

2 現状把握及び課題の整理

- まちづくりや道路、公共交通、防災、観光等に関連する法律・計画・ガイドラインや対象範囲周辺における関連事業、施設、参考になる調査資料等を網羅的に整理し、現状把握及び課題の整理を行った。
- 関係法令や計画、ガイドライン、本業務成果等においては体系的に整理し、本業務の成果がどの計画への位置付けが必要となるのかについて整理を行った。

2-1 上位・関連計画

(1) 上位・関連計画の整理

- 関連する国・県・市の上位・関連計画について整理を行った。
- 沖縄市の交通結節点について、国や県、市の計画等において、胡屋～コザ間（リニアバスターミナル）として位置づけられている。

表 2-1 まちづくり、交通に関する上位・関連計画

広域	沖縄県	中部広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」	p.16,25	東西交通軸を強化し、各地の連携・交流を促進して、地域色豊かな多核連携型の広域都市圏構造の形成を促進するものとする。 基幹バスシステムの構築や鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進する。
		沖縄県総合交通体系基本計画	p.86	沖縄市は、短・中・長期において、多様な交通機関との相互乗継が可能な主要な交通結節点に位置づけられている。 短・中期においては、基幹バスシステム等の導入、長期においては鉄軌道を含む新たな公共交通システムとの結節点として位置づけられている。
		第3回沖縄本島中南部都市圏PT調査～都市交通マスタープラン～	p.27	沖縄市は主要な交通結節点とされており、基幹バスシステム、フィーダーバス等との連携が位置づけられている。 結節点周辺では、都心及び周辺地域を面的にサービスするバス網を展開するエリアとして位置づけられている。
		那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村・地域公共交通総合連携計画	p.12	基幹バスの交通結節点として、沖縄市（胡屋～コザ間）で、リニアバスターミナルとして位置づけられているとともに、C&R・K&R・P&R駐車場を適宜配置する等、複合型結節点として整備を行うとされている。
	国	沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン	p.48	沖縄市の交通結節点は、リニアバスターミナルとして想定。 結節点においては、交通情報他、様々な情報を提供するまちづくり拠点になる場として整備を行うとされている。

沖縄市	まちづくり	第 5 次沖縄市総合計画基本構想前期基本計画	p.124	新たな公共交通システムの導入を視野に、県や周辺市町村、関係機関等と連携し、公共交通ネットワークの構築に向けて取り組むとともに、交通結節点の整備を促進する。
		沖縄市中心市街地活性化基本計画	p.47	今後は沖縄県で検討が進められている基幹バス構想や交通結節点、策定中の交通基本計画とも連携し、中心市街地における公共交通ネットワークの検討と併せて、中心市街地循環バスの更なる利用促進が必要である。
		沖縄市都市計画マスタープラン	p.48,59	将来都市構造図において胡屋・コザは、中心拠点に設定され、国道 330 号は交流ゾーンに位置付けている。 道路・交通体系方針図において、胡屋～コザを交通結節点として位置付けている。
		国道 330 号沿線「胡屋十字路～胡屋北交差点」沿道まちづくりビジョン (H29)	p.21	図表. 沿道まちづくりの実現イメージ (案) (平成 28 年度) 中期 (国道 330 号の拡幅・基幹バス開通後) とし、国道 330 号の拡幅、基幹バスの運行にあわせ、将来変化を見据えた建替え、建物リノベーション、空地活用の実施を位置づけている。 交通結節点との連携を図り、自転車等の小型モビリティを利用した生活スタイルの浸透を目指す。
	交通	沖縄市交通基本計画	p.4-4	交通結節点 (リニアバスターミナル) として胡屋-コザを位置付けている。
		沖縄市総合交通戦略	p.2-22	交通結節点 (リニアバスターミナル) として胡屋-コザを位置付けており、整備について、短期 (概ね 5 年) の実施スケジュールで位置付けている。
		沖縄市地域公共交通網形成計画	p.80	交通結節点 (リニアバスターミナル) を胡屋-コザで位置付けており、長大路線の分割、フィーダー化等により効率性を高める。 交通結節点に、基幹バスの他、高速バス、他市町村を結ぶ路線バス、コミュニティバス等を発着させ、乗り継ぎ利便性を高める。

