地への自動車流入を抑制する交通政策、駐車需要を抑制する交通政策を総合的に展開させる必要がある。

(4) 交通システムの計画・運営・管理を行う組織の構築

我が国の交通事業は独立採算が基本で、沖縄の公共交通も複数のバス事業者とモノレールはそれぞれの交通事業者が独自に交通サービスを提供しており、利用者にとって最も望ましい公共交通ネットワークを形成しているとは言い難い。

このため、欧州等に見られるよ公共交通全体を計画、運営、管理する組織（仏・リヨンのSytral、独・フライブルグのVAG等が参考）を構築して利用者本位の交通サービスを提供するとともに、効率的に公共交通システムを運営し、結果として社会的な効果を最大化することが望まれる。

ただし、そのためには、財源の確保と適切な費用負担の仕組み、独立採算の枠を越えた公的支援のあり方、運賃制度の確立などを包括的に規定する法律・制度面の枠組み整備も必要となる。

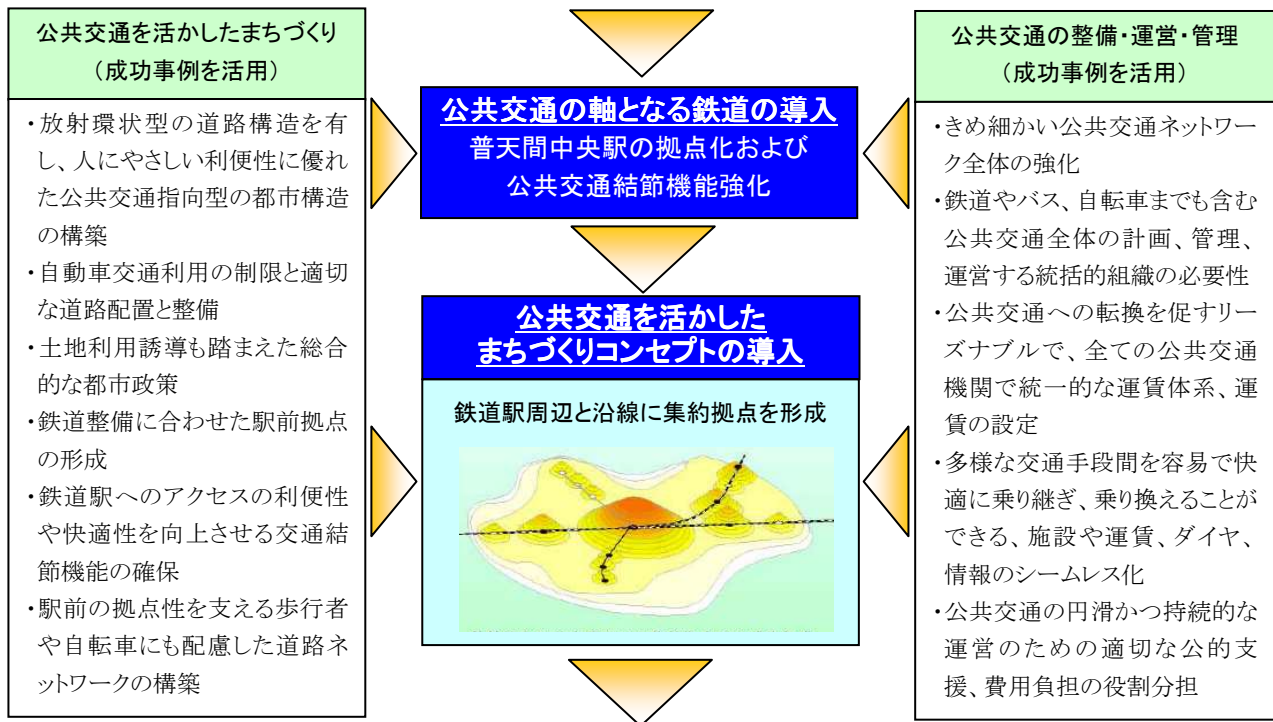
表 2.2 公共交通指向型まちづくりにあたって総合的に展開すべき主な交通政策

政策方針	施策メニュー	適用の考え方
公共交通利用の促進	鉄道と接続するフィーダー交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅と周辺地域を連絡するLRT/BRT等のフィーダー交通を整備し、基幹公共交通サービスを面的に拡充する。 フィーダー交通の配置には、既存道路空間の再配分を含め、専用空間を確保する。
	シームレスな乗り換え環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とLRT/BRT/バスの乗り換えは、バリアフリーの観点から、プラットフォームを共有する対面乗り換え式や直上・直下接続など、シームレスな方式を採用する。
	交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> 複数の交通手段の乗り継ぎや乗り換えの利便性を高めるとともに、集客性、シンボル性を併せ持った交通結節点を整備する。
	パーク&ライドシステムの採用	<ul style="list-style-type: none"> 県北西部(北谷・嘉手納・読谷等)から国道58号や国道330号を利用して那覇市内に乗り入れている自動車利用者等が鉄道を利用できるよう、鉄道駅に隣接する駐車場の設置、割安な料金設定を併せて実施するパーク&ライドシステムを採用する。
	サイクル&ライドシステムの採用	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用者が鉄道を利用しやすいよう、鉄道駅に直結する自転車駐車場(修理等もできるサイクルステーション併設)の設置、鉄道への自転車持込可(サイクルトレイン)とするサイクル&ライドシステムを採用する。
	情報提供システムの拡充	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・LRT・バス等の公共交通システムの情報を集約して管理し、県民・観光客・外国人等にもわかりやすい情報をリアルタイムで提供する。
	共通・割安な運賃制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> ICカード等の活用により、鉄道からバス、駐車場、コミュニティサイクルまで、また個人、家族、グループまで共通で利用できる割安な運賃制度を導入する。
	短距離輸送システムの導入	<ul style="list-style-type: none"> 普天間基地跡地と既成市街地との高低差による不便を解消するため、ケーブルカーや斜行エレベータ等の短距離輸送システムを導入する。
普天間基地跡地への自動車流入抑制	基地跡地外縁部道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> 基地跡地を通過する自動車交通を遮断するため、適切な通過交通用道路(バイパス・環状道路)を整備する。
	フリンジパーキングの設置	<ul style="list-style-type: none"> パーク&ライド駐車場と兼用し、基地跡地外縁部に車を止め、バスやLRT等の公共交通機関で基地跡地中心部にアクセスするフリンジパーキングを設ける。
	トラフィック・セルシステムの採用	<ul style="list-style-type: none"> 基地跡地内道路、特に中心地区において、一方通行化、速度規制、通行規制(歩行者専用道路化、可動式ボラード設置、ハンプ設置等)の組み合わせにより、自動車の通行を制限、し難くする。
	基地跡地内の移動手段の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 基地跡地内へのアクセス、基地跡地内の移動を容易にする循環バス、コミュニティバス等を配置する。 鉄道駅、公共施設、商業施設等を中心に、基地跡地内の回遊性を高めるコミュニティサイクルシステムを採用する。
	安全・快適な歩行環境等の整備	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者専用道路、自転車専用道路を配置する。 歩行者と公共交通だけが通行可能なトランジットモールを採用する。
駐車需要の抑制	ゾーン別駐車料金の設定	<ul style="list-style-type: none"> 基地跡地中心部に近いほど駐車料金が高くなるゾーン別駐車料金下限料金を設ける。

(5) 普天間基地跡地の公共交通指向型まちづくりの方向性

これまでの検討から普天間基地跡地の公共交通指向型まちづくりの方向性を以下に示す。

県土構造再編・普天間基地跡地利用・新たな交通システム導入に関する上位・関連計画の考え方
<p>○駐留軍用地跡地に関わる有効利用ビジョン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中南部都市圏は、那覇一極集中に近い二極構造から、環境と共生しつつ各拠点とコンパクトな市街地が連携した骨太中枢軸構造に再構築し、新たな公共交通による拠点間ネットワークの強化を柱とする都市交通政策を展開 ・ 基地跡地には、多様な高次都市機能を導入し、循環型社会モデルを形成 <p>○沖縄 21 世紀ビジョン基本計画(素案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組み推進:「基地存在による都市構造の歪みの是正」、「沖縄型自立型経済の構築」、「低炭素社会実現」の観点から、県土の均衡ある発展の支えとして期待 ・ 歩いて暮らせる環境の創造、自転車空間整備とコミュニティサイクルの普及等の促進:高齢化社会と脱自動車依存社会への対応、人に優しい交通手段の確保 <p>○沖縄県総合交通体系基本計画(素案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中南部都市圏は、那覇、沖縄都心と周辺を再構築(密集地や過度な機能集積を基地跡地や軸上地域へ移転)、「那覇、普天間、沖縄」の3つの拠点を中心とした南北都市軸を構築 ・ 基地跡地には県土構造再編(自立経済都市圏、市街地再編)を牽引する拠点機能を導入 ・ 那覇から沖縄に至る都市軸を中心に、新たな交通システムを導入:老朽密集市街地の改変、跡地利用促進等によるコンパクトな密集市街地の構築や都市の持続的発展を支える



