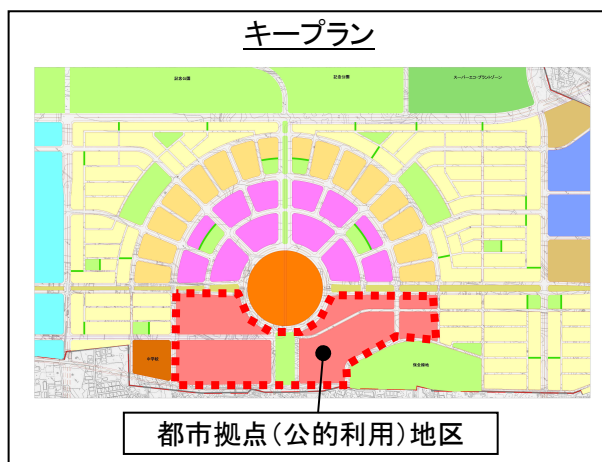


②. 都市拠点(公的利用)地区: 公的施設を集約した都市拠点ゾーンのイメージ

- ・ 駅の東側の都市拠点地区は、主に公共施設の立地を想定し、施設規模に応じた画地設定が可能なように、スーパーブロック（建物と建物の間に街路がない）で計画する。並松街道を挟んでの立地となることから、松並木や、歴史的景観に配慮した建物デザインとしていく。
- ・ 公共交通の結節点となる普天間中央駅は宜野湾市内からのアクセスが便利であるため、普天間中央駅に隣接する都市拠点地区は既存公共施設の更新時の受け皿用地としても有効である。
- ・ 具体的な立地候補施設は、事業化が進む中で検討されることになるが、広域的な立地優位性も高いことから、宜野湾市の公共施設だけでなく、国や沖縄県の公共施設などの誘致も検討していく。



(区役所、ホール、図書館、警察、郵便局、中核病院等集約的に立地)

図 2.11 横浜市港北ニュータウンのセンター南地区



図 2.12 伝統的なデザインの公共施設（名護市役所）

③. 都市拠点(民間利用)地区:新都心を形成する都市拠点ゾーンのイメージ

- ・ 宜野湾市は中央に普天間基地が立地しているため、リング状に街が形成され、中心性に乏しい構造になっている。
- ・ 鉄道駅の設置と一体的に本地区に新たな都心地区を形成することにより、新たな拠点を整備していく。那覇都心から、おもろまち新都心を経て、本地区は環境新都心として特徴を出していく。
- ・本地区は、用途地域的に商業地域が想定され、民間による商業施設やオフィス、ホテル、エンターテインメント施設、都市的サービス施設などの立地が考えられるが、CASBE（建築物総合環境性能評価システム）などの指標を利用して各建築物を低炭素型都市にふさわしい性能を持つエコ・ビルに誘導していく。

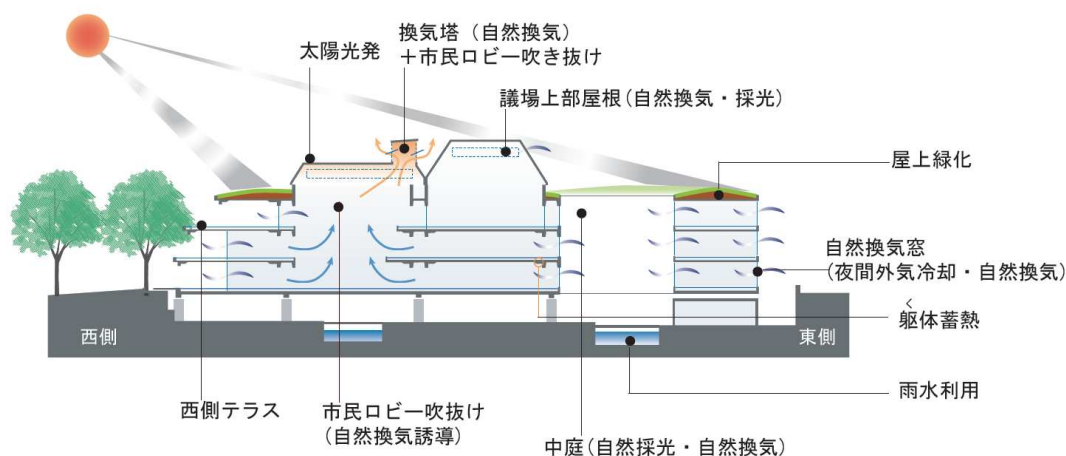
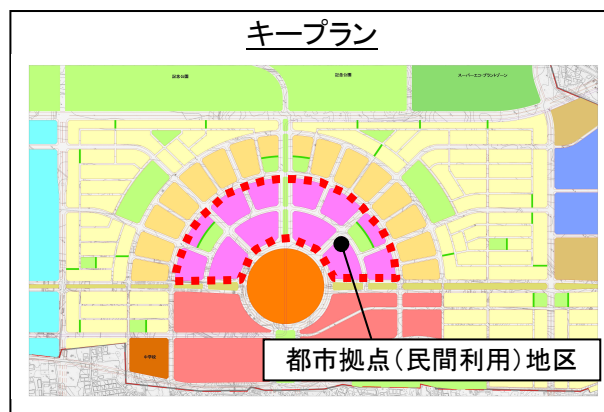


図 2.13 総合的に環境に配慮したエコ・ビルのイメージ（立川市役所新庁舎の断面）

- ・ なお、高容積率設定を背景にマンションの立地が想定されるが、新都心としての長期的な発展には、当該地区におけるマンション立地は抑制（集合住宅地区に誘導）し、商業・業務系用途としての利用に純化することが望まれる。
- ・ 街区は1～1.5haの規模で計画し、主要な道路は幅員25m（4車線）、18m（2車線）で街路樹を持つゆとりある道路を配置する。また、建物立地にあたり、地区計画などを活用して歩道状空地、歩行者専用空間となるアーケード、ポケットパークなどを創出してより潤いのあるまちづくりを誘導する。（図 2.14参照）
- ・ 中心部の交通結節地区への車両流入を抑制する駐車場（フリンジパーキング）をこのゾーンの外周道路沿いに設置する。
- ・ 地区内にはコミュニティサイクルの拠点（ポート）を適宜配置し、併せて自動車用車線を削減して自転車専用走行空間を確保するなどして自転車道ネットワークを設置する。（図 2.16参照）