(2) 沖縄市の交通結節点の整理

- 現在の関連計画や沖縄市のまちづくりを踏まえ、交通結節点（胡屋～コザ間）の位置付けを以下の通りとした。

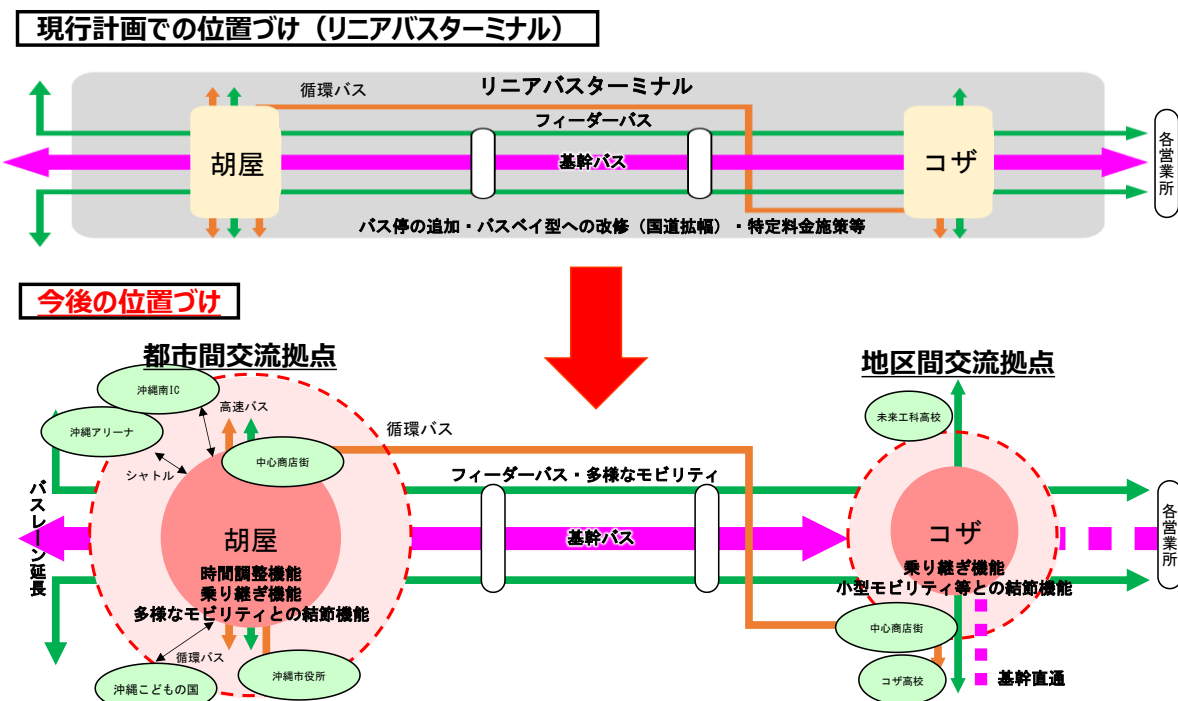


図 2-1 沖縄市における交通結節点の新たな位置付けについて

※小型モビリティ等との結節機能のイメージ（モビリティ・ハブ）

- 小型モビリティ等との結節機能のイメージとして、鉄軌道やバス停留所の周辺、また移動が不便な住宅地などに、カーシェアリングや自転車シェアリング、電動キックスケーターなどの貸し出し拠点を集約し、移動の選択肢を提供しながら新しいライフスタイルを創出していく取組（モビリティ・ハブ）を想定。



出典：CoMoUK ホームページ

2-2 関係法及び上位・関連計画における本業務成果の位置付け

(1) 関係法及び上位・関連計画における整理

- 沖縄市のまちづくり及び公共交通の計画等を踏まえ、本業務成果の位置付けを以下に示す。
- 今後、各計画の改定のタイミングにおいて、交通結節点の位置付けを行っていく必要がある。

