

# 交通結節点整備に向けた整備方針 整備イメージの検討

令和3年11月17日（水）

沖繩市 建設部 都市整備室 都市交通担当

# 整備方針の検討に向けた流れ

- 第1回WGで議論した「地域のポテンシャル・課題」を踏まえ、交通・移動特性及び上位関連計画での位置付け・役割・関連動向を整理し、「整備方針・整備イメージ」（素案）の検討を行います。

第1回WG

地域のポテンシャル・課題の整理

第2回WG

- 沖繩市（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
  - ② 自動車交通の実態に関する詳細分析
  - ③ 公共交通の実態に関する詳細分析
  - ④ 自転車・歩行者の実態に関する詳細分析

- 沖繩市（胡屋地区）の上位関連計画での位置付け・役割
  - ・ 国・県の上位関連計画
  - ・ 沖繩市
  - ・ 隣接市町村の上位関連計画
- 関連施策動向、先進事例等

整備方針（素案）・整備イメージ（素案）の整理

第3回WG

交通・回遊機能の検討  
（規模や配置、波及効果等）

## 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、胡屋地区を經由。
- ・ 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。
- ・ 商店街は多様な来訪目的の受け皿となっている。
- ・ 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

## 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、下記の項目を把握します。

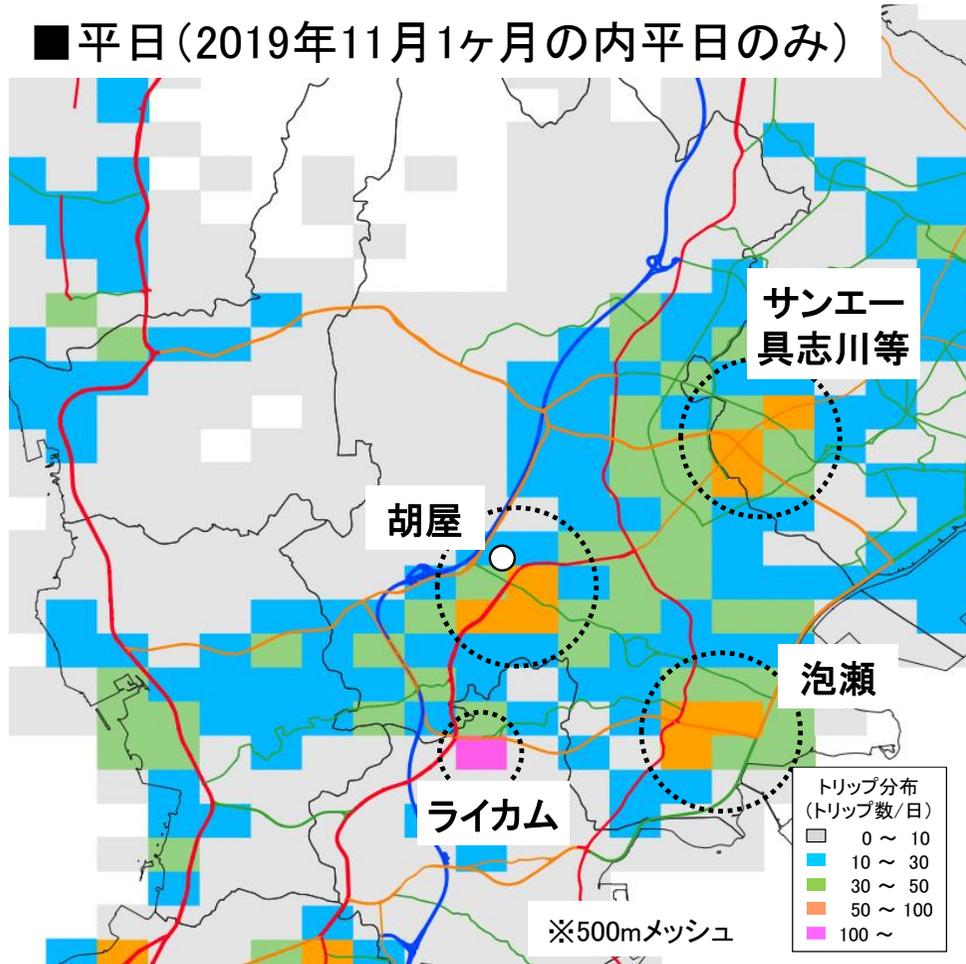
項目	使用データ
①本島中部地域のどこに人は来訪しているのか？	• 人流データ(Agoop(アグープ))(沖縄県交通政策課による分析)
②沖縄市胡屋地区に来る人はどこから来訪しているのか？	• 人流データ(Agoop(アグープ))(沖縄県交通政策課による分析)
③沖縄市に買物に来る人はどこから来訪しているのか？	• H30沖縄県買物動向調査結果
④沖縄市胡屋地区に来る人の施設間アクセスはどうなっているか？	• 人流データ(Agoop(アグープ))(沖縄県交通政策課による分析)

## ○本島中部地域のどこに人は来訪しているのか？

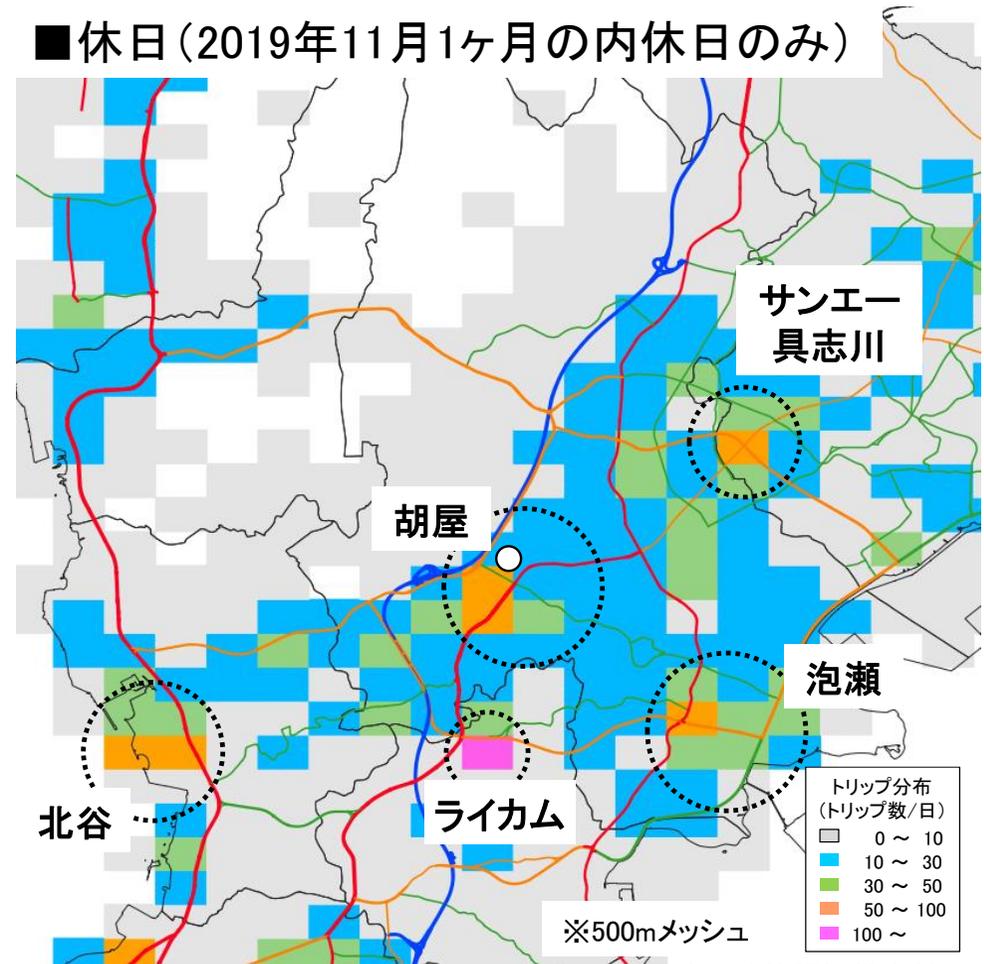
※トリップ数：出発地から目的地までの1回の移動を指します。訪れた施設が多い人はその分トリップ数も多くカウントされています。

- 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※が多くなっています。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ります。
- 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ます。

### ■平日（2019年11月1ヶ月の内平日のみ）



### ■休日（2019年11月1ヶ月の内休日のみ）



出典：沖縄県交通政策課提供資料

○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ます。
- 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ます。

■ 平日 (2019年11月1ヶ月の内平日のみ)



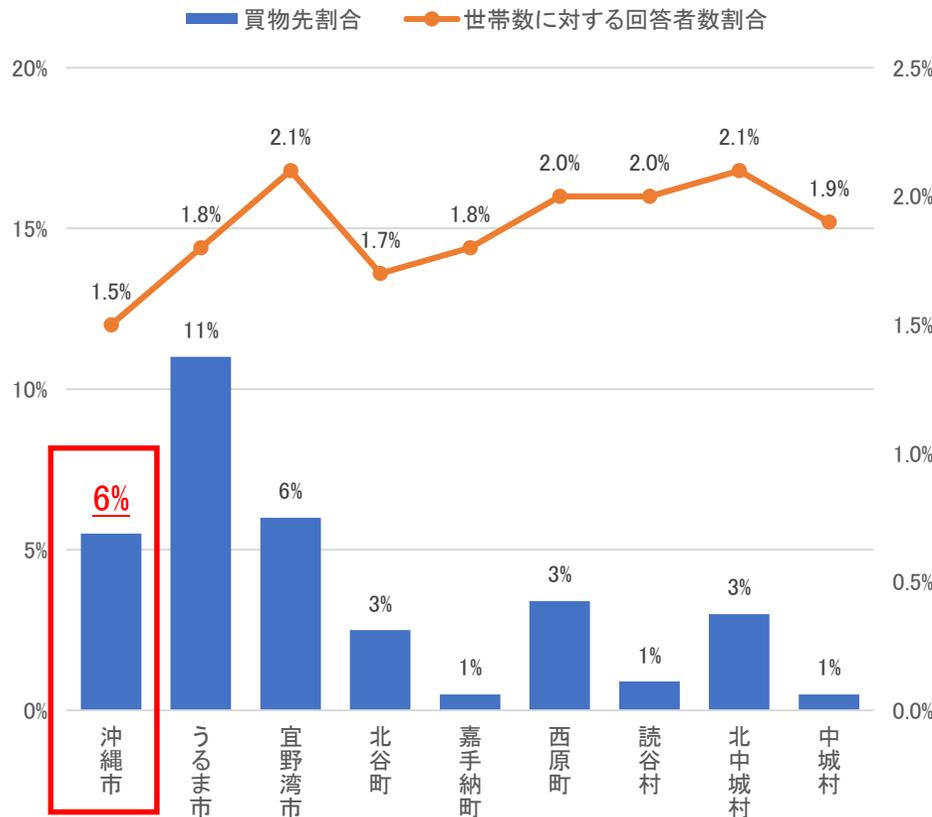
■ 休日 (2019年11月1ヶ月の内休日のみ)



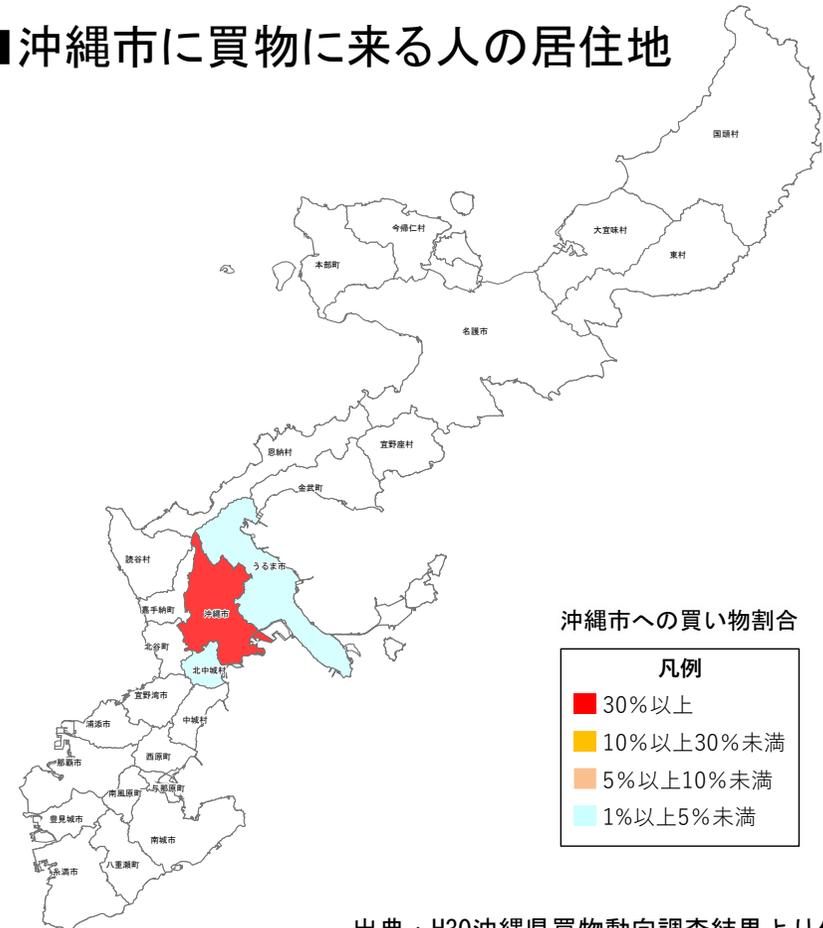
## ○沖縄市に買物に来る人はどこから来訪しているのか？

- 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%となっています。
- 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ます。

