

3. 都市基盤整備の方針の具体化方策の検討

本節では、「環境づくりの方針の具体化方策の検討」及び「土地利用及び機能導入の方針の具体化方策の検討」、関連部局による検討結果を踏まえ、都市基盤整備の方針の具体化方策を検討した。

(1) 広域交通インフラに係る基本的な考え方の整理

普天間飛行場跡地における骨格となる広域交通インフラ（広域幹線道路・鉄軌道）等に関する上位関連計画を整理した。

(1) - 1 沖縄県の上位関連計画：沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月）

(1) - 1 - 1 体系的な幹線道路網の整備

①ハシゴ道路をはじめとする幹線道路ネットワークの整備

- ・国道 58 号（沖縄西海岸道路を含む）、国道 329 号等からなる本島南北の柱となる道路網の整備
- ・南部東道路、那覇インターアクセス道路、浦添西原線、宜野湾横断道路、中部横断道路等、南北の柱を支える東西連絡道路の整備等

②交通経路の分散化を図る 2 環状 7 放射道路等の整備

- ・那覇を中心とした放射道路網の整備等

③地域における幹線道路網等の整備

- ・市街地内の幹線道路網の整備等



図 I - 20 幹線道路ネットワーク

出典：沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月、沖縄県）

(1) - 1 - 2 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

① 拠点間を連絡する鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

- ・ 新たな公共交通システムについて需要の規模や特性等を踏まえた導入環境の整備

② 都市モノレールの延長

③ 都市部の多様な活動を支えるバス交通の拡充

- ・ 新たな公共システムと一体的にサービスするフィーダー交通の導入
- ・ 多様な都市活動や地域間の移動を支えるバス交通体系の見直し
- ・ 基幹バスシステムの導入等

④ 地方部の移動を支援するバス交通等の拡充

⑤ 移動利便性を高めるバスサービス等の展開



図 I - 21 公共交通ネットワーク

出典：沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月、沖縄県）

(1) - 2 宜野湾市の上位関連計画：都市交通マスタープラン・都市交通戦略（平成 24 年 3 月）

(1) - 2 - 1 道路交通計画

① 道路の段階構成と機能分担の明確化

- ・ 沖縄本島及び中南部都市圏の広域的な移動を支える道路ネットワークを構成するとともに、市内における都市拠点間を相互に連携する幹線道路ネットワークの構築を図る。
- ・ 今後、基地跡地利用との連携による幹線道路ネットワークの構築について検討する。

② 道路空間における様々な機能の確保

- ・ 公共交通の運行を支える空間や、歩行者・自転車が安心して利用できる空間といった各交通手段に配慮した道路空間の整備を図る。
- ・ 今後、基地跡地利用との連携による周辺市街地との一体的なまちづくりを踏まえた道路空間の整備を図る。



図 I - 22 宜野湾市周辺の道路ネットワーク

出典：都市交通マスタープラン・都市交通戦略（平成 24 年 3 月、宜野湾市）

(1) - 2 - 2 公共交通計画

① 段階的な公共交通ネットワークの構築

- ・ 鉄軌道を含む新たな公共交通システムによる広域幹線公共交通との段階的なネットワークの構成を図る。
- ・ 今後、基地跡地利用との連携による構成を検討する。さらに、地区レベルにおける市内の生活交通サービスの展開についても検討する。

② 交通結節点

- ・ 伊佐、宇地泊、普天間は、公共交通ネットワークの結節機能のほか、パークアンドライド機能を有する交通拠点として位置づける。
- ・ 今後、基地跡地利用との連携による都市圏幹線公共交通や市内生活交通の展開を踏まえ、効果的なネットワーク形成や連携強化を図る。



図 I - 23 宜野湾市周辺の公共交通ネットワーク

出典：都市交通マスタープラン・都市交通戦略（平成 24 年 3 月、宜野湾市）

(2) 跡地内道路ネットワークの検討

(2) - 1 道路の役割

跡地内道路ネットワークを検討する前段として、一般的な道路のヒエラルキー及びそれらの役割について整理した。

幹線道路	広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路。 ・高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ・都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路。 ・居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	地区幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路または都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路。
生活道路	区画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。 ・街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路。
	歩行者専用道路	<ul style="list-style-type: none"> ・専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路。



広域幹線道路



都市幹線道路



地区幹線道路



区画道路

図 I - 24 道路イメージ

(2) - 2 幹線道路ネットワークの前提等の整理

幹線道路ネットワークを検討するにあたり、前提となる「中間取りまとめ」における都市基盤整備の方針、及び「普天間飛行場跡地等道路整備検討会議」の結果を整理した。

(2) - 2 - 1 中間取りまとめ 都市基盤整備の方針〈幹線道路の整備〉

①上位計画にもとづく広域的な幹線道路の整備

「沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月、沖縄県）」、「中南部都市圏都市交通マスタープラン（平成 21 年 3 月、沖縄県）」等に位置づけられている広域的な幹線道路として「中部縦貫道路」と「宜野湾横断道路」の整備を行う。

「中部縦貫道路」の整備

- ・「中部縦貫道路」は、中南部都市圏の縦貫方向の交通機能の強化と跡地や周辺市街地等の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の機能を備えた道路構造と跡地内を南北に縦貫するルートで導入することを想定する。

「宜野湾横断道路」の整備

- ・「宜野湾横断道路」は、中南部都市圏の横断方向の交通機能の強化と跡地や周辺市街地等の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の交通機能を備えた道路構造と跡地内を東西に横断するルートで導入することを想定する。

②宜野湾市の都市幹線道路網の整備

宜野湾市の将来都市像の実現に向けた幹線道路網の再編と跡地における立地条件向上を目標として、跡地を利用した幹線道路網の整備を行う（都市幹線道路の整備・地区幹線道路の整備）。

都市幹線道路の整備

- ・宜野湾市都市計画マスタープランを基本として、跡地利用から見たルートの修正を行い、幹線道路を適正な網間隔で配置することを目標として、跡地と周辺市街地にまたがる都市幹線道路の整備を行う。