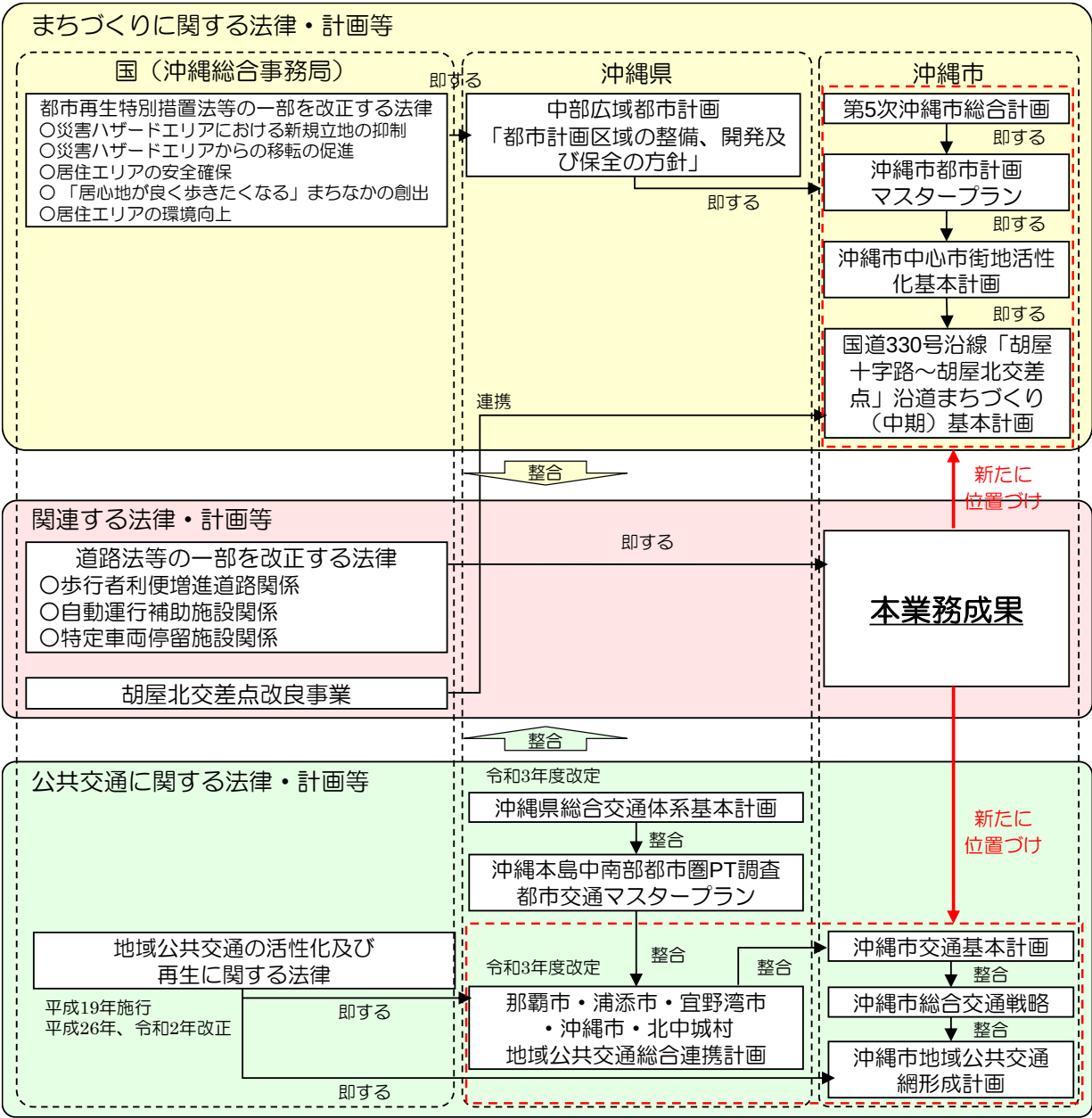


図 2-2 上位・関連計画の体系的整理及び、本業務成果の位置付け

(2) 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドラインを踏まえた整理

- 国土交通省が策定した「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」において、交通拠点の検討から事業実施までの流れとして「構想段階」、「計画段階」、「事業化段階」、「管理運営段階」の4つの段階で整理されている。各段階における検討主体は、地域ごとに様々であるものの、「構想段階」においては概ね自治体を中心となっていることから、本業務では策定される計画を「構想段階」として位置付け検討を進めるものとした。