### ■ 中部地域に買い物に来る人の割合



### ■ 沖縄市に買い物に来る人の居住地



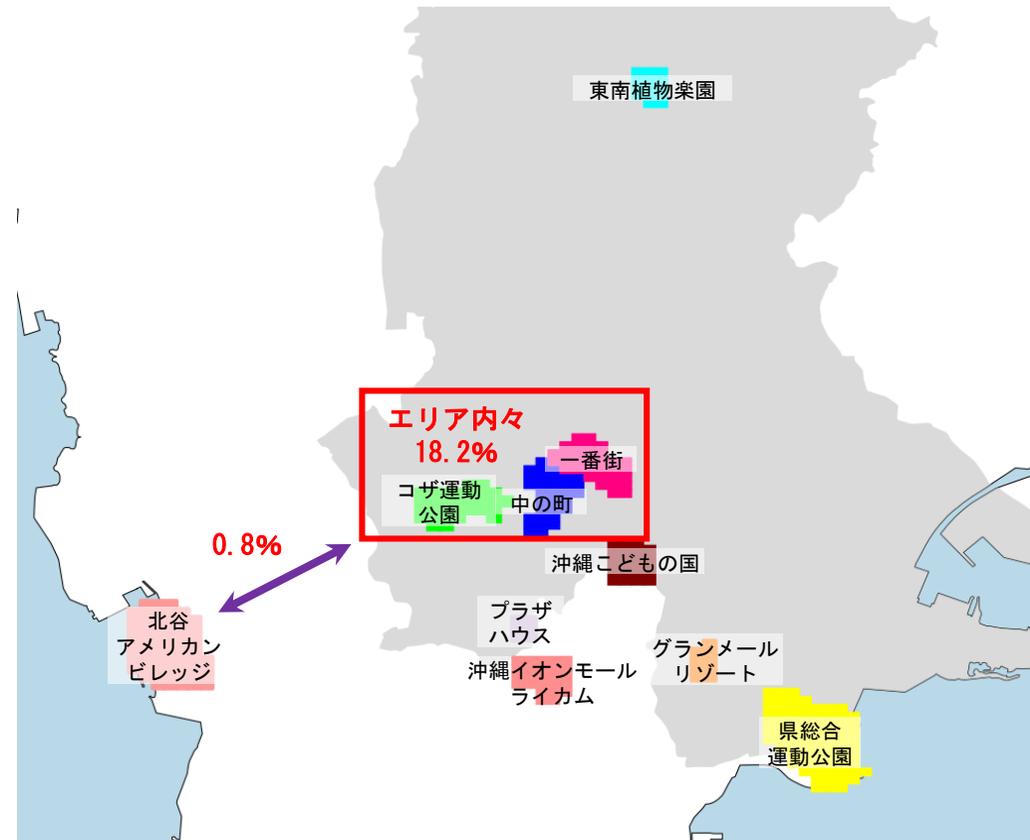
○沖縄市胡屋地区に来る人の施設間アクセスはどうなっているか？

- 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ます。
- 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ます。

【来訪者（県外居住者）における各観光エリアを目的地とするトリップ数】

【来訪者（県外居住者）における10観光エリア間の周遊状況（トリップ分布）】

順位	観光エリア名	目的地別トリップ数
1	北谷アメリカンビレッジ	2,648
2	中の町	371
3	沖縄イオンモールライカム	307
4	一番街	215
5	コザ運動公園	96
6	東南植物楽園	39
7	グランメールリゾート	36
8	県総合公園	30
9	沖縄こどもの国	21
10	プラザハウス	14
-	総トリップ数	3,777



## ○人流分析からわかる胡屋地区の課題

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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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ります。</li> <li>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ます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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です。</li> </ul>
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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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ます。</li> </ul>	
③沖縄市に買物に来る人はどこから来訪しているのか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県民の内、中部地域に買物に来る人は、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%となっています。</li> <li>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ます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域からの来訪者を増やすための取組が必要です。</li> </ul>
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か？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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ます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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です。</li> </ul>

## ○自動車交通分析の把握項目

- 沖縄市（胡屋地区）の自動車について、下記の項目を把握します。

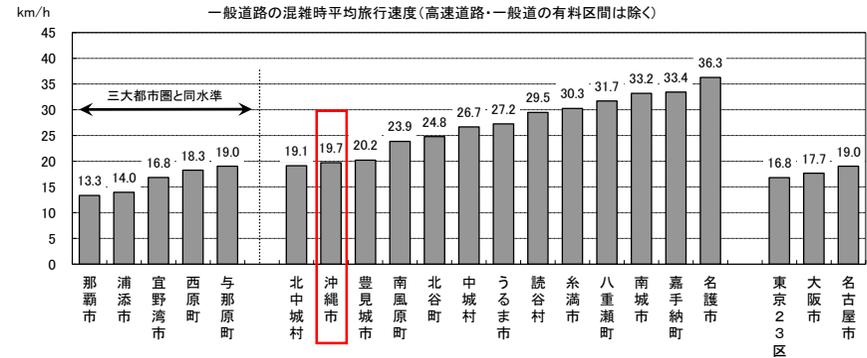
・ 項目	・ 使用データ
①沖縄市の交通渋滞状況はどうなっているか？	• 交通渋滞対策協議会資料（沖縄総合事務局）
②沖縄市の交通事故状況はどうなっているか？	• 沖縄県交通白書（沖縄県警察本部） • 一般国道330号 胡屋北交差点改良事業説明会資料（南部国道事務所）
③胡屋周辺のうろつき・通過交通はどうなっているか？	• ETC2.0データ（沖縄総合事務局による分析）
④胡屋地区の駐車状況はどうなっているのか？	• R3商店街周辺施設連携賑わい創出業務報告書（沖縄市経済文化部商工振興課）
⑤沖縄市内の学校の送迎交通はどうなっているか？	• バスやモノレールの利用に関するアンケート調査結果（沖縄県公共交通活性化推進協議会）

## ○沖縄市の交通渋滞状況はどうなっているか？

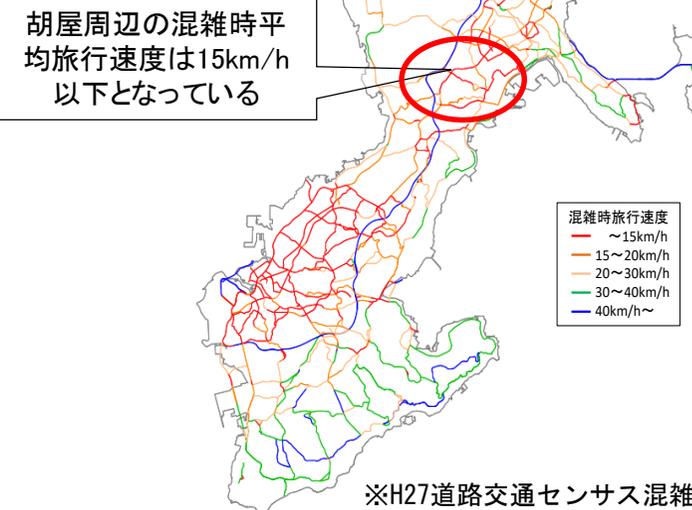
- 市内には主要渋滞箇所位置付けられている交差点及び区間が存在しており、沖縄市全体の混雑時旅行速度では19.7km/hで、東京23区などの三大都市圏に近い旅行速度となっています。
- 胡屋十字路周辺における混雑時平均旅行速度は15km/h以下となっており、市内全体と比較しても混雑しています。



出典：R2沖縄地方渋滞対策推進協議会資料



出典：H29TDM施策推進アクションプログラム（沖縄県）

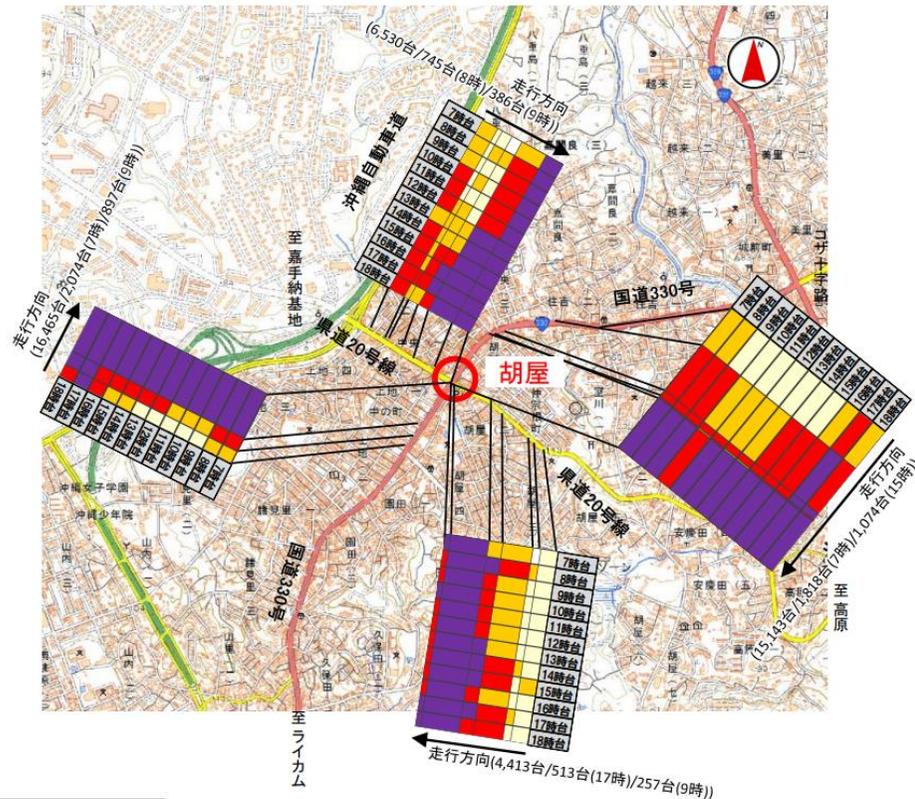


※H27道路交通センサス混雑時平均旅行速度より作成 10

○沖縄市の交通渋滞状況はどうなっているか？

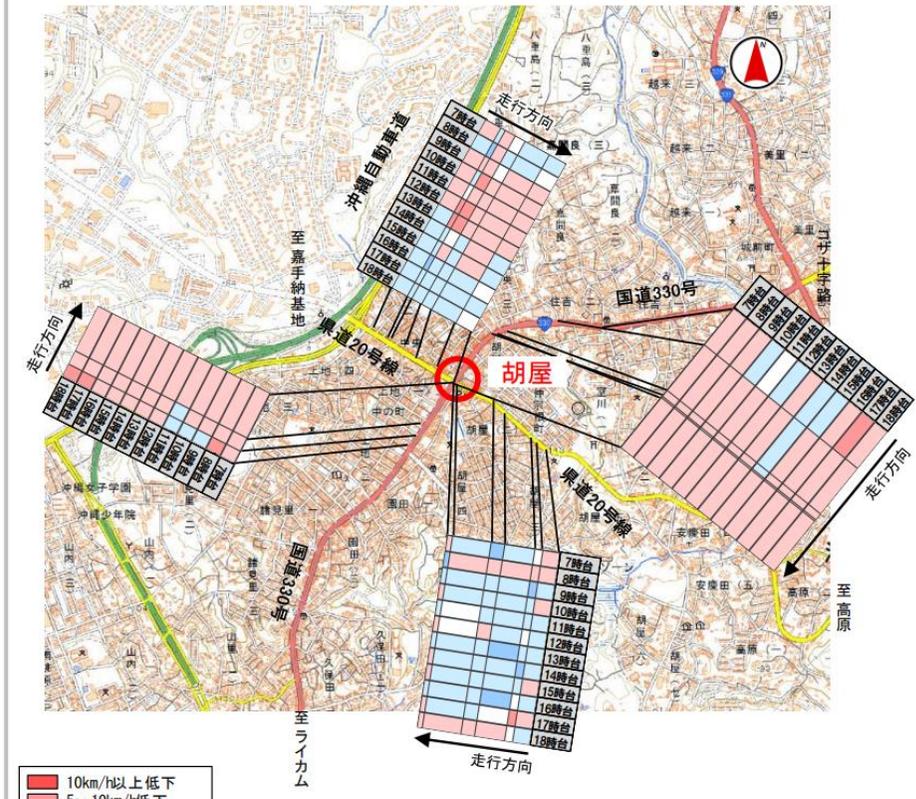
- 胡屋十字路の全ての交差点流入部で、終日速度が遅い状況です。

(H31.4~R1.8:5ヶ月間平日)



※(12時間合計サンプル数/最大サンプル数(時間)/最小サンプル数(時間))

(H31.4~R1.8 - H30.4~8平日 \_速度差図)

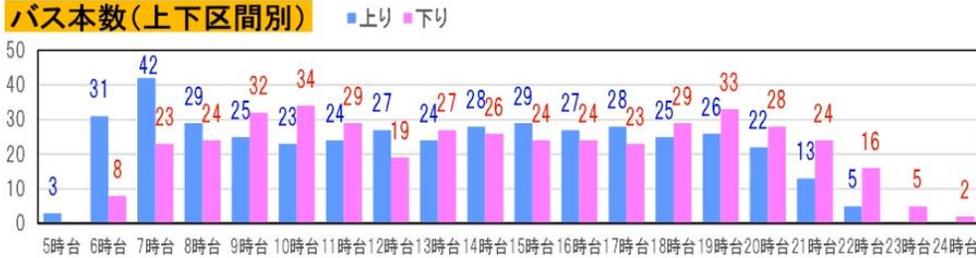


■ 10km/h以上低下  
■ 5~10km/h低下  
■ 0~5km/h低下  
■ 速度変化なし  
■ 又は 40km/h以上  
■ 0~5km/h向上  
■ 5~10km/h向上  
■ 10km/h以上向上  
■ データなし

# 沖繩市（胡屋地区）の交通特性

## ○沖繩市の交通渋滞状況はどうなっているか？

- 胡屋北交差点～胡屋十字路間は沖繩市の中心に位置し、バス交通量及び利用者数が多い中で複数のバスが同時に到着するなどの交通阻害から、安全性、定時性、利便性が低下しています。
- 通過するバスの約7割は、前後のバスが同時刻又は1分違いの到着であり、渋滞緩和のためには、複数台のバスが停車可能なスペースが必要と言えます。



※同時刻に2台以上のバスが到着する回数  
上り 69回、下り 68回

### バス到着間隔※

上り 那覇行き

下り うるま市行き



■ その他  
■ 同時刻または1分違い

■ その他  
■ 同時刻または1分違い

※バス時刻表(2016年)より分析



# 沖繩市（胡屋地区）の交通特性

## ○沖繩市の交通事故状況はどうなっているか？

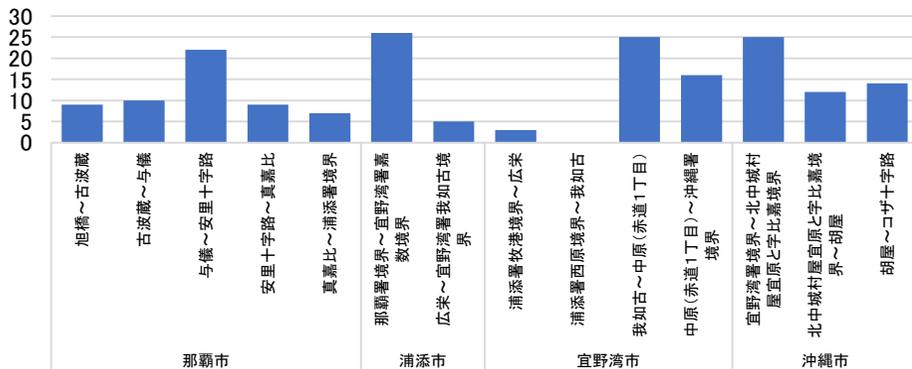
- ・ 沖繩県交通白書(令和2年度)では、沖繩市の事故率は7位と、県内でも上位になっています。
- ・ 国道330号の事故発生件数に着目すると、市町村別では那覇市に次いで27.9%となっていますが、事故率(件/走行台キロ)で評価すると、国道330号沖繩市区間での事故率が46%を占めています。