地区幹線道路の整備

- ・都市幹線道路網を補完し、跡地における土地利用の誘導や周辺市街地との一体性の確保、跡地と周辺市街地の一体化に向けたシンボリックな空間の創出等を目標として、跡地と周辺市街地にまたがる地区幹線道路の整備を行う。

(2) - 2 - 2 前提条件の整理

① 普天間飛行場跡地等道路整備検討会議による検討

沖縄県道路街路課を中心とした普天間飛行場跡地等道路整備検討会議（平成 28 年度～）において、「普天間飛行場跡地利用計画（素案）」策定に資することを目的として、自動車交通量、中部縦貫道路及び宜野湾横断道路の道路規格、宜野湾横断道路西側の道路構造等の検討が進められている。

このことから、以下では、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議の検討状況を整理し、普天間飛行場跡地利用計画において幹線道路ネットワークの検討を行う際の前提とする。

	路線名称	路線数	車線数	起終点	備考
広域幹線道路	中部縦貫道路	1 路線	4 車線	国道 330 号 中城湾港方面	
	宜野湾横断道路	1 路線	4 車線	国道 58 号バイパス 国道 329 号	
都市幹線道路	①宜野湾南風原線 (延伸)	1 路線	4 車線	県道 34 号線 県道宜野湾北中城線	
	②宜野湾市道 (延伸)	1 路線	2 車線	県道 34 号線 県道 29 号線	跡地内外の高低差による 地形的制限あり
	③宜野湾市道 (整備)	1 路線	2 車線	国道 58 号 国道 330 号	跡地内外の高低差による 地形的制限あり

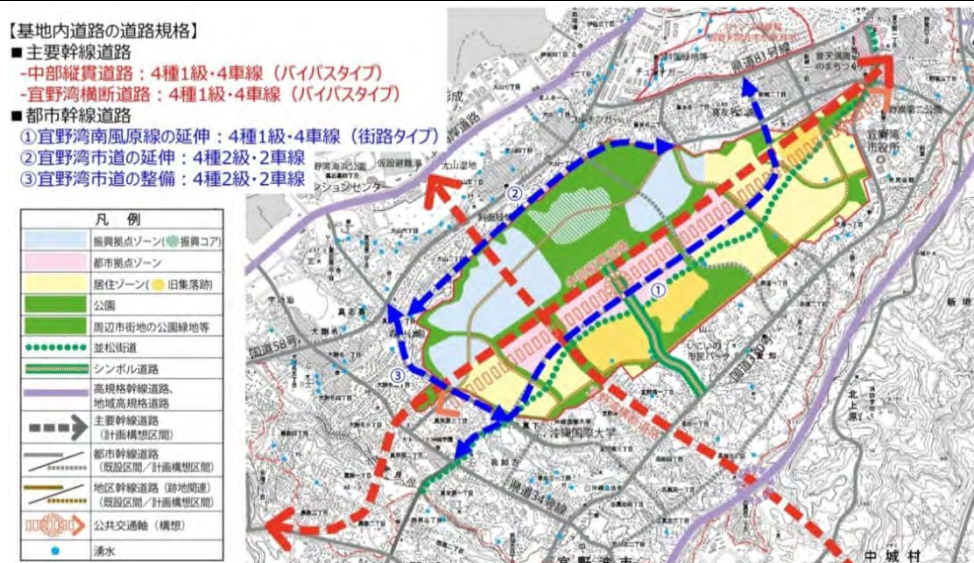


図 I - 25 検討路線の概要

出典：普天間飛行場跡地等道路整備検討会議資料（平成 30 年 7 月、沖縄県）

② 市道宜野湾 11 号の整備状況

普天間飛行場跡地東側の一部が平成 29 年 7 月に返還され、市道宜野湾 11 号の整備が進んでいる。平成 30 年度中に用地取得、平成 31 年度中の供用開始を目標としている。



図 I - 26 市道宜野湾 11 号計画図及び接続道路の状況図

出典：宜野湾 11 号道路整備計画に関する説明会資料（平成 29 年 7 月、宜野湾市）

(2) - 3 幹線道路ネットワークの考え方

跡地周辺の幹線道路ネットワークを検討するにあたり、前述の前提等を踏まえて、幹線道路ネットワークの基本的な考え方、及び広域幹線道路ネットワークの考え方・都市幹線道路ネットワークの考え方・地区幹線道路ネットワークの考え方をそれぞれ検討した。

(2) - 3 - 1 幹線道路ネットワークの基本的な考え方

道路の分類、路線数、車線数、起終点は、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案を基本としつつ、跡地利用における利便性・快適性等も考慮する。

①必要路線数及び車線数（普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案）

	広域幹線道路	都市幹線道路	合計車線数 (広域・都市幹線道路)
縦貫方向	1 路線	2 路線	10 車線
横断方向	1 路線	1 路線	6 車線

②広域幹線道路（中部縦貫道路・宜野湾横断道路）

- ・中南部都市圏の交通機能の強化のため、高い交通処理機能を確保するものとし、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案を基本とする。

③都市幹線道路

- ・都市内の交通処理上必要な道路として、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議案の①～③道路を配置するものとし、跡地内を通る都市幹線道路①は、起終点（県道 34 号線・県道宜野湾北中城線）を踏まえつつ跡地内で確保する。
- ・上記のほか、地形条件等も考慮しながら、適正な網間隔となるよう都市幹線道路を配置する。

④地区幹線道路

- ・広域幹線道路及び都市幹線道路の間に、都市幹線道路網を補完する地区幹線道路を配置する。

(2) - 3 - 2 幹線道路ネットワークの考え方

①広域幹線道路ネットワークの考え方

- ・中部縦貫道路：国道 330 号と中城湾港方面を起終点とし、広域幹線道路としての交通処理機能を優先することで、跡地における広域的な速達性を確保する。
- ・宜野湾横断道路：国道 58 号バイパスと国道 329 号を起終点とし、広域幹線道路としての交通処理機能を確保するとともに、沿道のまちづくりとの共生の可能性も検討する。

