

# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

## 3-3. 中長期的な整備内容

拠点形成機能

ランドマーク機能

前回（第2回）検討会資料から変更なし

15

### 拠点形成機能

- 高架下の賑わい施設の配置（非日常型含む）
- 周辺の複合施設、商業施設と連携したまちづくり（若者や子育て世代が集う場の提供）

### ランドマーク機能

- 観光案内・防災機能の確保
- 安全、安心の確保（子育て支援機能等）

### 高架下の飲食施設



事例：駒テラス西参道／東京都渋谷区

### 事例：送迎保育ステーション（千葉県流山市）



出典：流山市HP

### 子供の遊び場（体験）



事例：駒テラス西参道／東京都渋谷区

### 若者が集う場（飲み屋街）



事例：柏の葉キャンパス駅／千葉県柏市

### 若者が集う場



事例：2k540 AKI-OKA-ARTISM／東京都千代田区

観光・持合  
(強化)

飲食・商業  
子育て支援  
施設等

モビリティ  
ハブ(強化)

### 防災機能（代行バス、災害時の情報発信）



代行バス（くま川鉄道 肥後西村駅）



情報提供（資源エネルギー庁HP）

### 観光案内所の設置



事例：東京シティアイ 観光情報センター  
東京都千代田区

# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

## 3-4. 高架下施設における機能配置の考え方（ベースとなる機能）

今回追加資料

- ▶ てだこ浦西駅に求められる機能について、各機能は全ての利用者像に関わるものであるが、駅の限られた空間をより有効活用するためには、**駅の特性などを理解したうえで特にベースとなる機能の配置が必要**である。
- ▶ PIを踏まえた「利用者像」と、各々の主たる利用シーンから想定される「求める機能」の関係性を総合的な観点から整理した結果、全ての利用者像において**特に交通機能の関連度が高かったため、高架下施設については、交通機能の充実をベースとして配置検討**する。

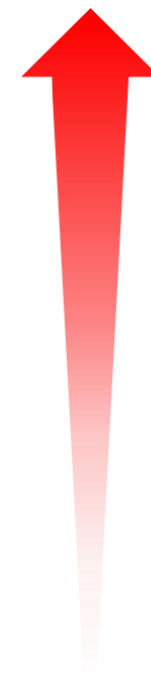
### ■ 整備方針

交通 (乗換) 機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ バス（路線・高速・地域巡回）の結節強化</li> <li>▶ 待合環境の整備、乗換案内の強化</li> <li>▶ モビリティハブの整備</li> <li>▶ レンタカー機能（受渡）の配置</li> <li>▶ P&amp;R駐車場、駐輪場等の受入環境整備</li> </ul>
拠点形成機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 高架下や交通広場を活用した、賑わい・滞留空間の創出（施設、広場）</li> <li>▶ 目的毎に利用できる施設・体験等の提供</li> <li>▶ まちづくりと連携し、若者や子育て世代も利用しやすい場の提供</li> </ul>
ランドマーク機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 観光や災害情報等の提供</li> <li>▶ 安全、安心なまちづくり（防災機能の確保、子育て支援の機能充実）</li> <li>▶ ブランディング（てだこ浦西らしさ）</li> </ul>

### ■ 「利用者像」と「求める機能」の関係性

機能区分	整備方針	利用者像（ターゲット層）				点数（関連度）	
		近隣住民	広域住民	通勤通学者	観光客来訪者	小計	合計
交通機能	バス（路線・高速・地域巡回）の結節強化 待合環境の整備、乗換案内の強化 モビリティハブの整備	3	3	3	3	12	28
	P&R駐車場、駐輪場等の受入環境整備	3	3	3	1	10	
	レンタカー機能（受渡）の配置	1	1	1	3	6	
拠点形成機能	高架下や交通広場を活用した、賑わい・滞留空間の創出（施設、広場）	3	3	2	1	9	23
	まちづくりと連携し、若者や子育て世代も利用しやすい場の提供	3	2	2	1	8	
	目的毎に利用できる施設・体験等の提供	2	2	1	1	6	
ランドマーク機能	安全、安心なまちづくり（防災機能の確保、子育て支援の機能充実）	3	2	2	2	9	23
	災害情報等の提供	2	2	2	2	8	
	観光情報等の提供	1	1	1	3	6	