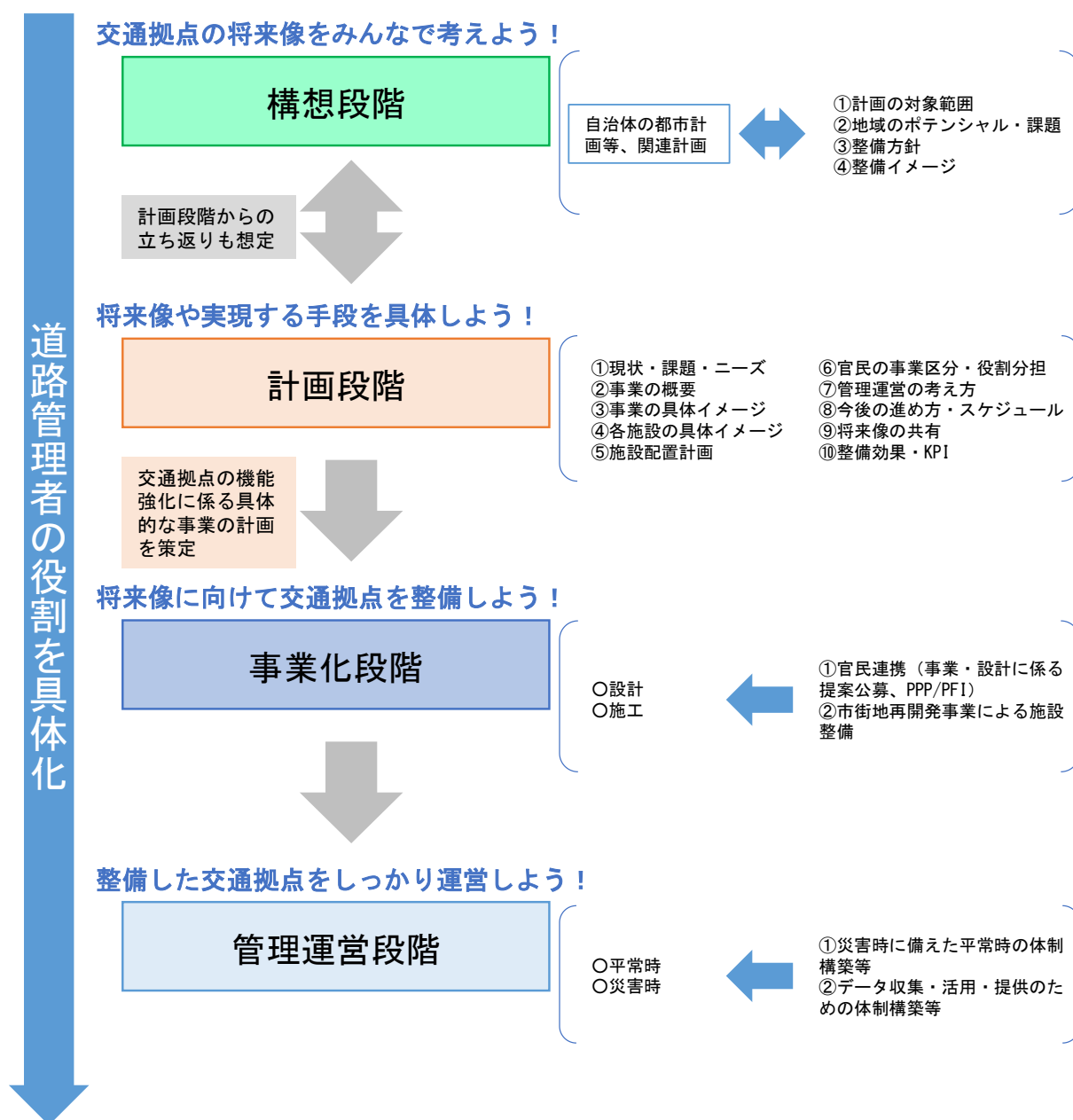


図 2-3 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドラインによる位置づけ

※ガイドラインを参考に作成

2-3 胡屋十字路口周辺地区まちづくり検討ワーキングの委員選定

- 本業務の検討にあたり、関連する協議会等の体系的整理を行い、検討するワーキング委員の選定を行った。

(1) 検討委員の整理

- 検討委員の選定にあたり、バスタプロジェクトの検討が進められている、三重県四日市市等の委員を参考に整理を行った。
- 関係機関等と意見交換を行い、下記の委員を選定し、検討内容について意見をもらうこととした。
- なお、南部国道事務所調査第一課は、沖縄総合事務局開発建設部道路建設課からの助言により、第3回ワーキングにおいて追加した。

表 2-2 委員リスト

役割	所属
座長	琉球大学名誉教授
委員	琉球大学 工学部 工学科 社会基盤デザインコース
委員	内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所
委員	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課
委員	NPO法人 まちづくりNPO コザまち社中
委員	合同会社 イドムス
委員	コザ商店街連合会
委員	センター自治会
委員	胡屋自治会
委員	沖縄商工会議所 中小企業振興部
委員	一般社団法人 沖縄市観光物産振興協会
委員	社会福祉法人 沖縄市社会福祉協議会
委員	沖縄市 経済文化部
委員	沖縄市 建設部
オブザーバー	内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室
オブザーバー	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課
オブザーバー	沖縄県 企画部 交通政策課
オブザーバー	独立行政法人 都市再生機構九州支社 沖縄まちづくり支援事務所 まちづくり支援課 (UR)
オブザーバー	沖縄総合事務局 南部国道事務所 調査第一課 (※第3回胡屋まちづくりWGにて追加)