②都市幹線道路ネットワークの考え方

- ・ A 道路（都市幹線道路①に相当）は、県道 34 号線から跡地内を經由し、県道宜野湾北中城線を結ぶことで、縦貫方向の跡地内への出入りを集約し、都市内の交通処理機能を持たせるとともに、沿道利用も図る。さらに、A 道路と西普天間住宅地区跡地を結ぶことで、跡地と周辺市街地をつなぐ道路網の形成をイメージした。
- ・ B 道路は、国道 330 号から中部縦貫道路の側道を経由して A 道路を結び、中部縦貫道路の側道として沿道のまちづくりを図るとともに、跡地と周辺市街地をつなぐ道路網の形成をイメージした。
- ・ C 道路は、国道 330 号と県道宜野湾北中城線を結び、跡地内中央部の横断方向の交通集約を図るイメージとした。
- ・ D 道路は、都市幹線道路②（跡地外）と A 道路を結び、跡地西側の交通集約を図るイメージとした。

③地区幹線道路ネットワークの考え方

- ・ 跡地内の交通を集約し、広域幹線道路または都市幹線道路へと繋ぐ機能を持たせる。
- ・ 地区幹線道路は、沿道利用を促進し、快適な生活空間等の形成を図る。

※ a 道路は、並松街道の再生ルートを担当することも想定するが、並松街道の整備のあり方については今後の検討課題とする。

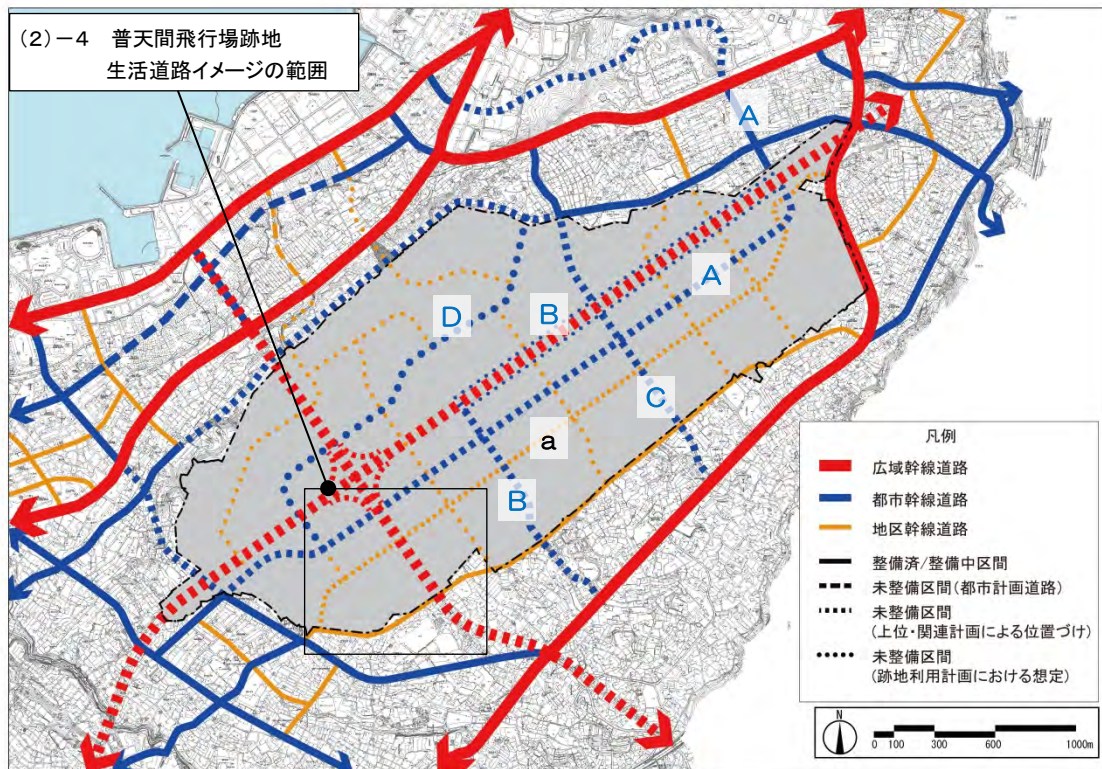


図 I - 27 普天間飛行場跡地 道路ネットワークイメージ

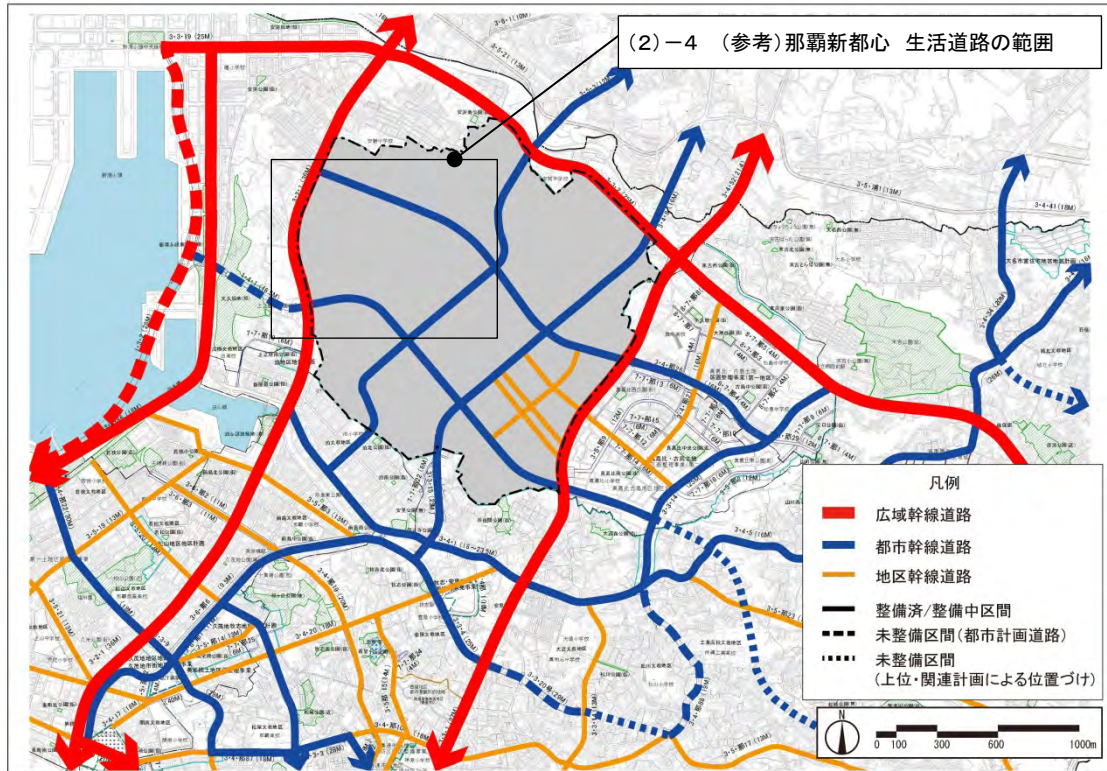


図 I - 28 (参考) 那覇新都心 周辺道路ネットワーク



図 I - 29 (参考) 那覇新都心 周辺道路

(2) - 4 生活道路の考え方

跡地内での生活空間のスケールや街区割等を把握するために、以下に留意し、生活道路のイメージを検討した。

都市幹線道路・地区幹線道路等で囲われた街区には、街路樹による緑陰の創出や歩行者専用道路の配置、自動車の侵入の制限等、快適な歩行空間の創造に寄与する生活道路を整備する。

伝統的な沖縄の住宅配置に基づく街区割を基本として生活道路を配置する等、街区と生活道路とが一体となり、風や日光・水等の自然環境を活用しながら、緑が豊かで快適な生活空間を創出する。



図 I - 30 普天間飛行場跡地 生活道路イメージ