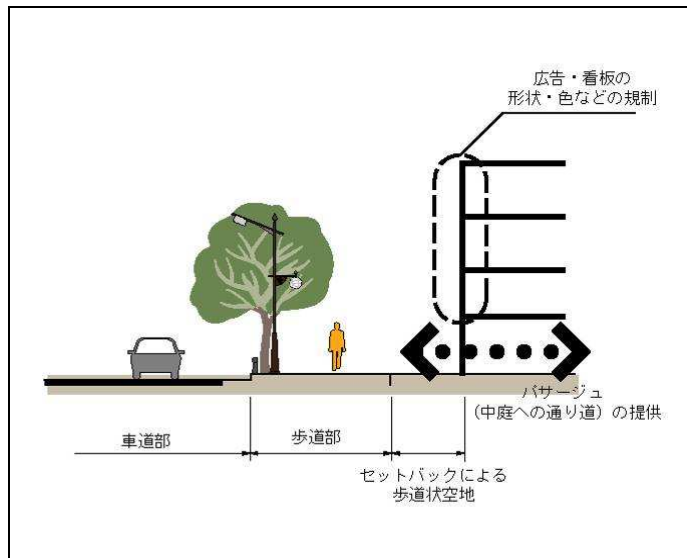


図 2.14 潤いのあるまちづくりに資する道路と建物の関係のイメージ



図 2.15 公共交通が走る街路と建物の関係のイメージ（ストラスブル）

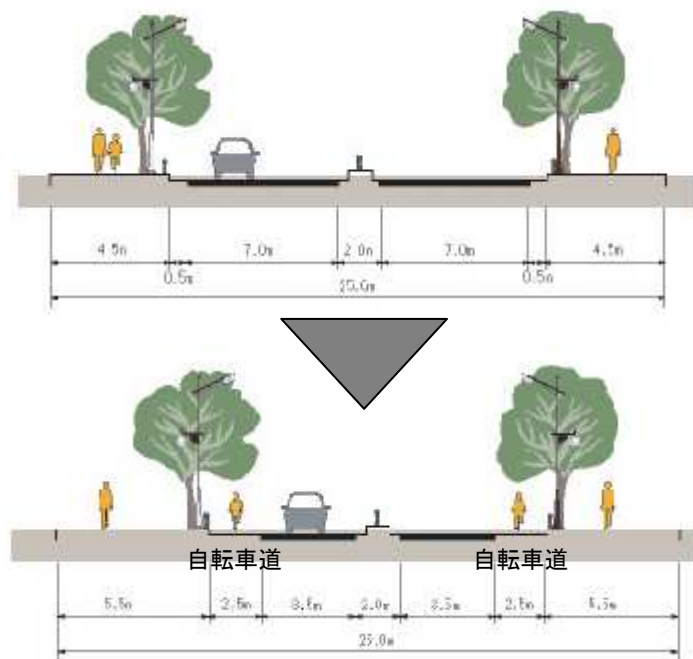


図 2.16 自転車走行空間を配置する車線構成のイメージ

④. 集合住宅地区のイメージ

- ・集合住宅地区は、都市拠点ゾーンの外周に 1ha 程度の街区規模で配置する。街区は一体、あるいは区分して開発が、美しい街並みの形成を目標に協調した開発を誘導する。
- ・街並みイメージは、欧州に見られるような、中庭を囲む街区型まちづくりとする。
- ・地区の容積率は 200%を想定し、6 階建て程度で街並みを統一、道路側に建物の正面デザイン（ファサード）を向けるものとし、中庭は居住者の憩いの空間として利用する形態とする（図 2.17参照）。沖縄では気候条件から、本土に比べると住宅の南向き志向が低いこともあり、街区型集合住宅の優位性は高いと考えられる。
- ・建物は環境配慮型の性能を持ったエコ・ビルを誘導する。

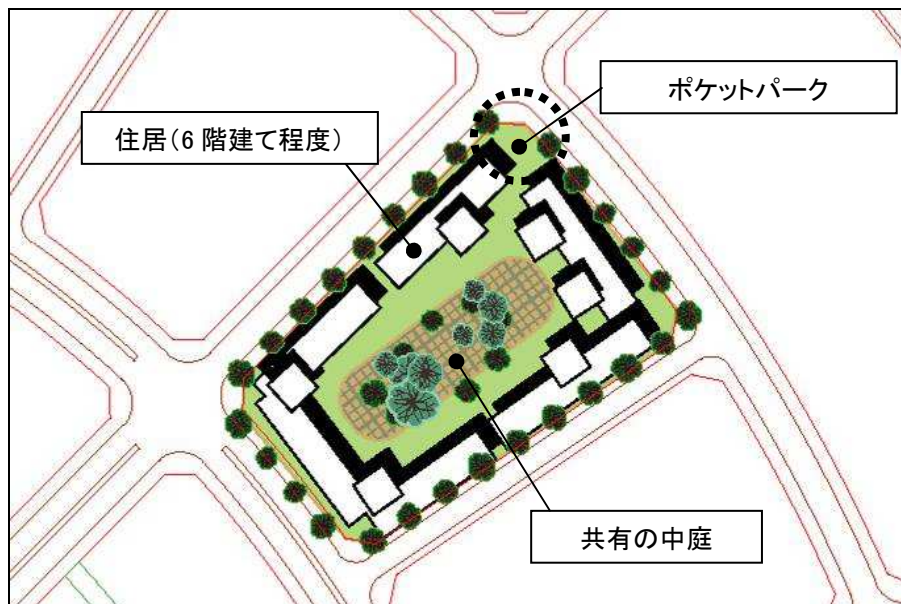
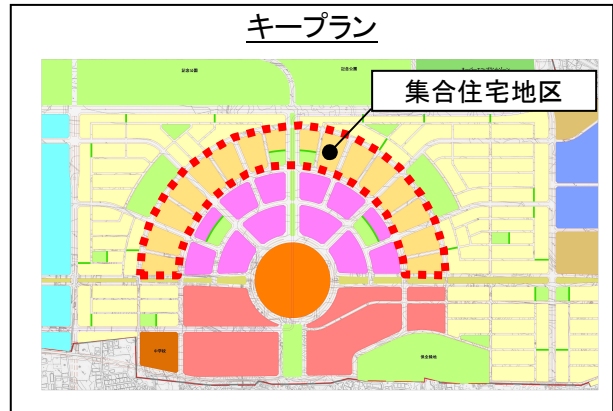