普天間基地跡地の公共交通指向型まちづくりの方向性	
<p><土地利用></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地利用構想案(全体計画中間とりまとめ、H22.3)を基本的に継承 ・ 既成市街地との連携による土地利用配置の再編と開発密度の向上 ・ 大量輸送機関による集客効率を踏まえた都市機能整備 ・ 環境配慮型都市づくりの推進 ・ 歴史的資源の復活と活用 	<p><交通基盤></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 普天間中央駅を核とした公共交通体系を導入し、交通サービスの一体化を強化 ・ 交通モード間のシームレス化を担う交通結節機能、運賃体系などハード・ソフト両面の強化 ・ 駅を中心とした放射環状型の道路体系の構築 ・ サイクルシティの構築 ・ 跡地外縁フリンジ駐車場、駅隣接のパーク&ライド駐車場整備ほか駐車需要管理施策の実施

図 2.1 普天間基地跡地の公共交通指向型まちづくりの方向性

2.2 普天間基地跡地全体のまちづくり構想の検討

2.2.1 まちづくりのコンセプト

米軍基地として利用される以前は、緑の丘であった当該計画地区を、緑豊かな新しいまちとして蘇らせるとともに、求められる都市機能を備えて地域の発展に資することを念頭に、普天間基地跡地のまちづくり構想の基本となるコンセプトとして、「美しい丘の再生 —スマート・ヒル構想—」を提案する。

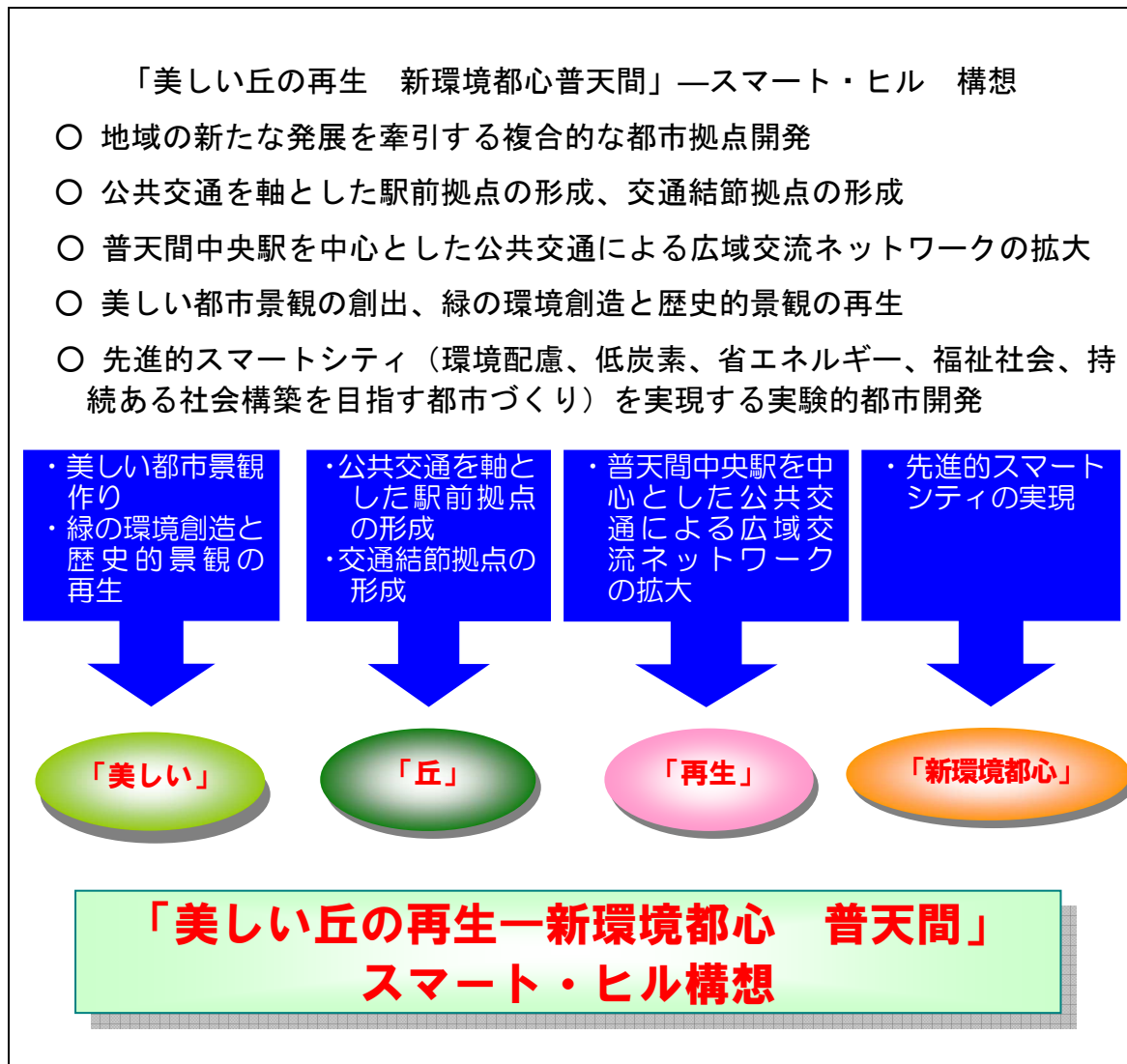


図 2.2 まちづくりのコンセプト

1) 地域の新たな発展を牽引する複合的な都市開発

- ・ 広大な跡地の整備は、地域の住宅需要に応えるだけでなく、沖縄中南部地域、宜野湾市の発展をリードしていく役割も担っていく。高次の都市機能を複合的に導入することで、新しい都市拠点を形成していく。

2) 公共交通を軸とした駅前拠点の形成、交通結節拠点の形成

- ・鉄道が導入されることで、今までの沖縄にないまちづくりとなる。鉄道駅を中心に、公共交通の結節点を形成し、車を使わなくても交通利便性の極めて高い、歩いて暮らせる、歩いて楽しめるまちづくりを目指す。
- ・また、LRT や BRT、コミュニティバス、サイクルポートなどの新しい交通システムを取り入れ、公共交通指向型都市のモデルを提示していく。
- ・駅を含む駅街区は、普天間のまちづくりを象徴する魅力ある都市拠点の形成を目指す。

3) 普天間中央駅を中心とした公共交通による広域交流ネットワークの拡大

- ・鉄道により那覇都心や空港と直接的、かつ短時間で結ばれることは、広域的な人の流れを創りだし、都市づくりの推進に寄与する。
- ・自動車交通に依存するよりも、鉄道により大量集客が可能になる利点も踏まえて、広域対応の施設立地を誘導し、交流型のまちづくりを目指す。

4) 緑の環境、美しい都市景観の創出

- ・基地跡地を緑の丘に再生していくことを、テーマの一つとして位置付ける。西側に残っている斜面緑地を保全し、これを発展させるとともに、都市整備に際して緑地を新たに創り出していく。道路などの基盤施設も緑を取り入れた構成にし、緑のネットワークを形成していく。宅地内も緑化推進を図る施策を導入することで、緑化に取り組む。
- ・並松街道の松並木再生は、「美しい丘の再生」のシンボルプロジェクトの一つと位置付け、松並木と沿道の景観形成を含めた整備を行う。観光的にも集客が期待できるデザインとしていく。
- ・都市景観の美しさもまちづくりの重要な要素とし、公共施設はもとより、街並み誘導も計画的に行い、沖縄らしい風景づくりを目指していく。

5) 先進的スマートシティを実現する実験的都市開発

- ・公共交通の活用による CO2 などの環境負荷削減も環境問題に取り組む一環である。基地跡地開発を、都市開発における総合的な低炭素型開発のモデルとなるように、交通以外の供給処理システムも先進的な技術を全面的に取り入れていく。
- ・「環境配慮型都市（スマート・コミュニティ）」は、我が国の成長戦略の一つで新たな輸出産業として期待されており、定住人口フレーム 20,000 人に及ぶ基地跡地開発を、その技術実証実験の場として提供することは、沖縄の産業発展にとって意義が大きい。
- ・このような方向性を明確に提示することで、国や民間企業の参加・資金協力を得て、環境技術的にも最先端のまちづくりを推進する。都市全体としては立地する建築物自体の環境性能の高さも重要であり、エコ建築の誘導施策なども一体で研究していく。

参考) 国内では、パナソニックが 19ha の工場跡地で CO2 排出ゼロを目指したスマート・タウン構想を発表している。中国でも民間による環境配慮型の大規模な都市開発が始まっている。