図 I - 31 普天間飛行場跡地 区画道路・歩行者専用道路イメージ

跡地内生活道路イメージと同スケール的那覇新都心における生活道路を参考として以下に示す。



図 I - 32 (参考) 那覇新都心 生活道路



図 I - 33 (参考) 那覇新都心 区画道路・歩行者専用道路

(3) 鉄軌道に係る検討**(3) - 1 今年度の検討内容**

関係部局の検討状況を踏まえ、普天間飛行場跡地内における鉄軌道のルート案について、物理的・技術的・経済的な視点から検討を行った。

検討については、以下の流れで行った。

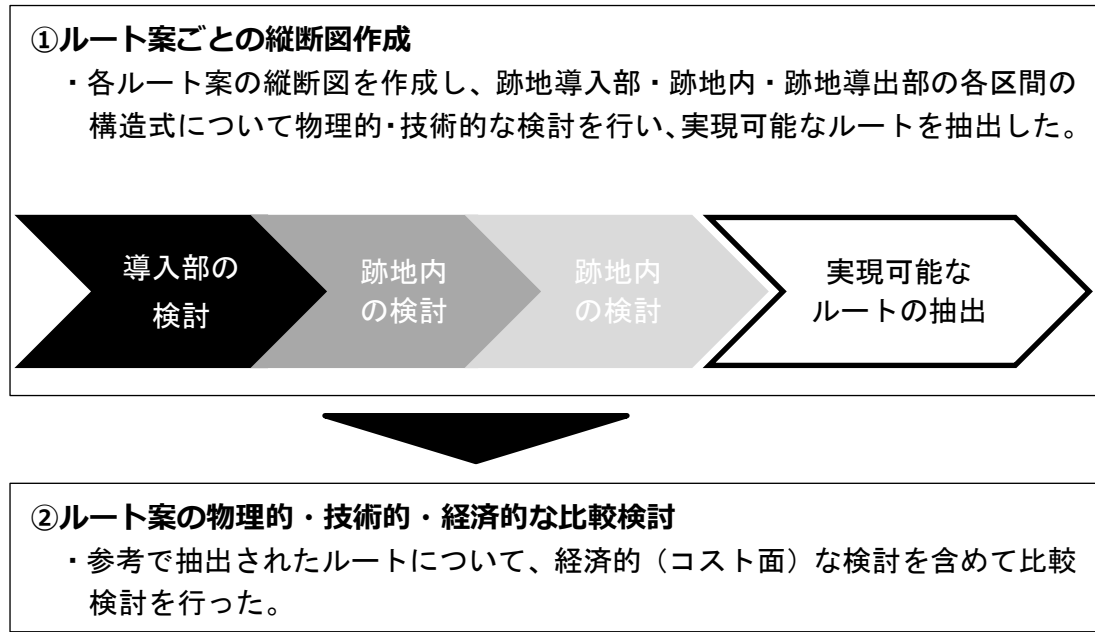


図 I - 34 検討のフロー

内閣府検討及び沖縄県がとりまとめた「推奨ルート案」と平成 30 年度第 1 回「有識者検討会議」の意見を踏まえ、以下の 6 ルートを設定した。

(3) - 2 ルート・構造の物理的・技術的・経済的な検討**(3) - 2 - 1 ルート案の設定**

設定したルート案は、跡地内への導入部「国道 58 号経由」、「国道 330 号経由（中部縦貫道路一体型）」、「国道 330 号経由」の 3 パターンと、導出部「国道 58 号合流」、「国道 330 号合流」の 2 パターンの計 6 ルートで検討を行った。

詳細は、次ページのとおりである。

表 I - 8 跡地内の鉄軌道のルート案の考え方

	導入部	跡地内	導出部	跡地内の構造形式	
ルート案 1-1	国道 58 号経由	中部縦貫道路 を通る	国道 58 号合流	・中部縦貫道路が想定される 地区中央部は、琉球石灰岩 層が厚く堆積しているこ とから、跡地内の構造形式 として「地下式は検討しな い」。	
ルート案 1-2			国道 330 号合流		
ルート案 2-1	国道 330 号か ら中部縦貫道 路経由	中部縦貫道路 を通る	国道 58 号合流		
ルート案 2-2			国道 330 号合流		
ルート案 3-1	国道 330 号か ら宜野湾南風 原線経由	宜野湾南風原 線または並松 街道を通る	国道 58 号合流		・跡地東側は重要な歴史・自 然環境資源が多く残る一 方で、琉球石灰岩層の体積 が浅いため、跡地内の構造 形式は「地下式のみを検討 する」。
ルート案 3-2			国道 330 号合流		