図 2.17 街区型集合住宅の配置イメージ（平面）

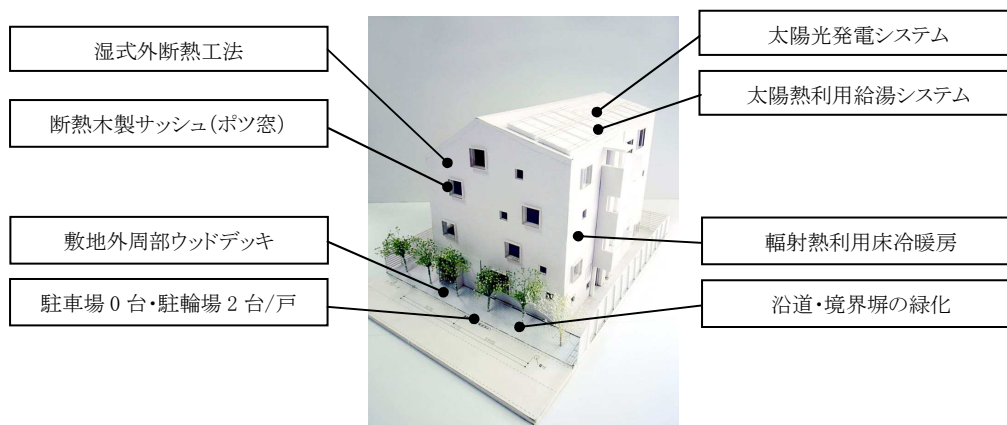
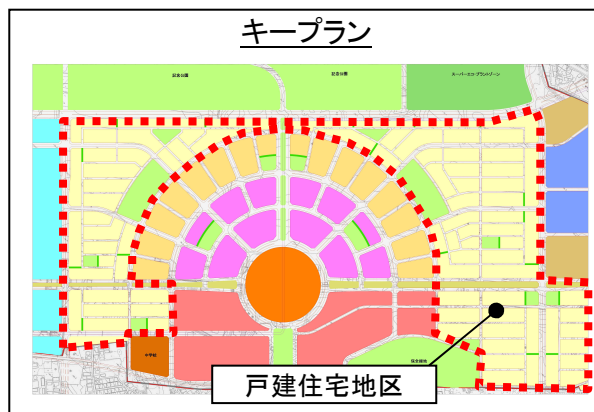


図 2.18 エコ集合住宅の例（パークハウス吉祥寺 OIKOS）

⑤. 戸建て住宅地区のイメージ

- ・戸建て住宅地区は、基地跡地の外周にある一般住宅地のイメージである。
- ・各住宅については、環境配慮型住宅への誘導を図り、地域としてスマートグリッドを活用したり、家庭用燃料電池設備などを導入して省エネルギー化、ソーラーシステムを設置しての低炭素化などに取り組み、街全体で低炭素型都市づくりを目指す。



- ・また、カーシェアリングシステムやエコカー導入支援を行うことも有効である。



(自然エネルギー利用型住宅:ソーラーパネルによる屋根、循環型エネルギーなど)

図 2.19 フライブルクのエコ住宅の例

⑥. スーパー・エコ・プラントゾーンのイメージ

- ・スーパー・エコ・プラントは、供給処理関連施設を集約的に整備することで、それぞれの未利用エネルギーの活用や、再利用を合理的に行うことを目指した複合型のプラントをイメージしている。
- ・各施設は所管官庁の違いによる相互利用の制約も有り得るが、環境に特化したシステムの都市規模での実証実験としてとらえ、最先端の環境技術実験に取り組む。
- ・民間事業者から事業提案を受け、官民協調して事業化を図るものとするが、基本的な構成は、発電・エネルギー施設(スマートグリッド)、水処理・再利用施設、ごみ焼却・リサイクル施設、などの複合化が想定される。

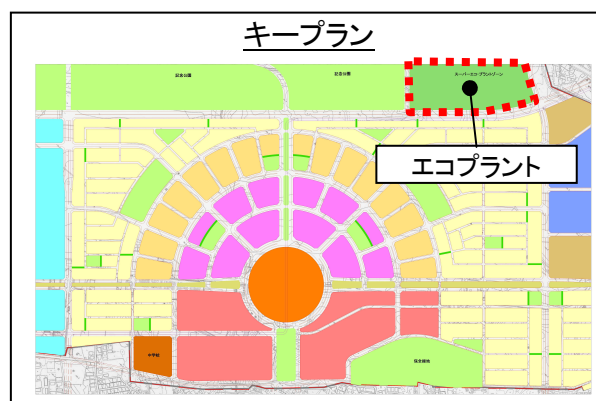
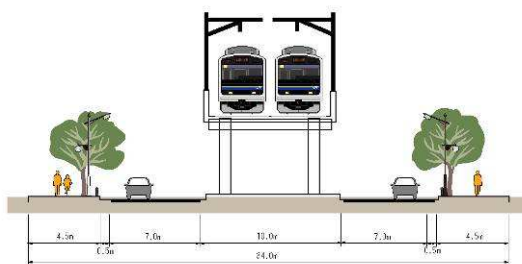
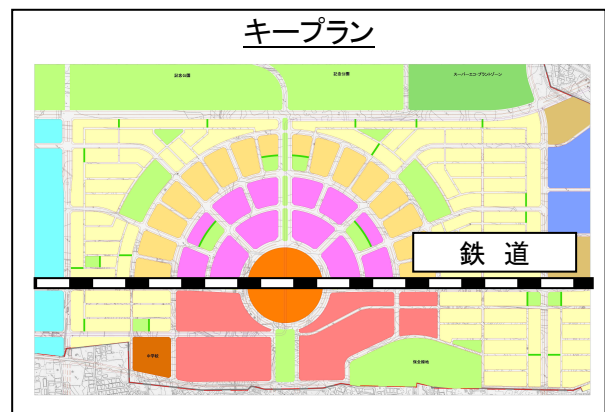