2.2.2 普天間基地跡地に導入する都市機能

公共交通を活かしたまちづくりを指向する普天間基地跡地のまちづくりにおいて導入する都市機能は、基本的には「跡地利用計画方針調査」に示されている4つのゾーン構成と、その具体的な機能イメージを踏まえつつ、これに、「交通結節機能」および「先進的エコ機能」の新たな機能を導入し、まちづくりコンセプトの実現に資する。

複合的な都市拠点形成していく主要な機能の構成を概念図に示す。従来の検討結果の整理も含めて、以下に機能導入の方針を示す。

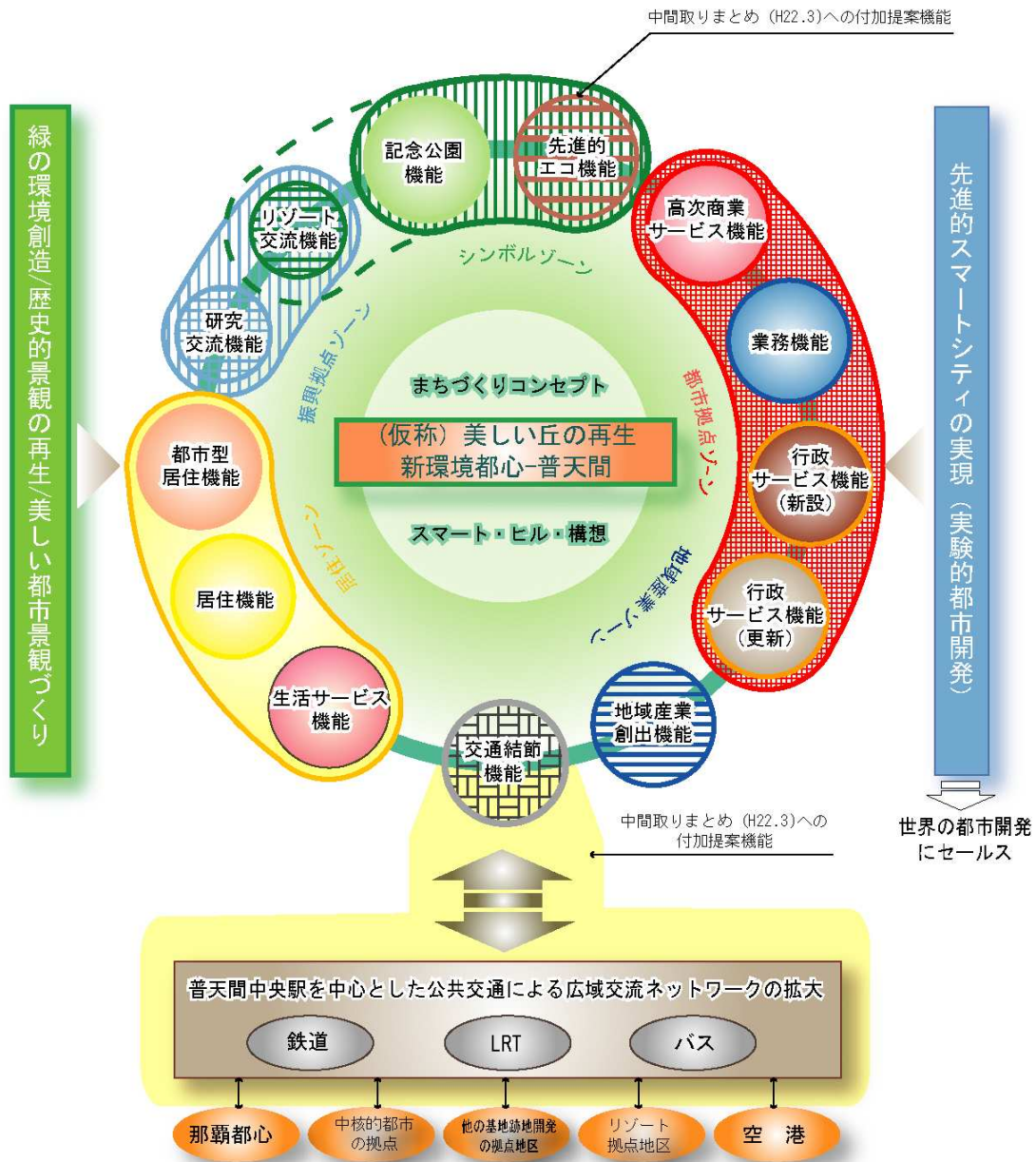


図 2.3 普天間基地跡地に導入する都市機能の構成

(1) 振興拠点ゾーンの機能構成

振興拠点ゾーンは、沖縄県の発展に資する拠点を創り出すためのゾーンである。このゾーンには、「リゾート・交流機能」と「研究交流機能」を導入する。

1) リゾート・交流機能

観光は沖縄県の産業としても大きな役割を担っており、雇用の場でもある。沖縄の恵まれた自然環境や、グスクなどの歴史文化は独特の魅力を持ち、国内海外からも集客を図っている。

基地跡地は那覇地区の都市型観光拠点と、恩納村をはじめとする北部のビーチリゾートの中間に位置し、鉄道が導入されることで広域的なアクセス性が飛躍的に高まる。

ビーチには直接面していないものの、美しい緑の丘の環境を生かし、ホテルや中長期滞在型のコンドミニアムなど滞在機能と、街に近接する特長を生かし滞在客と市民との交流機能を併せ持った新しいリゾートを創っていく。

普天間中央駅の駅勢圏になる琉球大学には、近年観光振興を目的とした「観光産業科学部」が設けられ、また海岸側には沖縄コンベンションセンターもある。これらと連携して、観光産業を育成していく機能、例えば、地区内に立地する施設での実習、研修支援、あるいはアフターコンベンション機能として宿泊施設だけでなくエンターテイメント施設を本地区内に立地誘導するなどの、交流をキーワードに観光を産業として振興できるゾーンとしていく。



2) 研究交流機能

基地跡地の近傍には、琉球大学、沖縄国際大学などの高等教育機関が立地しており、沖縄県内では学術研究機能の集積地といえる。これらと連携して研究開発型企业、情報通信関連企業の立地促進や、新たな企業創業を支援するインキュベータ施設（企業や研究者の交流、共同研究のマッチング、創業資金の提供など）なども導入し、沖縄県の産業振興に資する。

沖縄県での産業ターゲットの一つとして、生命科学分野があげられる。沖縄科学技術大学院大学の開校が期待できるが、すでに長寿・健康は沖縄のキーワードで、食品やサプリメントなど特徴ある産業が成長している。これらの成長を促進するとともに、特徴ある産業の情報を広く発信していくことも重要であり、産業情報発信機能も整備していく。

(2) 都市拠点ゾーンの機能構成

都市拠点ゾーンは、宜野湾市の拠点としてだけでなく、沖縄県中南部都市圏の広域的な拠点としての整備が求められる。

基地跡地開発により、宜野湾市も将来的には12万人規模の都市に成長していくことが想定され、既存の公共施設では対応できない場合や、新たに必要とされる施設ができてくる。



広域的にみると、鉄道の導入により、那覇市から沖縄市まで30分圏でサービス・集客ができるようになり、高次の都市機能立地も可能となる。

都市拠点ゾーンにおいては、「高次商業サービス機能」、「業務機能」、「行政サービス機能（新規需要対応）」、「行政サービス機能（更新需要対応）」の導入を図る。

1) 高次商業サービス機能

基地跡地の開発に伴う人口定着で、基礎的な商業サービス需要は創出されるが、立地特性から広域圏を対象としたより高次の商業サービス機能の誘導を図り、都心的な賑わいを創っていく。

大規模な商業施設は郊外部立地で巨大な駐車場を備えた独立型開発が多いが、鉄道利用の利便性を活かして、過度に車に依存しない形態、あるいは大規模一体型ではなく街に開かれた分節型の開発を指向する。

駅周辺地区の開発密度を高めて集積し、界限性の高い空間としていく。

中南部圏域の居住者や従業者、学生、観光客などを対象に、商業施設、アミューズメント施設、飲食店、各種サービス施設、教育関連施設、文化施設、医療福祉関連施設など多様な施設集積を図っていく。

2) 業務機能

基地跡地の開発は、鉄道による広域アクセスの利便性が高く、駅周辺でまとまった用地が提供でき、都市基盤も十分に整備された新しいまちづくりが可能になることから、オフィス立地としての魅力は高い。鉄道が利用できることで、駐車場整備の負担も軽減できるメリットもあり、新たな企業イメージアップを目指す地元企業の本社、事業所の立地が期待される。

沖縄では情報関連企業の成長が見込まれ、これらの業種のオフィスや、これまでは道路沿道に立地してきた事業所、業務集積地に立地する事業所サービス関連企業、あるいは、那覇都心立地企業のバックアップオフィス、データセンターなどの立地を想定する。