※導出部の国道 58 号合流案は、内閣府検討ルートが跡地西側の重要な歴史・自然環境資源上
を通ることから、一部ルートを見直している。

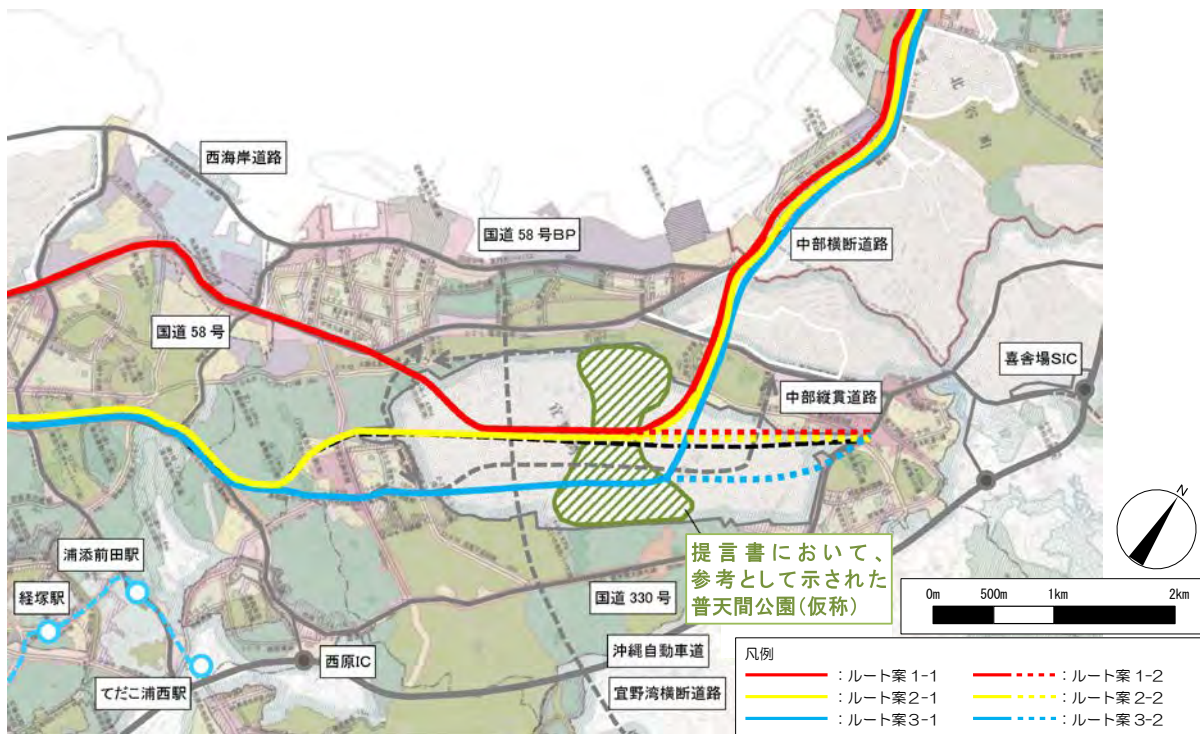


図 I - 35 ルート案

(3) - 2 - 2 比較検討

①検討条件

設定ルートごとの物理的・技術的に可能なルートについて比較検討を行った。

構造形式ごとのコストの算出については、跡地内の延長を対象として、「鉄軌道等導入課題検討調査（内閣府）」における概算事業費単価を活用した。

各構造形式の概算事業費単価^{*}は、地平式が 10 億円/km、高架式は 60 億円/km、地下式（シールドトンネル）は 110 億円/km である。

^{*}土木工事費、軌道費、電気関係費、総係費等を含む金額、過去の実績等より設定。

②検討結果

各ルート・構造形式の物理的・技術的・経済的な評価の優劣はあるものの、全てのルートで整備が可能であった。

そのため、今後のルート・構造形式については、跡地の土地利用の検討成果を踏まえ検討を進める。

表 I - 9 ルート毎の想定される構造形式







	ルート案	想定される構造形式		
		導入部	跡地内	導出部
ルート案 1-1		高架式	高架式 または 地平式	高架式
ルート案 1-2		高架式	高架式 または 地平式	高架式
ルート案 2-1		高架式	高架式 または 地平式	高架式
ルート案 2-2		高架式	高架式 または 地平式	高架式
ルート案 3-1		地下式	地下式	地下式
ルート案 3-2		地下式	地下式	地下式

表 I-10 ルート毎の検討結果

経済的検討			物理的・技術的検討
ルート案	区間長	概算事業費	
ルート案 1-1	6.8km	231 億円～ 409 億円	<p><導入部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・約 25mの橋脚の建設が必要となるため、地下水系や地盤への影響について検討が必要。 <p><跡地内></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 58 号合流案とした場合、中部縦貫道路から分岐する箇所構造について検討が必要。 ・地平式とした場合、交差する道路や公園等の交差形状について検討が必要。 <p><導出部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 58 号合流案とした場合、最急勾配 60%でも最長約 42mの橋脚の建設が必要となるため、構造形式の見直し（一部、平面式（掘割）とする）に係る検討が必要。
ルート案 1-2	6.4km	202 億円～ 385 億円	
ルート案 2-1	5.7km	177 億円～ 344 億円	<p><導入部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 330 号区間は地下式となるため、中部縦貫道路と一体となった後、高架式に移行する区間の鉄軌道と中部縦貫道路の幾何構造について検討が必要。 <p><跡地内></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 58 号合流案とした場合、中部縦貫道路から分岐する箇所構造について検討が必要。 ・地平式とした場合、交差する道路や公園等の交差形状について検討が必要。 <p><導出部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 58 号合流案とした場合、最急勾配 60%でも最長約 42mの橋脚の建設が必要となるため、構造形式の見直し（一部、平面式（掘割）とする）に係る検討が必要。
ルート案 2-2	5.2km	166 億円～ 313 億円	
ルート案 3-1	6.1km	634 億円	<p><導入部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・既成市街地（宜野湾市嘉数及び真栄原地区）内の鉄軌道の導入空間（宜野湾南風原線を想定）について、検討が必要。 <p><跡地内></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅構築部は開削が必要となるため、駅整備による地下水系への影響について検討する必要がある。 ・国道 58 号合流案とした場合、都市計画道路または並松街道から分岐したあとの鉄軌道の導入空間について、検討が必要。 <p><導出部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 58 号合流案とした場合、既成市街地（宜野湾市喜友名地区）内の鉄軌道の導入空間について、検討が必要。
ルート案 3-2	5.1km	552 億円	