■ 沖繩県市町村における事故率の順位

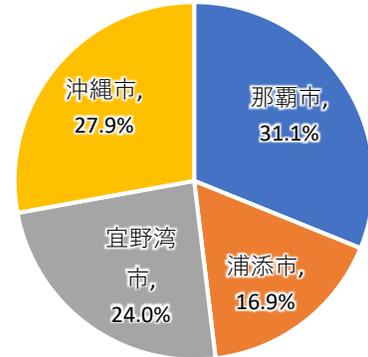
	第1当事者事故	死亡事故	人口	人口1万人当たり事故率(%)
1 嘉手納町	39	1	13,524	28.8
2 北谷町	75		28,912	25.9
3 浦添市	266	1	115,340	23.1
4 北中城村	40		17,510	22.8
5 八重瀬町	72	1	31,537	22.8
6 金武町	26		11,455	22.7
7 沖繩市	305	2	142,634	21.4
8 読谷村	83	1	41,481	20
9 宜野湾市	197	1	99,678	19.8
10 南城市	85	1	44,245	19.2
11 那覇市	587	1	322,011	18.2
12 豊見城市	118	1	64,953	18.2

沖繩県合計	2,808	22	1,481,539	19
-------	-------	----	-----------	----

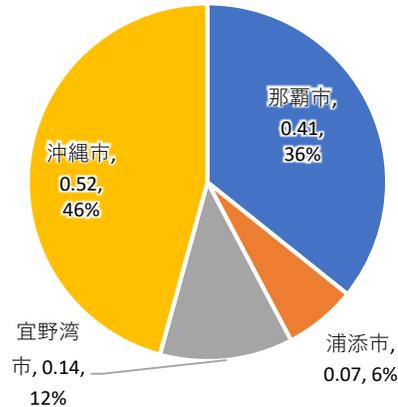
■ 国道330号区間別の事故発生件数 (件)



■ 国道330号市町村別の事故発生割合



■ 国道330号市町村別の事故率※ (件/千台キロ)



※ 国道330号の事故率 (件/千台キロ)

- ・ 各市町村の国道330号の延長とH27センサス交通量より走行台キロを算出し、事故件数を走行台キロで割って算出しています。

## ○沖縄市の交通事故状況はどうなっているか？

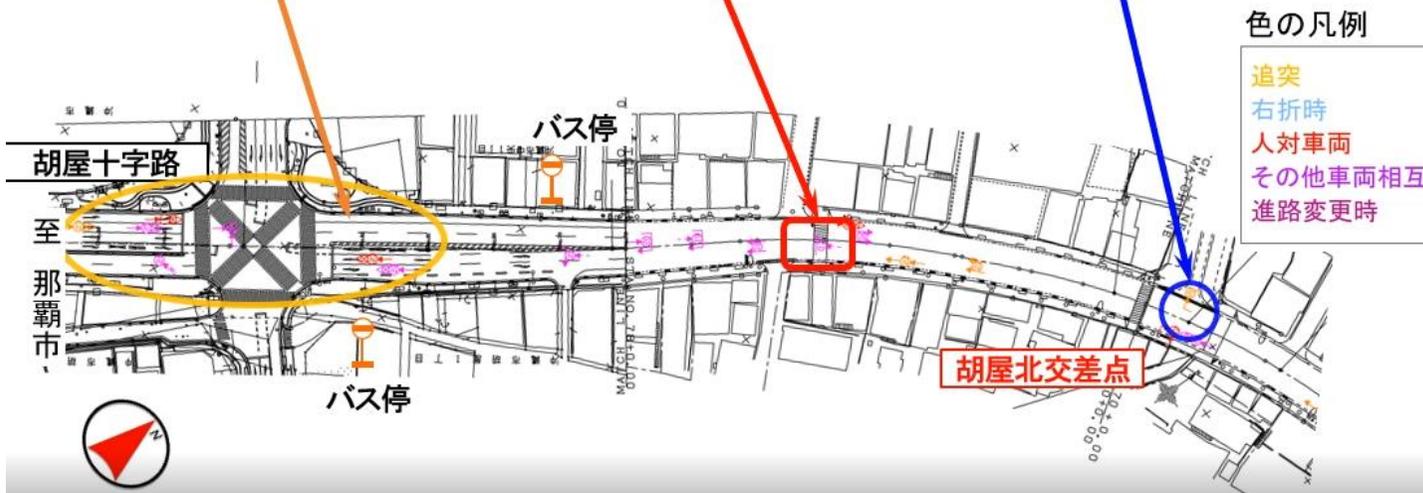
- 胡屋北交差点周辺では、右折専用通行帯や車両停車帯、中央分離帯が設置されていないことから、車両の追突事故（「追突」）や右折時の自己（「右折時」）、人と車両の事故（「人対車両」）が多く発生しています。

### 事故発生状況図（H25～28 胡屋十字路～胡屋北交差点）

特徴的な事故①  
「追突」

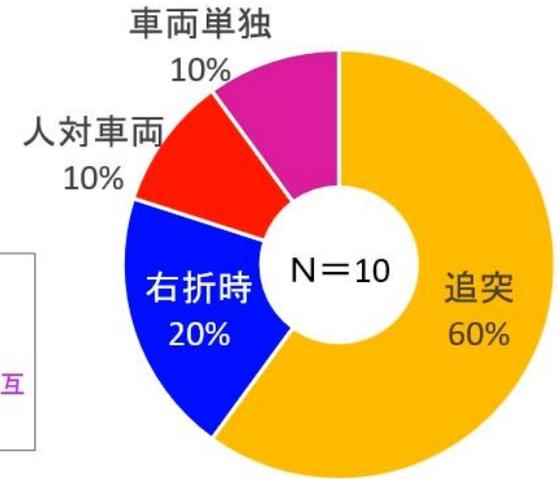
特徴的な事故③  
「人対車両」

特徴的な事故②  
「右折時」



### 死傷事故件数の内訳

胡屋十字路および胡屋北交差点  
H25～28（10件/4年）



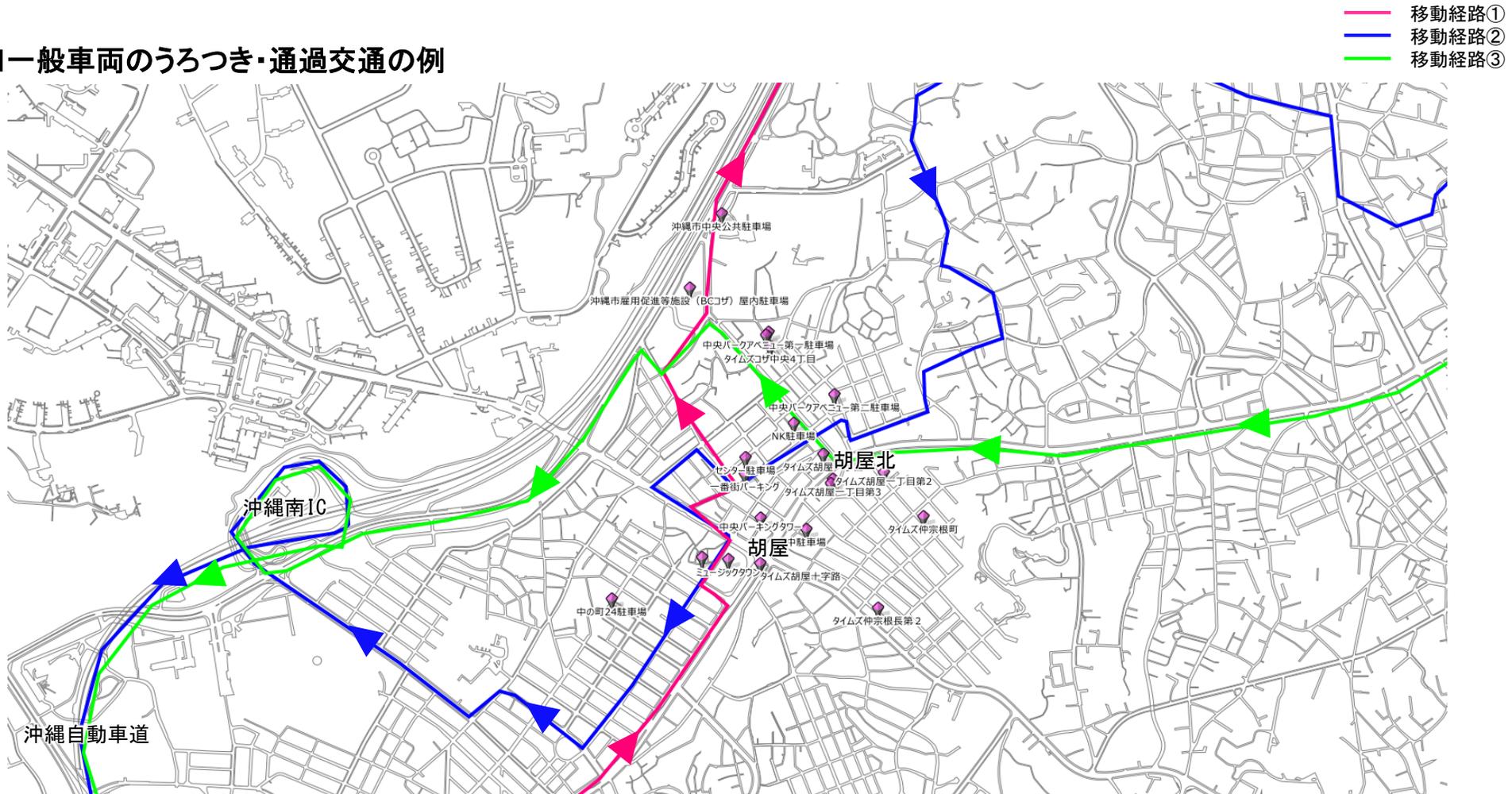
追突・右折・人対車両の事故が多くなっています（全体の90%）

## ○胡屋地区周辺のうろつき・通過交通はどうか？

※通過交通：目的地ではない地区の生活道路を通過する交通  
※うろつき交通：目的地まで最短経路以外のルートを通る交通

- 胡屋地区周辺を通行する一般車両についてETC2.0で確認したところ、一部の挙動に通過交通と想定される動きがみられます。

### ■一般車両のうろつき・通過交通の例

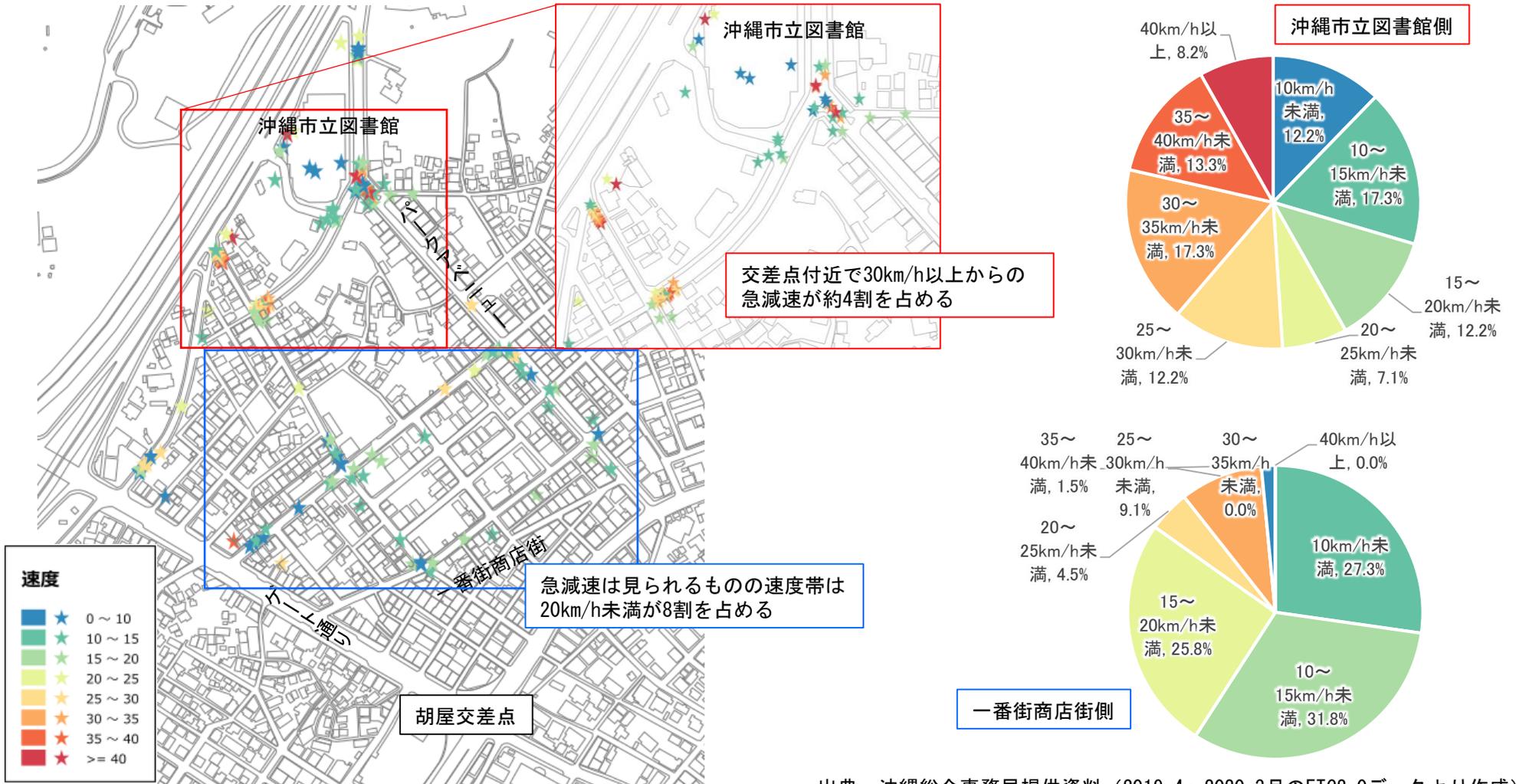


# 沖縄市（胡屋地区）の交通特性

○胡屋地区周辺のうろつき・通過交通はどうなっているか？

※急減速：車両が急ブレーキ(後ろへの加速度が0.25G以上)を行うことを指します。急ブレーキの位置が多い箇所をヒヤリハットといい、事故の危険性の評価にも使われます。

