

## 4 交通・回遊機能の検討

### 4-1 望ましい交通結節点機能及び規模、位置

#### 4-1-1 交通結節点の整備位置（案）

##### (1) ビジョンの対象範囲における整備位置検討

- ビジョンの対象範囲における交通結節点の整備位置は、下記の概要を踏まえ、①の一番街商店街に面するエリアを交通結節点整備位置として整理した。

	概要
①	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 商店街に面している。</li> <li>● 那覇からの基幹バスの折り返しを想定すると、左折での侵入が可能。</li> <li>● 既設のバス停（国道330号沿い、ゲート通り沿い）が整備されており、バスの乗降場所として認知されている。</li> <li>● 商店街周辺は、観光などの目的でまち歩きが行われており、バスで来た人たちがすぐにまちを回遊可能。</li> <li>● 地形は概ね平坦となっているため、効率的な用地の活用が想定される。</li> </ul>
②	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既設のバス停（国道330号沿い、ゲート通り沿い）が整備されており、バスの乗降場所として認知されている。</li> <li>● 地形は概ね平坦となっているため、効率的な用地の活用が想定される。</li> <li>● 那覇からの基幹バスの折り返しを想定すると、右折での侵入となってしまう。</li> <li>● 商店街との距離は大きく離れてはいないものの、商店街へ訪れるためには国道330号を横断する必要がある。</li> </ul>
③	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 那覇からの基幹バスの折り返しを想定すると、左折で侵入が可能。</li> <li>● 地形が平坦ではないため、土地利用に制限が想定される。（うるま市方面に向かって下り坂約92m～99mとなっている。）</li> </ul>

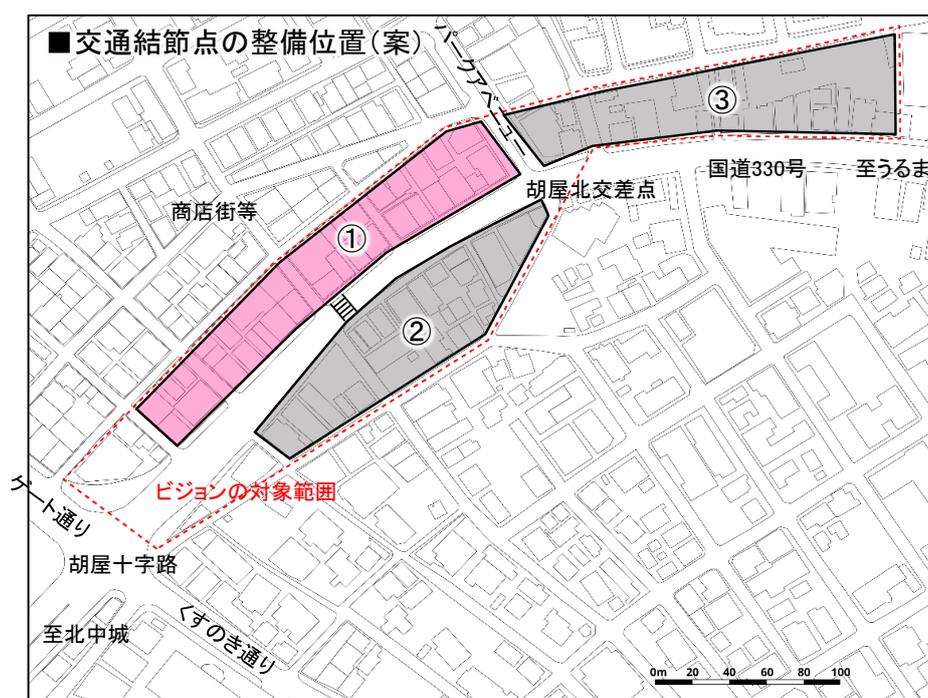


図 4-1 交通結節点の整備位置（案）

## 4-1-2 交通結節点の規模（案）

### (1) 概算規模の算出対象について

- 交通結節点の機能として、下記の表の施設が想定される。
- 下記の表を参考に、交通結節点が有する基本的な機能についてバース（乗降場所）数等の検討を行った。

【特定車両停留施設の区分】

項目1	項目2	備考
特定車両用場所	誘導車路	車両が走行する車路
	操車場所	車両が転回等する場所
	停留場所	車両を停留させる場所
	その他の特定車両の通行、停留または駐車のために供する場所	
旅客用場所	乗降場	旅客が車両を乗降する場所
	旅客通路	乗降場と外部、又は乗降場同士の連絡路
	その他の旅客の用に供する場所（待合所等）	
その他設備	排水設備	
	換気設備	
施設特有の機能	交通結節機能の高度化のための構造	
	災害時における対応のための構造及び設備	