(3) - 3 駅配置の検討

(3) - 3 - 1 駅数の設定

駅数については、平成 30 年度第 1 回「有識者検討会議」における駅に関する意見や内閣府「鉄軌道等導入課題調査」における駅間距離の考え方を踏まえ、跡地内に 1 つとして想定した。

平成 30 年度 第 1 回「有識者検討会議」における駅に関する意見（議事抜粋）

- ・琉球石灰岩層への影響を抑えるには、跡地の東側に配置することが望ましいが、土地利用を考えると、駅が地区中心から離れると有効利用が図りづらくなる。
 - ・地区外の北谷町側の駅勢圏に入ることを勧告し、跡地中心部に駅を配置することも検討してはどうか。
 - ・西普天間住宅地区跡地側の既存の市街地と当該跡地の中心部のどちらに拠点形成を図るのかということではないか。広域幹線道路に近づけてはどうか。
- ⇒駅数は、地区外の想定されている駅の駅勢圏の観点から検討する必要がある。

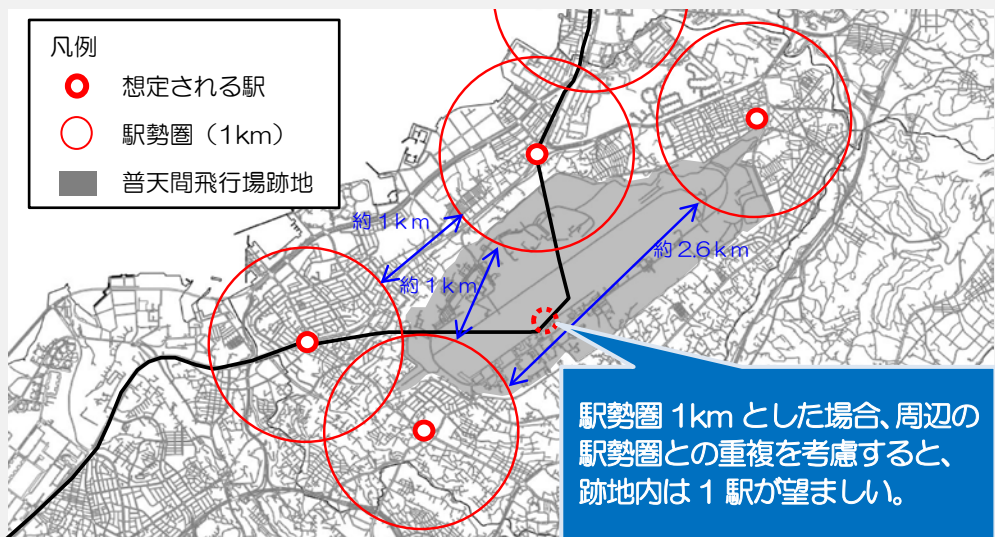
内閣府「鉄軌道等導入課題調査」における駅間距離の考え方

《駅間距離の考え方》

- ・中南部地域については、駅間距離 2 ~ 3 km 程度で想定。

《跡地外に想定される駅位置》

- ・内閣府の検討では、跡地外の駅位置について以下のとおり想定されている。



出典：「鉄軌道等導入課題調査（内閣府）」を元に作成

- ・内閣府における駅間距離や跡地外の想定される駅の駅勢圏を踏まえると、跡地内に 1 つ設定するのが効率的なものと考えられる。

駅数は、跡地内に“1つ”として設定

図 I - 36 駅数の検討フロー

(3) - 3 - 2 駅位置の設定

駅位置については、前項で設定した駅数や平成 30 年度第 1 回「有識者検討会議」における駅に関する意見、沖縄県・宜野湾市「中間取りまとめ」における駅位置を踏まえ、跡地中心部へ想定した。

平成 30 年度 第 1 回「有識者検討会議」における駅に関する意見（議事抜粋）

- ・琉球石灰岩層への影響を抑えるには、跡地の東側に配置することが望ましいが、土地利用を考えると、駅が地区中心から離れると有効利用が図りづらくなる。
 - ・地区外の北谷町側の駅勢圏に入ることを勘案し、跡地中心部に駅を配置することも検討してはどうか。（再掲）
 - ・西普天間住宅地区跡地側の既存の市街地と当該跡地の中心部のどちらに拠点形成を図るのかということではないか。広域幹線道路に近づけてはどうか。（再掲）
- ⇒ 駅位置は、地区外の想定される駅の配置や広域幹線道路との関係、拠点形成や土地利用の有効利用の観点から検討する必要がある。

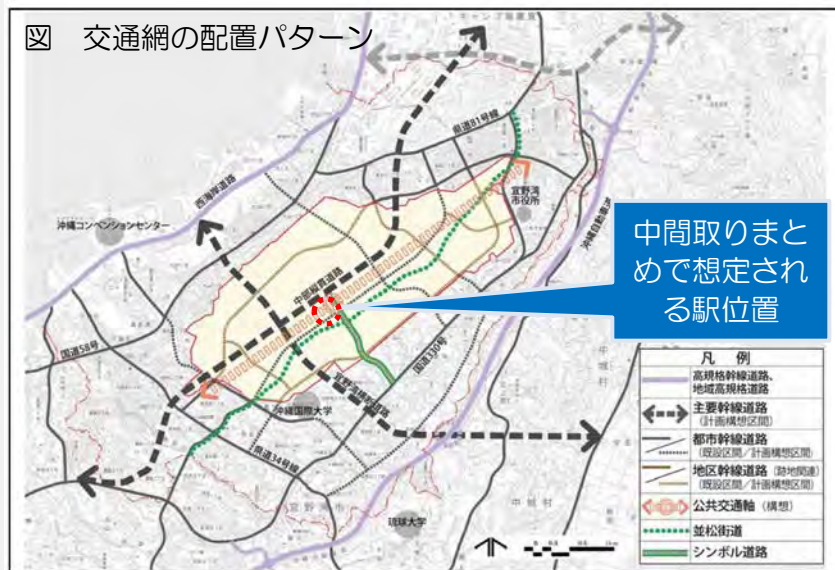
跡地内の駅数

駅数は、跡地内に“1つ”として設定。

沖縄県・宜野湾市「中間取りまとめ」における駅位置

- ・「中間取りまとめ」では、鉄軌道を含む新たな公共交通軸の配置において、跡地における公共交通軸の整備効果を最大限発揮させることを目標として、広域的な集客拠点や居住ゾーンとの近接性を考慮して配置しており、駅位置は、跡地中心部を想定している。