求める機能



高  
3  
2  
1  
低

定義：近隣住民（浦添市・西原町地域の居住者）、広域住民（宜野湾市・中城村地域の居住者）

# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

## 3-5. 高架下の活用ケース

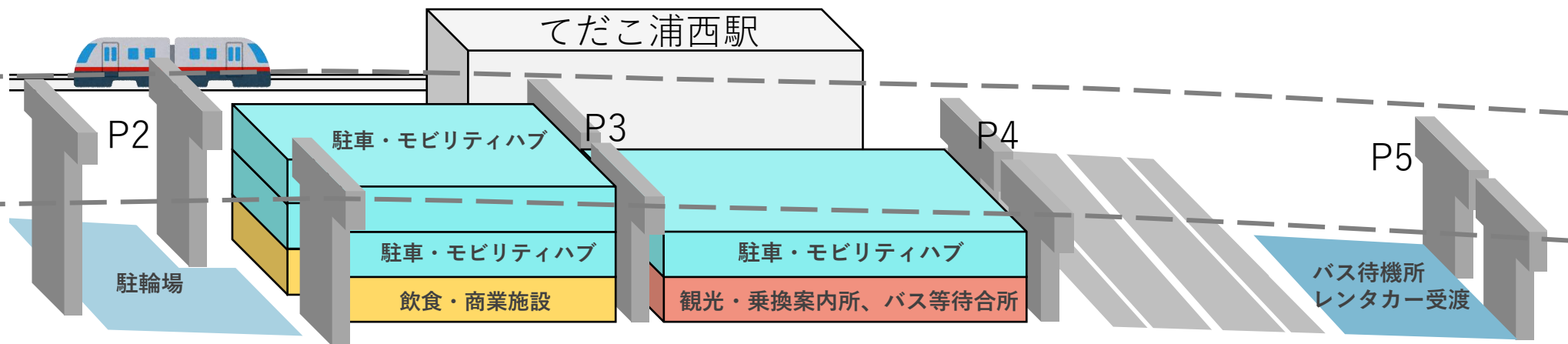
前回（第2回）検討会資料から変更なし

17

### case 1（3機能をバランスよく配置）

高架下を活用し、交通機能としてモビリティハブの整備、拠点形成として商業施設等の整備、ランドマーク機能として観光案内を均等に配置するケース。（交通機能、拠点形成機能、ランドマーク機能をバランスよく配置）