業務機能も拡散立地させずに集積を高めることが更なる集積を呼ぶことから、都市拠点ゾーン形成方針を明確にして商業サービス機能と一体的に駅周辺への集積を誘導していく。

3) 行政サービス機能(新需要対応)

中南部都市圏の中央部に位置し鉄道によるアクセスで便利になり、国や県の行政サービスで新たに必要となる施設の受け入れに好立地である。十分な用地も確保できることから、積極的に広域行政関連施設の立地を働き掛けていく。

宜野湾市は、基地跡地開発により都市規模も大きく成長する。位置的にも市の中央部になり、公共交通サービスを充実することで市民のアクセスも良くなることから、駅周辺地域を新しい市民センターと位置付け、今後必要とされる教育・文化・医療・福祉・交流施設などの新規施設を集約的に立地させ、行政サービス拠点を形成していく。

4) 行政サービス機能(更新需要対応)

宜野湾市の行政施設で、市役所をはじめとして老朽化や耐震対応の不足、規模不足、ビル性能不足など更新が必要とされる施設、現在は十分でも10年、20年後には更新が必要になる施設がある。

これらの行政サービス施設で、市民利用が多い施設を段階的に駅周辺の都市拠点ゾーンに集約して、市民センターの機能を充実していく。

市民利用の行政サービス施設の集中により、人々は街に集まり新しい需要が生まれていく。

(3) 地域産業ゾーン [地域産業創出機能]

地域産業ゾーンは、生産施設や物流関連施設などの新規立地や、既存施設の移転受け皿として、地域産業の高度化、集約化、効率化に資する。

また、研究交流ゾーンと連携して地域で新しい産業創出・育成し、スタートアップ後の施設拡張の受け皿としても利用する。

基地跡地開発に関連して、広域幹線道路網も充実することから、自動車関連、流通関連などロードサイド系の施設立地の可能性も高まる。

新たな交通システム（鉄道、LRTなど）の車両基地の計画もあるため、関連する新たな需要も期待できる。

(4) 居住ゾーン

鉄道や都市基盤の整備により、駅から徒歩圏での利便性の高い住宅地供給ができる。沖縄県は人口が増加傾向で今後も住宅地需要は高いが、高齢化や県外からの移住ニーズなど多様な要望に応じていくことも必要とされる。

居住ゾーンには、「都市型居住機能」、「居住機能」、「生活サービス機能」を導入する。

1) 都市型居住機能

鉄道整備による利便性を活かし、また都市の賑わいを創るために居住地区の開発密度を高く計画する。駅に近い地区に計画的に集合住宅用街区を整備していく。

一般ファミリー向けマンションはもとより、コーポラティブ住宅（注釈）、環境共生型住宅、高齢者向け住宅、介護サービス付き住宅、中長期の観光・ビジネス向けのコンドミニアムなど多様な都市型住宅を誘導していく。

都市型住宅のデザインにおいても沖縄らしさを工夫し、高層化を避けて中層の街区型（中

庭を囲んだ建物構成) とする、伝統的なデザインを取り入れるなど、街の景観が観光要素となるような美しい街並みを目指す。

注) コーポラティブ住宅とは: 複数の居住・入居希望者が集まって組合を結成し、その組合が事業主となって、土地取得から設計者や建設業者の手配まで、建設行為の全てを行う集合住宅のこと

2) 居住機能

居住機能は、従来の低層戸建て住宅を想定し、既存地権者の住宅や、一般の戸建て住宅需要に応えていく。

並松街道沿道や、旧集落地区などでは伝統的な建築様式、集落空間を再生して、観光資源ともなるような、沖縄のなつかしい風景、景観を創っていく。



3) 生活サービス機能

居住者の生活を支える各種のサービス機能が充実したまちづくりを進める。

子育て支援施設、小・中学校、コミュニティ施設、高齢者支援施設、医療施設など住宅地の居住者のライフスタイルに応じたサービス施設を立地誘導する。

(5) シンボルゾーン

シンボルゾーンは、基地跡地開発をアピールしていく象徴的な地区と位置付ける。

第一には計画されている(仮) 普天間公園を「記念公園機能」とし、集客施設を伴った都市施設としていく。加えて、環境志向型の都市開発をアピールしていくために、発電設備、下水処理施設(廃熱利用、汚泥再利用)、ごみ焼却施設(廃熱利用)、中水道施設などの供給処理関連施設を集約した一体型高効率プラントを設置する「先進的エコ機能」を位置付ける。

1) 記念公園機能

(仮) 普天間公園は、まちづくりのコンセプトの項で示したように、丘を大規模な緑の拠点とし、斜面緑地を一体的に保全していくために、100ha 規模での整備を構想する。

公園は単なる緑地公園ではなく、普天間基地が返還され、新しい都市に再生されることを広くアピールするために、普天間基地返還の記念性と、広域的な集客力を持った国の記念公園と位置付けて整備に取り組む。昨年度までの調査では、沖縄の世界平和・国際貢献に資する施設や、国際交流施設が提案されている。

これらを踏まえると、「世界交流村」といったアイディアで、交流の拠点的施設を中心に、各国、あるいは各県、国際機関などがそれぞれの特徴を活かした交流研修施設を緑の中に整備し、集約した施設群で構成されるような記念公園づくりがイメージされる。

参考：パリの国際大学都市

パリの都心外縁に、各国が自国の留学生や研修生を受け入れる宿舍を数十棟、集約的に建設した「国際大学都市」が参考になる。

センター施設は米国の財団が建設し寄付している。日本館もあり、和風のデザインのものとなっている。留学生や研修生間の直接的な交流はもとより、各国のイベントなどもあり、市民交流も盛んである。



パリの国際大学都市

2) 先進的エコ機能

基地跡地の都市開発は、環境志向型を一つのコンセプトにしており、これを空間として明確にして行くために、最先端のエコロジー技術を活用した都市システムを集約的に整備する。

基地跡地全体をクローズドな環境体と想定し、ゼロ・エミッション（社会全体で資源を循環し、自然界への排出をなくすシステムや考え方）や、スマートグリッド（電力需給を自律的に調整する機能を持たせ、省エネとコスト削減及び信頼性と透明性の向上を目指す電力システム）などを実現するための実証的研究を行う。そのプラント拠点をエコセンターとして整備する。具体的には、発電設備、下水処理施設（廃熱利用、汚泥再利用）、ごみ焼却施設（廃熱利用）、中水道施設、などを一体化した高効率のプラントを開発し、徹底した省エネルギー、再利用、低炭素化を実現する。また、このプラントは一般に見学できる施設として計画し、環境教育の場としても利用する。

すでに建築物の環境システム化は進められているが、立地する建物もエコ化を誘導し、都市全体としてのエコシステムづくりを推進する。

事業としては、民間のアイディア、技術、資金によるPFIなどでの整備も可能である。

環境技術は我が国の成長戦略の一つであり、本地区での実験を踏まえて、エコシステムとして技術輸出を推進する。このようなシンボリックなセンターができ、実証実験を現地で行うことで、地元の新しい産業技術の発展も期待できる。

(6) 交通結節機能

基地跡地内には2つの鉄道駅が想定されている。普天間中央駅は公共交通ネットワークの要となる駅であり、フィーダー交通サービスの拠点と位置付けられる。

各交通モード間の乗り換えの利便性、バリアフリー化はもとより、駅から街への空間の連続性にも配慮した「駅街区」を、交通結節機能の中心として計画する。

普天間駅も新たに既存市街地の公共交通拠点となることから、駅前広場やP & R駐車場の整備など交通結節機能を整備していく。

2.2.3 計画フレームの想定

過年度の調査においては、普天間基地跡地の開発における居住ゾーンを約 210ha、計画人口は 10,500 人と想定している。

しかしながら、駅を中心としたまちの賑わいの創出、公共交通システムの持続的な運営には、開発密度を高めることも求められる。また、鉄道の大量輸送、速達性を踏まえると、基地跡地を訪れる交流人口も増加させることが可能であり、この目標もあわせて想定することが、まちづくりに有効であると考えられるため、まちづくり構想における計画フレームを、以下のように想定する。

居住人口フレーム	：	約 20,000 人
従業人口フレーム	：	約 20,000 人（高等教育の学生含む）
交流人口フレーム	：	年間約 200 万人

1) 居住人口フレーム

鉄道利用の利便性を活かしたより高密度な整備を目標に、集合住宅地区を計画的に導入することで、20,000 人の居住人口を計画フレームとして想定する。

標準的な戸建ての計画開発では、100 人/ha 程度の密度となっている。この密度水準は、市街地形成上の条件でもあり、同時に市街地開発事業として事業性確保の条件ともなることから、この密度を最低限確保する必要がある。また、居住人口は地区の商業サービス施設立地の基礎需要を創出するもので、これが少ないと施設立地が促進されず、まちの賑わいも生まれない。

