

交通・回遊機能の検討

令和4年2月15日（火）

沖縄市建設部都市整備室都市交通担当

1. これまでのまちづくりWG

- ・ 第1回、第2回まちづくり検討WGの検討内容の振り返り

2. 交通・回遊機能の検討

- ・ 整備方針を踏まえた機能と最低限規模の概算

3. 小型モビリティの検討

- ・ 小型モビリティの種類や活用を想定する対象

4. その他機能の検討

- ・ ガイドラインを踏まえたその他機能

5. 胡屋交通結節点のイメージ

- ・ 機能配置イメージ、回遊イメージ、波及効果等

6. 今後について

- ・ 今後のスケジュール(素案)と課題

1. これまでのまちづくりWG 交通・回遊機能の検討に向けた流れ

- これまでのWGでは、以下の項目の検討を行いました。第3回となる今回は、その振り返りも踏まえ、交通・回遊機能の検討(規模や配置、波及効果等)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
- 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

● 沖縄市(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
- ・ 沖縄市
- ・ 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)

1. これまでのまちづくりWG 関連計画等におけるまちの将来像

- 第1回ワーキングでは、沖縄市中心市街地活性化基本計画や沿道まちづくりビジョン(案)に掲げる地区の将来像等を踏まえ、地域の現状を整理し、ポテンシャルと課題の整理を行いました。



出典：H28沖縄市中心市街地活性化基本計画

まちの将来像
～発展し続けるまちの将来像～

古き良き KOZA の魅力を継承しながら
変化に柔軟に対応していく沿道まちづくり
KOZA PRIDE STAGE

基本方針
～将来像の実現に向けて～

経済 活力 KOZA からコンテンツを生み出す

- ① 既存ストックをうまく活かしながら、「働きたい」「訪れたい」と人が集う、新たなまちの魅力・雇用を創出する。
- ② 「社会が求めている事業」が舞う舞台を目指し「若者」や「よそ者」もチャレンジしやすい環境を整える。

コザ 文化 KOZA らしさを継承する

- ① 新しいものや異なるものを柔軟に受け入れてきたウェルカム精神とその中で育まれた独自の音楽・食文化を継承する。
- ② コザらしさを誇る国際色豊かな空間を継承する。

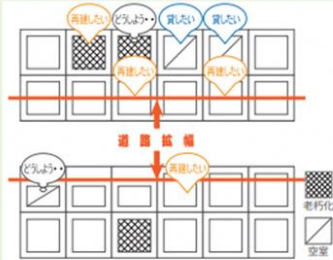
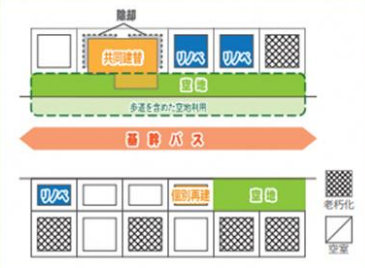
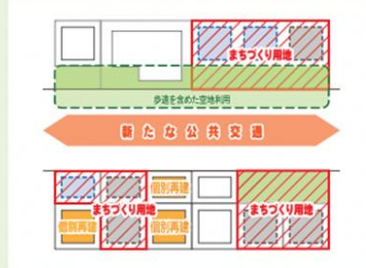
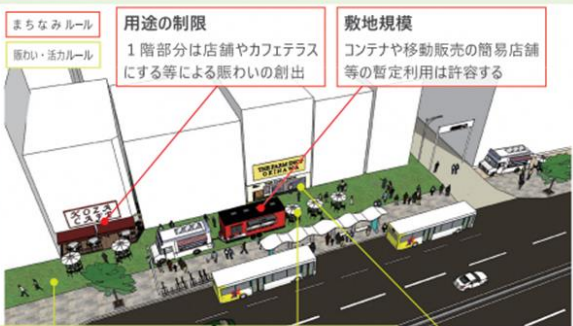
交通 回遊 KOZA からモビリティを変えていく

- ① マイカーから多様な移動手段へのモーダルシフトを促し、コザの回遊性を向上させる。
- ② 駐車場立地の効率的なマネジメントによる既存駐車場の有効活用を図る。