#### 高架下の空間活用イメージ（※南側・駅反対側からの視点）



#### 配置する機能イメージ



駐車場・モビリティハブ



飲食・商業施設



バス待合・休憩



各種案内（観光・災害情報等）

# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

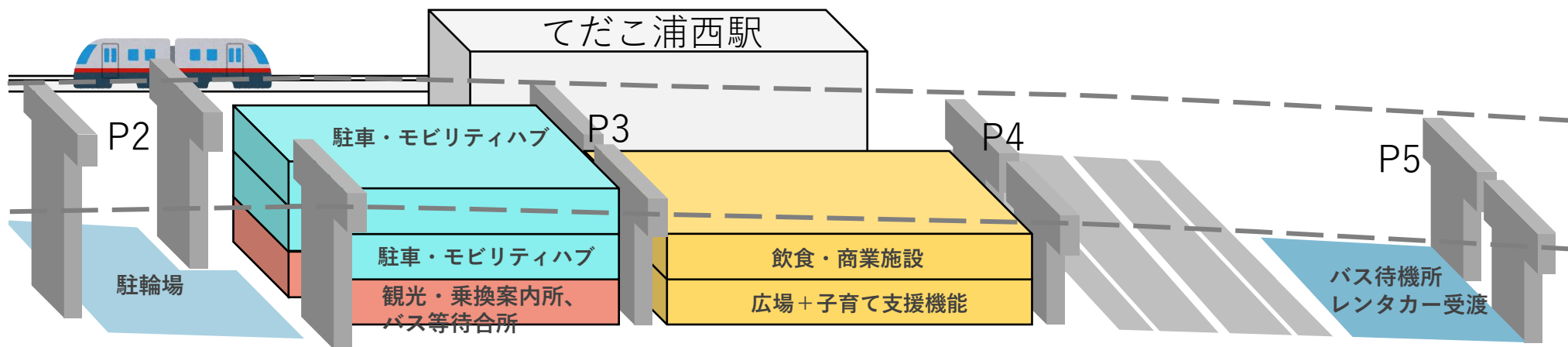
## 3-5. 高架下の活用ケース

前回（第2回）検討会資料から変更なし

### case 2（交流・滞留機能を重視）

拠点形成機能強化として、広場、子育て支援機能、飲食・商業施設など、日常的に人が集う滞留空間を重視するケース。

#### 高架下の空間活用イメージ（※南側・駅反対側からの視点）



#### 配置する機能イメージ ※交流・滞留機能



飲食・商業施設



交流・体験・憩いの施設



子育て支援施設

# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

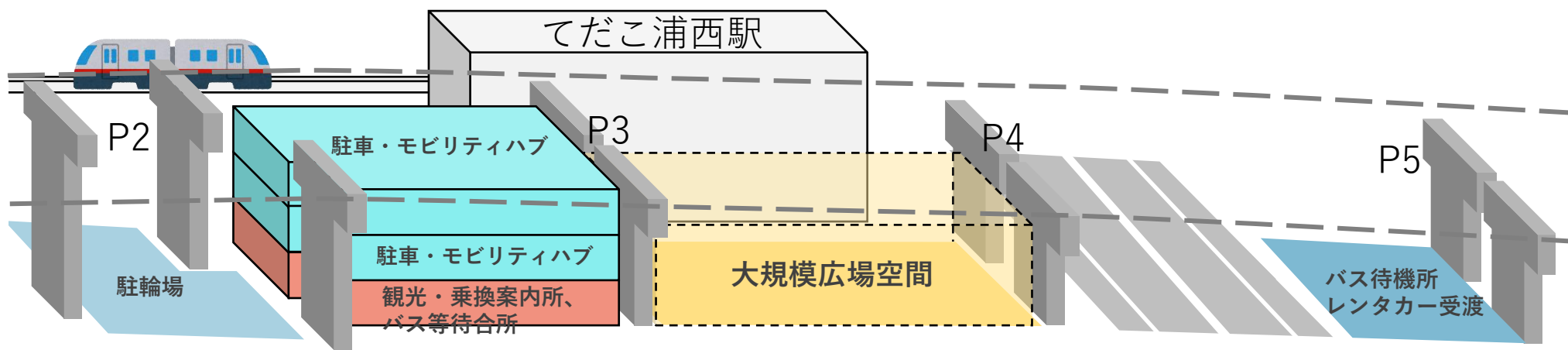
## 3-5. 高架下の活用ケース

前回（第2回）検討会資料から変更なし

### case 3（大規模空間活用し地域内外から人が集う場所）

拠点形成機能の強化として、大規模広場空間（全天候型）で地域内外から人が集まる・活動できる空間を整備するケース。

#### 高架下の空間活用イメージ（※南側・駅反対側からの視点）



#### 配置する機能イメージ ※大規模空間活用



駒テラス西参道（東京都渋谷区）



すみだスケートボードパーク（東京都墨田区）



もんとパーク（大阪府泉大津市）



DUMBO（ニューヨークマンハッタン高架下）  
（引用：沖縄総合事務局 令和5年度沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討調査報告書より）