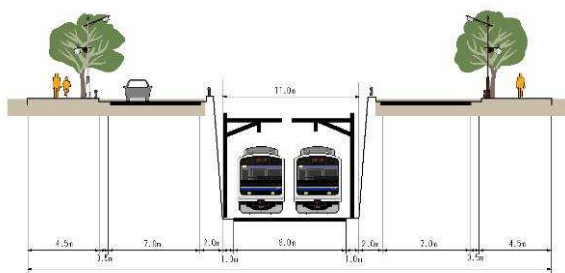
図 2.20 エコプラントの例（フライブルク・ボンバーン団地）

⑦. 鉄道と地区幹線道路

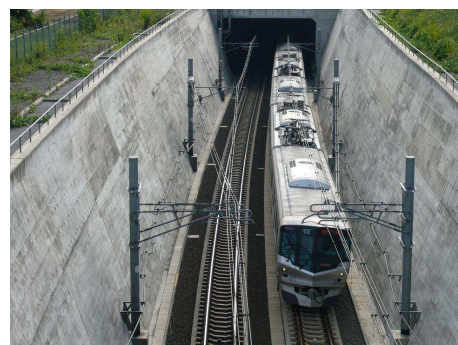
- ・鉄道は、南北方向の地区幹線道路内への導入（建設）を想定する。
- ・基地跡地地区内では高架構造形式が基本となるが、隣接区間との縦断計画の関係から一部は掘割構造形式の区間（景観上、可能な限り BOX 構造とする）も想定される。それぞれの断面構成は以下に示すとおりである。



【高架構造形式】



【掘割構造形式】



※景観上、可能な限り BOX 構造とする

図 2.21 鉄道導入区間の断面構成（参考写真はつくばエクスプレス）

⑧. LRT の専用区間のイメージ

- ・ LRT は図 2.10に示すようなルートを想定しており、道路内に軌道を設置する併用区間と、専用軌道を設ける区間が考えられる。
- ・ 専用区間は、交通結節地区内と（仮）南北主要幹線道路東側の区間である。交通結節地区内区間は、沿道のまちと一体となった LRT と歩行者共存のトランジットモールを想定（図 2.22参照）し、（仮）南北主要幹線道路東側区間は、道路の西側が公園の緑となることから、LRT も芝生軌道（図 2.23参照）として整備し、緑の環境形成を図る。
- ・ 併用軌道区間については、緑陰道路、並松街道の項で示す。



【フランス・ストラスブール市中心地区の例】

図 2.22 交通結節地区内の LRT 専用区間におけるトランジットモールのイメージ



【フランス・ストラスブール郊外の専用区間芝生軌道の例】

図 2.23 （仮）南北主要幹線道路東側の LRT 専用区間のイメージ

⑨. (仮)南北主要幹線道路の横断構成イメージ

- ・ (仮) 南北主要幹線道路は、中南部都市圏の南北方向の交通処理機能を担う広域幹線道路であるとともに、基地跡地地区への広域的なアクセス動線ともなる。交通処理機能を重視し、沿道からのアクセスコントロールをする4車線以上の道路とし、長期的な交通需要変動への対応を考慮し、6車線化が可能な幅員を想定する。
- ・ (仮) 南北主要幹線道路の横断構成は図 2.24に示すとおりと想定する。

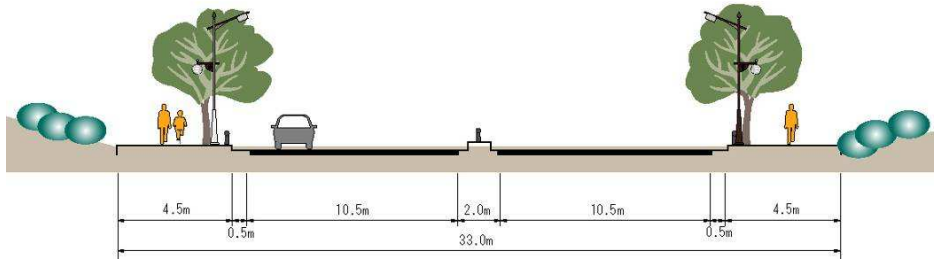
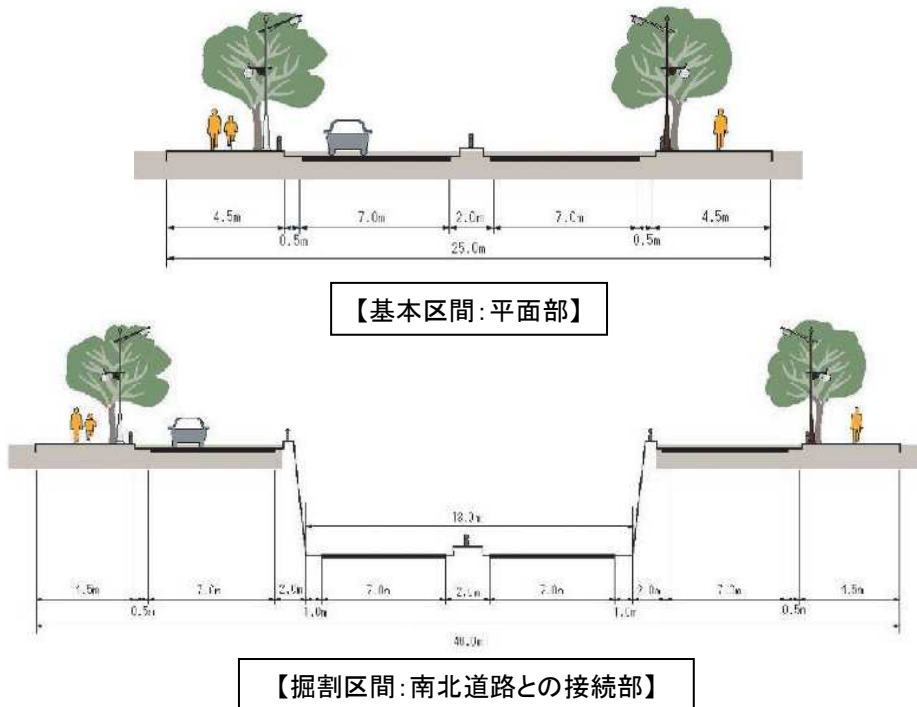


