

2.3 普天間基地跡地のまちづくり基本構想の検討

ここでは、基地跡地全体の公共交通指向型のまちづくり構想を基に、普天間中央駅を中心とする約 200ha の区域を対象に、「具体的なまちのイメージ：まちづくり基本構想」を検討する。

対象区域は、普天間中央駅を広域的な交通結節点として、北側と南側は東西方向の幹線道路、西側は（仮）南北主要幹線道路、東側は基地跡地の地区界とする。

地区別の土地利用配置をとりまとめた「まちづくり基本構想図（案）」（1/2,500 スケールをベースとしたもの）を図 2.10 に、地区別の整備イメージを以下に示す。

①. 交通結節地区のイメージ

- 交通結節地区は、公共交通サービスの拠点として、高架部に鉄道駅、地上部に LRT および電停、バスターミナル機能、タクシー乗降場、自転車駐車場（コミュニティサイクルポートを含む）などを整備し、同時に街の賑わいの中心となる商業サービス施設などを立地誘導する「駅街区」を構成する。（図 2.9 参照）
- 駅街区の外周には幅員 30m（4 車線相当）地区幹線道路を配置して駅街区全体を囲むが、駅街区および外周道路は、基本的に公共交通と人のみが通行できるトランジットモールとする。
- 一般の自動車交通は、駅街区外側の都市拠点地区（公的・民間利用）の外周に配置する環状型の道路沿いに設置するフリンジパーキングまでの進入に制限し、駅街区には自動車ではアクセスしにくい形態とする。
- 駅街区の整備イメージは、円形（ロータリー型）を活かし、外周道路に沿って路線バス・観光バスなどのバス乗降場、タクシー乗降場を設置し、バス・タクシーと鉄道・LRT との乗換えでも、トランジットモールとなる外周道路の横断を極力削減する。
- また、駅街区の中央部には LRT 電停を設けて、LRT と鉄道が上下に直結する構造とするとともに、広場を設け、にぎわいと交流の場を創出する。