□ 今回検討箇所



出典) 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(R3.4、国交省道路局)

## (2) バース数概算に必要な項目

- バース数の算出に当たっては、駅前広場計画指針（「日本交通計画協会」、以下指針という。）を参考に、交通結節点に必要とされる概算を算出した。
- 算出に当たり、必要となる数値（来訪者の想定、バスの台数、タクシーの台数等）については、H18 パーソントリップ調査の将来推計結果や、想定した来訪者数、現状の運行本数等を整理した。
- なお、一般車両については特定停留施設への乗り入れは禁止されるため、今回の算出項目からは除外した。

項目	備考
来訪者の想定	<p>【公共交通利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• H18 パーソントリップ調査の将来（H42）推計結果（沖縄県）</li> <li>• H25 バス OD 調査結果（沖縄県）</li> <li>• 沖縄市循環バス利用者数（沖縄市）</li> </ul> <p>【観光バス利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 修学旅行の受け入れ需要（沖縄市）</li> </ul> <p>【シャトルバス利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 沖縄アリーナからの需要（沖縄市）</li> </ul>
バスの台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス、沖縄市循環バス、シャトルバス、観光バス等のピーク 1 時間当たりの到着台数（時刻表）</li> <li>• バス等の停車面積（指針）</li> </ul>
タクシーの台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシーのピーク 1 時間当たりの到着台数（想定）</li> <li>• タクシーの停車面積（指針）</li> </ul>

### (3) 将来の公共交通利用による来訪者数

- H18 パーソントリップの地域別将来予測値では、道路整備や新たな公共交通システムが整備された場合の将来推計として、胡屋地区（胡屋、中央、上地）における公共交通分担率は7.2%となっている。
- 分担率を基に胡屋地区へ公共交通での来訪人数を算出したところ、来訪者数は日当たりで2,124人（路線バス+沖縄市循環バスの利用者数）が想定される。

手段	H18（現況） トリップ数	H42（将来） トリップ数	H18（現況） 分担率	H42（将来） 分担率
モノレール	21	9	0.1%	0.0%
新交通（基幹バス）	0	1,596	0.0%	4.1%
路線バス	1,631	1,192	4.4%	3.1%
自動車	22,695	23,525	61.7%	60.9%
二輪車	2,306	2,250	6.3%	5.8%
徒歩	10,151	10,039	27.6%	26.0%

#### ■ 胡屋交通結節点周辺の路線バス、循環バス利用者

- 路線バス : 胡屋バス停（1,268人/日）  
 沖縄市循環バス : ミュージックタウン（40人/日）  
 : コザ信用金庫胡屋支店前（9人/日）

#### ■ 公共交通分担率 ※新たな公共交通システムを基幹バスシステムとして検討

H18（現況）：4.4% ⇒ H42（将来）：7.2%

#### ■ 将来の公共交通利用による胡屋地区への来訪者数

- 路線バス : 1,268人/日（H25） ⇒ 2,075人/日（H42）  
 循環バス : 49人/日 ※将来推計値はないため、現況値を使用



H42（将来）日当たり来訪者想定数

路線バス：2,075人/日

沖縄市循環バス：49人/日

#### (4) 観光バス・シャトルバス利用による来訪者数

##### (a) 修学旅行（観光バス）

- 沖縄市観光物産振興協会では、修学旅行の受け入れを行っており、最大来訪者数は1回の来訪当たり200人で1日では400人、（観光バス1台当たり容量40人×観光バス5台×2回（午前・午後））と想定。



#### 【観光バスによる来訪者数】

受け入れの来訪者想定数 400人/日  
(1回の来訪当たり200人)