図 2.24 (仮)南北主要幹線道路の横断構成イメージ

⑩. (仮)東西主要幹線道路の横断構成イメージ

- ・ (仮) 東西主要幹線道路は、4車線道路として、基本的に図 2.25に示す横断構成で計画されている。
- ・ ただし、国道 58 号側からは高低差が大きく、基地跡地中間部までは掘割構造形式（景観上、可能な限り BOX 構造とする）などになるため、(仮) 南北主要幹線道路とは直接接続することはできない。このため、側道整備により両幹線道路の接続を図るものとする。



※景観上、可能な限り BOX 構造とする

図 2.25 (仮)東西主要幹線道路の横断構成イメージ

⑪. 公園道路の横断構成イメージ

- ・公園道路は、国道 330 号側から基地跡地地区にアクセスする主要な動線になり、既存市街地とを結ぶ玄関口となる道路である。
- ・普天間基地跡地の環境新都心イメージへの接続空間として、シンボル性の高い道路としての整備を計画する。具体的には、幅員 100m の緑豊かな公園的的道路とし、横断構成は図 2.26 を想定する。
- ・中央の公園部分はイベントなどの交流空間としての利用も想定したデザインとする。

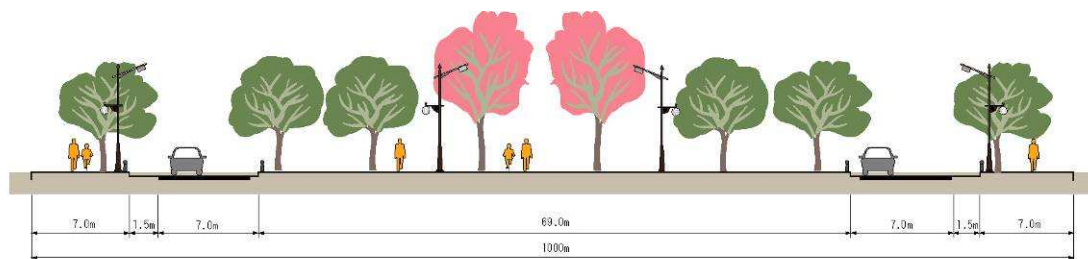


図 2.26 公園道路の断面構成イメージ



図 2.27 道路空間中央部分に公園を配置した札幌市大通公園の例

⑫. 緑陰道路の横断構成イメージ

- ・緑陰道路は交通結節地区から（仮）普天間公園とを結ぶ道路である。リゾート地区を複合し、公園も集客施設を併設することから、来街者の利用が多い道路となるため、街なかの雰囲気を楽しみながら、緑の木陰をつたって公園地区に至るイメージで計画する。
- ・道路の中央部分にはLRT軌道のあるトランジットモールとし、木陰を創る植栽と、彫刻・オブジェなどの配置によって楽しく歩ける空間づくりを行う。（図 2.28参照）

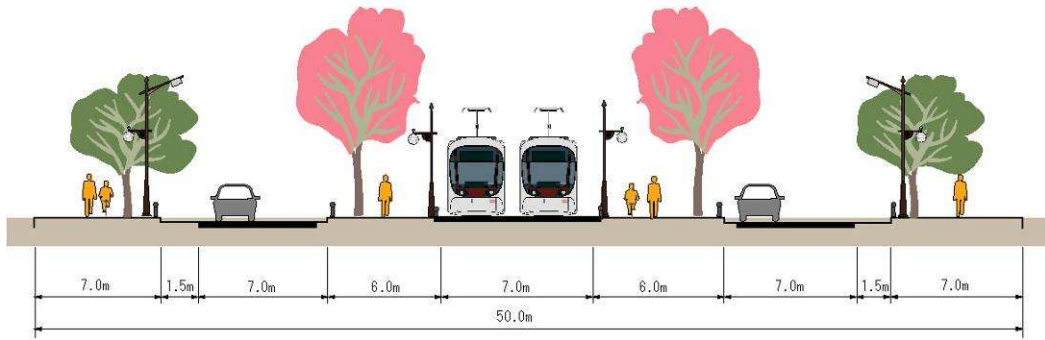


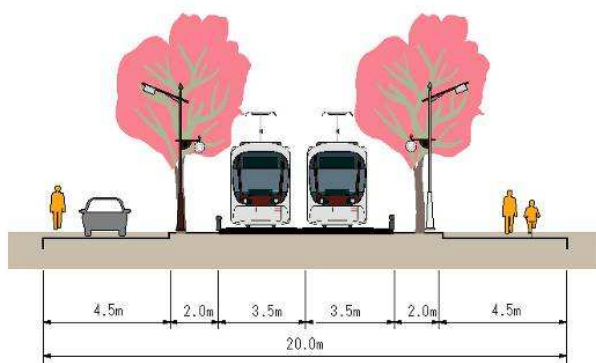
図 2.28 緑陰道路の横断構成イメージ



図 2.29 緑に覆われる仙台の定禅寺通りの例

⑬. 並松街道の横断構成イメージ

- ・並松街道は、まちづくり開発計画に合わせて、原位置より東側に配置する。公園道路から南側は、道路中央に LRT 専用軌道のある区間として、公園道路から北側は街道のみの街路区間とする。
- ・復元する道路は、伝統ある雰囲気をも復元した形態とするだけでなく、沿道に立地する建物や塀なども歴史的景観を創出するデザインに誘導していく。
- ・図 2.30 に示すとおり、LRT 併用区間の幅員は 20m で計画し、LRT 軌道を中央部に、両側に松の植栽を行い、電停を植栽部分に設置する。松並木の両側は歩車共存道路とする。
- ・街道のみの区間は、図 2.31 のように幅員 10m で計画し、歩車共存道路で両側に植栽する構成とする。