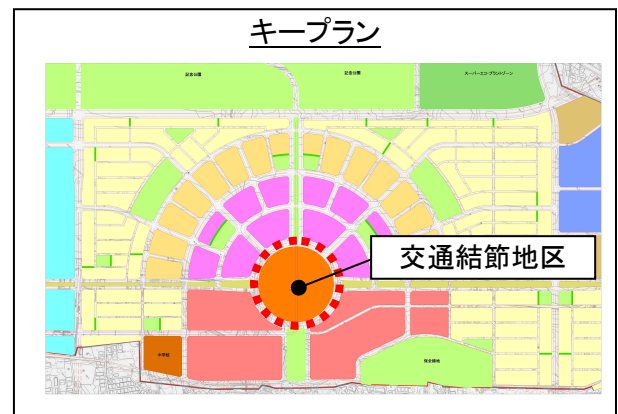


図 2.8 駅街区の整備イメージ（東急電鉄田園都市線 たまプレーザ駅）

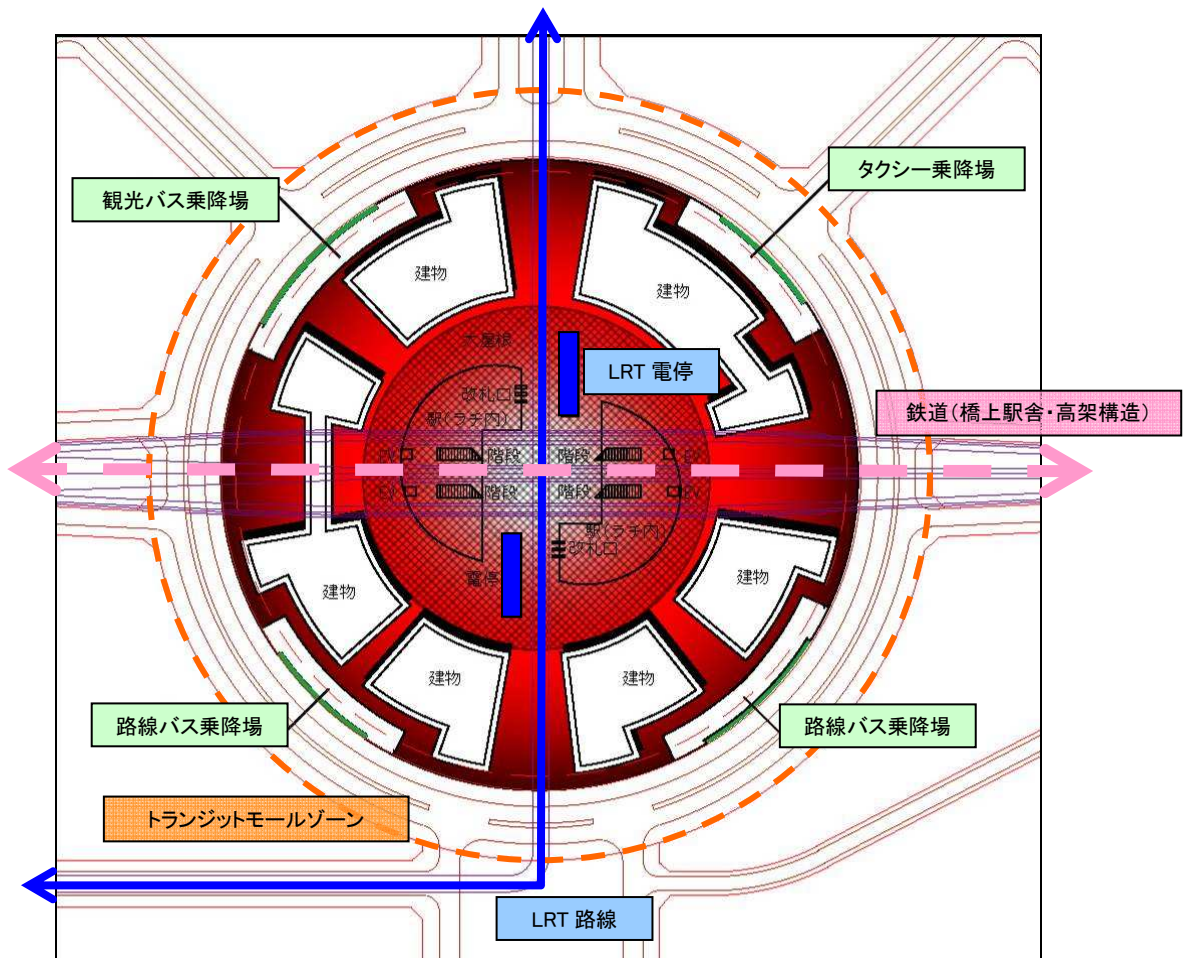
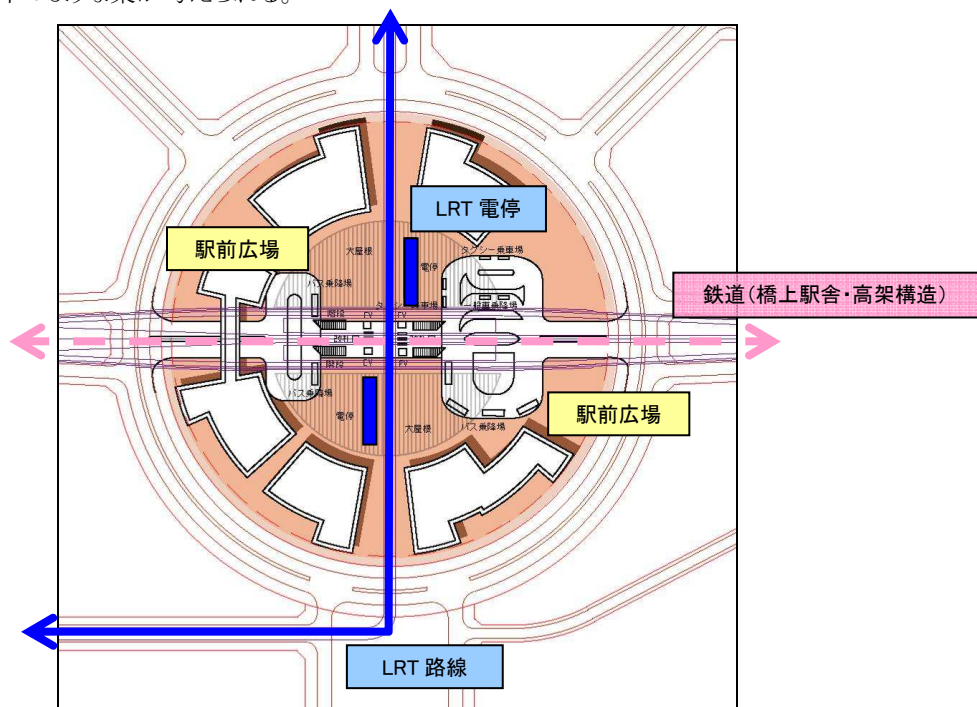