図 交通網の配置パターン



出典：「全体計画の中間取りまとめ」（平成 25 年 3 月、沖縄県・宜野湾市）

駅位置は、“跡地中心部”に設定（「中間取りまとめ」を踏襲）

図 I - 37 駅位置の検討フロー

(3) - 4 配置方針・配置方針図の更新に向けた考え方の整理**(3) - 4 - 1 広域インフラの配置・構造に係わる現時点での考え方 (案)**

前項までの検討成果及び広域インフラの現時点の関係部局の検討状況を踏まえ、広域インフラの配置・構造に係る現時点の考え方を整理した。

鉄軌道のルートについては、県及び内閣府検討案を基に1～3のルート案を設定し、比較評価した。現段階で1案の絞り込みは困難な状況であるが、今回の検討会議における配置方針の更新案の検討にあたっては、整備上の条件や事業推進上の課題を勘案し、鉄軌道が中部縦貫道路と一体的な配置を念頭においた「ルート案2」を想定して検討する。

また、鉄軌道が中部縦貫道路とは別ルートとなった場合、又は、「地下式」となった場合も想定し、「ルート案3」についても検討する。

①整備上の前提条件 (広域インフラの構造形式)**■広域幹線道路**

- ・宜野湾横断道路は、西海岸道路への接続、跡地西側の斜面緑地への影響を極力少なくすることから、跡地内は「地平式」を基本とする。
- ・中部縦貫道路は、宜野湾横断道路との交差部は「高架式」、大規模公園との交差部は「高架式」または「地平式（掘割）」とし、地上部の移動や土地利用を分割しない構造とする。
※地下構造への影響を抑えるため、「高架式」や「地平式（掘割）」の区間は最小限とする。

■鉄軌道

- ・中部縦貫道路と一体的な整備となる場合（ルート案1・2）は、跡地の前後区間（既成市街地）は「高架式」、跡地内は「高架式」「地平式」の2通りが考えられる。
ただし、高架式の場合、琉球石灰岩層への杭設置による地下水系への影響、地平式の場合、広域インフラによる地域分断が懸念される。
- ・琉球石灰岩層への影響を最小限に留めることに配慮したルート案3の場合は、跡地内外ともに「地下式」となる。
※道路法第31条より鉄軌道と道路の交差部は、原則立体交差

②事業推進上の課題からみたルート設定**■段階的な整備を念頭においた広域インフラの用地確保及びまちづくりへの影響を踏まえた鉄軌道のルート設定**

- ・中部縦貫道路及び宜野湾横断道路、鉄軌道の同時期の整備が困難なことも想定。
- ・鉄軌道の整備が遅れた場合、事前に鉄軌道の用地を確保した中でまちづくりを進めることが必要。
- ・鉄軌道のルートを中部縦貫道路と一体的な配置とすることで、整備時期のズレによる都市基盤整備やまちづくりへの影響を抑えることが可能。

○鉄軌道のルートを中部縦貫道路と一体的な配置を想定

○構造形式は、「高架式」または「地平式（掘割）」構造を想定

※掘割式とした場合、東西土地利用の連続性確保や通過交通騒音等の影響緩和が想定される

■中部縦貫道路と鉄軌道のルートが異なった場合の対応

- ・事前の用地確保の観点から鉄軌道を地下式とすることが想定される。
- ・地下構造への影響を踏まえると、琉球石灰岩層の堆積が浅い位置で敷設が可能な跡地東側を通るルート案3での整備が想定される。