【フランス・リヨンの例】

図 2.30 並松街道 LRT 軌道併用区間の横断構成イメージ

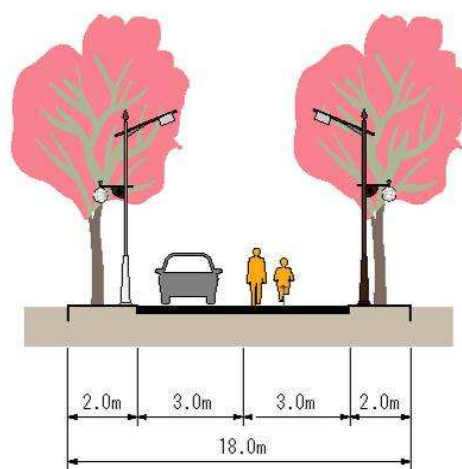


図 2.31 並松街道の街路区間の横断構成イメージ

2.4 他の駅周辺のまちづくりの方向性

(1) 基本方針

普天間基地跡地のまちづくりの中心となる普天間中央駅の外、図 2.32のように宜野湾市役所周辺に位置する（仮称）普天間駅と基地南側の既成市街地内に位置する（仮称）宜野湾真志喜駅の2駅がある。

これら2駅およびその周辺地区は、普天間基地跡地のまちづくりと相互に影響し合う関係にあるため、現状の周辺土地利用を踏まえつつ、鉄道駅の新設に伴う集約型拠点整備の考え方および公共交通再編の方針を踏まえ、駅から500mの徒歩圏について、新しい駅周辺のまちづくりの方向性を示す。

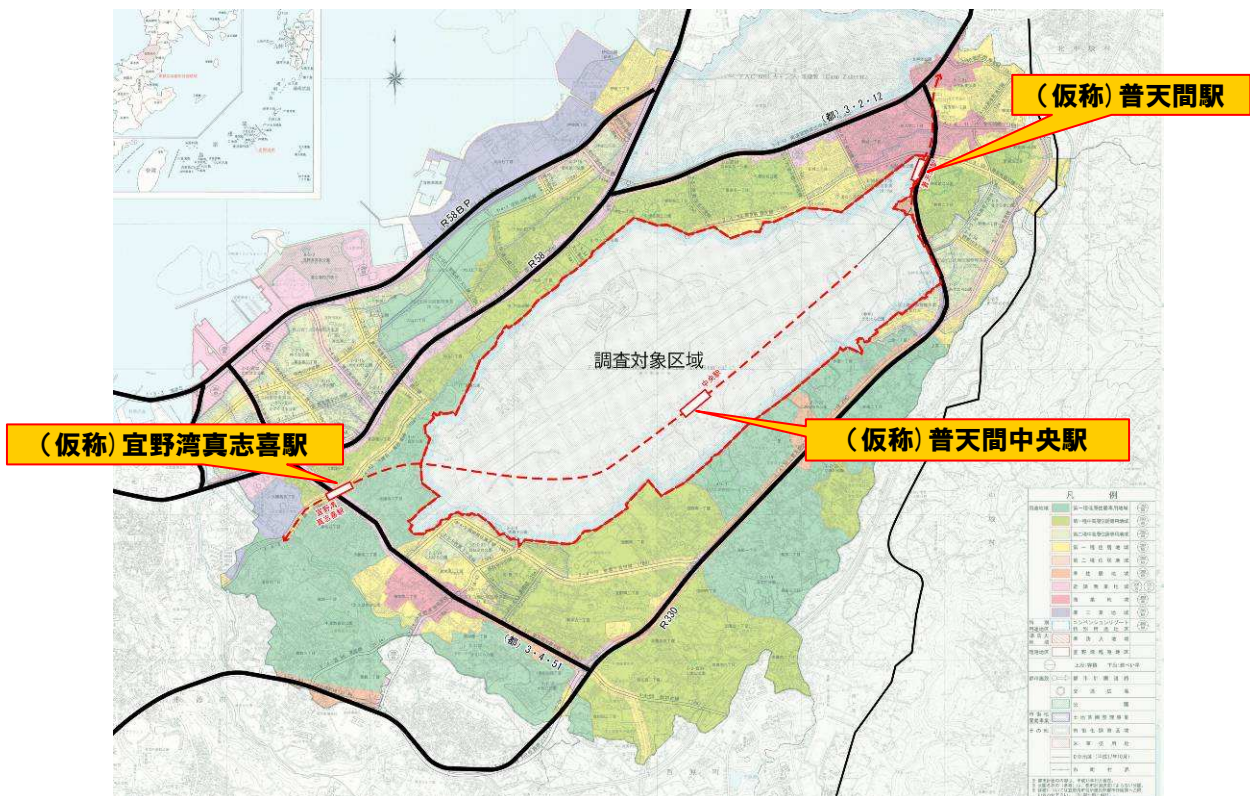


図 2.32 普天間中央駅以外の2駅の位置

(2) (仮称)普天間駅周辺のまちづくりの方向性

- ・ 普天間駅周辺は、西側以外は都市計画道路沿道を中心に商業業務、住居系が複合した市街地が広がっている。西側から南側にかけては普天間基地となっており、新市街地の形成が可能である。
- ・ 以上の現状を踏まえ、駅周辺 500m 圏域の鉄道駅の新設に伴う新たなまちづくりの基本的な方向性を次のように示す。

▽ 普天間駅西側の普天間基地跡地内の区域に交通結節機能を配置し、駅利用のアクセシビリティの高い区域に複合系の住居ゾーンを配置し、新たな鉄道利用需要の喚起を促す。

▽ 現在の用途地域は商業系が面的に広がっているが、既成市街地の駅前地区は、都市拠点ゾーンとして必要な街路整備などの基盤整備と商業業務機能の高密度化を図りつつ、周辺の複合系ゾーンや住居系ゾーンにおける用途の混在を改善し、良好な居住空間と利便性の高い商業業務地として、まちの再生を図るものとする。