図 2.9 円形（ロータリー型）を活かした駅街区の整備イメージ

【参考】一般的な駅前広場を整備するプランは、LRT を挟んだ両側に駅前広場を配置し、バス、タクシー、一般車を捌く以下のような案が考えられる。



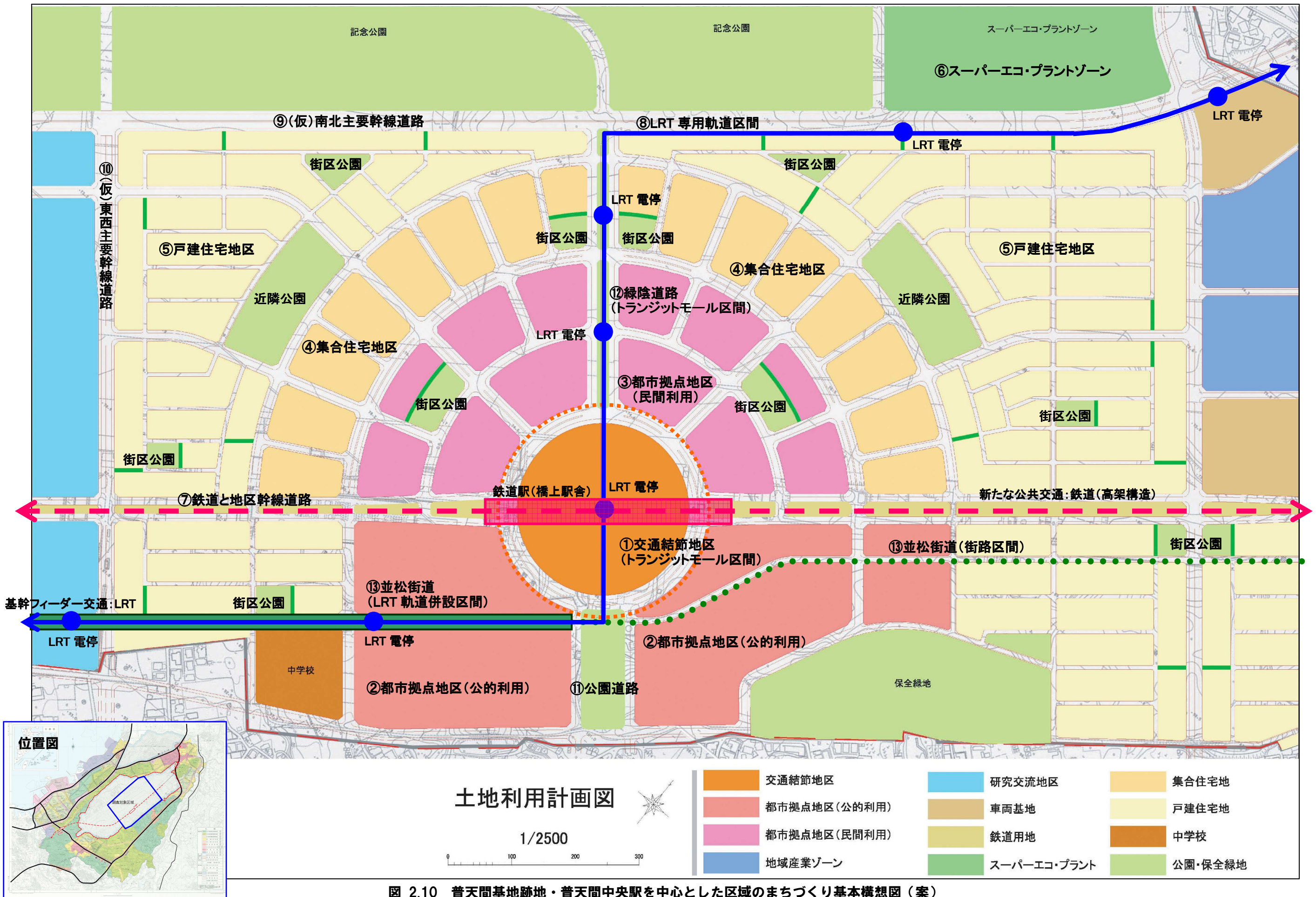


図 2.10 普天間基地跡地・普天間中央駅を中心とした区域のまちづくり基本構想図(案)