公園などの大空間施設

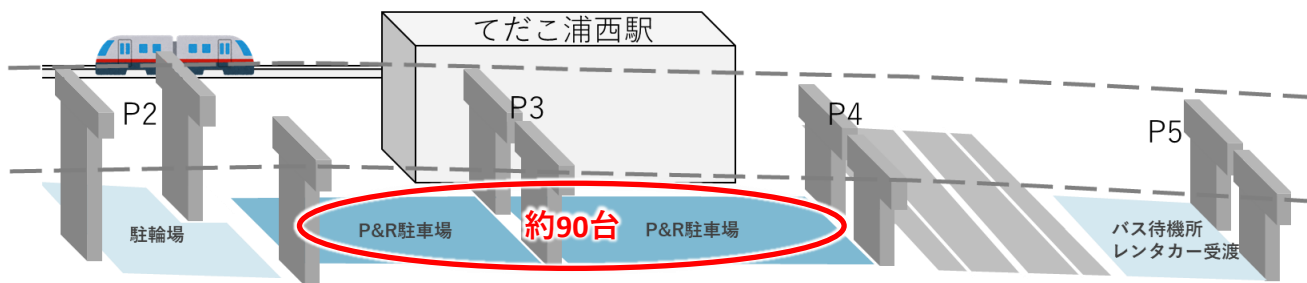
交流・体験・憩いの提供

## 3-5. 高架下の活用ケース

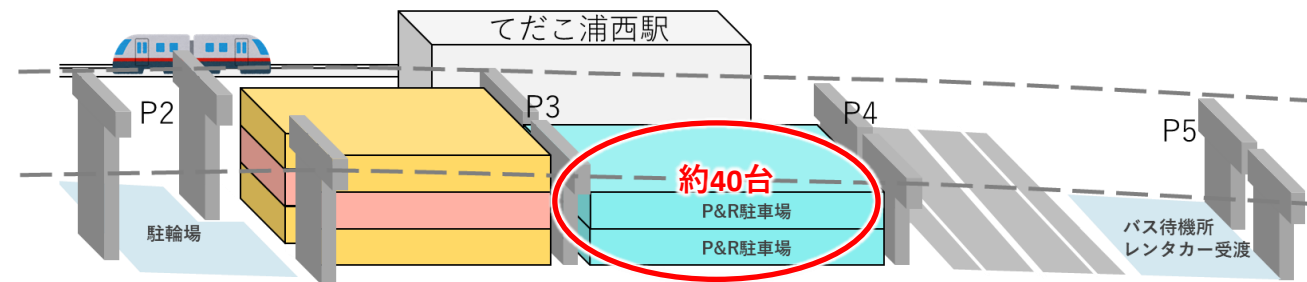
### 追加検討ケース（全てP&R駐車場）

- 既設のてだこ浦西駅P&R駐車場のひっ迫状況を踏まえ、高架下の全てをP&R駐車場とするケースを追加検討した。
- 平面利用の場合、橋脚P2-P3間がP&R駐車場スペースとなり、駐車可能台数は約90台となる。（過去調査業務参照）
- 立体利用の場合、接道義務を満たす橋脚P3-P4間に限り整備が可能となるが、2階建てで駐車可能台数は約40台となる。（道路構造令を踏まえ試算）
- 上記の駐車台数では、現状及び今後も増加が見込まれる駐車ニーズへの対応は困難であり、各機能の配置にも影響することから、現時点では、高架下空間におけるP&R駐車場の増設は検討から一旦除外し（他の機能の配置を優先）、別の手段により受け入れ環境の改善を図る。（高速バスとの結節強化、既存駐車場の利用条件見直し検討、高架下以外の場所で機能確保など）

平面利用イメージ



立体利用イメージ



# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

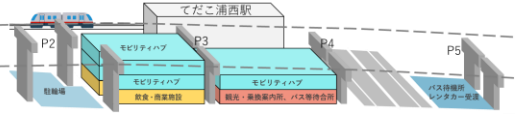
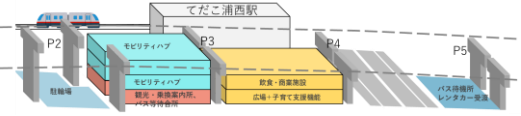
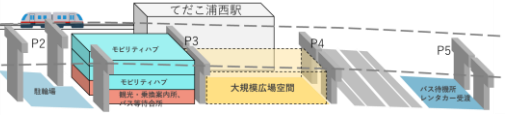
## 3-5. 高架下の活用ケース

今回追加資料

### 比較検討（case1~3）

- ここまでの高架下活用ケース（case1~3）を比較表で整理した結果、一定規模の費用が必要となることが想定されるが、**各機能がより効果的な配置となる case1 と case2 をベースに検討を進める**ものとする。
- 次年度は、**本結果を踏まえ、民間事業者へのサウンディングや関係機関と協議のうえ、実施可能性等を検討し整備計画を策定**する。

※追加検討を踏まえ、前回検討会資料からcase1~3において駐車場機能を除外し更新

項目		case 1	case 2	case 3
概要		3機能をバランスよく配置	交流・滞留機能を重視	大規模空間活用し 地域内外から人が集う場所
イメージ				
交通（乗継）機能		◎	○	○
拠点形成機能		○	◎	◎
ランドマーク機能		◎	◎	○
設置機能	P 2-3区画	モビリティハブ、 飲食・商業施設	モビリティハブ、 乗換・観光案内、待合所	モビリティハブ、 乗換・観光案内、待合所
	P 3-4区画	モビリティハブ、 乗換・観光案内、待合所	飲食・商業施設、 広場・子育て施設	大規模広場空間
費用規模(想定)		施設整備に費用を要する	施設整備に費用を要する	Case1と2に比べ整備費用は抑えられる