(b) 沖縄アリーナを活用したイベント（シャトルバス）

- 琉球ゴールデンキングスはアリーナでの試合時に、アリーナと胡屋・イオンモールを結ぶシャトルバスを運行。2020年10月～2021年3月（コザ運動公園⇄胡屋）の実績では、観客のバスの利用率は30%、胡屋での乗降はその内の55%。沖縄アリーナでの試合での観客を8,000人、試合数を8回/月と仮定した場合、最大1,320人/日と想定。



【シャトルバスによる来訪者数】

来訪者想定数 1,320人/日

## (5) 路線バス等の到着台数

- 交通結節点に集約が想定されるバス（路線バス、観光バス等）を対象に、集約した場合の到着台数を時刻表等から整理した。
- 到着台数について、路線バス（胡屋バス停経由の高速バス含む）は56台/時、基幹急行バスは1台/時、沖縄市循環バスは4台/時、シャトルバスは6台/時、観光バスは5台/時となる。

時間帯	上下 停車台数計 路線バス（基幹急行バス）	頻度
6	7 (1)	8.6分に1便
7	46 (7)	1.3分に1便
8	56 (1)	1.0分に1便
9	44 (1)	1.3分に1便
10	56 (1)	1.0分に1便
11	37 (1)	1.6分に1便
12	28 (1)	1.9分に1便
13	35 (0)	1.6分に1便
14	45 (2)	1.3分に1便
15	36 (1)	1.6分に1便
16	42 (4)	1.4分に1便
17	35 (2)	1.6分に1便
18	39 (3)	1.5分に1便
19	40 (2)	1.4分に1便
20	40 (3)	1.5分に1便
21	28 (2)	2.1分に1便
22	16 (0)	3.8分に1便
23	3 (0)	20.0分に1便

### ■バスの到着台数

路線バス	: <u>56台/時</u>	
基幹急行バス	: <u>1台/時</u>	※1
沖縄市循環バス	: <u>4台/時</u>	
シャトルバス	: <u>6台/時</u>	※2
観光バス	: <u>5台/時</u>	※3

※1 基幹急行バスは、現状では1時間に1本となりますが、今後、基幹バスのサービス水準等が別途検討（運行間隔や基幹急行バスの増便、連節バスの導入等）されていることから、今後精査が必要です。

※2 現在の沖縄アリーナ⇄ミュージックタウンを結ぶシャトルバスの頻度が7～12分であることから、約10分に1便として、時間当たり6台としました。

※3 1台のバスの輸送人員を40人、1回の来訪につき5台が到着するとしました。

(6) 交通結節点の概算バース数

- これまでの数値をもとに、交通結節点に必要な基本的な機能（バス、タクシー乗降、等）について、概算バース数を算出した。
- 一方、バスタガイドラインにおいて、交通結節点整備に当たっては、交通機能、防災機能、交流等機能といった、多様な機能が求められていることを踏まえ、今後、交通事業者等との意見を踏まえた規模の検討が必要である。

項目	
<p><b>バス乗降場：10バース(乗6、降4)</b></p> <p>路線バス+基幹バス       : 乗3、降1</p> <p>循環バス                   : 乗1、降1</p> <p>シャトルバス               : 乗1、降1</p> <p>観光バス                   : 乗1、降1</p>	
<p><b>タクシー乗降場：2バース(乗1、降1)</b></p>	

参考) 乗降場における検討時の留意点



バス乗降場<sup>2</sup>

リフト付きバスによる車椅子使用者の乗降に対応



タクシー乗降場

柵、段差を設けて車道と構造的に分離



ロの字型に配置したバス乗降場

歩行者は車道を横断せずに、乗降場へアクセスが可能



円形に配置したバス乗降場<sup>3</sup>

歩行者は地下から乗降場へアクセスし、バスの動線と分離

出典) 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(R3.4、国交省道路局)