鉄道の速達性を考慮すると、那覇市都心部へのアクセスも良くなることから、魅力的な開発を行うことで広域的に戸建て・集合住宅の需要を十分に取り込むことができる。駅徒歩圏での住宅供給により、通勤交通の車から公共交通への転換も容易になる。

沖縄は所得水準に比べて地価が高いため、今後は駅周辺のような利便性の高い地区の集合住宅需要も増加すると考えられる。現状の斜面緑地開発の抑制にも、計画的開発で人口を確実に吸収することが重要で、スプロール化の抑制効果も期待できる。

2) 従業人口フレーム

計画地区の昼間人口の確保も、まちの賑わいづくりには欠かせない条件である。

郊外型ニュータウンの開発では、いわゆるベッドタウンとなりがちであるが、基地跡地開発の位置付けとして、中南部都市圏の拠点都市形成が目標とされていることから、少なくとも昼夜間人口比1：1を目標にすることが望まれるため、従業人口フレーム20,000人を想定する。

土地利用計画においても、複合的な利用を想定しており、駅前の商業・業務施設、公共施設、高等教育機関、研究施設、リゾート施設、地域の企業立地などの受け皿が用意されていることから、計画実現の目安として、商業サービス従業者2,000人（一般的に居住人口に対する商業サービス従業者は10%程度）、都市拠点に集約立地を想定する市役所・病院・福祉施設などの公共施設で、3,000～5,000人、リゾート施設でのホテル立地合計1,000室を想定して1,000人、駅前の都市拠点（民間の商業業務関連施設立地）ゾーン20haで10,000人、このほか車両基地、エコプラント従業者や、産業関連、高等教育機関立地で5,000人程度を想定すると、計画従業人口フレームの達成は十分に可能であると考えられる。

3) 交流人口フレーム

基地跡地の開発においても、沖縄の基幹産業である観光産業振興は重要課題であり、新市街地開発という特性を生かし、新たな広域的観光スポットを整備し、集客を図ることを目標とする。

沖縄県内での集客性の高い施設として、美ら海水族館、首里城が代表的であるが、両施設とも年間約280万人の入場がある。（仮）普天間公園は、これらの観光拠点と同等以上の魅力ある公園として整備することを目標とし、交流人口フレームとして年間200万人を想定する。

美ら海水族館は、来場者のほとんどが自動車利用であり、大規模な駐車場整備と駐車待ちによる渋滞が起きているが、本地区は鉄道整備により空港、那覇都心からもスムーズなアクセスが可能であり、交通利便性は極めて高く、また道路への負荷が少ない利点がある。

また、まちづくりにおいて街の景観形成に配慮し、美しい街並みを創出することも都市観光的には有効である。並松街道を、松並木の復活だけでなく、沿道の街並みを歴史的景観に誘導していくことも、観光集客の要素になると思われる。

2.2.4 公共交通指向型のまちづくり構想

普天間基地跡地のまちづくりにおいて導入する都市機能、計画フレームに基づき、まちづくり構想（「まちづくり構想」は基地全体の構想をいう）を以下に、公共交通指向型のまちづくり構想図を図 2.4に示す。

(1) 公共交通の拠点となる鉄道駅を中心に都市の拠点性を高めた市街地形成

コンパクトシティの基本的な概念は、図 2.4に示すように駅を中心に集約拠点を形成し、都市活動の利便性を高め、過度に車に依存しないまちづくりにある。

基地跡地には普天間中央駅と普天間駅が計画されているが、普天間中央駅を広域性のある都市拠点形成と位置付け、普天間駅も地域拠点として隣接する既成市街地と連携して都市機能強化を図っていき、いわばツイン構造のまちづくりを構想する。

普天間中央駅周辺は、交通結節点機能と都市拠点機能を集約して配置する。

(2) 駅を中心に放射環状構造の市街地形成

自動車指向型の都市では、幹線道路を軸として路線型の市街地が形成されるが、公共交通指向型の都市として、鉄道駅を中心とした徒歩圏域となるような同心円を描く放射環状型の市街地を形成し、駅へのアクセス性を高める。

これにより、都市の中心性・シンボル性も高まることになる。

(3) 国道 330 号沿道市街地からの利用に配慮した鉄道路線と駅位置の設定

基地跡地の西側は、国道 58 号側市街地との高低差が大きく、市街地としての一体性を確保することが難しい。

計画されている（仮）南北主要幹線道路と国道 330 号沿道地域が、直接的な鉄道駅利用圏になることから、鉄道路線をこの両道路の中間部に配置し、また駅も普天間駅と宜野湾真志喜駅の中間部に配置することで、基地跡地および既存市街地のサービス圏を広く確保する。

(4) 鉄道、LRT など交通結節機能とまちが一体となった「駅街区」の形成

一般に市街地では、鉄道駅を挟んだ両側に駅前広場を整備して交通結節機能を集約しているが、これでは駅とまちに距離ができてしまう。

交通結節機能とまちが一体となった「駅街区」という発想で、駅に直結した新しいまちづくりの方向を検討する。

(5) 国道 330 号市街地との連携・基地跡地へのゲートとなるシンボル軸

基地跡地は地形的制約から、開発整備後は国道 330 号沿道市街地と一体的に形成されていくことになる。国道 330 号と（仮）南北主要幹線道路とを結ぶ東西方向の幹線道路も計画されているが、沿道市街地との連携性を強化し、基地跡地という新しいまちへのゲート性を高めていくために、駅と結ぶシンボル軸として活用する。

(6) (仮)普天間公園の配置と規模

公園規模としては、広域的（あるいは国家的）な記念性から 100ha 案が望まれる。鉄道整備により大量の集客が可能となることから、計画フレームの項で示したように単なる公園としての利用ではなく、都市の集客装置としての活用を念頭にした整備を構想する。

まちづくり構想に大きく影響する（仮）普天間公園の配置と規模については、眺望が開け景観的に優れている西側端部に斜面緑地と一体的に 100ha 規模で計画する。これにリゾート地区および後述のエコプラント地区を一体的に配置する計画とする。

基本的に（仮）南北主要幹線道路の西側地区は公園ゾーンとし、この東側に一般市街地を形成する。

【県民の行動イメージ】

- 新都心の高齢者向けマンションに入居した I さん夫婦（以前は郊外の戸建て住宅だったが、高齢になり車の運転も心配になっていた）
→ 新都心の歩いて暮らせるまちづくりに惹かれて、思い切ってマンションに入居。以前はどこに行くにも車が欠かせなかったが、ここでは徒歩やバス、LRT でどこでも行ける。那覇都心にも鉄道でスムーズ。街路樹や公園が多く、健康のために街なかを夫婦で散歩は日課。普天間公園は広く、海への眺めも良く、お弁当を持ってマンションの仲間を誘ってよくピクニックへ。