Case 1 と case 2 をベースとして、整備イメージを再整理（次ページ）

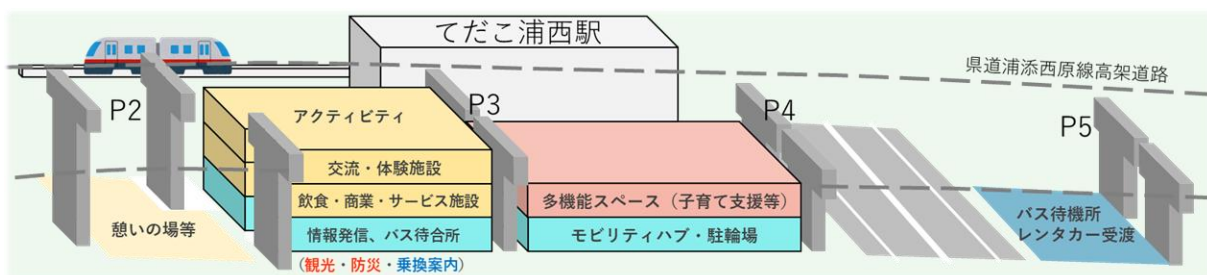
# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

## 3-6. 高架下の整備イメージ（案）【case1・2をベースに再整理】

今回追加資料



アクティビティ・交流・体験施設



**【整備イメージの考え方】**

- 3つの機能がより効果的に連携できるような配置を検討。
- 交通機能は1Fフロアに集約し、スムーズな乗り換え場を検討。

- ※1：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）
- ※2：広島バスセンター「バスマチ」（広島県広島市）
- ※3：子育てひろば ココフレア（大阪府泉大津市）
- ※4：もんとパーク（大阪府泉大津市）
- ※5：すみだスケートボードパーク（東京都墨田区）

### 3F（屋上）



飲食・商業・サービス施設



多機能スペース（子育て支援等）

### 2F



各種案内・まちあい空間  
(乗換・観光・防災)