2-4 地域のポテンシャル・課題の整理

- ・ 沖縄市に関する現況データ等を基に、地域のポテンシャル・課題の整理を行った。

沖縄市胡屋地区における交通の現況

【現況】

- ・ 胡屋十字路周辺は、三大都市圏に近い渋滞傾向にある。
- ・ 市民は沖縄本島中南部都市圏よりも車利用の割合が多い。
- ・ 本市の自動車保有台数は増加。
- ・ 胡屋バス停は路線バス利用者が市内で最も多く、通過する系統が集中。
- ・ 市全域を運行している循環バスが、胡屋地区を経由。
- ・ 胡屋地区周辺には沖縄南ICが位置している。
- ・ 市民は路線バス利用も念頭にある一方、バス利用は利便性に問題があるとの認識。

まちづくり・活性化(交通視点からの整理)

居住

【ポテンシャル】

- ・ 市の人口は増加傾向。
- ・ 胡屋地区の人口は近年微増の傾向。
- ・ 本地区は、昭和56年以前の建物(更新時期の建物)が多く、新築も数件みられる。
- ・ 本市は中心市街地の居住促進事業を実施。
- ・ 土地区画整理事業を実施。

【懸念事項】

- ・ 居住環境向上による人口の増加、自動車保有台数の増加による市内の交通渋滞の悪化。
- ・ 渋滞回避車両の生活道路への流入による、事故の増加。
- ・ 高齢化の進展に伴う、事故の増加。

【課題】

- ・ 公共交通利用促進。
- ・ 生活道路への通過交通対策。

商店街活性化・集客施設との連携

【ポテンシャル】

- ・ 胡屋地区は市内商店街の内、営業店舗数が最も多く、新規出店も見られる。
- ・ 来訪目的として飲食が目立ち、歩行者数が他商店街より多い。
- ・ 胡屋地区商店街と沖縄アリーナで連携した取り組みが実施されている。
- ・ 集客施設(観光含む)が周辺に立地。
- ・ 中の町と一番街の回遊性を確認。

【懸念事項】

- ・ 車(レンタカー)での来訪が多くなることによる、交通渋滞の悪化。
- ・ 駐車場を探す際のうろつき交通発生による、事故の増加。

【課題】

- ・ 公共交通利用促進。
- ・ 周辺施設移動支援。(シェアサイクル、小型モビリティ等)
- ・ 居心地がよく歩きたくなるまちなかの推進。

【今後考慮していく視点】

- ・ ユニバーサルデザイン
- ・ 高齢、障がい福祉
- ・ 景観
- ・ 防災
- ・ ICT技術等
- ・ 交流
- ・ ゼロカーボンシティ

2-5 整備方針・整備イメージ

- 整備方針・整備イメージの作成にあたり、沖縄市（胡屋地区）の移動・交通特性、上位関連計画での位置付け・役割について整理を行った。

2-5-1 沖縄市（胡屋地区）の移動・交通特性の把握

(1) 人の移動実態に関する詳細分析

- 沖縄市（胡屋地区）の人の移動実態について整理した。

項目	データからわかる現況	課題
① 本島中部地域のどこに人は来訪しているのか？	- 平日では胡屋や泡瀬、サンエー具志川、ライカム等へのトリップ数が多くなっている。 - 平日に比べ休日での胡屋、泡瀬等へのトリップ数は減少傾向にある。 - 休日では、平日の地区に加えて、北谷へのトリップ数が多くなっている。	まちの活性化に向けて、休日の来訪者を増やすため、他地域との連携などの取組が必要。
② 沖縄市胡屋地区に来る人はどこから来訪しているのか？	- 胡屋地区へ来訪する人は、平日・休日共に周辺エリアからの来訪となっている。 - 平日よりも、休日の方が来訪者のエリアが外側に広がっている。	広域からの来訪者を増やすための取組が必要。
③ 沖縄市に買い物に来る人はどこから来訪しているのか？	- 沖縄県民の内、中部地域に買い物に来る人は、うるま市が最も多く約11%、次いで沖縄市と宜野湾市が約6%となっている。 - 沖縄市に買い物に来る人（約6%）の内訳では、北中城村、うるま市から来訪する人が1～5%程度であり、大半が沖縄市内からの来訪となっている。	
④ 沖縄市胡屋地区に来る人の施設間アクセスはどうなっているのか？	- 本市を訪れた観光客は、中の町、一番街、コザ運動公園を目的地とするトリップの割合が高くなっている。 - 施設間での移動を見ると、中の町と一番街、コザ運動公園間を移動するトリップも見られる。	施設間で連携し胡屋地区へ人を取り込むための取組が必要。