(7) 新たに必要とされる土地利用の導入

鉄道の導入と開発コンセプトを踏まえ、想定されている土地利用計画に対して、利用区分の明確化と新たな土地利用を導入する。

第一は居住ゾーンであるが、戸建て住宅用地と集合住宅を中心とする利用を区分して設定し、開発密度を高めるとともに、それらに対応した基盤整備を図る。

第二は交通結節地区である。鉄道駅および交通関連施設と一体的に都市拠点を形成する土地利用で約 6ha を想定する。

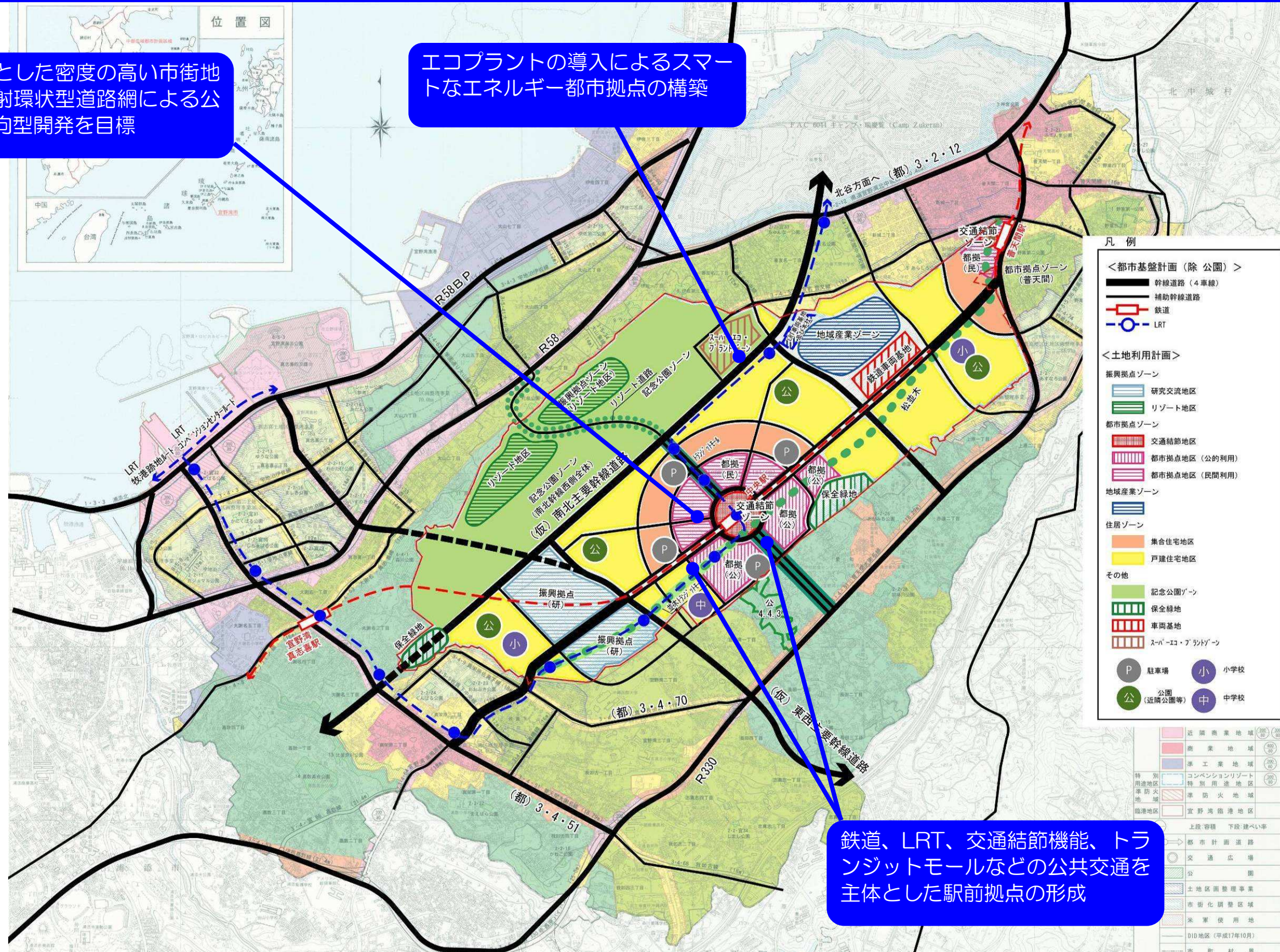
第三は新たな交通システムの導入に伴う関連土地利用の新規設定である。鉄道用地および基地跡地内に予定されている車両基地用地（約 4ha）を設定する。LRT 等の路面走行系交通システムの走行空間は道路用地内が原則となるが、専用軌道区間と車両基地の用地（約 2ha）を確保する。

第四は環境配慮型の都市づくりを実現していくための供給処理施設の拠点となるエコプラント用地の設定であり、概ね 10ha を想定した。

公共交通指向型のまちづくり構想（案）：本検討による特徴を吹き出しに示す

駅を中心とした密度の高い市街地形成と放射環状型道路網による公共交通指向型開発を目標

エコプラントの導入によるスマートなエネルギー都市拠点の構築



鉄道、LRT、交通結節機能、トランジットモールなどの公共交通を主体とした駅前拠点の形成

図 2.4 普天間基地跡地の公共交通指向型のまちづくり構想（案）図

2.2.5 土地利用フレームの想定と土地利用配置計画

(1) 土地利用フレームの想定

これまでの検討に基づき、基地跡地まちづくりの概略土地利用フレームを以下のとおり想定する。

表 2.3 土地利用フレームの想定

	面積	構成比
公共用地	196ha	40.7%
道路	85ha	17.6%
公園	11ha	2.3%
普天間公園	100ha	20.7%
宅地・産業・公益施設等用地	286ha	59.3%
都市拠点用地（民間）	20ha	4.1%
都市拠点用地（公共）	20ha	4.1%
振興拠点用地	25ha	5.2%
リゾート用地	20ha	4.1%
地域産業用地	20ha	4.1%
居住関連用地（教育施設用地含む）	144ha	29.9%
鉄・軌道用地（車両基地含む）	8ha	1.7%
交通結節機能施設用地	6ha	1.2%
供給処理施設用地	10ha	2.1%
保全緑地	13ha	2.7%
合計	482ha	100.0%

(2) 土地利用配置計画

土地利用の具体的な配置計画を以下に示す。

1) 振興拠点ゾーンの土地利用配置

振興拠点ゾーンは、研究交流地区用地とリゾート地区用地に区分される。基本的な配置方針は、研究交流地区はリサーチパークを形成し、研究開発型企业やIT関連企業などの立地が想定されることから、琉球大学・沖縄国際大学などの既存学術研究機関との連携性を考慮して、地区の南側に配置する。沖縄国際大学の拡張・一部移転の受け皿や、高等教育機関の立地も想定する。鉄道駅からは1km以上の距離となるが、フィーダー交通システムとしてLRTを導入し、通勤・通学、来訪者の利便を確保する。

【県民の行動イメージ】

- 大学を卒業して、新都心のリサーチパーク内にあるIT企業に就職した、市内に住むCさん（車を持たなくて生活できるか心配だった）
 - 市内循環バスで普天間中央駅に到着。今日は暑いのでLRTに乗り、リサーチパークのオフィスへ。帰りは涼しくなったので、同僚とサイクルポートから自転車に乗って駅へ。駅前の居酒屋でユンタクし、バスで帰宅。車を持たないため、生活費に余裕。

リゾート地区は、西側端部の海への眺望が開かれた地区に、（仮）普天間公園と一体的に配置計画する。規模は20ha程度に縮小するが、公園との一体利用の工夫で魅力を補っていく。リゾートホテルの立地が想定されるが、高層建物にはせず、中・低層で緑の中に溶け込んだ雰囲気のリゾート空間を形成していく。鉄道駅からは1.3kmの距離となるが、LRTや地域循環バス、あるいはホテルのシャトルバスなどでのアクセスや、サイクルポート（貸自転車）の導入で宿泊客などが駅から直接緑の中を走ってアプローチできるようにしていく。

【観光客の行動イメージ】

- 東京から沖縄観光に来たOL3人組（今回は那覇空港でレンタカー、交通混雑で美ら海水族館まで長時間かかっていた）
 - 那覇空港到着後、鉄道ですぐに普天間中央駅へ20分。都心の混雑を避け快適。駅でレンタカーを予約し、空いた時間で開設した普天間公園の施設見学。駅前からLRTで公園入口へ。帰りはサイクルポートから新都心の街並みを楽しみながら戻り、美ら海水族館へ出発。

2) 都市拠点ゾーンの土地利用配置

都市拠点ゾーンは基地跡地が広域的な都市拠点として機能していくための中心的な役割を果たしていく用途である。国、県、市の拠点的な各種公共施設の立地と、民間企業主体の商業サービス・業務関連施設の立地が想定される。計画では、公共系の用地と民間主体の用地を想定し、最もアクセスの良い鉄道駅に近い部分に配置する。

公共系の都市拠点用地は、鉄道の東側に配置する。スーパーブロックとして、今後立地する拠点施設の用途・規模に応じて画地利用を柔軟に図る。市役所や病院、福祉施設、文化芸術施設など市民利用施設が想定されるが、鉄道駅を中心とした公共交通システムの整備で、市民の利便性は高まる。また、鉄道利用により、広域からの利用も十分に可能である。鉄道駅からは500m圏内で徒歩圏になるが、LRTやサイクルポートなどでさらに利便性を高める。なお、復元する並松街道が地区を南北に横断することになるが、都市景観的にも調和の取れたデザインとして、街並みを創っていく。

【県民の行動イメージ】

- 普天間地区に住むおばあちゃんEさん。今日は市役所に健康相談（以前は、市役所までバス乗継か、知人に送迎してもらっていた）
 - 市内循環バス停まで歩き、バスで普天間中央駅より一つ手前の市役所前で下車、市役所へ。相談の結果、すぐ隣の市民病院で簡単な検査を受けることに。街なかに来たついでに市民ホールイベントを見学し、駅前で買い物。普天間中央駅から普天間駅まで一駅鉄道で戻り、駅前広場からタクシーで帰宅。鉄道もバスも共通のICパスなので、便利。最近よく新都心に出かけるようになった。

民間企業が主体となる都市拠点用地は、鉄道駅西側の近接部分に配置する。このゾーンには、市内だけでなく市外からの通勤・業務・来街交通が集中することになるが、交通結節ゾーンを介して直接結ばれることになり、立地の利便性は高い。駅からの放射環状パターンとすることで、各街区から最短で駅へのアクセスが可能となる。駅からは、150～400m 圏内であり、徒歩でのアクセスが可能である。賑やかで高密度な地区となることから、都心型公園の整備や、街区開発にあたって公開空地などを設け緑と憩いの空間を取り入れ、那覇都心の国際通り界限とは差別化した都心形成を目指す。