### 4-1-3 交通結節点の機能（案）

#### (1) 整備方針から想定される交通結節点の機能イメージ

##### 【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。

○広場・交流機能の整備  
 ・交流・憩いの場の創出  
 ・地域イベントでの公共空間活用  
 ・商店街の歩行者専用空間との連携

##### 【方針②】 沖縄本島中南部の中心地区として交通機能をも高める拠点の構築

・ 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。

○交通結節に関する機能整備  
 ・基幹バスシステムとの連携  
 ・観光バス、高速バスとの連携

##### 【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。

○多様なモビリティとの乗り継ぎ機能整備  
 ・循環バス、シャトルバス、シェアサイクル等との連携  
 ○公共交通利便性向上に向けた待合機能整備  
 ・バス停上屋、待合所等の整備  
 ・デジタルサイネージの整備  
 ○回遊性の向上に向けた道路空間整備  
 ・休憩施設（ベンチ等）の整備  
 ・生活道路への通過交通対策  
 ○バリアフリー化の促進

##### 【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。

○沖縄市独自の景観整備  
 ・国際色豊かな街並みの形成  
 ・地域のシンボリックな空間の形成  
 ○まちづくりと一体となった道路空間整備  
 ・国道330号、パークアベニュー、ゲート通りと連携した空間整備

##### 【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。

○防災拠点としての機能整備  
 ・被災状況や交通機関の運行情報等の情報発信  
 ・避難場所としての待合所・広場の活用

## (2) 国のガイドラインから検討するその他機能

- 交通拠点のその他機能について、ガイドラインや沖縄市のまちづくりも踏まえ、以下の機能を整理した。

表 2-1 交通拠点の機能の概要

区分		機能	機能の具体例		
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能			<ul style="list-style-type: none"> <li>■待合空間の創出・小型モビリティの導入</li> <li>• 便利で快適な待合空間を確保するため、<b>バス待合所を設置し、デジタルサイネージ等でバス運行時刻等の情報提供</b>等</li> <li>• 周辺施設の回遊性向上及び当該施設利用圏域を広げるため、<b>自転車等小型モビリティを導入</b></li> </ul>
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能			<ul style="list-style-type: none"> <li>■移動円滑化・地区全体でのバリアフリーな空間の形成</li> <li>• 安全性・アクセス向上のため、<b>円滑な歩行者ネットワークを確保するとともに、バリアフリーな空間を形成</b>等</li> </ul>
	防災機能	交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能。			<ul style="list-style-type: none"> <li>■防災機能の構築</li> <li>• <b>待合空間を一時避難所</b>として活用</li> <li>• <b>デジタルサイネージを活用した防災情報の提供</b>等</li> </ul>
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能			<ul style="list-style-type: none"> <li>■多様な都市活動促す広場の創出</li> <li>• 賑わい・滞留・交流機能等の多様な都市活動が可能となる<b>広場の設置</b></li> </ul>
	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能			<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通利用促進等の情報提供機能の創出</li> <li>• 交通拠点内に<b>総合案内所を設置し、利用者のニーズ(券売所、オキカチャージ機等)に対応</b>等</li> </ul>
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能			<ul style="list-style-type: none"> <li>■道路と緑地の立体的・良好な空間の形成</li> <li>• 道路空間の緑地スペースとしての活用、良好な環境の創出、景観の形成等</li> </ul>