モビリティハブ・駐輪場

車道



バス待機場  
レンタカー受け渡し場所

バス待機場、レンタカー受渡場

### 1F

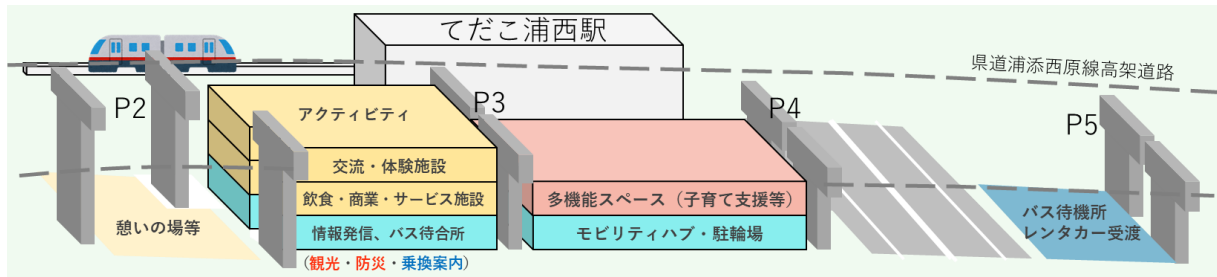
# 3. 整備イメージ（具体的な機能）

## 3-6. 高架下の整備イメージ（案）【case1・2をベースに再整理】

今回追加資料

### （参考）施設の利用動線イメージ

※あくまで現段階でのイメージであり、諸条件等の確認は今後の整備内容も含め検討するものである。



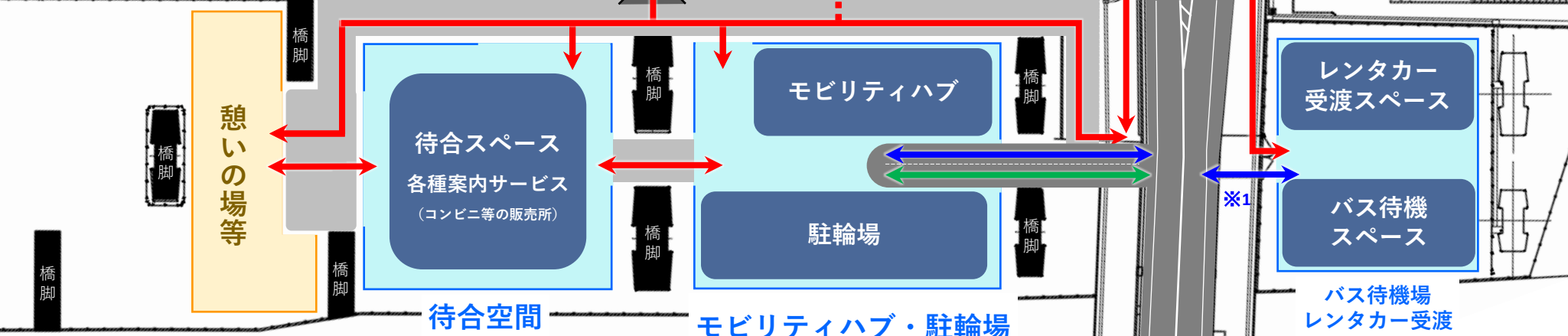
※1：右折入出庫については、今後確認・調整・協議を要する。

**凡例**

歩行者動線：

乗り物動線：

バイク・自転車動線：



## 4. 整備手法と各実施主体の役割

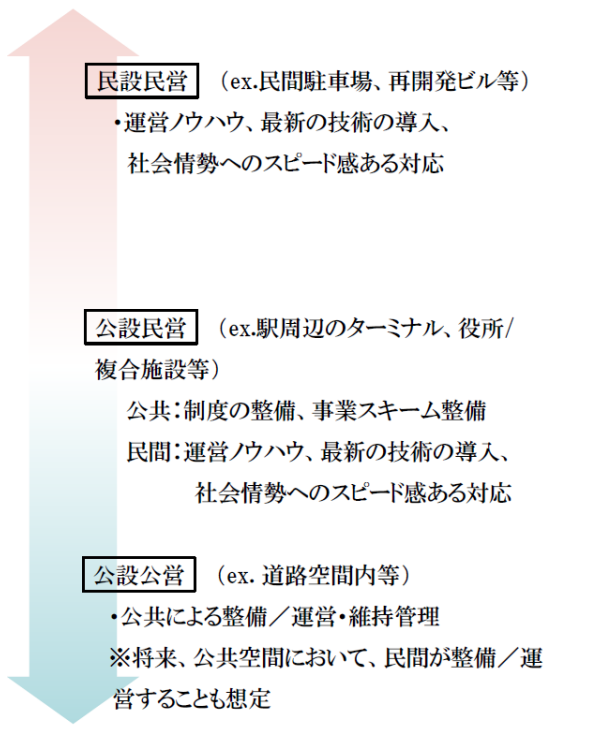
# 4. 整備手法と各実施主体の役割

## 4-1. 高架下活用における整備手法の検討

今回追加資料

- ▶ 高架下施設は、交通結節点利用者の利便性の確保、地域住民の生活向上への寄与や地域活動支援など公共的な役割を担うとともに、商業サービスなどの収益事業を通じ、地域の活性化を図る施設であり、「**公共性**」と「**収益性**」の両面を併せ持っている。このような施設の管理運営業務は多岐に渡るため、道路管理者だけでなく、**官民連携で行うことを想定**する。
- ▶ 高架下の活用ケースにより、収益性が高く想定される施設の場合は、民間資金の導入により整備と運営の最適化を図ることが望ましい。
- ▶ 整備・管理運営手法としては、高架下活用ケースを踏まえ、**民間が管理運営を行う「公設民営方式」や「民設民営方式」を中心に、次年度以降サウンディング型市場調査を実施しながら検討を進める**こととする。

### <官民による役割分担のイメージ>



### ■事業手法の分類

分類	事業手法	概要
民設民営	PFI方式 (BOT方式・BTO方式)	・公共施設等の建設、運営、維持管理等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。
	リース方式 (事業契約方式)	・民間事業者による施設建設後、行政に所有権を移転し、建設費・維持管理費を自治体が事業者에게割賦返済する方式。
	DBO方式	・資金調達行政が行うが、設計、建設、長期運営まで一括して民間企業が行う手法。 ・PFI方式に準じた方式。
公設民営 (設計・施工/維持管理・運営分離方式)	指定管理者制度	・施設全体の管理運営を公共的団体又は民間事業者等に委ねる方法。 ・商業などの施設はテナント方式をとる場合がある。
	第三セクター	・国や地方公共団体 (第一セクター) と民間事業者 (第二セクター) との共同出資で設立された法人による運営を行う方法。
公設公営 (従来方式)	直営方式	・行政において直接管理運営を行う方法。 ・商業などの施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合がある。