- 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割となっています。

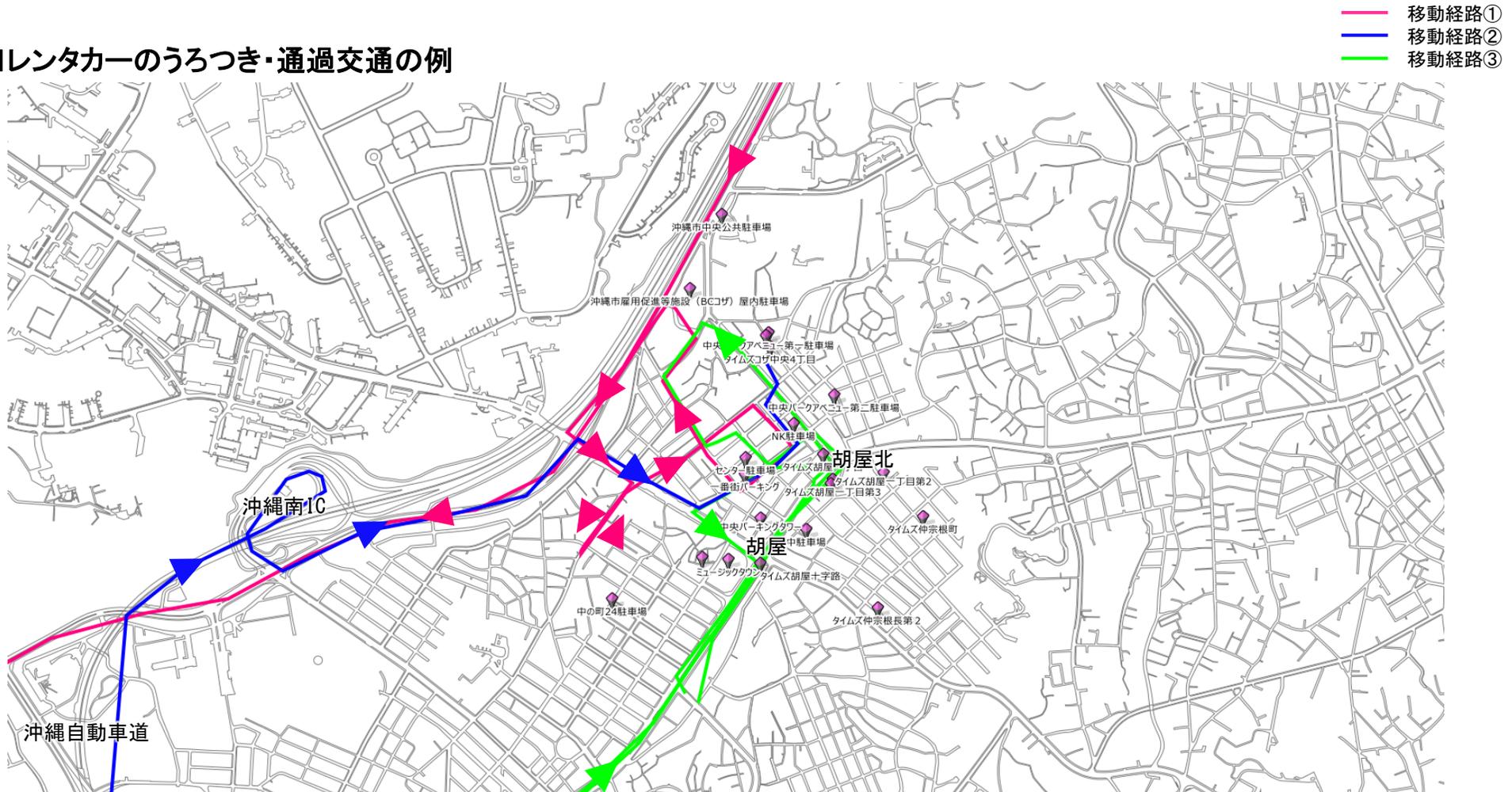


## ○胡屋地区周辺のうろつき・通過交通はどうか？

※通過交通：目的地ではない地区の生活道路を通過する交通  
※うろつき交通：目的地まで最短経路以外のルートを通る交通

- 胡屋地区周辺を通行するレンタカーについてETC2.0で確認したところ、一部の挙動にうろつきと想定される動きがみられます。

### ■レンタカーのうろつき・通過交通の例



## ○胡屋地区周辺の駐車場の状況はどうなっているか？

- 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台の駐車場があります。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ります。



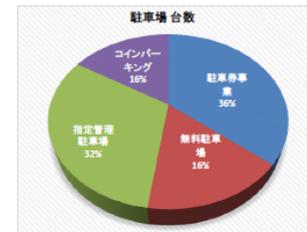
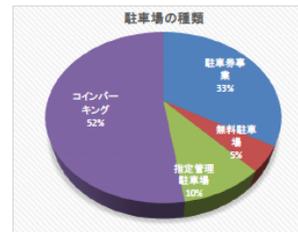
1. 無料・無料券対象駐車場

名称	営業時間	駐車可能台数
中央パークアベニュー第一駐車場	9:00~24:00	135台
中央パークアベニュー第二駐車場	9:00~24:00	43台
中央パーキング	9:00~21:00	20台
INK駐車場	9:00~22:00	22台
センター駐車場	8:00~22:00	80台
一番街パーキング	9:00~22:00	—
胡屋有料駐車場	8:00~22:00	45台
中駐車場	8:00~22:00	30台
沖縄市中央公共駐車場	10:00~24:00	172台
沖縄市雇用促進等施設 (BCコザ) 屋内駐車場	7:30~24:00	100台
合計		647台

2. 有料駐車場

名称	営業時間	駐車可能台数
コザ第一パーキング	24時間営業	11台
ミュージックタウン内 有料駐車場	24時間営業	230台
中の町24駐車場	24時間営業	20台
スリムパーキング24	24時間営業	21台
中央パーキングタワー	24時間営業	34台
タイムスコザ中央4丁目	24時間営業	8台
タイムスコザ中央4丁目 第二	24時間営業	7台
タイムズ胡屋1丁目	24時間営業	10台
タイムズ胡屋1丁目第二	24時間営業	24台
タイムズ胡屋1丁目第三	24時間営業	3台
タイムズ仲宗根	24時間営業	24台
タイムズ仲宗根第二	24時間営業	7台
合計		399台
商店街周辺駐車場計		1,046台

無料券駐車場、有料駐車場を合わせて、約1046台が駐車可能。有料駐車場は24時間営業だが、無料券駐車場は最長で22時まで。

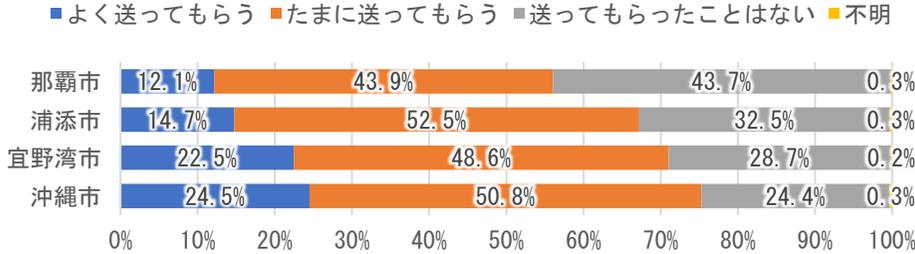


# 沖繩市（胡屋地区）の交通特性

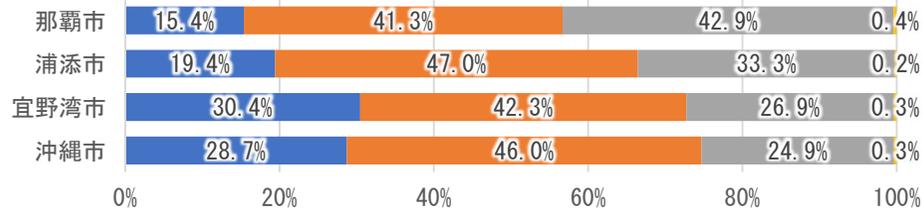
## ○沖繩市内の学校の送迎交通はどうなっているか？

- 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、沖繩市）の中でも沖繩市の送迎割合が高くなっています。また沖繩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ます。

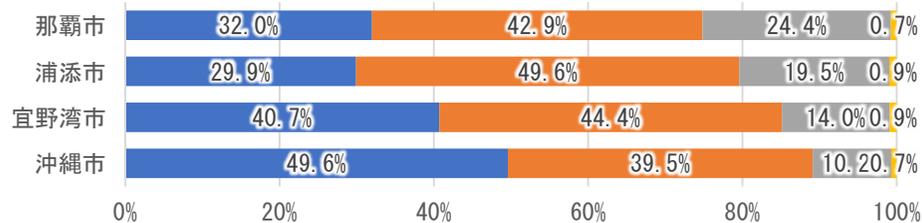
### ■市町村別の小学校の送迎割合 (N=13,938)



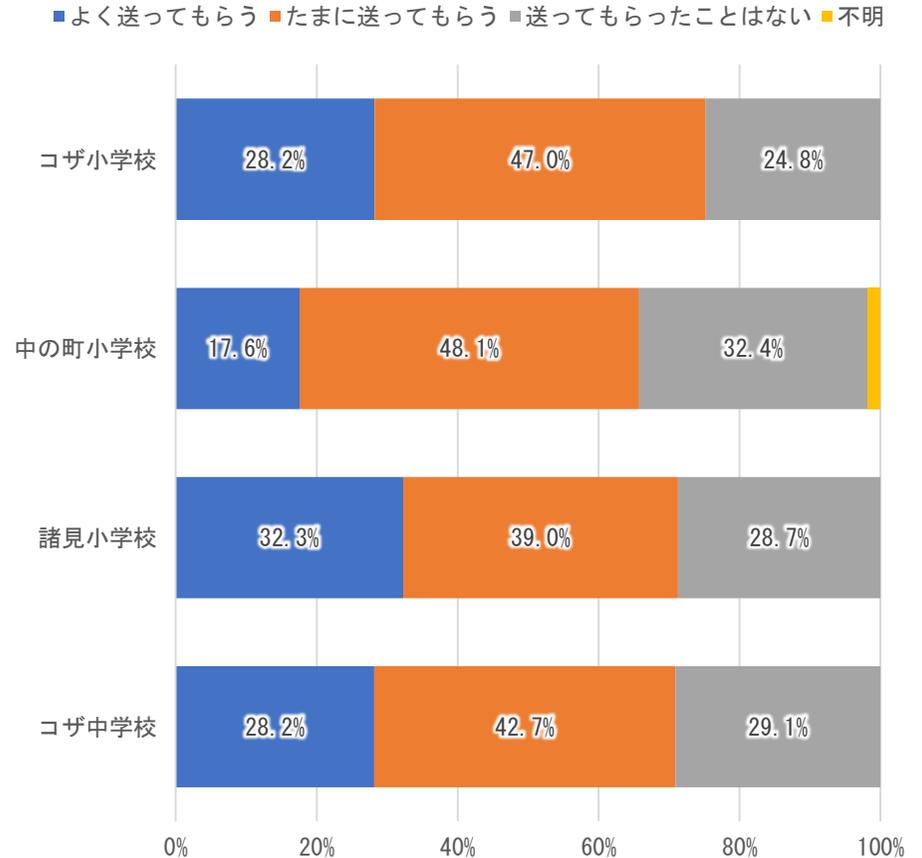
### ■市町村別の中学校の送迎割合 (N=19,338)



### ■市町村別の高校の送迎割合 (N=25,503)



### ■沖繩市胡屋地区周辺の学校別の送迎割合



# 沖縄市（胡屋地区）の交通特性

## ○自動車分析からわかる胡屋地区の課題

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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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ます。</li> <li>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ます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>約600本/日以上以上のバスを効率的に乗降する空間(対策)が必要です。</li> <li>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です。</li> <li>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です。</li> </ul>
②沖縄市の交通事故状況はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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%となっていますが、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%を占めています。</li> </ul>	
③胡屋周辺のうろつき・通過交通はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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割となっています。</li> </ul>	
④胡屋地区の駐車交通はどうなっているのか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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台の駐車場があります。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ります。</li> </ul>	
⑤沖縄市内の学校の送迎交通はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。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ます。</li> </ul>	

## ③公共交通分析の把握項目

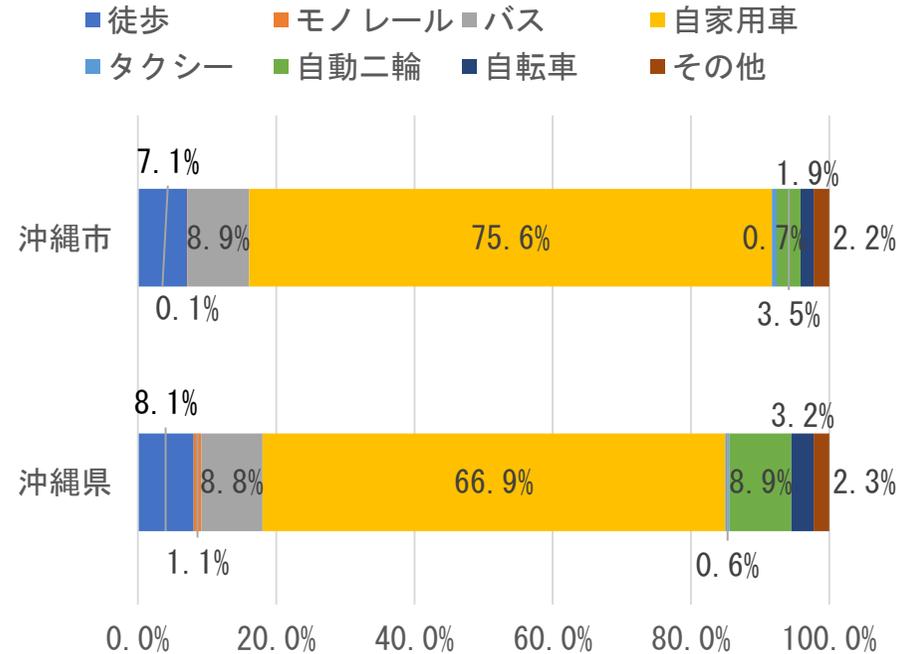
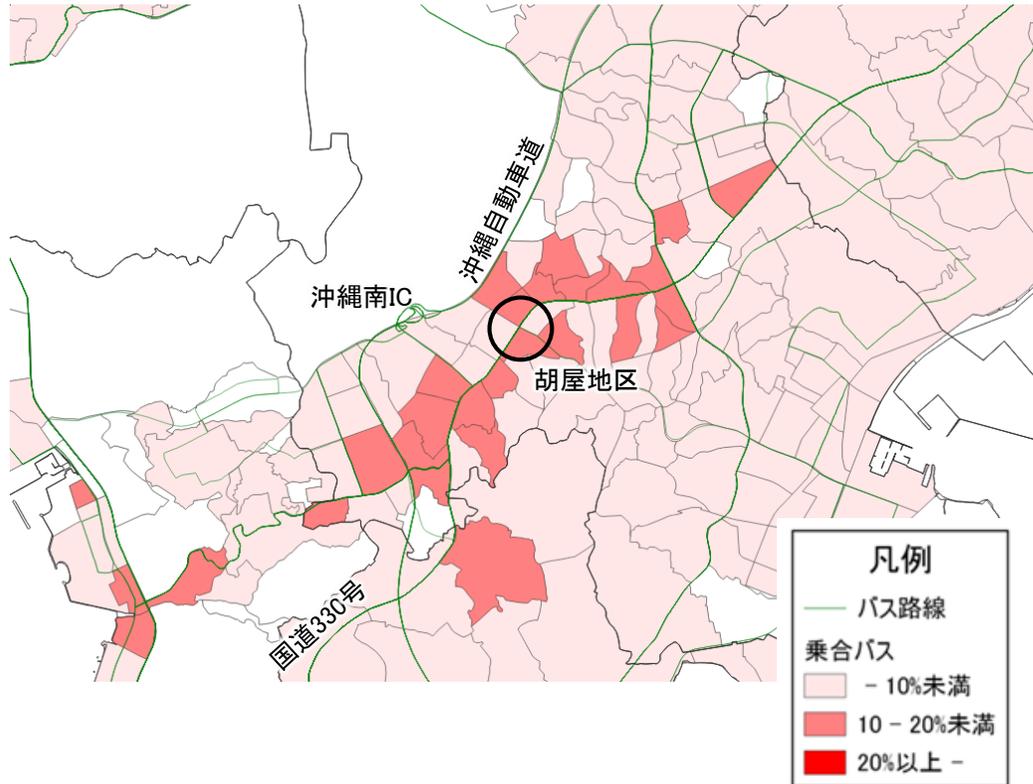
- 沖縄市（胡屋地区）の公共交通について、下記の項目を把握します。