### (3) 交通結節点を核とした、周辺のモビリティ

- 胡屋周辺を回遊する移動手段として、シェアサイクル、小型モビリティ等の整理を行った。

	電動アシスト自転車シェアリング	電動車椅子シェアリング	電動キックボードシェアリング
車両の1台当たりの大きさ・乗車人数・最高速度	全長1,880mm 全幅560mm 乗車人数 1人 速度24km/hまでアシストを行う (PASスタンダードモデル26型/ヤマハ発動機株式会社 を参照)	全長985mm 全幅554mm 全高945mm(最大) 乗車人数 1人 最高速度 6km/h (WHILLnModel C2/WHILL株式会社 を参照)	全長2,000mm以下 全幅700mm以下 全高1,400mm以下 乗車人数 1人 最高速度 20km/h (速度制限可能) (マイクロモビリティ 推進協議会資料 を参照)
車両設置場所	歩行者空間 (歩行者がアクセスしやすいようにするため)	歩行者空間	歩行者空間 (歩行者がアクセスしやすいようにするため)
必要な設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ラック(自転車の駐輪用)</li> <li>・ 立て看板等(使い方の説明用)</li> <li>・ ビーコン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立て看板等(使い方の説明用)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立て看板等(使い方の説明用)</li> </ul>
設置空間を確保する上での留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通結節点はシェアサイクルの出発地、目的地として最も利用が多い場所のため、出来るだけ多くの自転車が駐車できる場所を確保する</li> </ul>	-	-
道路での走行空間	自転車道	歩行者空間	車道(今後、規制緩和により普通自転車専用通行帯と自転車道の走行が可能になり、ヘルメットの着用が任意となる可能性がある)
その他の留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視認性の高い場所に設置する</li> <li>・ ターミナル前の広場を緊急避難用の広場とする場合、車両が設置ができない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視認性の高い場所に設置する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視認性の高い場所に設置する</li> </ul>
イメージ			
利用想定	<p>【利用対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通で胡屋へ来訪した人(市民、県民、観光客)に対し、胡屋を中心とした回遊のための手段として活用を想定</li> <li>・ 沖縄アリーナやこどもの国等、時期によって渋滞が想定される施設に対し、渋滞回避のための手段として有効</li> <li>・ 一方で、自転車ネットワーク等、走行性の向上等の取組が必要</li> </ul>	<p>【利用対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通で胡屋へ来訪はできるが、一定以上の距離の移動に不安のある人(市民、県民、観光客で高齢者等)に対し、商店街の施設間を移動のための手段として活用を想定</li> <li>・ アーケード内の歩道空間を走行することになることから、安全性向上の取組が必要</li> </ul>	<p>【利用対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通で胡屋へ来訪した人(市民、県民、観光客)に対し、胡屋を中心とした回遊のための手段として活用を想定</li> <li>・ 沖縄アリーナやこどもの国等、時期によって渋滞が想定される施設に対し、渋滞回避のための手段として有効</li> <li>・ 一方で、自転車ネットワーク等、走行性の向上等の取組が必要</li> </ul>

## 4-2 交通結節点内の配置案の検討

- 交通機能の配置にあたり、まちづくり観点から、商店街とのつながりを見据え、乗降場は商店街に面した位置を想定した。また、乗降場では、路線バス、沖縄市循環バス、観光バス、シャトルバス、タクシー等の利用を想定した。