(2) 自動車の移動実態に関する詳細分析

- ・ 沖縄市（胡屋地区）の自動車の移動実態について整理した。

項目	データからわかる現況	課題
① 沖縄市の交通渋滞状況はどうなっているか？	・ 沖縄市全体の混雑時旅行速度では 19.7km/h で、東京 23 区などの三大都市圏に近い旅行速度となっている。 ・ 胡屋十字路周辺における混雑時平均旅行速度は 15km/h 以下となっており、市内全体と比較しても混雑している。 ・ バス本数や利用者が多いが、複数台到着する際、交通阻害になっており、渋滞の要因となっている。	・ 約 600 本/日以上の上のバスを効率的に乗降する空間（対策）が必要。 ・ 自動車利用を低減するため、公共交通の利便性を向上させ、自動車から公共交通へ転換させるための取組が必要。
② 沖縄市の交通事故状況はどうなっているか？	・ 沖縄県交通白書では、沖縄市の事故率は 7 位と、県内でも上位になっている。 ・ 国道 330 号の事故発生件数に着目すると、市町村別では那覇市に次いで 27.9% となっているが、事故率（件/走行台キロ）で評価すると、国道 330 号沖縄市区間での事故率が 46% を占めている。	
③ 胡屋周辺のうろつき・通過交通はどうなっているか？	・ 胡屋地区周辺を通行する通過・うろつきと想定される動きがみられる。 ・ 胡屋地区周辺の急減速の状況を見ると、一番街商店街周辺では約 8 割が走行速度 20km/h 未満からの急減速であるのに対し、沖縄市立図書館周辺では 30km/h 以上からの急減速が約 4 割となっている。	
④ 胡屋地区の駐車交通はどうなっているのか？	・ 商店街周辺には駐車場が点在しており、時間貸し、月極め、時間貸しと月極めの併用駐車場で、合計 1,049 台の駐車場がある。しかし、初めて来訪する人にとって駐車場位置が分かりにくいこと、ネット上での満空情報の不足等から、うろつき交通の要因となっている可能性がある。	
⑤ 沖縄市内の学校の送迎交通はどうなっているか？	・ 平成 23 年度に実施された県の調査結果では、4 市（那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市）の中でも沖縄市の送迎割合が高くなっている。また沖縄市胡屋地区周辺の小学校、中学校では約 6 割以上で送迎が行われている。	・ モビリティ・マネジメント等、送迎交通を低減させるための取組が必要。