項目	使用データ
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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>H27国勢調査結果</li> </ul>
②沖縄市でのバス利用者はどの程度か？	<ul style="list-style-type: none"> <li>H25バスOD調査結果（沖縄県交通政策課） ※H27一部路線追加調査</li> </ul>
③胡屋地区周辺のバス利用環境はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地確認</li> </ul>
④沖縄市を通過する路線バスの現状は？	<ul style="list-style-type: none"> <li>H25バスOD調査結果（沖縄県交通政策課） ※H27一部路線追加調査</li> <li>沖縄市循環バス利用状況</li> </ul>
⑤沖縄市循環バスの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄市循環バス利用状況、現地確認</li> </ul>
⑥バス待合環境はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地確認</li> </ul>
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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>H25バスOD調査結果（沖縄県交通政策課） ※H27一部路線追加調査</li> </ul>
⑧国道330号沿道のバス停を利用する人の乗車前、降車後の移動時間は？	
⑨国道330号沿道のバス停を利用する人の利用目的、年齢層は？	
⑩高速バス停の利用環境はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地確認</li> </ul>
⑪タクシー利用環境はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地確認</li> </ul>

# 沖縄市（胡屋地区）の交通特性

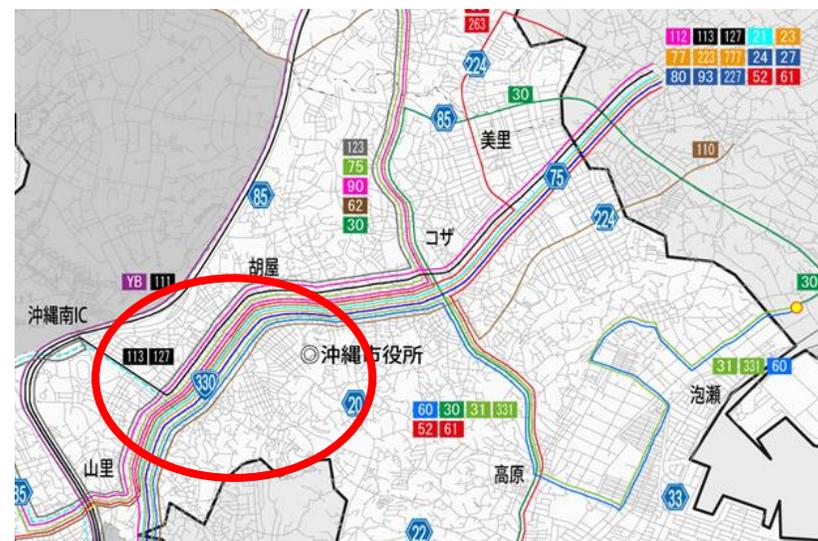
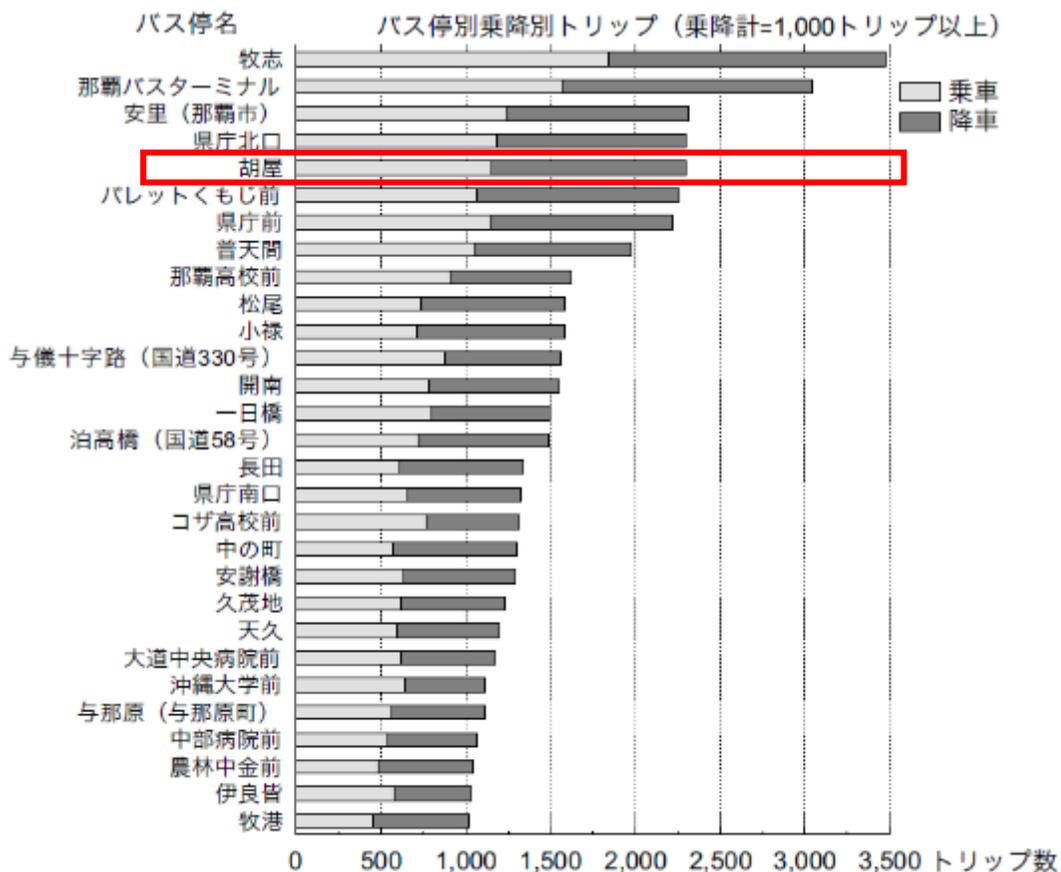
○国道330号沿道のバス停を利用する人が多いエリアはどこか？

- 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ます。
- 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ます。路線バスについては約1割となっています。



## ○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、次いで「コザ高校前」、「中の町」となっています。
- 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ます。



出典：沖縄市地域公共交通網形成計画

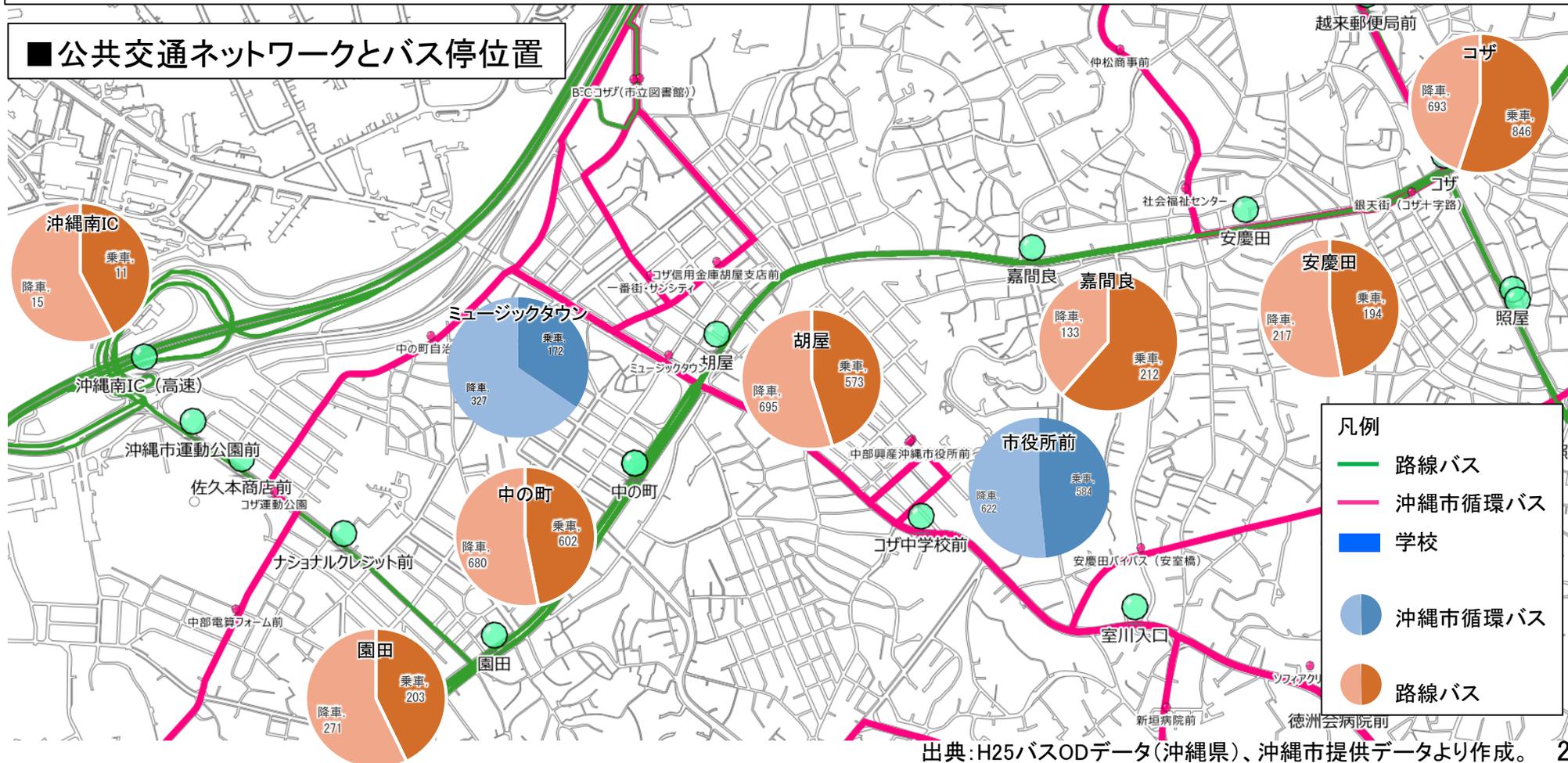
図 63 バス停別 乗降別 トリップ数 (乗降計=1,000トリップ以上)

# 沖縄市（胡屋地区）の交通特性

## ○胡屋地区周辺のバス利用環境はどうなっているか？

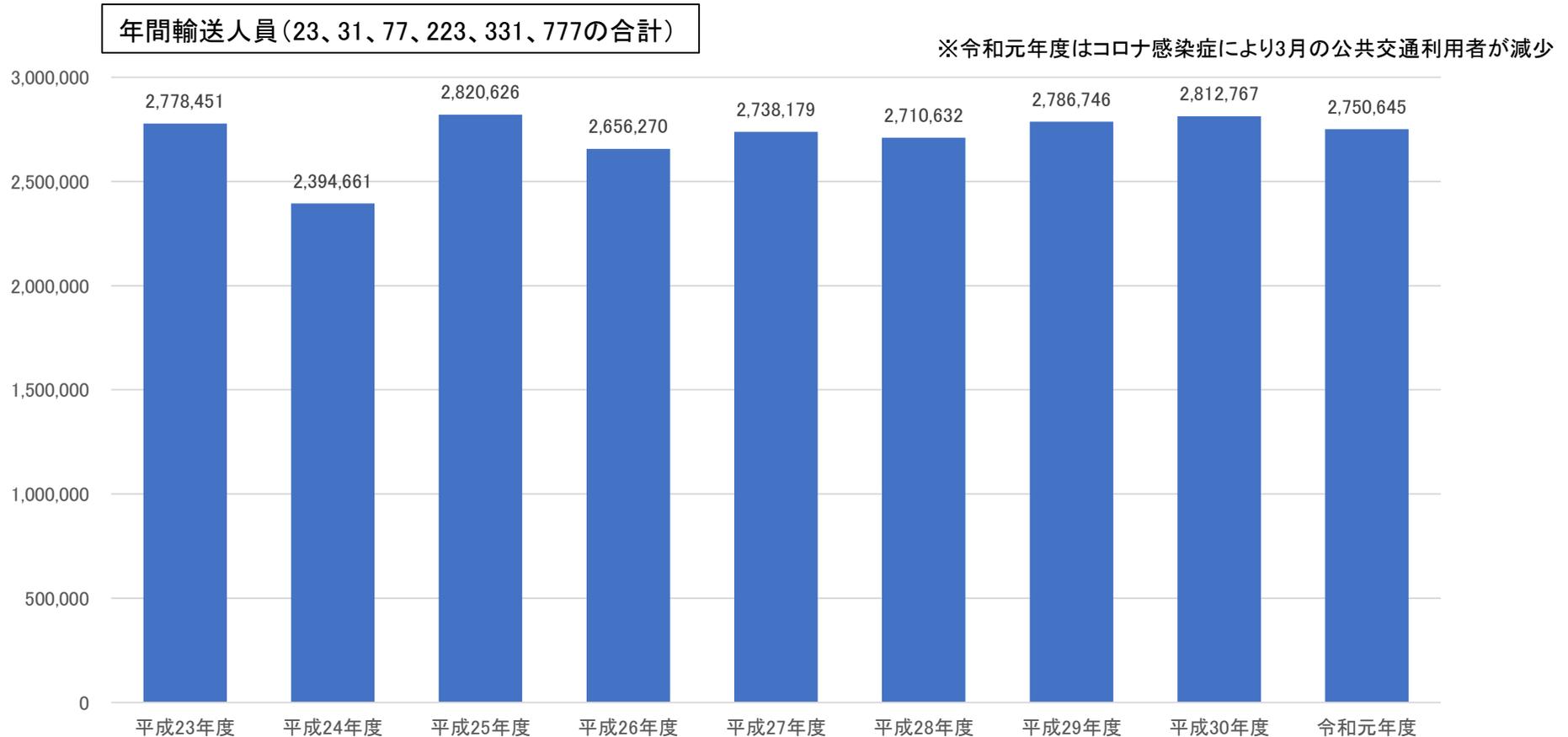
- 胡屋地区周辺では、国道330号を中心に路線バスが多く、胡屋バス停で23系統、平日633便/日（上り:316便、下り317便）が走行、本数が最も多い時間帯では約2分に1便の割合で走行しています。（令和3年10月時点）
- 路線バスがないエリアを沖縄市循環バスが補完しています。
- 沖縄南ICバス停からはバス停が離れており、乗り継ぎ利便性が低い状況です。

### ■公共交通ネットワークとバス停位置



## ○胡屋地区を通過する路線バスの現状は？

- 基幹バスルート（那覇市⇄伊佐⇄普天間⇄沖縄市）かつ、胡屋バス停で停車する路線バスについて、年間の輸送人員は微増（平成26年度⇒平成30年度）にあります。近年はバスレーン延長等利便性向上策が取られていることが要因として想定されます。