なお、普天間駅前地区にも都市拠点ゾーンを配置する。交通結節点となる駅前広場の整備とあわせて、普天間の既存商業ゾーンの活性化を促進できるような、再開発の種地などとしての利用も想定する。

3) 地域産業ゾーンの土地利用配置

地域産業ゾーンは、主に宜野湾市市内に立地する生産施設や物流施設、産業関連施設、サービス工場等の新たな展開場所として想定されている。

自動車利用が多い業種となるため、広域的な幹線道路からのアクセスを配慮して、(仮)南北主要幹線道路と、東西方向の幹線道路の交差部に車両基地と一体的に配置する。

土地利用面積は約 20ha とし、車両基地用地と合わせてある程度のまとまりで配置する。

産業系の新しい雇用の場となることが期待される。鉄道駅からは約 1.2km の圏域になるが、LRT や域内のコミュニティバス、サイクルポートを利用することで、通勤交通も公共交通機関の利用を促進する。

4) 居住ゾーンの土地利用配置

居住ゾーンの土地利用は、集合住宅中心のゾーンと、戸建て住宅中心のゾーンに区分して配置する。鉄道導入により、広域的なアクセス性が高まり、マンション立地も進行するものと想定される。また、大規模な開発投資を行うことになり、事業計画的にもより密度を高めた開発が必要と見込まれる。

集合住宅地区は鉄道利用の利便性の高い地区に配置することを基本とする。普天間中央駅側は、都市拠点ゾーンの外周に配置する。駅からは 400～550m 圏域となり、徒歩圏になる。集合住宅地区ではあるが容積率 200%程度とし、中層で街区型の集合住宅を誘導し、景観的にも美しい街並みを創っていくことを目指す。普天間駅側にも集合住宅地区を配置する。駅直近は都市拠点ゾーンとなるが、その外周部に配置する。駅からは 300m 圏内で、徒歩での駅アクセスができる位置とする。

【県民の行動イメージ】

- 普天間の新都心に引っ越してきた B さん (以前は浦添市から那覇都心のお店にバス通勤、バス本数も少なくラッシュ時は時間もかかっていた)
 - 自宅から徒歩で普天間中央駅へ 10 分。暑い季節も歩道の木陰を歩いて快適。普天間中央駅からお店まで 20 分で、バス通勤時よりだいぶ時間が短縮。帰りは普天間中央駅に直結したショッピングセンターで買い物をし帰宅。荷物があるので、コミュニティバスを使う。

戸建て住宅地区は、図 2.4に示すように鉄道駅からは若干離れるが集合住宅地区の外側や、基地跡地外周部の土地利用との連携性を考慮して配置する。鉄道駅からは 1km 圏域になり、LRT、循環バスなどのフィーダー交通サービスを整備することで、駅への円滑なアクセスを確保する。

なお、並松街道の沿道街区については、歴史的町並みを復元したまちづくりを想定して、一般より大きな画地が確保されるような街区構成とする。

人口フレームの想定を 20,000 人としたことから、概ね 2 住区構成となる。戸建て住宅地区内に、義務教育施設として、小学校 2 校、中学校 2 校を、既存の学校との校区・配置を考慮して図に示すように計画する。

また、住区構成を踏まえて、戸建て住宅地区内に近隣公園や、街区公園を適宜配置する。

5) 新たな土地利用の配置計画

交通結節地区は、鉄道駅に直結する部分に、まちのシンボルとして配置計画する。鉄道、LRT、バス交通などを合理的に結節させるとともに、交流空間や都市拠点機能を複合した街の玄関口にふさわしい街と公共交通が一体となった「駅街区」を形成する。

新たな交通システム関連用地については、今後の具体的な設計によることになるが、ここでは、図 2.4に示す配置計画とする。鉄道は、一部区間を掘割構造と想定し地区内の幹線道路で挟んで配置する。駅部は地下構造とする。車両基地面積は 4ha と試算されていることから、線路沿いの地域産業ゾーン内に配置する。LRT などについては、基本は道路内となるが、シンボル道路から北側の北谷方面に向かう区間については、より速達性が求められるため、(仮) 南北主要幹線道路に沿って、専用空間を確保する。併せて地域産業ゾーンに LRT などの車両基地用地を配置する。

エコ・プラントゾーンは、域内排水の集約を考慮して、地形的に低い(仮) 南北主要幹線道路の西側に配置計画する。規模はプラント設計の詳細によるが、実証実験用の範囲として、10ha を想定する。(仮) 普天間公園と一体的に配置することで、エコプラントのコンセプトに応じて面積規模を調整する。

【県民の行動イメージ】

●戸建て住宅地に家を新築したHさん、エコ・ビルの注文は大変だったが住み始めるととても快適。

→普天間の新環境都心といううたい文句に惹かれて、自宅の新築を計画。不動産屋さんで、街全体で環境配慮型のまちづくりを進めているので、皆さんの協力が条件ですと言われる。ソーラーシステムはもちろん、燃料電池システムなどハウスメーカーから説明があり、工事費も高く少し心配。電気、水道などのエネルギー関連の契約は普天間基地にできたエコターミナル会社と一括で契約。完成して住み始めると、大変快適、電気代なども以前よりだいぶ少ない(余った電気を売っているらしい)。故障などもエコターミナル会社に電話するだけで、なんでも対応してくれる。

(3) 交通施設計画

基地跡地における交通施設の基本的な整備方針以下のとおりとし、図 2.7に交通施設計画(案)を示す。

【基本的な整備方針】

- 普天間中央駅を交通結節拠点に、公共交通サービスの体系的な導入
- フィーダー交通サービスとして、LRT の導入、将来的には他の基地跡地地区などへのサービス圏域の拡大
- バス交通サービスの拠点形成。市内循環バス、普天間中央駅を起終点とする地域支援バス、域内コミュニティバスのネットワーク拠点
- 自動車利用から鉄道への転換を誘導するパーク&ライド用駐車場整備
- 歩いて暮らせるまちづくりを実現するサイクルポートの導入
- 歩車共存型の並松街道の復元と歴史的町並み・景観形成
- 幹線道路体系の一部再編成（放射環状型道路網の導入と東西方向幹線道路の集約化）

1) 鉄道と駅、駅前広場

鉄道は図 2.7に示すように（仮）南北主要幹線道路と国道 330 号の中間部に配置し、利用圏の市街地を広く確保するとともに、既存市街地からの利便性にも配慮する。

鉄道駅は、基地跡地の中央部（普天間中央駅）と、普天間交差点（普天間駅）の2ヶ所に設置する。（普天間中央駅は高架の橋上駅舎、普天間駅は地下駅舎）

地区外となるが、那覇都心寄りの宜野湾真志喜駅は、パイプライン道路と都市計画道路 3・4・51 号との交差点付近の地下を想定する。

普天間中央駅は、フィーダー公共交通との結節点としてターミナル機能を整備する。普天間駅は駅前広場を整備する。

【県民の行動イメージ】

- 新都心の会社に営業に来た那覇都心のサービス会社のDさん（以前は電話でアポイントを入れていても道路状況で遅刻をし、お客様に迷惑をかけることがあった）
 - 那覇の会社から徒歩で駅へ。駅からは20分で普天間中央駅到着。徒歩で駅前の顧客企業に営業。その会社の前の緑陰道路にあるLRT電停から地域産業ゾーンの会社に営業回り。予定が正確に組めるので、営業の効率がアップ。

2) LRTと電停

フィーダー交通の軸としてLRTを導入する。路線は、普天間中央駅から北谷方面に向かう北ルートと、同駅から並松街道内を南に走り、都市計画道路 3・4・51 号を經由してコンベンションセンター、あるいは今後開発が予定される牧港跡地地区に向かう南ルートを想定する。

北ルートは、サービス距離が長くなり、速達性が求められることになるため、専用軌道を設置してスピードアップを図る。電停は沿道土地利用に配慮して、都心部分は 200m程度、その他は 300~500mの間隔で設置する。電停にはシェルターを設けるとともに、サイクルポートの駐輪スポットも設置して利便性を向上させる。

【県民の行動イメージ】

- コンベンションセンターイベントに仕事で来た大阪のFさん。普天間公園内に新しくできたリゾートホテルに泊まる（以前はレンタカーを利用、センター周辺はアフターコンベンション施設がなく、物足りなかった）
 - 那覇空港から鉄道で普天間中央駅へ 25 分、以前はレンタカーの手続きだけで 30 分掛かっていた。普天間中央駅から LRT でコンベンションセンターへ。途中、初めて見る並松街道と LRT の風景に驚き。仕事を終え、また LRT で普天間中央駅に戻る。ホテルのシャトルバスに乗り換えて新しいリゾートホテルへ。丘の上に建つホテルから海に沈む夕日が美しい。ひと休みしてから、同僚と LRT で新都心へ食事に出る。