引用：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン (国交省道路局)

# 4. 整備手法と各実施主体の役割

## 4-2. 整備における役割（案）

今回追加資料

- 整備計画の取りまとめにおいては、事業を実施する主体を明確にすることで、より確実な事業展開を図る必要がある。
- 各機能の連携が重要であることから、令和9年度以降は関係者間におけるモニタリング体制を構築し、事業推進を図る。
- 今年度は、整備計画（案）として、大まかな役割分担の方針を共有し、次年度の計画策定に向けて、今後関係者間で詳細の協議を行う。

### 短期整備

分類	整備目標 (必要な機能)	整備内容	スケジュール							役割									
			R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	行政					交通事業者 (※1)	民間事業者 (※2)				
									沖縄県	浦添市	西原町	宜野湾市	中城村						
交通機能	① 駅構内・交通広場・駅周辺での乗換案内充実	■デジタルサイネージ案内板の設置	実証	設計	整備	供用						◎					◎	○	
	② レンタカー機能配置	■レンタカー受渡場所の整備 (高架下の空間を一部活用想定)	検討		実証	設計	整備	供用					◎					○	◎
	③ P&R駐車場、駐輪場等の改善・強化	■P&R駐車場・駅横駐輪場の運用、管理体制の見直し検討	検討			実施							◎	○	○	○	○		
	④ モノレール&バスの結節強化の取組推進	■宜野湾方面(琉大病院・キャンパスエリア等)への路線バス強化	実証	本格運行									◎	○	○	○			
■駅を中心とした循環バス等の運行		実証 検討	協議	本格運行								◎	○	○	○				
■駅周辺地域を繋ぐ新たな移動手段		※各自自治体の取り組み踏まえ設定							◎	◎	◎	○	○						
拠点形成	① 日常的な飲食・休憩施設の提供	■駅前広場等を活用したキッチンカー等の設置、イベント開催	実証	ほこみち活用検討	ほこみち協議・区域指定等の手続き	運用開始						◎	○	○				◎	◎
	② にぎわい・交流イベント等の定期開催																		
ランドマーク	① 情報発信機能（観光案内・災害情報）の提供	■デジタルサイネージ案内板等の設置（交通機能と連携）	検討	システム設計等	供用							◎	○	○				○	○
	② 安全・安心の確保	■駅周辺の歩行環境の整備（歩道舗装、街灯など）	※駅周辺区画整理事業の進展等踏まえ設定							※駅周辺インフラ整備関係機関等において要調整									