## ○沖縄市循環バスの概要

- 本市では、公共交通空白地域の縮小を図るため、沖縄市地域公共交通網形成計画に基づき、沖縄市循環バスを4ルート、約60分に1便の頻度で運行、令和2年度の日平均利用者は8,202人となっています。
- 循環バスの利用者は、市役所、ミュージックタウン、病院、図書館等の利用が多くなっています。



	乗車	降車	合計	順位
中部興産沖縄市役所前	584	622	1206	1
ミュージックタウン	172	327	499	2
中部徳洲会病院	162	147	309	3
BCコザ（市立図書館）	67	235	301	4
銀天街（コザ十字路）	182	106	288	5
翔南病院	165	106	271	6
仲松商事前	173	90	262	7
ソフィアクリニック	35	223	258	8
字松本	140	116	257	9
FPコンサルタント不動産	145	85	230	10
安慶田5丁目	120	84	204	11
永山脳神経クリニック前	91	89	180	12
コザ運動公園	96	67	163	13
東部クリニック	146	17	163	14
コザ信用金庫胡屋支店前	19	133	152	15
泡瀬3丁目	26	106	132	16
嘉間良2丁目	67	64	131	17
新垣病院前	89	33	121	18
沖縄県総合運動公園中央口	93	20	113	19
プラザハウス前	41	68	109	20



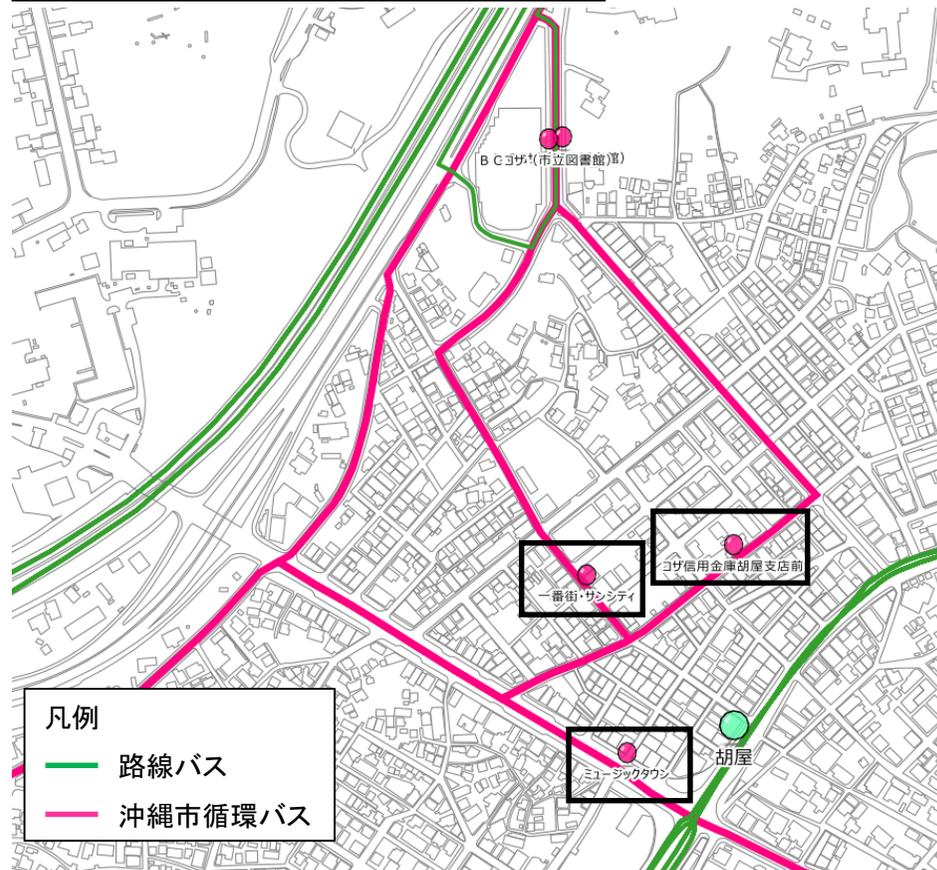
合計	4,119	4,084	8,202	
----	-------	-------	-------	--

出典：沖縄市提供データより作成。上位20位を記載

## ○沖縄市循環バスの概要

- 胡屋バス停付近では、循環バスのバス停（ミュージックタウン、一番街・サンシティ、コザ信用金庫胡屋支店前等）が散在しており、乗り継ぎの利便性は低い状況です。

### ■ 胡屋周辺の循環バス停位置



沖縄市循環バス ミュージックタウンバス停(一番街商店街側)



## ○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ます。しかし、歩道が狭いため十分な待合空間となっております。

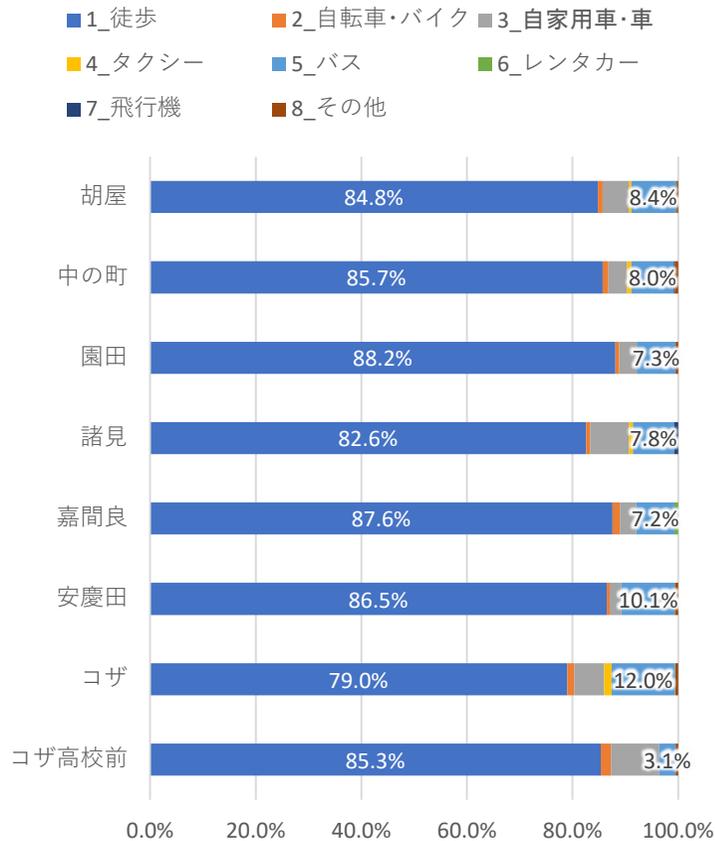
胡屋～コザバス停(下り)



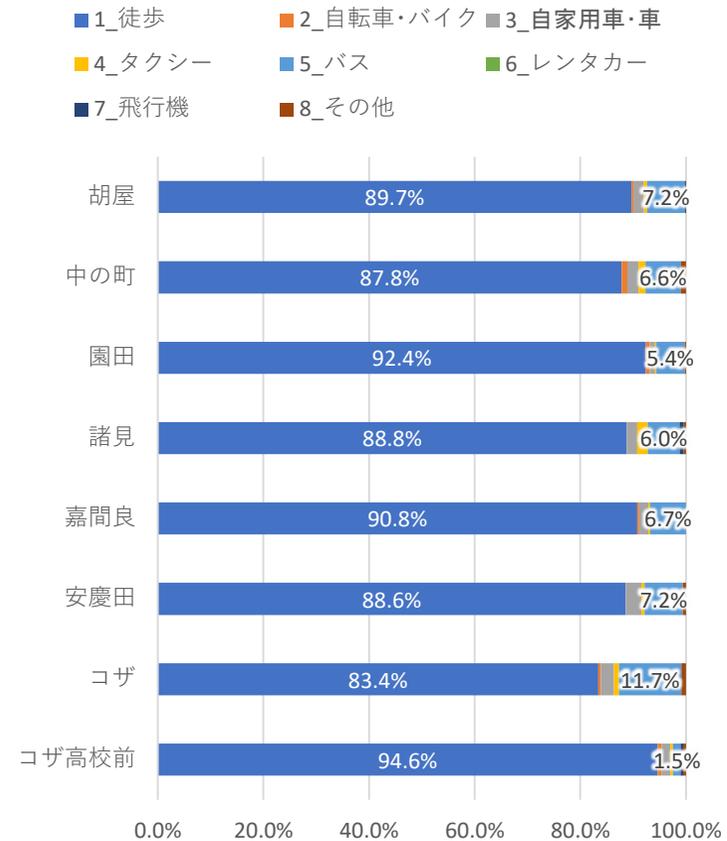
## ○公共交通分析（国道330号沿道のバス停を利用する人の乗車前、降車後の移動手段は？）

- 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ます。
- また、約1割の人がバスを利用した乗り継ぎを行っています。

### ■乗車前の移動手段



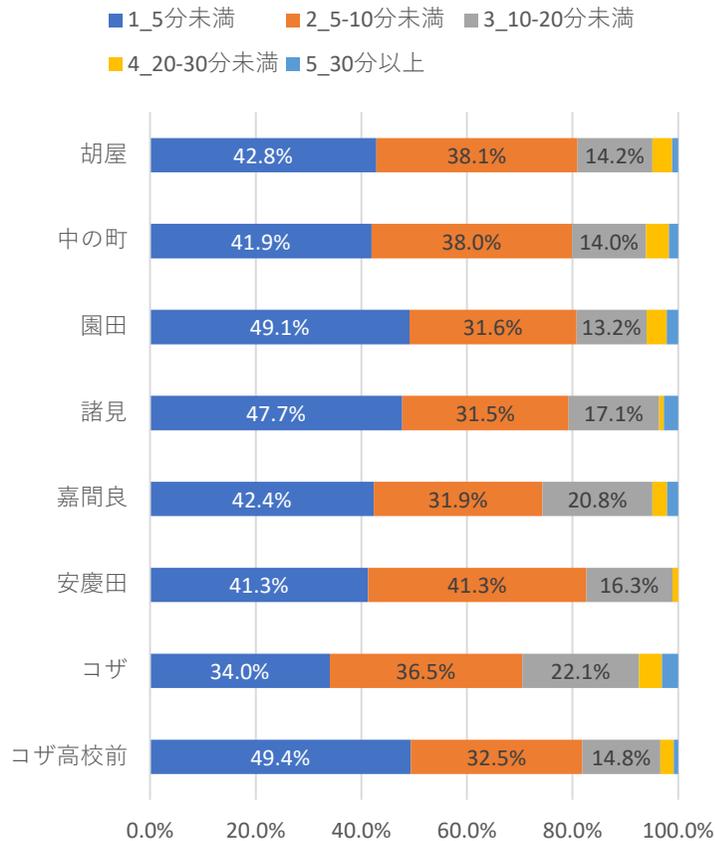
### ■降車後の移動手段



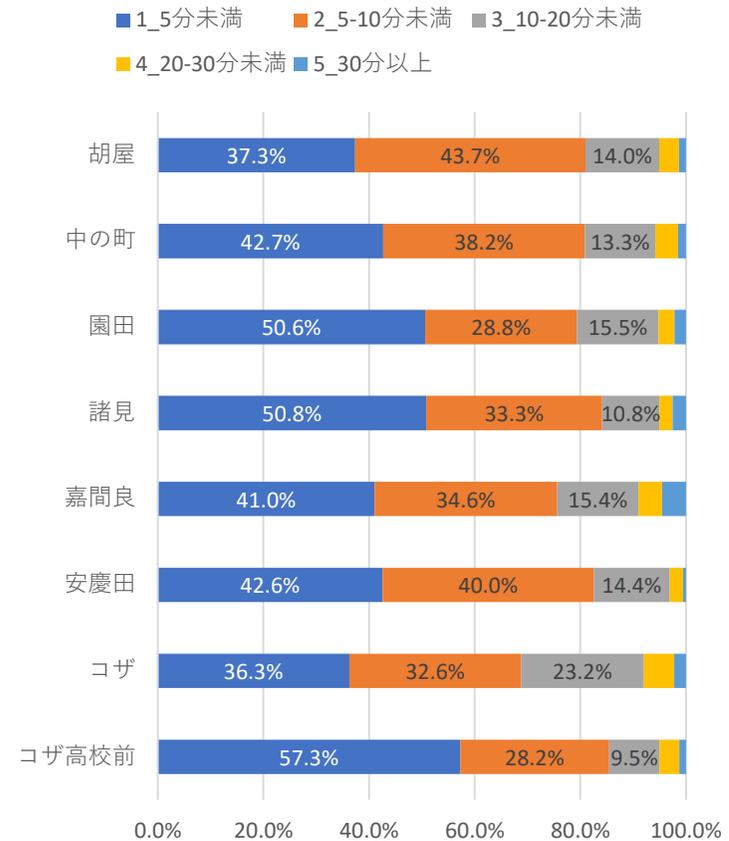
## ○公共交通分析（国道330号沿道のバス停を利用する人の乗車前、降車後の移動時間は？）

- 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ます。
- 「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ます。