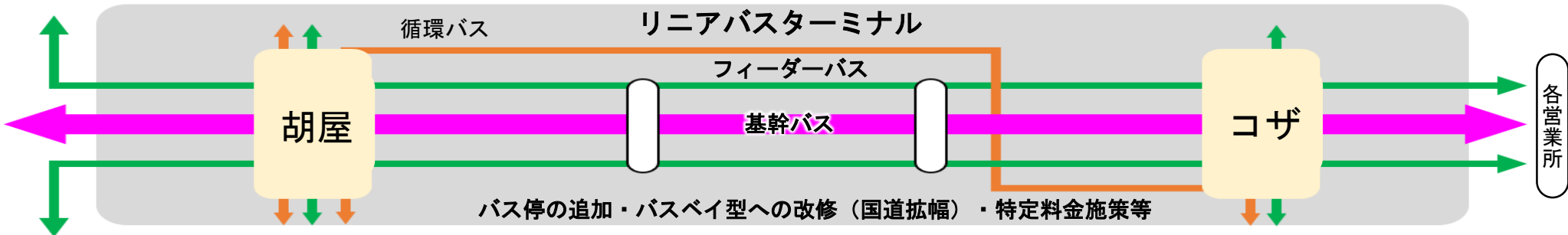
- 本市において交通結節点は、沿道まちづくりビジョン(案)の中期に基づき進められており、沖縄鉄軌道においても、胡屋地区沿道まちづくりビジョン(案)の長期(新たな公共交通が実現した場合など)として位置づけています。
- 沖縄県において検討されている沖縄鉄軌道の概略計画図では、沖縄市が推奨ルート案の沿線に位置しています。
- 鉄道駅と交通結節点との連携可能性等については、今後の鉄軌道の進捗を踏まえ、必要に応じて関係機関と連携します。

V. 沿道まちづくりビジョンの実現イメージ (案)

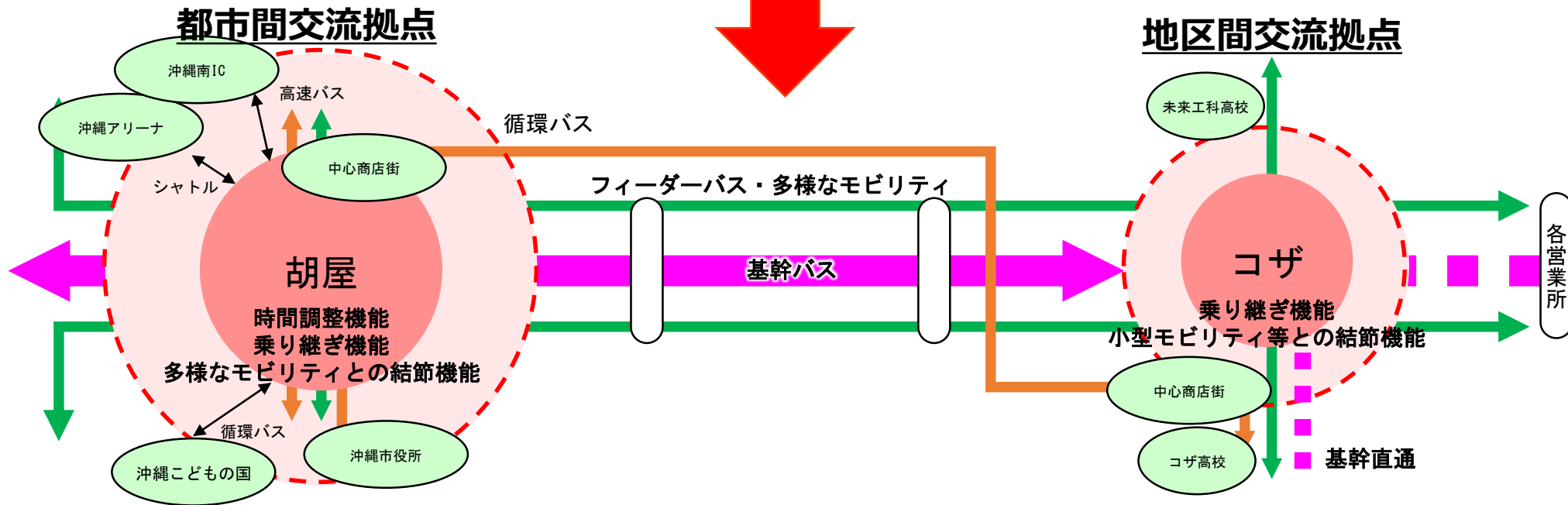
		短期 (計画段階)	中期 (国道 330 号拡幅・基幹バス開通後)	長期 (新たな公共交通が実現した場合など)
方向性		官民連携による沿道まちづくり計画作成	変化に柔軟に対応しながら KOZA の魅力を継承 (既存ストックの有効活用)	公共交通と連携した持続可能な中心市街地の形成
まちづくりの実現イメージ	土地・建物等	- 権利者意向の詳細把握 - 土地利用計画・整備手法の検討 - 沿道まちづくりの組織化 	国道 330 号の拡幅、基幹バスの運行にあわせ、将来変化を見据えた建替え、建物リノベーション、空地活用の実施 	新たな公共交通と連携した駅前拠点形成の誘導 
	ルール等	中期の変化を見据えたルール作成 【現在の様子】 	既存ストックの有効活用等に合わせた暫定的、柔軟なルールなど まちなみルール 賑わい・活カール 用途の制限 1 階部分は店舗やカフェテラスにする等による賑わいの創出 敷地規模 コンテナや移動販売の簡易店舗等の暫定利用は許容する  空間資源の有効活用 継続的な賑わいを創出するため、簡易店舗等による有効活用 空間の居心地 ベンチやテント等を設置し、憩いの空間の創出に努める 空間でのコンテンツの提供 リノベーションなど、賑わいを創出するための有効活用	エリア価値の向上による建て替え更新に合わせた理想的なルール 形態意匠 陸屋根を基本とし、まちなみの連続性に考慮 用途の制限 1 階部分は店舗やカフェテラスにする等賑わいの創出 配置規模 賑わい空間を創出するため、壁面後退の工夫 屋外広告物 英語 (アルファベット) 表記、鮮やかな色彩、洗練されたデザイン  緑化 賑わいや四季を演出する花木や香木の活用 空間資源 イベント空間、アート空間としての活用、簡易店舗の設置、夜間のライトアップなど、積極的なコガの魅力創出 その他 英語表記や絵文字の併用など誰にでもわかりやすい案内表示