※短期的な期間はR9年度以降の5ヵ年を予定

◎：主体的実施  
○：関係者として支援、協力  
(※1) モノレール及びバス事業者  
(※2) 商業・サービス機能等を展開する企業

# 4. 整備手法と各実施主体の役割

## 4-2. 整備における役割（案）

今回追加資料

### 中長期整備

分類	整備目標 (必要な機能)	整備内容	スケジュール											役割							
			短期整備 (併行実施)					中長期整備						行政					交通事業者 (※1)	民間事業者 (※2)	
			R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	R15 2033	R16 2034	R17 2035	R18 2036	沖縄県	浦添市	西原町	宜野湾市	中城村				
交通機能	① 周辺バス路線を集約し、モノレールとの接続を強化、待合環境整備	■バス路線の再編 (駅乗り入れ)	関係者協議・調整 (可能な路線から順次再編)					駅周辺の主要路線を全て集約・運行開始						○	○	○	○	○	◎	○	
		■バス停 (デジタル) の増設、バス停留所の増設 (駅前広場改修、高架下空き地活用を想定)	関係者協議・調整		調査・設計		整備		供用												
		■バス待合所の整備 ⇒ 分類【高架下施設】へ集約	/																		
交通機能	② モビリティハブの整備	■バス待合所の整備 ⇒ 分類【高架下施設】へ集約	/																		
		③ P&R駐車場、駐輪場の受入環境強化	■駐輪場の増設 ⇒ 分類【高架下施設】へ集約 ※P&R駐車場の受入環境強化に係る整備 (要検討)	/																	
拠点形成	① 高架下の賑わい施設の配置 (非日常型含む)	■各種賑わい創出等に資する施設・サービス等の整備 ⇒ 分類【高架下施設】へ集約	/																		
		② 周辺の複合施設、商業施設と連携したまちづくり (若者や子育て世代が集う場の提供)	■周辺施設 (商業・サービス等) と連携したソフト施策等の推進	※各自治体の取り組み踏まえ設定					※駅周辺区画整理事業の進展等踏まえ設定						◎	◎	◎	○	○	◎	◎
ランドマーク機能	① 観光案内・防災機能の確保 ② 安全、安心の確保 (子育て支援機能等)	■観光・防災・安全安心に資する施設・サービス等の整備 ⇒ 分類【高架下施設】へ集約	/																		
		その他機能	■駅前広場バス停シェルター拡張 ■駅周辺施設・高速バス停へのアクセス環境整備	関係者協議・調整		調査・設計		整備		供用				◎	○	○	○	○	◎	◎	
	高架下施設	各機能を配置した複合施設の整備 (内容検討中)	関係者協議・調整 (サウンディング等)		調査・設計		整備		供用				◎	○	○	○	○	◎	◎		
			※周辺開発など環境の変化を踏まえ実施時期調整																		

※短期的な期間はR9年度以降の10ヵ年を予定

◎：主体的実施 (※1) モノレール及びバス事業者  
○：関係者として支援、協力 (※2) 商業・サービス機能等を展開する企業

## 5. 今後の検討について

➤ 次年度は、官民連携での整備・管理運営方法、事業の進め方などについて、関係者協議を踏まえ整備計画策定を予定。

### ① 官民の事業区分・役割分担

整備イメージの具体機能については、多様な主体が関係しており、同時に複数の事業を進めることも想定されるため、各機能（施設）について、事業区分や事業手法を具体的に検討し、役割分担を明確にする必要がある。

### ② 管理運営の考え方

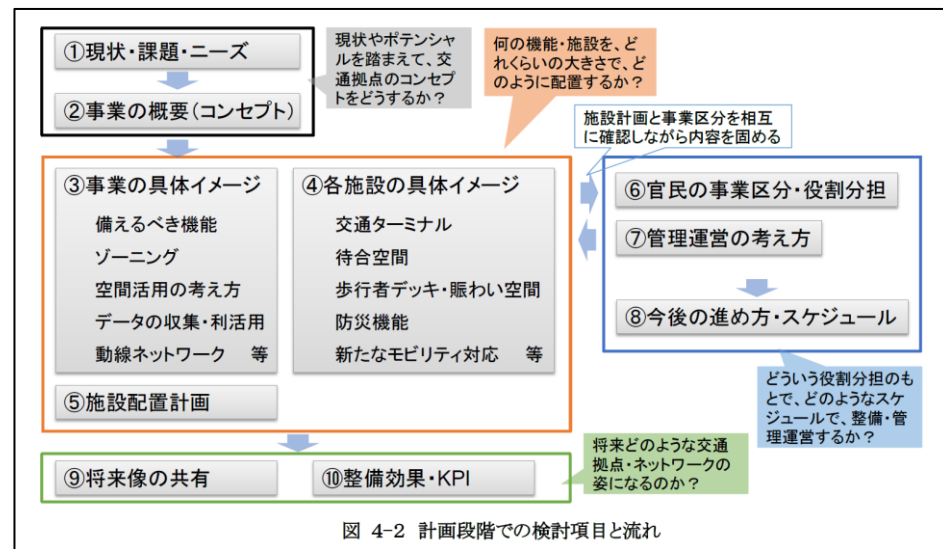
官民の事業区分・役割分担も踏まえ、各施設の供用後の管理運営の考え方を具体化する。公共施設の管理者だけでなく、官民連携で行うことを検討し、そのための役割分担や運営方法を整理する。

### ③ 今後の進め方・スケジュール

整備する機能（施設）の内容や規模、関連する周辺計画等を含む全体的なスケジュールを整理する。

### ④ 整備効果

交通結節機能強化の必要性や意義をわかりやすく説明する観点から、整備効果（乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、各種拠点形成機能の向上等）を具体的に整理する。



引用：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（R3年4月）