### ■乗車前の移動時間



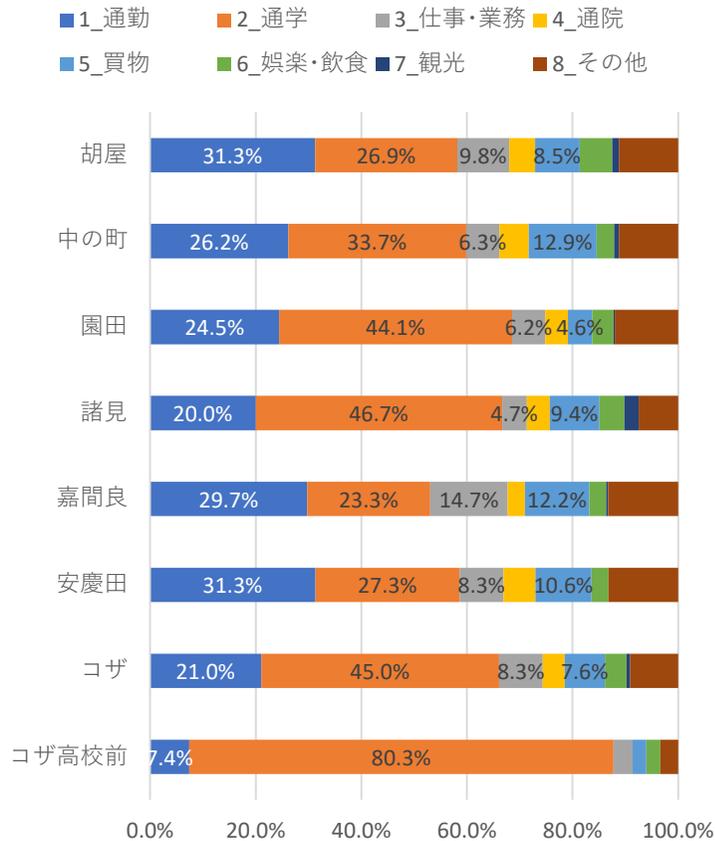
### ■降車後の移動時間



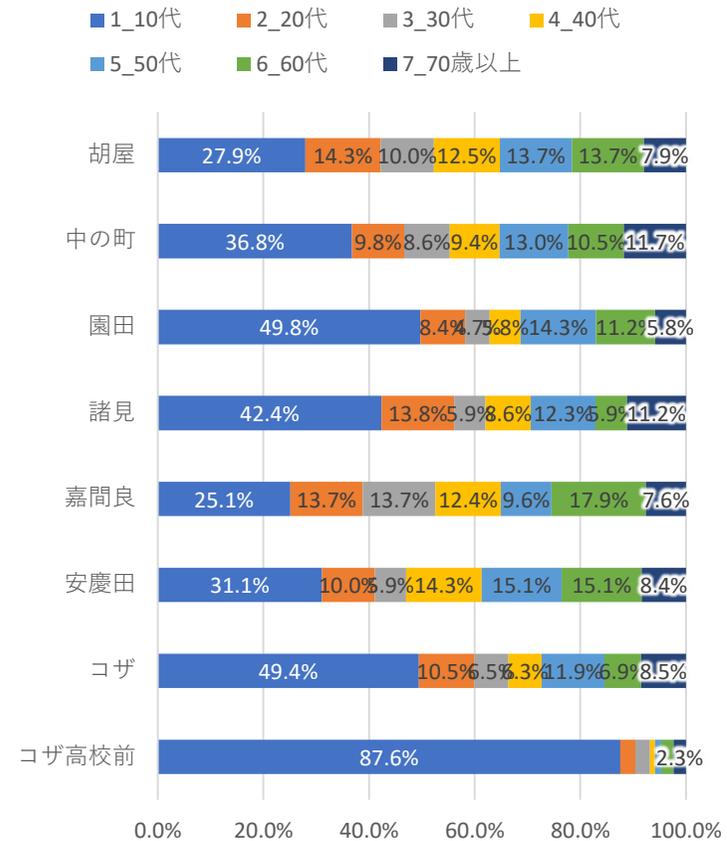
## ○公共交通分析（国道330号沿道のバス停を利用する人の利用目的、年齢層は？）

- 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ます。
- 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ます。

### ■バス停別、目的別の利用者割合

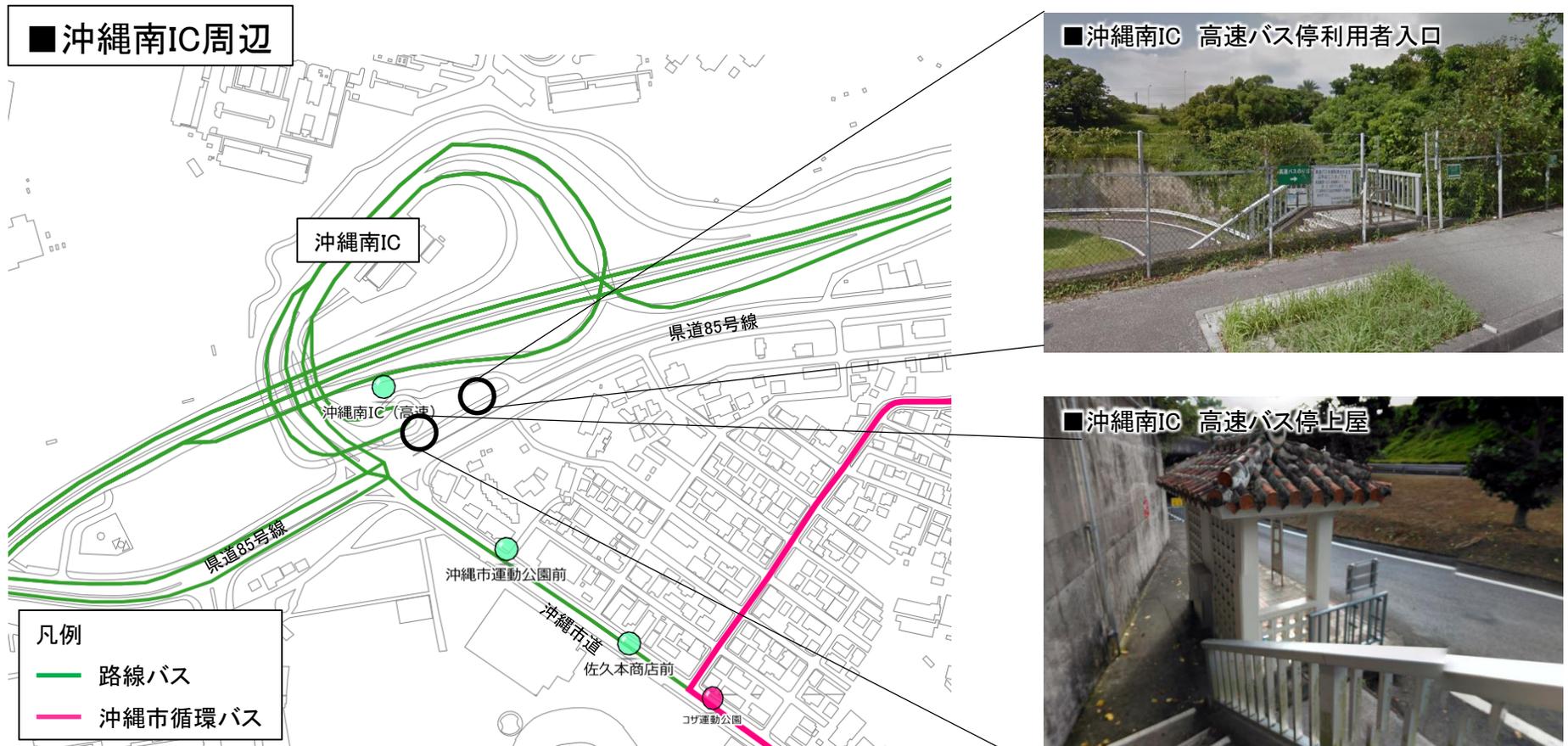


### ■バス停別、年齢別の利用者割合



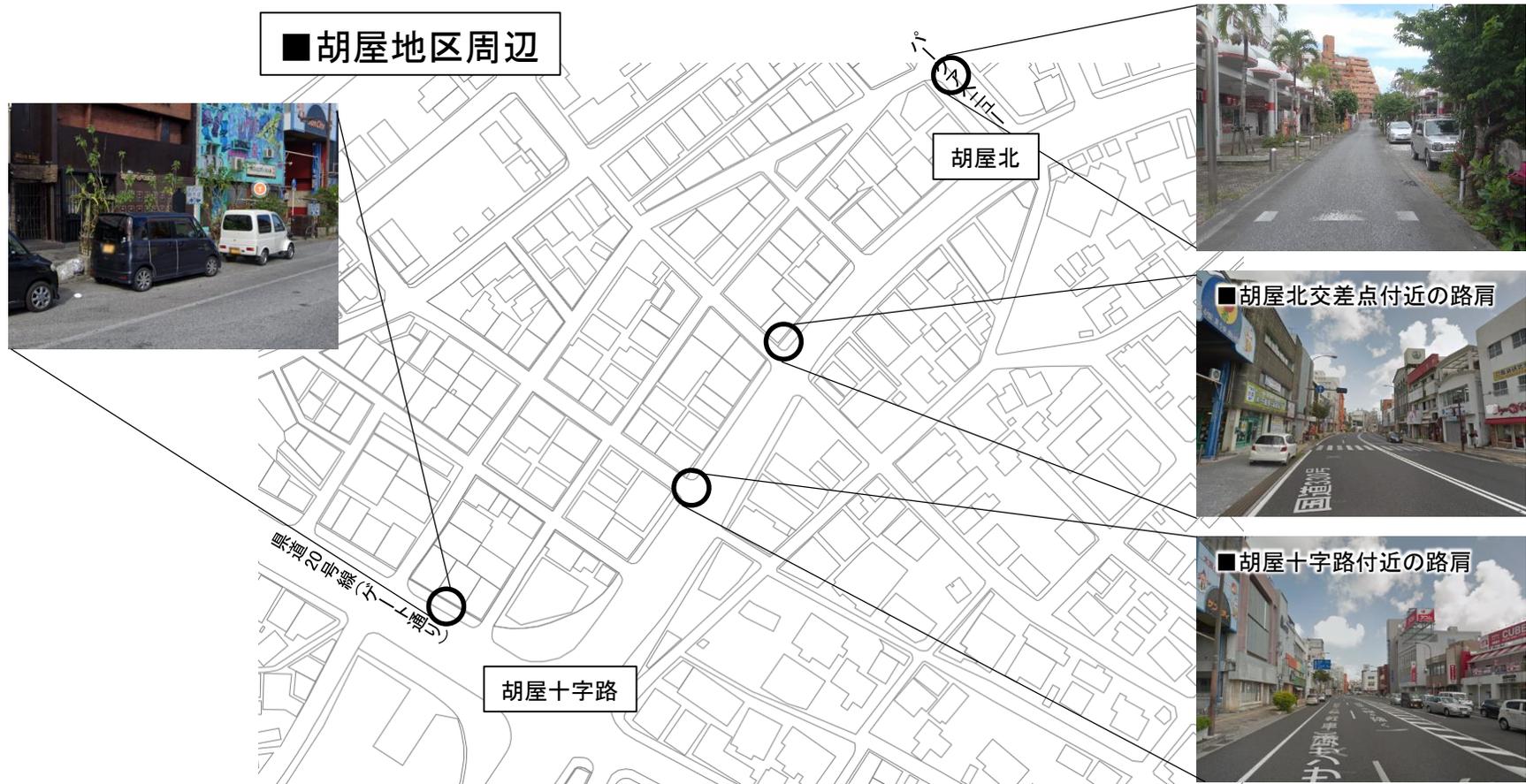
## ○高速バス停の利用環境はどうなっているか？

- 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ます。
- 高速バス停の付近の県道85号線沖縄南IC交差点以北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ます。



## ○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ます。
- 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ります。
- また、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です。



# 沖繩市（胡屋地区）の交通特性

## ○公共交通分析からわかる胡屋地区の課題

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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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ます。路線バスについては約1割となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスを利用してもらうため、バスの利便性を上げる取り組みが必要です。</li> </ul>
②沖縄市でのバス利用者はどの程度か？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、次いで「コザ高校前」、「中の町」となっています。</li> <li>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ます。</li> </ul>	
③胡屋地区周辺のバス利用環境はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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です。</li> <li>路線バスがないエリアを沖縄市循環バスが補完していますが、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です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎの利便性を高める取組が必要です。</li> </ul>
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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。しかし、歩道が狭いため十分な待合空間となっておりません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適な待合空間創出のための取組が必要です。</li> </ul>
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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。また、約1割の人がバスを利用した乗り継ぎを行っています。</li> <li>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ます。「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ます。</li> <li>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ます。</li> <li>年齢層で見ると、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ます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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です。</li> </ul>
⑧国道330号沿道のバス停を利用する人の乗車前、降車後の移動時間は？		
⑨国道330号沿道のバス停を利用する人の利用目的、年齢層は？		
⑩高速バス停の利用環境はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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ます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎの利便性を向上するための取組が必要です。</li> </ul>
⑪タクシー利用環境はどうなっているか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます。</li> <li>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ります。</li> <li>また、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です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーの利便性向上のための取組が必要です。</li> </ul>