■商店街側の通路にバス乗降バスを設けるイメージ

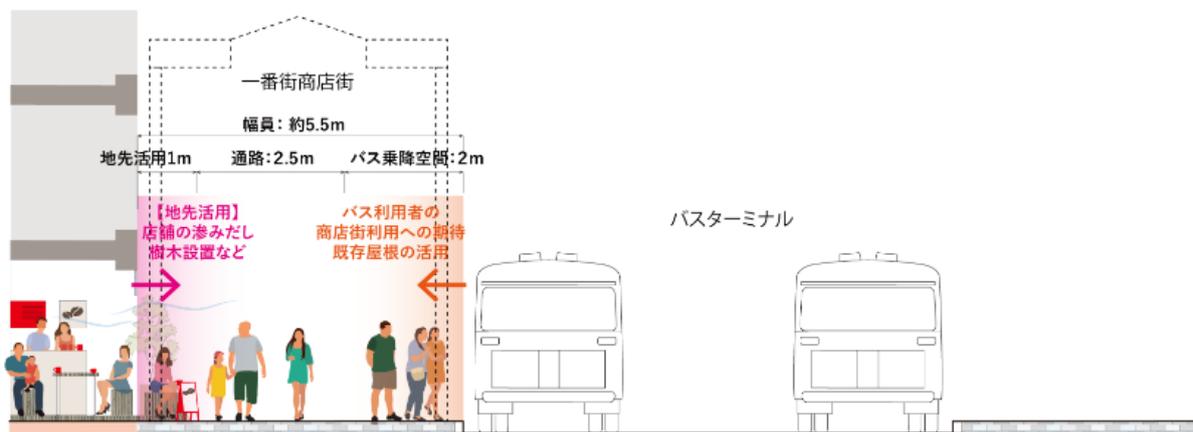


図 4-2 乗降場の配置案

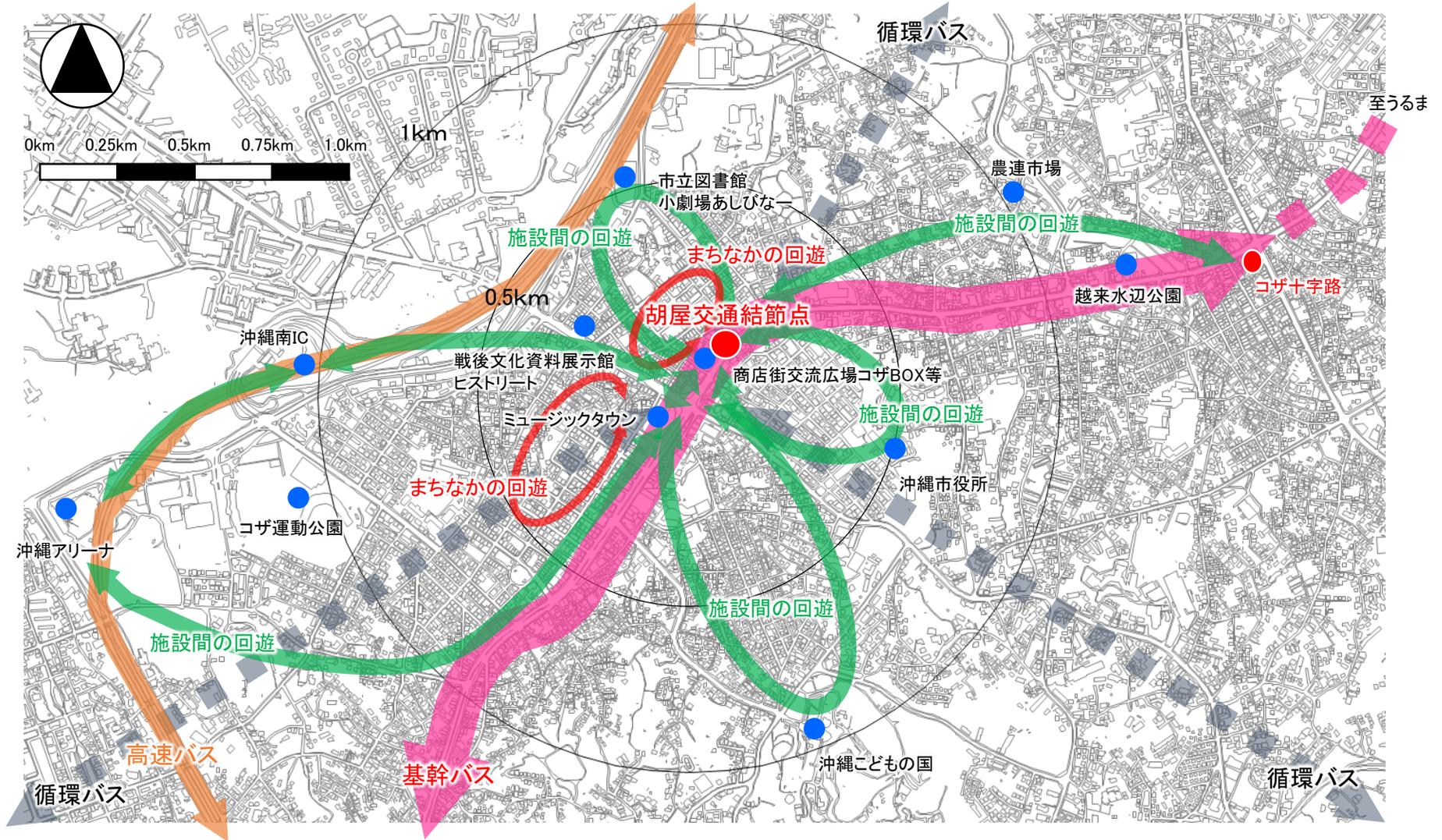
- まちづくりの観点から、交通結節点の機能配置イメージ(案)は、以下とした。各エリアの配置なども含め、詳細については今後検討予定としている。