3) 道路網

道路網の基本的な体系は、広域交通の骨格道路を（仮）南北主要幹線道路と国道 330 号と位置付け、この両道路を軸として東西方向の幹線道路を配置するラダーパターンである。

東西方向の幹線道路について、過年度調査では 3 路線が設定されていたが、このうち中央部の路線は、土地利用計画と地形的な制約を考慮して、国道 330 号と国道 58 号を結ぶ幹線としてではなく、普天間新都心地区への導入道路として位置付けを変更し、シンボル道路として整備していくこととする。

また、（仮）南北主要幹線道路西側は、公園とリゾート地区土地利用のため、自動車交通需要は大きくないと考えられ、この地区に配置されていた幹線道路は削除する。

鉄道の導入にあたり、基地跡地中央部に配置された幹線道路は、一部掘割構造区間も想定されている。

東西の 2 本の幹線道路に挟まれた区域の道路網は、放射環状型の道路網構成に変更して、公共交通を利用しやすい構成とする。

4) 並松街道

地域の歴史的景観でもある並松街道の復元を目指す。配置は旧街道とは若干東側による位置となるが、普天間駅から、基地跡地を南北に貫くシンボリックな道路として計画する。

普天間駅から普天間中央駅までの区間は、幅員 10m の歩車共存道路として松並木を両側に植栽した並木道とする。普天間中央駅から南側は、中央部に LRT を導入した幅員 20m の歩車共存道路とし、LRT 軌道に沿って松並木を植栽する構成とする。

並松街道は、単に松並木の復元にとどまらず、沿道のまちづくりも伝統ある集落の雰囲気を感じさせるようにデザイン誘導し、並松街道自体が都市観光スポットとなるよう整備する。

【県民の行動イメージ】

- 国道 330 号沿いに住むGさん、日曜日の今日、買い物に出かける（以前は車で大規模なショッピングセンターに行っていた。駐車待ちで大変だった）
 - 今日はさわやかな天気なので、公園道路を散歩しながら、新都心のショッピングセンターへ。途中並松街道入口の喫茶店のテラスでお茶しながら街を眺める。街道のなつかしい風景を目当てに、ずいぶんと観光客が増えてきた。松並木の中を LRT が走る景観は全国的にも珍しい。芝生軌道の緑も鮮やかだ。ショッピングセンターで買い物、荷物は当日配達で頼み、食事をしてから、新都心の中を自転車で散歩。自宅近くのサイクルポートへ帰る。

5) パーク&ライド用駐車場、都心地区フリンジパーキング

自動車利用から鉄道利用への転換を促進するために、各駅にパーク&ライド用の駐車施設を整備する。駐車場の規模は、数百台規模が想定される。平日利用が多くなることから、専用駐車場の他、大規模商業施設の駐車場（休日利用が中心）との共用により実質的な利用台数を確保したり、鉄道と駐車料金をセットにした定期券販売など、転換促進策を併せて導入する。



図 2.5 フリンジパーキング（フランス・ストラスブール）

都心地区フリンジパーキングは、普天間中央駅を核に形成される新都心地区に流入する自動車交通を抑制する目的で設置を計画する。また、ここにはカーシェアリングのターミナルも設け、基地跡地内での車利用者にも、車による直接来街から、鉄道駅～カーシェアリングターミナル～車という交通スタイルを提案していく。

【県民の行動イメージ】

- 中城村の那覇都心に通勤するAさん（以前は車通勤で、朝のラッシュに所要時間も予測できず、辟易としていた）
 - 自宅から普天間中央駅に隣接したパーク&ライド用駐車場へ車で15分。鉄道利用で那覇市都心のオフィスまで快適に20分。車通勤より30分近く通勤時間が短く楽々通勤。駐車場料金は鉄道料金とセットで割安になっている。

6) コミュニティサイクル(公共の自転車共有システム)

世界的に自転車の活用が注目されている。環境にやさしく、安心して歩いて暮らせるまちづくりにおいて、自転車を共有して使うコミュニティサイクルは、暮らす人だけでなく来街者にとっても有効といえる。

基地跡地は駅から遠くても1~1.5kmの範囲で、徒歩でも移動可能ではあるが、手軽でより快適に移動できる交通手段として、コミュニティサイクルを面的に導入する。

コミュニティサイクル(公共の自転車共有システム)は、複数のサイクルポート(自転車貸し出し拠点)の間ではどこで借りてもどこに返しても良い仕組みで、観光客の街歩きにも便利に利用されている。また、事業面でも民間企業による提供が実現していることから、導入が容易といえる。

施設的には10~20台程度のサイクルポートを、都心地区はもとより、リゾート地区、研究交流地区あるいはLRT電停脇など、分散させて設置する。



図 2.6 サイクルポート(フランス・リヨン市)

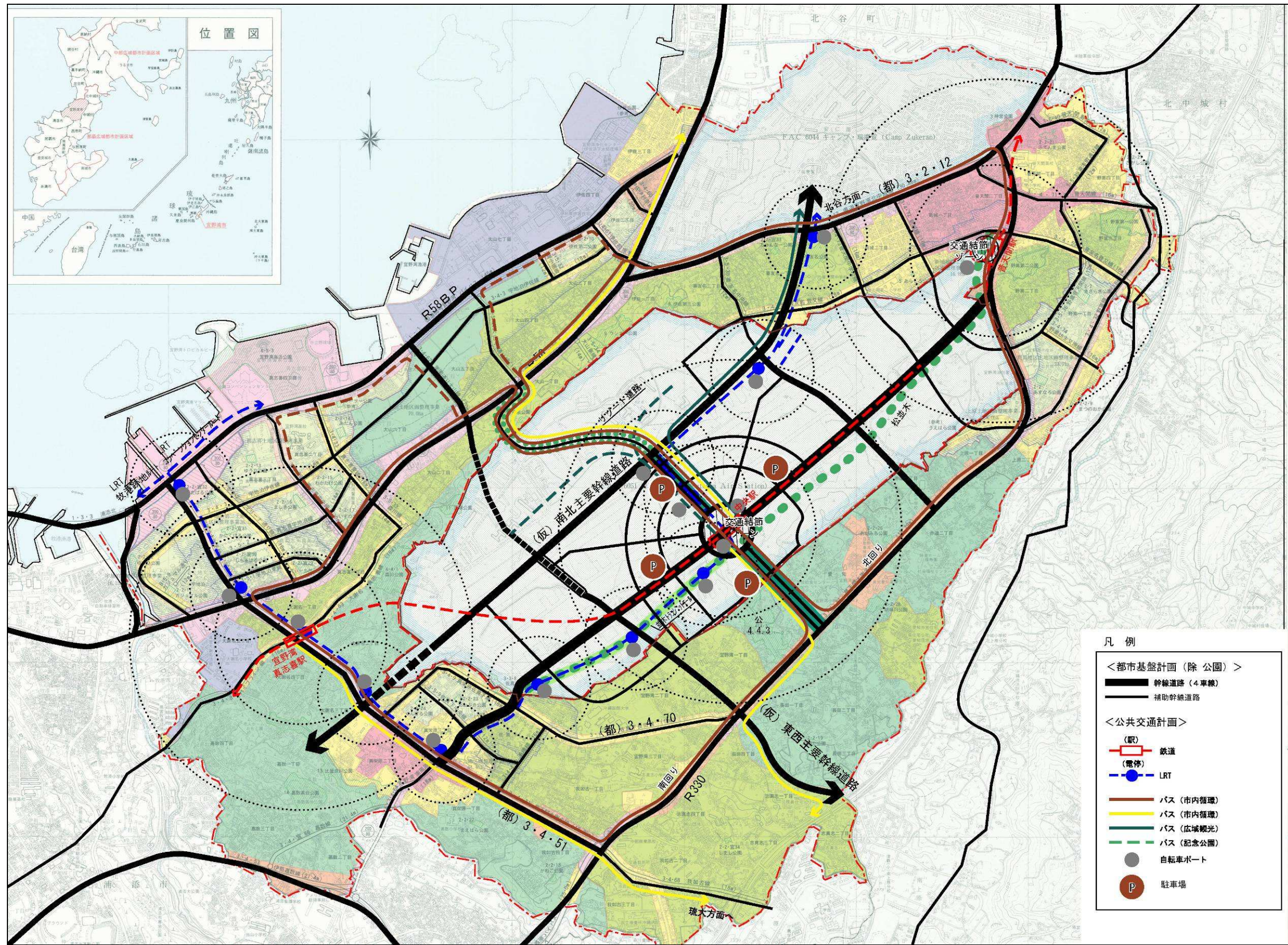


図 2.7 交通施設計画 (案)