(3) 公共交通の移動実態に関する詳細分析

- ・ 沖縄市（胡屋地区）の公共交通の移動実態について整理した。

項目	データからわかる現況	課題
① 国道 330 号沿道のバス停を利用する人が多いエリアはどこか？	・ バスの利用が多いエリアは、沖縄市内では国道 330 号沿道となっており、胡屋地区も高くなっている。 ・ 沖縄市の通勤・通学時の交通手段の分担率は、自家用車利用割合が約 8 割と県と比べても大きな割合を占めている。路線バスについては約 1 割となっている。	・ バスを利用してもらうため、バスの利便性を上げる取組が必要。
② 沖縄市でのバス利用者はどの程度か？	・ 平成 18 年の県内のバス停利用者数を見ると、沖縄市では「胡屋」が最も多く、「コザ高校前」、「中の町」となっている。 ・ 胡屋バス停を通過する路線バスの系統が集中していることが、要因の一つだと考えられる。	
③ 胡屋地区周辺のバス利用環境はどうなっているか？	・ 胡屋地区周辺では、国道 330 号を中心に路線バスが多く、胡屋バス停で 23 系統、平日 633 便/日が走行、本数が最も多い時間帯では約 2 分に 1 便の割合で走行している。 ・ 沖縄南 IC バス停からはバス停が離れており、乗り継ぎ利便性が低い状況。 ・ 路線バスがないエリアを沖縄市循環バスが補完しているが、胡屋地区周辺にはバス停が散在しており、乗り継ぎの利便性は低い状況。	・ 乗り継ぎの利便性を高める取組が必要。
④ 沖縄市を通過する路線バスの現状は？		
⑤ 沖縄市循環バスの概要		
⑥ バス待合環境はどうなっているか？	・ 胡屋の路線バスが停車するうるま市向け（下り）のバス停では上屋が整備されていませんが、民地側（映画館となり）に待合空間が創出されている。しかし、歩道が狭いため十分な待合空間となっていない。	・ 快適な待合空間創出のための取組が必要。
⑦ 国道 330 号沿道のバス停を利用する人の乗車前、降車後の「移動手段は」？	・ 乗車前・降車後では約 8 割の人が「徒歩」でバス停まで来ている。また、約 1 割の人がバスを利用した乗り継ぎを行っている。 ・ 乗車前・降車後では約 8 割の人が「5 分未満」～「5～10 分未満」でバス停まで来ている。「徒歩」、「10 分未満」であることから、利用者のバス停利用圏域は狭いと考えられる。 ・ バス停別、目的別の利用者割合を見ると、5 割以上が「通勤」、「通学」目的での利用となっている。 ・ 年齢層でみると、各バス停で割合の多い年齢は「10 代」となっており、学生による利用が多くなっている。	・ バス利用圏域を広げるため、移動手段の支援等の取組が必要。
⑧ 「移動時間は」？		
⑨ 「利用目的、年齢層は」？		
⑩ 高速バス停の利用環境はどうなっているか？	・ 沖縄南 IC の高速バス停について、待合空間として上屋の整備が行われている。 ・ 高速バス停の付近の県道 85 号線には路線バスが通っておらず、乗り継ぎの利便性が低い状況となっている。	・ 乗り継ぎの利便性を向上するための取組が必要。
⑪ タクシー利用環境はどうなっているか？	・ 胡屋地区周辺では国道 330 号の路肩でのタクシー乗降が主となっている。 ・ 胡屋十字路付近では広い路肩があるものの、胡屋北交差点付近では路肩がなく、状況によっては後方車両の進行を阻害し渋滞の要因となることもある。 ・ タクシープール等の待機場所がゲート通りにしかなく、路上駐車が多い等、タクシーを利用する環境は望ましくない状況。	・ タクシーの利便性向上のための取組が必要。