※下記の図は配置(案)であり、決定したものではありません。



図 4-3 各機能の配置案

### 4-3 胡屋交通結節点を中心とした回遊イメージ



至北中城

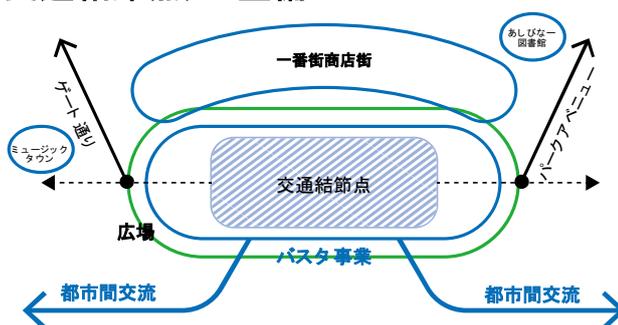
## 4-4 想定される波及効果

### 4-4-1 結節点整備によるまちづくりへの波及効果のイメージ図

- 交通結節点整備による、まちづくりへの波及効果イメージ図を整理した。
- STEP1 では「点」都市間交流拠点（交通結節点）の整備により、商店街に広域交流が生まれ、STEP2 では「線」交流拠点（広場等）と商店街の回遊性向上・ウォーカブルの促進、STEP3 では「面」魅力的な場所づくり、周辺エリアへの波及が生まれるとしている。

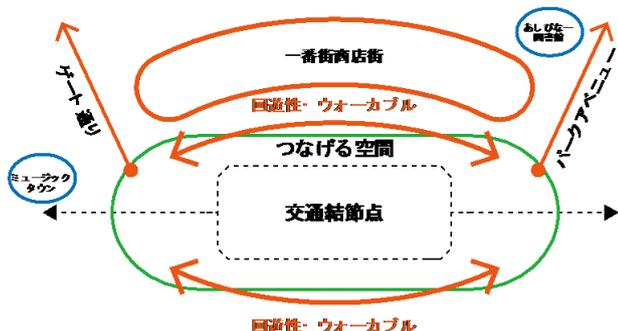
#### STEP1:「点」 都市間交流拠点(交通結節点)の整備

- 交通結節点整備により、商店街に都市間交流拠点(広場や防災拠点等も含む)が生まれる



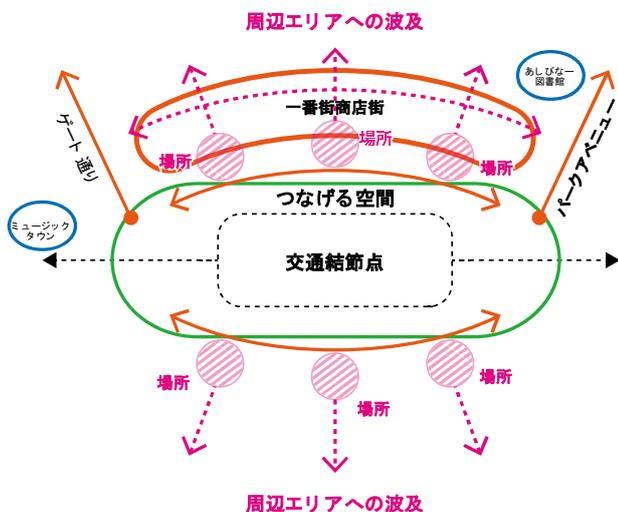
#### STEP2:「線」 広場(交流拠点)と商店街の回遊性向上・ウォーカブルの促進

- 広場が「バスでの来訪者と商店街をつなげる空間」として活用されることで、人と人との交流が生まれ、拠点間の移動が発生し、商店街エリアの回遊性向上・ウォーカブルの促進が期待される。



#### STEP3:「面」 魅力的な場所づくり、周辺エリアへの波及

- 広場の通り沿いでは、商店街の活動が先に活性化され、通り沿いに魅力的な場所が生み出されていく。
- その魅力的な場所を中心に様々な移動や滞留、交流がさらに生まれ、周辺居住エリアへの波及やつながりが生み出されていく。