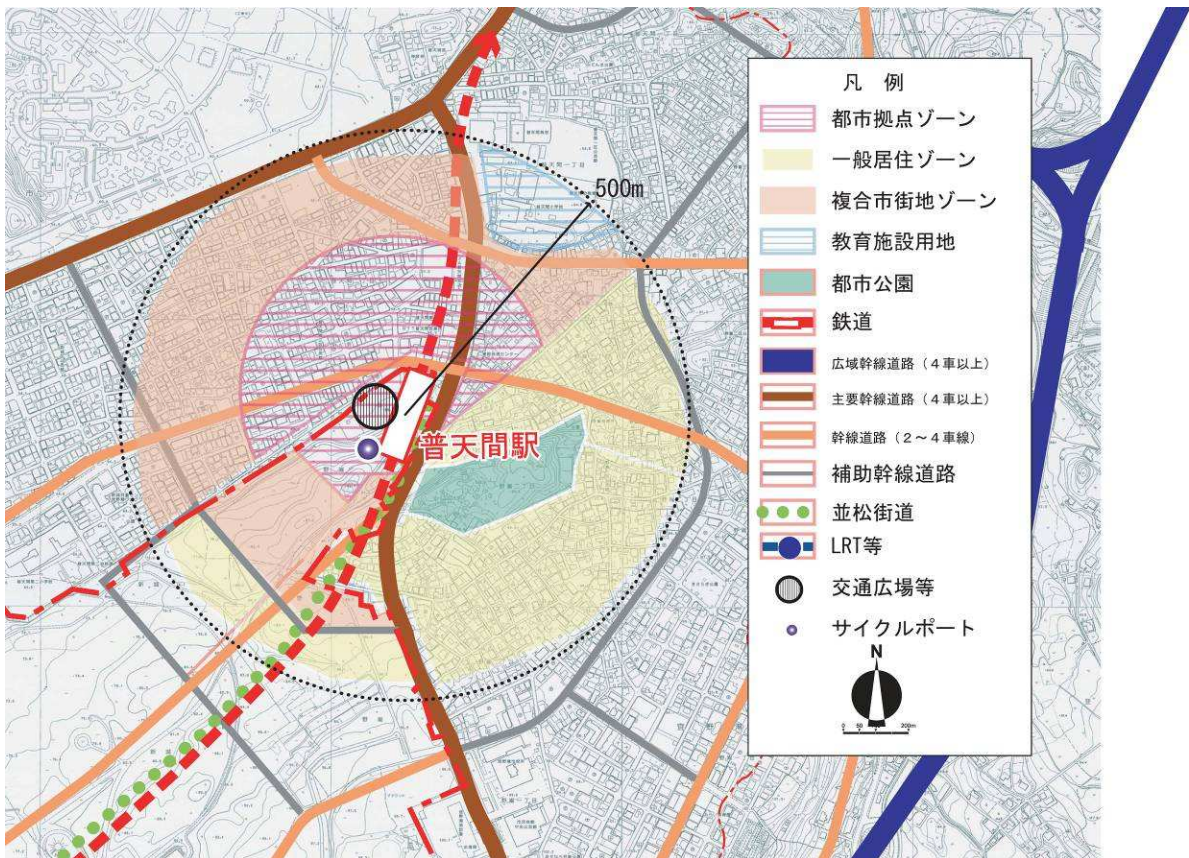


図 2.33 (仮称) 普天間駅周辺のまちづくりの基本的な方向性

(3) (仮称)宜野湾真志喜駅

- ・宜野湾真志喜駅周辺は、道路密度も高い既成市街地となっており、道路沿道における商業サービス機能の立地とその周辺の住居ゾーンで構成されている。
- ・以上の現状を踏まえ、駅周辺 500m 圏域の鉄道駅の新設に伴う新たなまちづくりの基本的な方向性を次のように示す。

▽東西方向の県道宜野湾西原線と南北方向の県道那覇宜野湾線が交差する位置に駅が設置されることから、交通結節機能を充実させ、鉄道へのアクセス性の確保を図る。

▽県道宜野湾西原線には、普天間基地跡地と連絡する LRT 等の新たな公共交通システムが配置される想定であるため、電停および路線バスのターミナルと鉄道駅との直結性に配慮する。

▽また、徒歩圏外からの鉄道利用を促進するため、自転車駐車場、コミュニティサイクルポート、パーク&ライド用駐車場（自動車利用者からの転換も想定）の配置も想定する。

▽既存の道路沿道に商業サービス機能が連たんして立地しているため、今後は、鉄道駅設置に伴う駅前地区の土地利用の高度化を交通結節機能整備と一体的に行ない、集約型都市構造への転換を目指す。