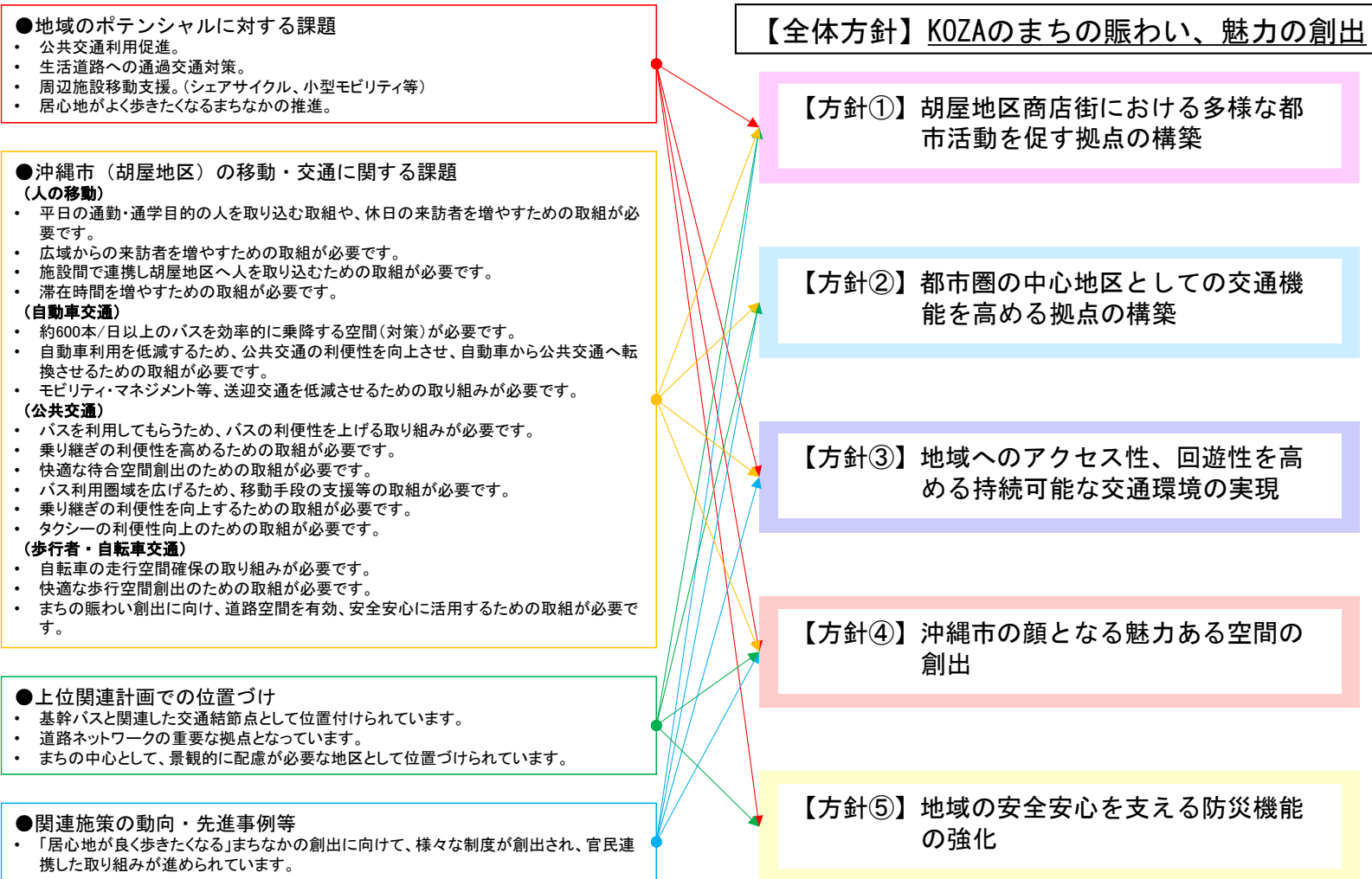
(4) 歩行者・自転車の移動実態に関する詳細分析

- ・ 沖縄市（胡屋地区）の歩行者・自転車の移動実態について整理した。

項目	データからわかる現況	課題
①自転車の利用実態は？	・ 自転車の利用実態について、丁目別で見ると、胡屋地区周辺の沖縄市中央では 1.3％、上地 1.8％、胡屋 1.3％にとどまっている。 ・ 沖縄市の東海岸側の泡瀬周辺以外は起伏が激しく、胡屋地区周辺は市内でも標高の高いエリアとなっている。	・ シェアサイクル（電動アシスト）等の導入による自転車利用促進の取組が必要。
②胡屋地区の歩行者の利用実態は？	・ 平日の歩行者交通量について、胡屋地域での歩行者数は他地域と比べて多く、1 日約 6,080 人の通行が見られる。	・ 快適な歩行空間創出のための取組が必要。
③胡屋地区の歩行者空間の利用実態は？	・ 一番街商店街等のアーケード内は歩行者専用道路となっており、空間を活用し、飲食スペースや商品の陳列、エイサー等のイベントが行われている。 ・ 一方、一部の車両（商店街関係者の車両や福祉車両）の進入も見られる。	・ まちの賑わい創出に向け、道路空間のさらなる有効活用、安心安全に活用するための取組が必要。

2-5-2 整備方針

(1) 課題を踏まえた整備方針



(2) 整備方針の内容

全体方針: KOZAのまちの賑わい、魅力の創出

【方針①】 胡屋地区商店街における多様な都市活動を促す拠点の構築

- ・ 沖縄市の商業の中心である胡屋地区（一番街商店街地区、中央パークアベニュー地区、コザゲート通り地区）において多様な都市活動を促す拠点、地域住民や来訪者が、心地よく集えたり佇んだりできる拠点の構築を図ります。

【方針②】 沖縄本島中南部の中心地区として交通機能を高める拠点の構築

- ・ 本島中南部の一体性を高める社会インフラとして位置づけられている基幹バスシステムと連携し、沖縄本島全体が抱える交通課題への改善につながるよう、交通拠点機能の構築を図ります。

【方針③】 地域へのアクセス性、回遊性を高める持続可能な交通環境の実現

- ・ 施設・地域とのアクセス性、地域内の回遊性を高めるため、様々な交通手段との乗り継ぎ機能の強化を図り、誰もが使いやすい持続可能な交通環境の実現を図ります。

【方針④】 沖縄市の顔となる魅力ある空間の創出

- ・ 南北の商業景観軸と東西の交流景観軸が交わる沖縄市の顔となる地域として、中心市街地の活性化につながる空間の創出を図ります。

【方針⑤】 地域の安全安心を支える防災機能の強化

- ・ 緊急時において中心市街地の安全安心な拠点となる機能の構築を図ります。また、災害時における被害発生情報や交通機関の運行情報等の情報機能の構築を図ります。

17