#### 4-4-2 結節点整備による波及効果（ロジックモデル）

- 交通結節点整備による波及効果イメージを、ロジックモデルを活用して整理した。
- 沖縄市では、交通結節点及び周辺の道路整備等により、地域の活性化、公共交通の活性化、道路交通の円滑化に繋がるとして整理した。

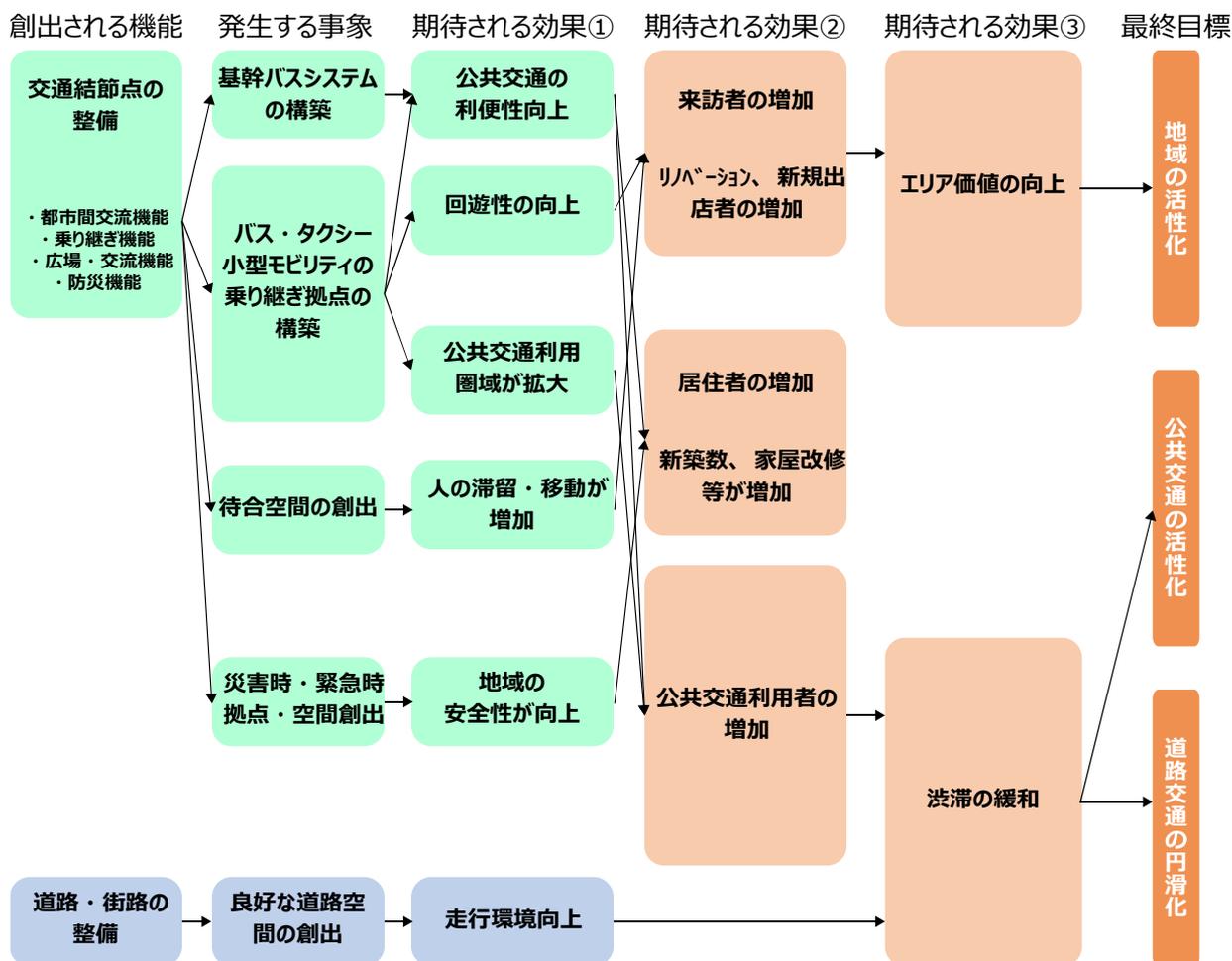


図 4-4 交通結節点整備による波及効果のイメージ