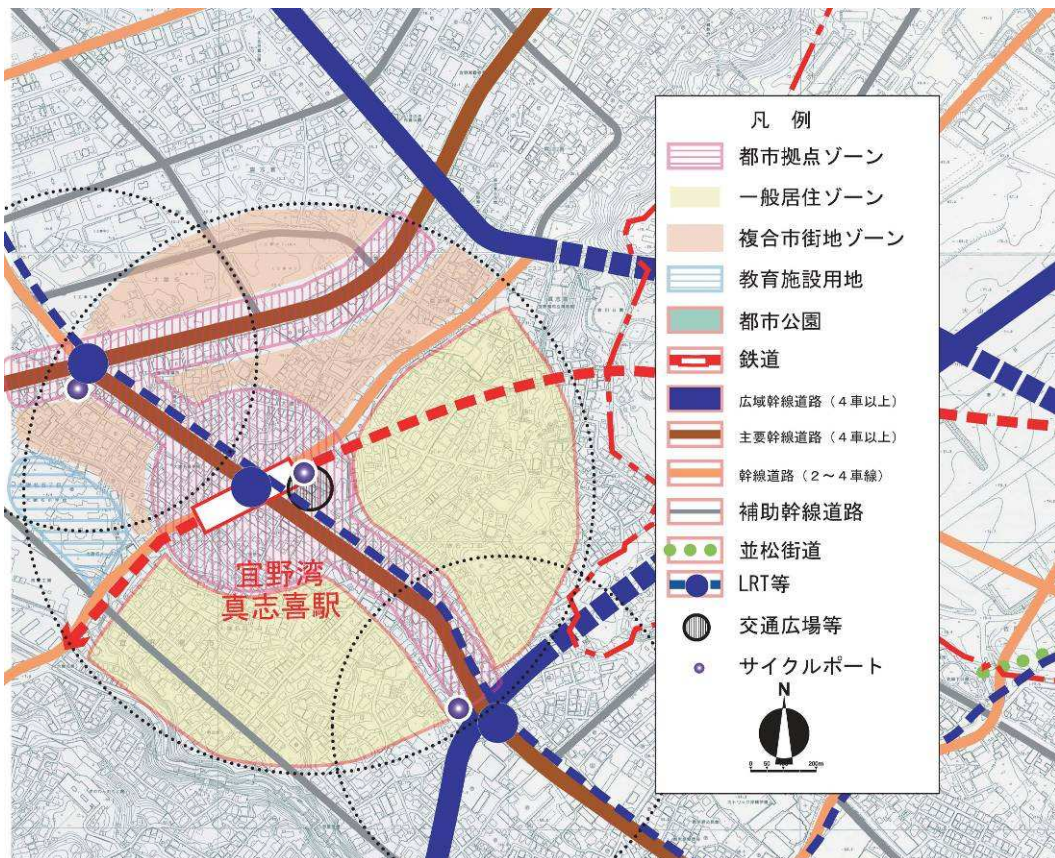


図 2.34 (仮称)宜野湾真志喜駅周辺のまちづくりの基本的な方向性

3 公共交通を中心としたまちづくりの課題

普天間基地跡地のまちづくり構想および基本構想では、昨年度までの検討結果を踏まえつつ、鉄道の導入という新たな前提条件を加えて、骨格的な都市基盤の見直し、駅を中心とした土地利用の再検討などを行い、公共交通を中心としたまちづくり（案）を検討した。

今後、公共交通を中心としたまちづくりを進めるにあたっての課題を以下に整理する。

(1) 鉄道、広域幹線道路などの骨格的な交通基盤の整備方針の確定

- ・鉄道や（仮）南北主要幹線道路など、沖縄県全体あるいは中南部都市圏の広域的な観点から位置付けや整備方針が求められる骨格的な交通基盤は、普天間基地跡地のまちづくりを検討する上で最も重要な前提条件である。
- ・本調査では、これらの整備方針が確定していないため、基地跡地開発を有効に進める視点から、位置や構造などを仮設定して計画案を策定した。
- ・今後は、普天間基地跡地と外部を結ぶ骨格的な交通基盤の整備方針を可能な限り早く整理することが課題である。

(2) （仮）普天間公園の整備方針の確定

- ・本調査では、（仮）普天間公園について、基地返還にあたっての記念公園として、都市観光の役割も果たす、集客性の高い大規模なイメージを想定している。
- ・普天間基地跡地のまちづくりにあたっては、大規模な公園の配置が重要な要素であるとともに、公園の性格がまちづくりのコンセプトにも影響を与えるものである。
- ・また、基地跡地の土地所有者のほとんどが民間であることから、大規模公園のあり方や整備は、普天間跡地まちづくり事業全体にも大きく影響することになる。
- ・このようなことから、（仮）普天間公園の規模、性格、配置、整備主体についての基本的な方向を早急にまとめていくことが課題である。

(3) 基地跡地外縁部の市街地との具体的な整備方向の調整

- ・普天間基地跡地は西側の丘陵部以外は既存市街地と接しており、基地跡地を開発するにあたっては、連続した市街地として一体的に整備していくことが望まれるが、地形的制約や都市基盤が不十分なまま市街化している地区もみられる。
- ・そのため、既成市街地内の街路と基地跡地開発区域の道路ネットワーク化、義務教育施設などの公共共益施設の配置バランスの考慮などを踏まえ、基地跡地の一部を種地とした、既成市街地を含めた区画整理事業の展開の可能性について検討することも必要である。
- ・本調査では、普天間中央駅を中心に1/2,500スケールのまちづくり基本構想図を作成しているが、今後は、外縁部の既存市街地と一体的に整備する必要性が高い地区や条件を抽出・整理し、整備の方向を地元も含めて調整していくことが課題である。

(4) 公共交通ネットワーク整備と整備後の維持運営に対する体制づくり

- ・公共交通ネットワークの整備、また整備後の維持運営にあたっては、整備・維持運営費用

の財源確保（費用負担・補助制度の確立）、運賃制度・体系の一体化、交通拠点における接続利便性の確保、情報の共有など、あらゆる面で既存交通事業者（ゆいレール、路線バス、タクシー、企業・学校バス、観光バス、レンタカー、福祉関連交通）の理解・合意・協調・連携が不可欠である。

- ・そのためには、新たな法制度の整備も含め、欧州などに見られる公共交通機関を一体的に計画・整備・運営・維持・管理する、行政が積極的に関与する民間交通事業者の枠組みを越えた組織・体制の導入について検討することが課題であると考えられる。
- ・また、公共交通の利便性を最大限高めるためには、道路管理者、交通管理者の理解・合意・協調・連携も不可欠であり、上記の公共交通全体を管轄する組織が、道路管理者、交通管理者を包括するような枠組みの可能性についても検討することが課題であると考えられる。

(5) 県民の公共交通指向型のまちとライフスタイルの理解・合意形成の促進

- ・沖縄県では、1945年に軽便鉄道が運行を停止して以降、66年間鉄道が存在していない。2003年に那覇市都心部にモノレールが開業したが、依然として自動車による移動が中心の社会構造、生活スタイルが続いている。
- ・低環境負荷・低炭素型社会など、環境保全を重要視する時代背景があるものの、現在の沖縄県の状況を勘案すると、鉄道が整備されたとしても、個人の嗜好や快適性を我慢し、交通手段を自動車から鉄道を中心とする公共交通に転換することは容易ではないと考えられる。
- ・まず、鉄道の導入、公共交通を中心とした交通ネットワークの構築、これらを活用したまちづくり、ライフスタイルについて、県民の理解・合意形成を図ることが最大の課題である。
- ・さらに、鉄道やこれに接続する公共交通ネットワークを整備するだけでなく、自動車を利用しにくい道路構造、交通規制、経済的負担を自動車利用者に課し、割安感、快適さ、便利さなどの面で相対的に公共交通利用の優位性を高め、必然的に公共交通が選択される環境を創出し、市民のライフスタイルの転換を後押しする必要がある。
- ・また、鉄道が整備される前から、本報告書内に示したような公共交通指向型のまちづくり、そこでの新しい生活スタイル・交通行動例を、県民が具体的にイメージできるような情報を継続的に提供し、県民の認知を高め、理解を深めることが課題である。