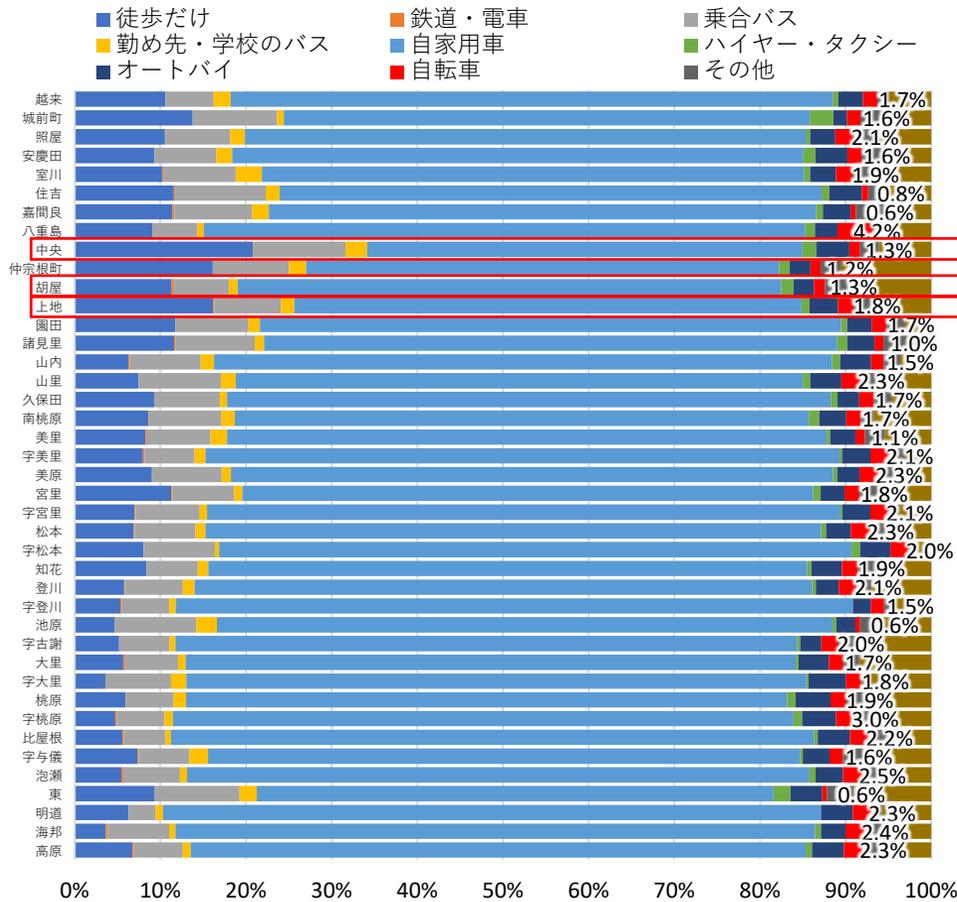
## ④ 歩行者・自転車交通の実態に関する分析

- 沖縄市（胡屋地区）の歩行者・自転車交通について、下記の項目を把握します。

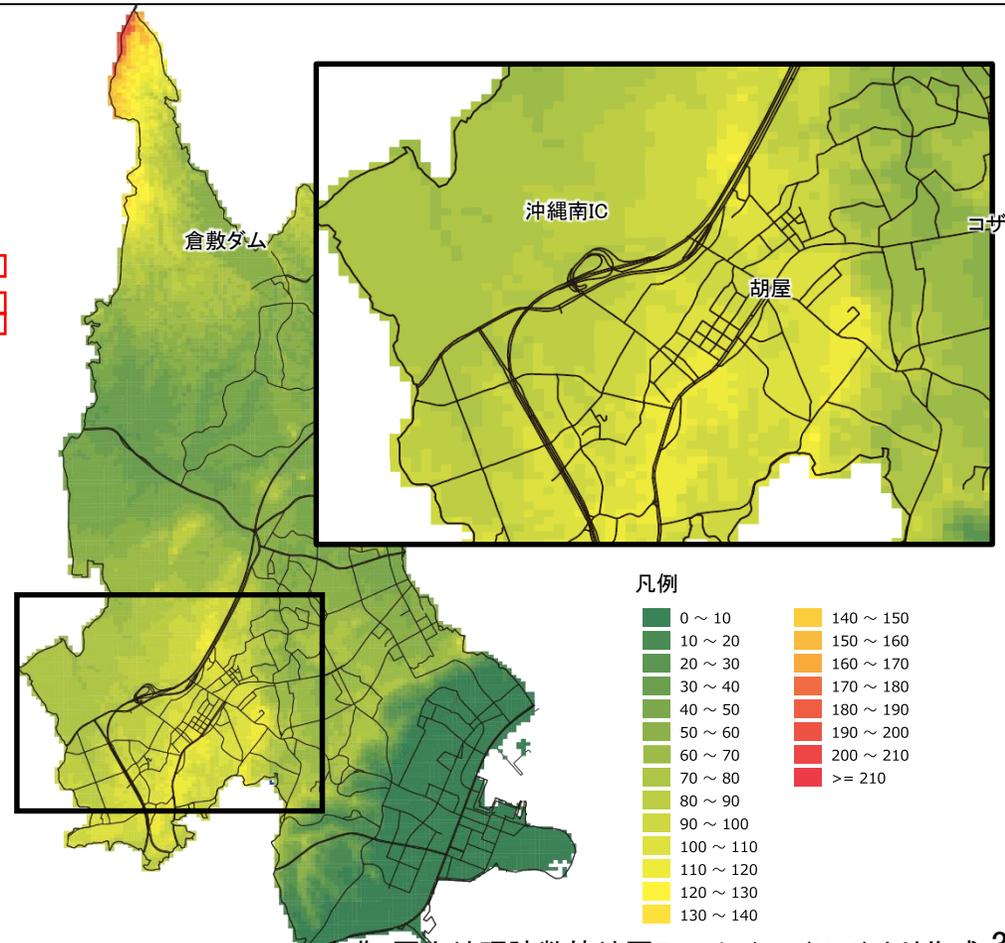
項目	使用データ
①自転車の利用実態は？	• H22国勢調査結果
②胡屋地区の歩行者の利用実態は？	• 沖縄市商業活性化推進協議会
③胡屋地区の歩行者空間の利用実態は？	• 現地確認

## ○歩行者・自転車の利用実態は？

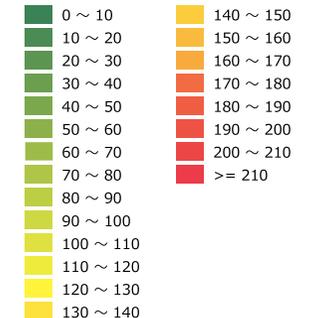
- 歩行者・自転車の利用実態について、丁目別で見ると、胡屋地区周辺の沖縄市中央では1.3%、上地1.8%、胡屋1.3%にとどまっています。
- 沖縄市の東海岸側の泡瀬周辺以外は起伏が激しく、胡屋地区周辺は市内でも標高の高いエリアとなっています。



出典：平成22年国勢調査データより作成



凡例



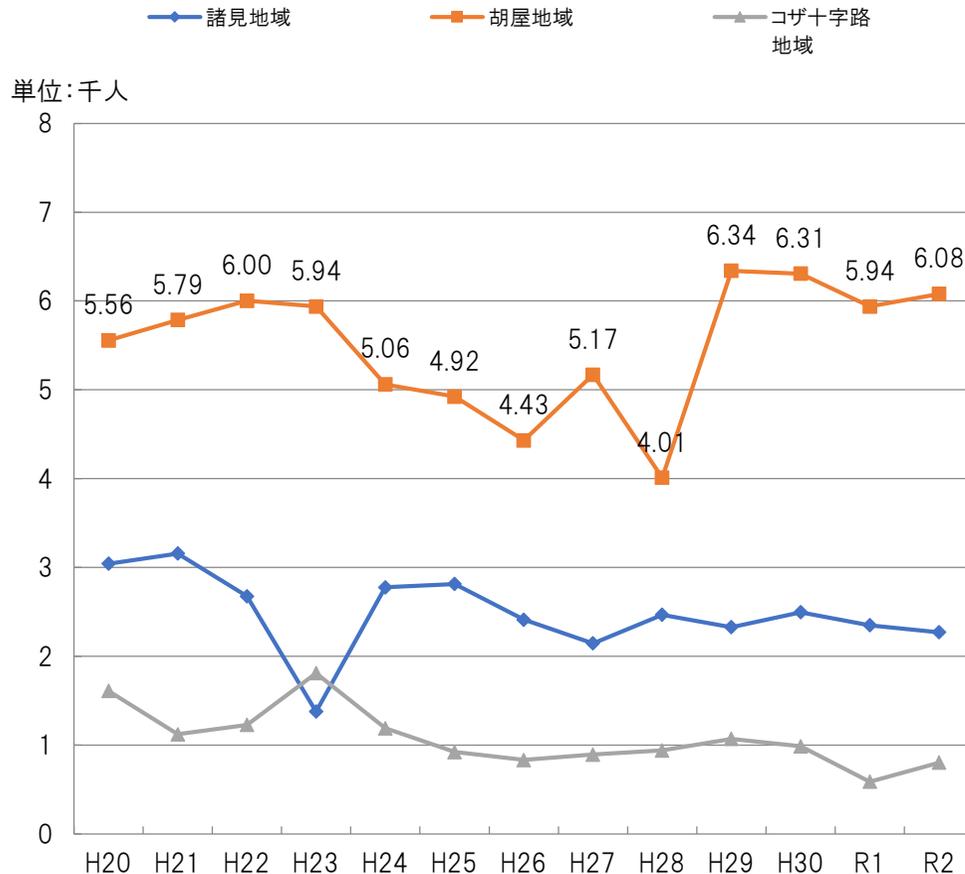
出典：国土地理院数値地図50mメッシュ(H12)より作成 36

## ○胡屋地区の歩行者の利用実態は？

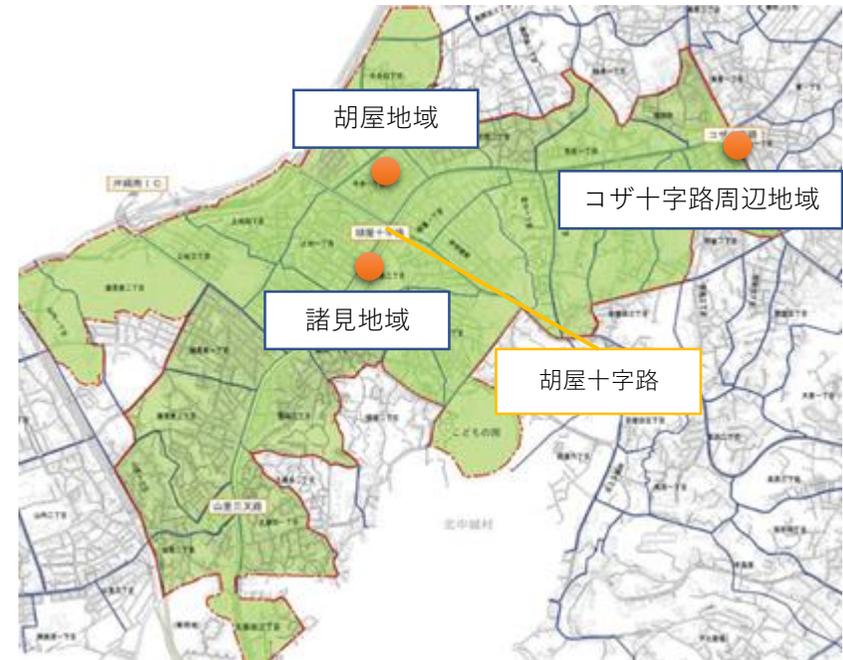
- 平日の歩行者交通量について、胡屋地域での歩行者数は、1日約6,080人の通行が見られます。

※歩行者交通量については、複数ポイントでのカウント数の合計値となっています。

### ■歩行者通行量



### ■位置図

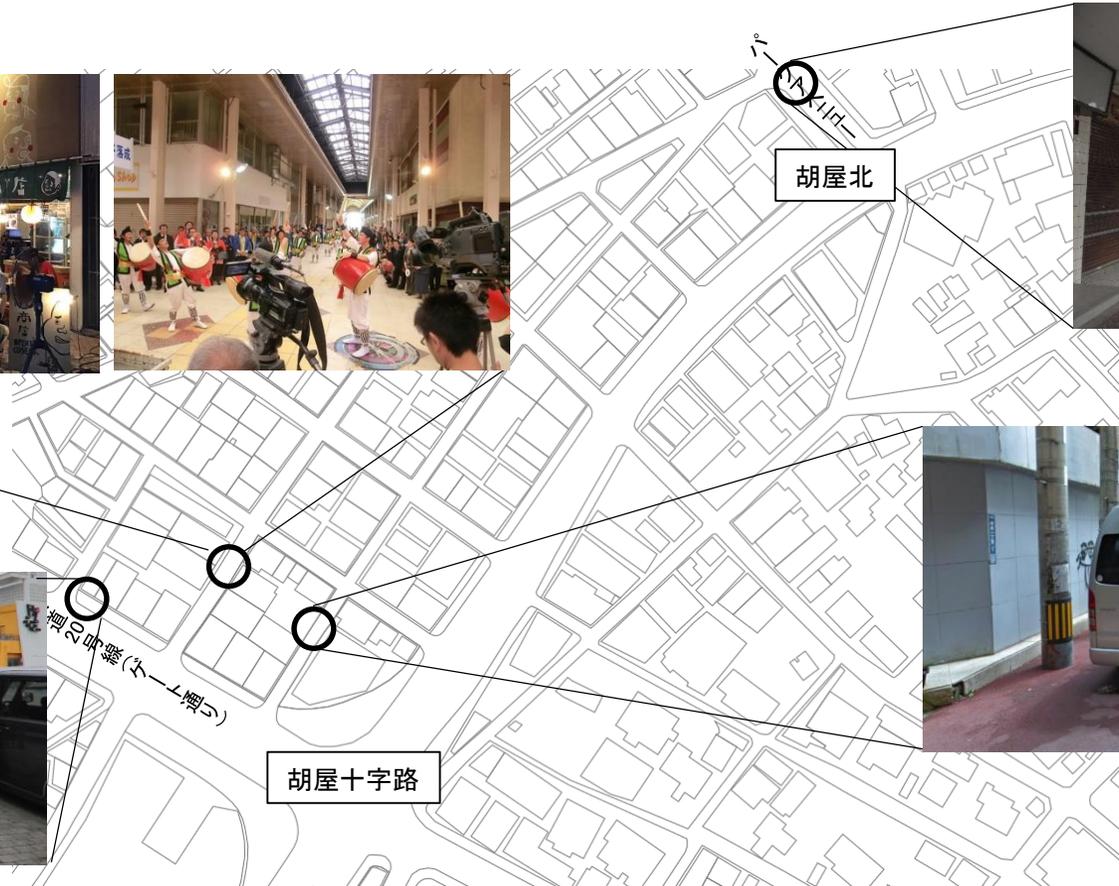


出典：沖縄市商業活性化推進協議会

## ○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ます
- 一方、一部の車両(商店街関係者の車両や福祉車両)の進入も見られます。

### ■ 胡屋地区周辺



## ④ 歩行者・自転車交通の実態に関する分析

- 沖縄市（胡屋地区）の歩行者・自転車交通について、下記の項目を把握します。

項目	データからわかる現況	課題
①自転車の利用実態は？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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%にとどまっています。</li> <li>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ます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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り組みが必要です。</li> </ul>
②胡屋地区の歩行者の利用実態は？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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人の通行が見られます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適な歩行空間創出のための取組が必要です。</li> </ul>
③胡屋地区の歩行者空間の利用実態は？	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ます</li> <li>一方、一部の車両(商店街関係者の車両や福祉車両)の進入も見られます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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です。</li> </ul>

# 整備方針（素案）

## ●地域のポテンシャルに対する課題

- ・公共交通利用促進。
- ・生活道路への通過交通対策。
- ・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。

## ●沖縄市（胡屋地区）の移動・交通に関する課題

- (人の移動)**
- ・平日の通勤・通学目的の人を取り込む取組や、休日の来訪者を増やすための取組が必要です。
  - ・広域からの来訪者を増やすための取組が必要です。
  - ・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です。
  - ・滞在時間を増やすための取組が必要です。
- (自動車交通)**
- ・約600本/日以上を効率的に乗降する空間(対策)が必要です。
  - ・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です。
  - ・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です。
- (公共交通)**
- ・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です。
  - ・乗り継ぎの利便性を高めるための取組が必要です。
  - ・快適な待合空間創出のための取組が必要です。
  - ・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です。
  - ・乗り継ぎの利便性を向上するための取組が必要です。
  - ・タクシーの利便性向上のための取組が必要です。
- (歩行者・自転車交通)**
- ・自転車の走行空間確保の取組が必要です。
  - ・快適な歩行空間創出のための取組が必要です。
  - ・まちの賑わい創出に向け、道路空間を有効、安心安全に活用するための取組が必要です。

## ●上位関連計画での位置づけ

- ・基幹バスと関連した交通結節点として位置付けられています。
- ・道路ネットワークの重要な拠点となっています。
- ・まちの中心として、景観的に配慮が必要な地区として位置付けられています。

## ●関連施策の動向・先進事例等

- ・「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの創出に向けて、様々な制度が創出され、官民連携した取組が進められています。

## 【全体方針】 KOZAのまちの賑わい、魅力の創出

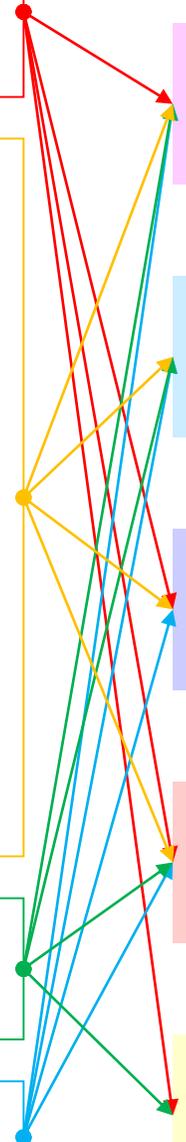
【方針①】 胡屋地区商店街における多様な都市活動を促す拠点の構築

【方針②】 都市圏の中心地区としての交通機能高める拠点の構築

【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

【方針④】 沖縄市の顔となる魅力ある空間の創出

【方針⑤】 地域の安心安全を支える防災機能の強化



## 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】 地域の安心安全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心安全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。

## ■ 都市間交流整備イメージ