③現時点の検討案の整理



図 I - 38 鉄軌道ルート案2のケーススタディ



図 I - 39 鉄軌道ルート案3のケーススタディ

(3) - 4 - 1 想定される広域インフラの断面形状等

前項の検討成果を基に、それぞれの高さや位置関係を把握するための断面図を作成した。
 ルート案2については、高架式及び地平式（掘割）の2パターン作成した。

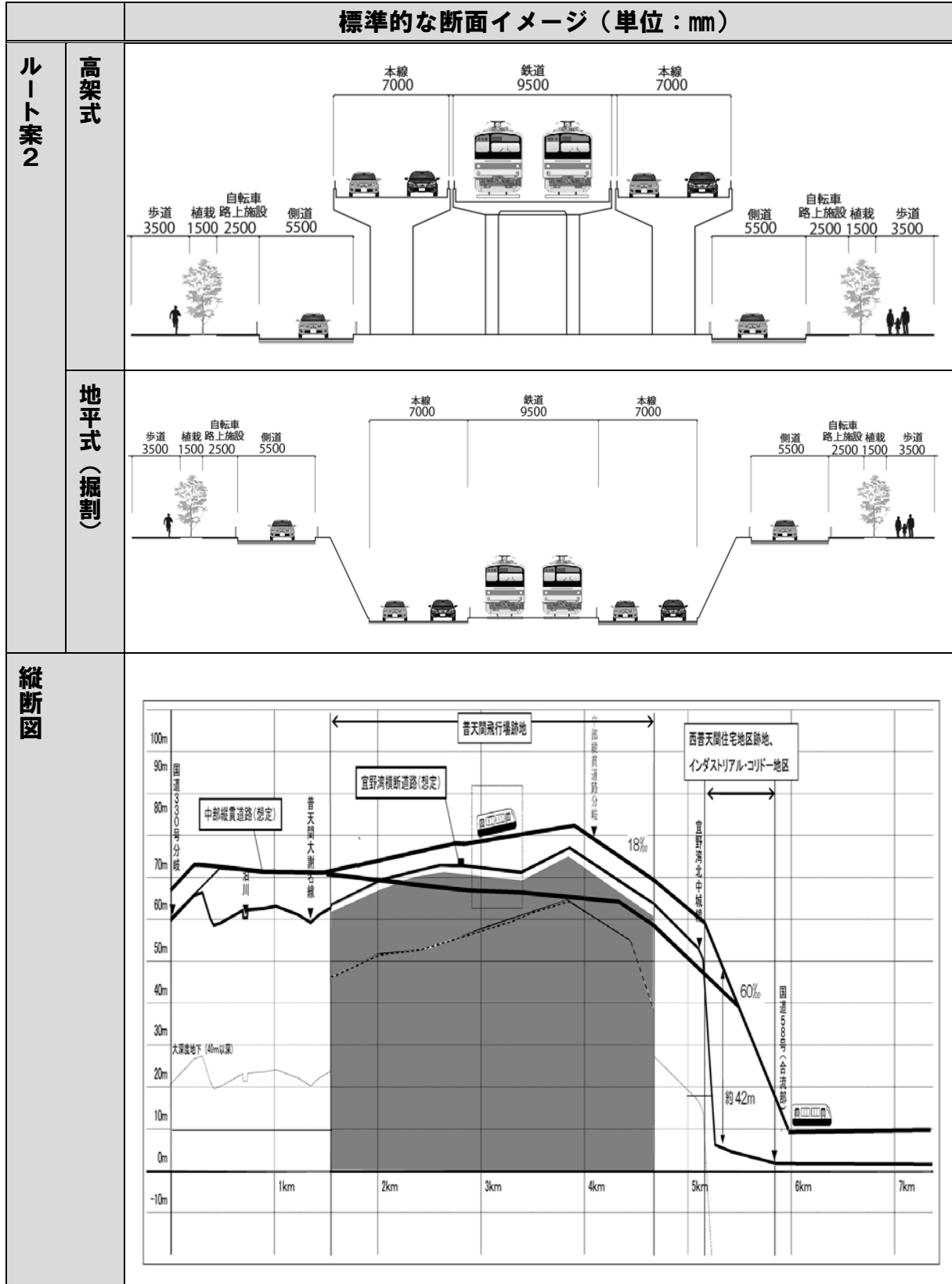


図 I - 40 ルート案で想定される広域インフラの断面形状等

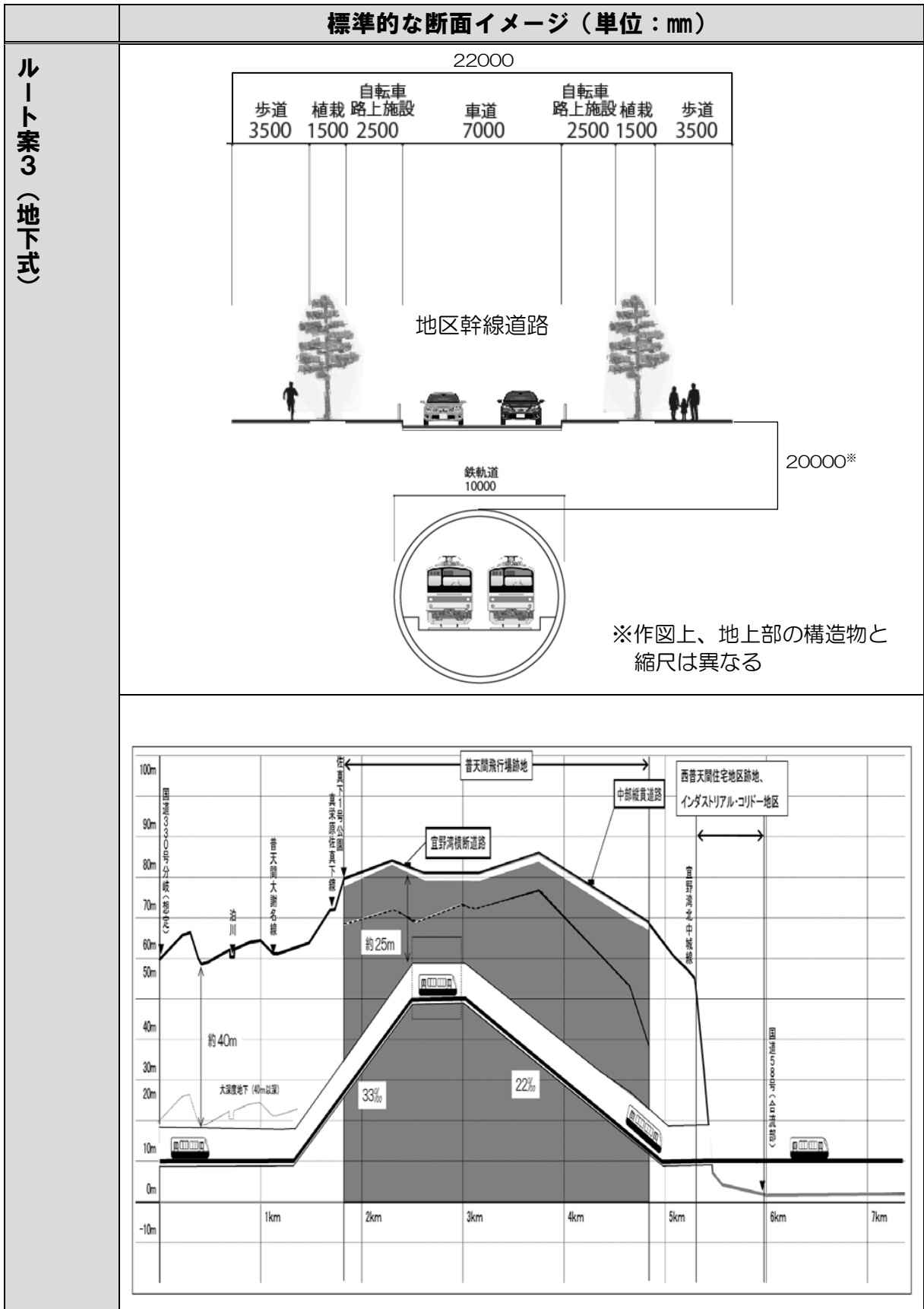


図 I -41 ルート案3で想定される広域インフラの断面形状等