1. これまでのまちづくりWG 交通結節点の位置付けについて（イメージ図）

現行計画での位置づけ（リニアバスターミナル）

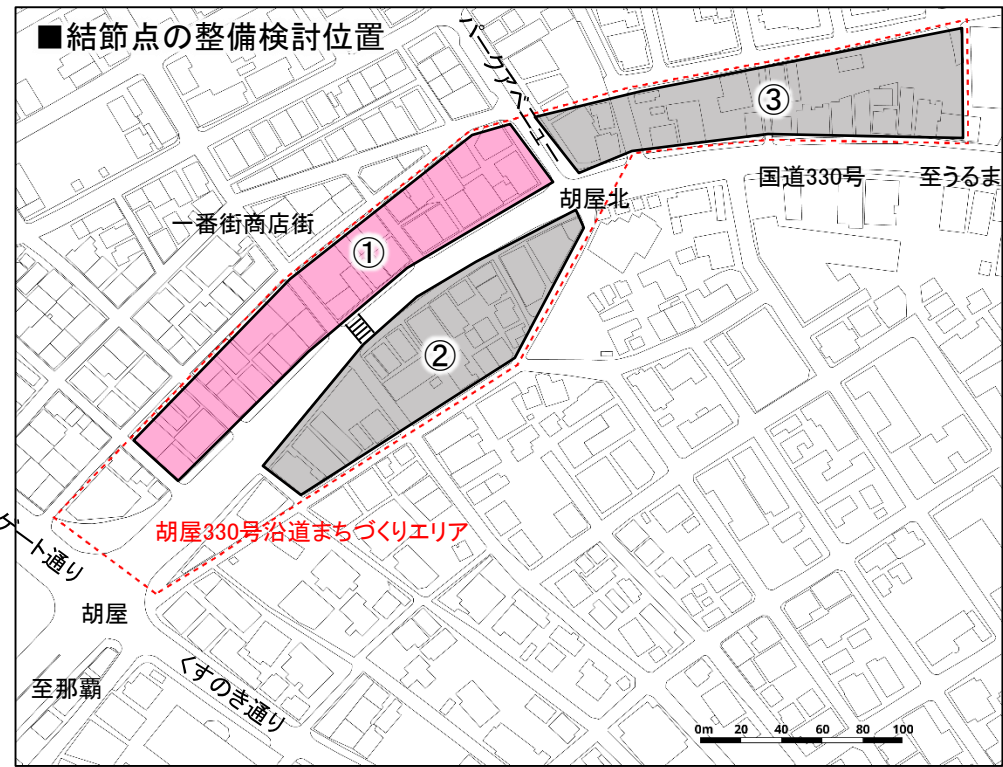


今後の位置づけ



1. これまでのまちづくりWG 交通結節点の整備位置について

- 胡屋330号沿道まちづくりエリアを対象とした胡屋交通結節点の整備位置については、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胡屋交通結節点整備位置としています。



	概要
①	- 商店街に面している。 - 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。 - 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。 - 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。 - 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。
②	- 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。 - 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。 - 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。 - 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。
③	- 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。 - 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。)

1. これまでのまちづくりWGについて 地域のポテンシャル・課題の整理

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。
- ・ 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. これまでのまちづくりWG 課題を踏まえた整備方針（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り組みが必要です。

（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り組みが必要です。
- ・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り組みが必要です。
- ・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、安全安心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づけられています。

●関連施策の動向・先進事例等

- ・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けて、様々な制度が創出され、官民連携した取り組み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】 地域の安全安心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

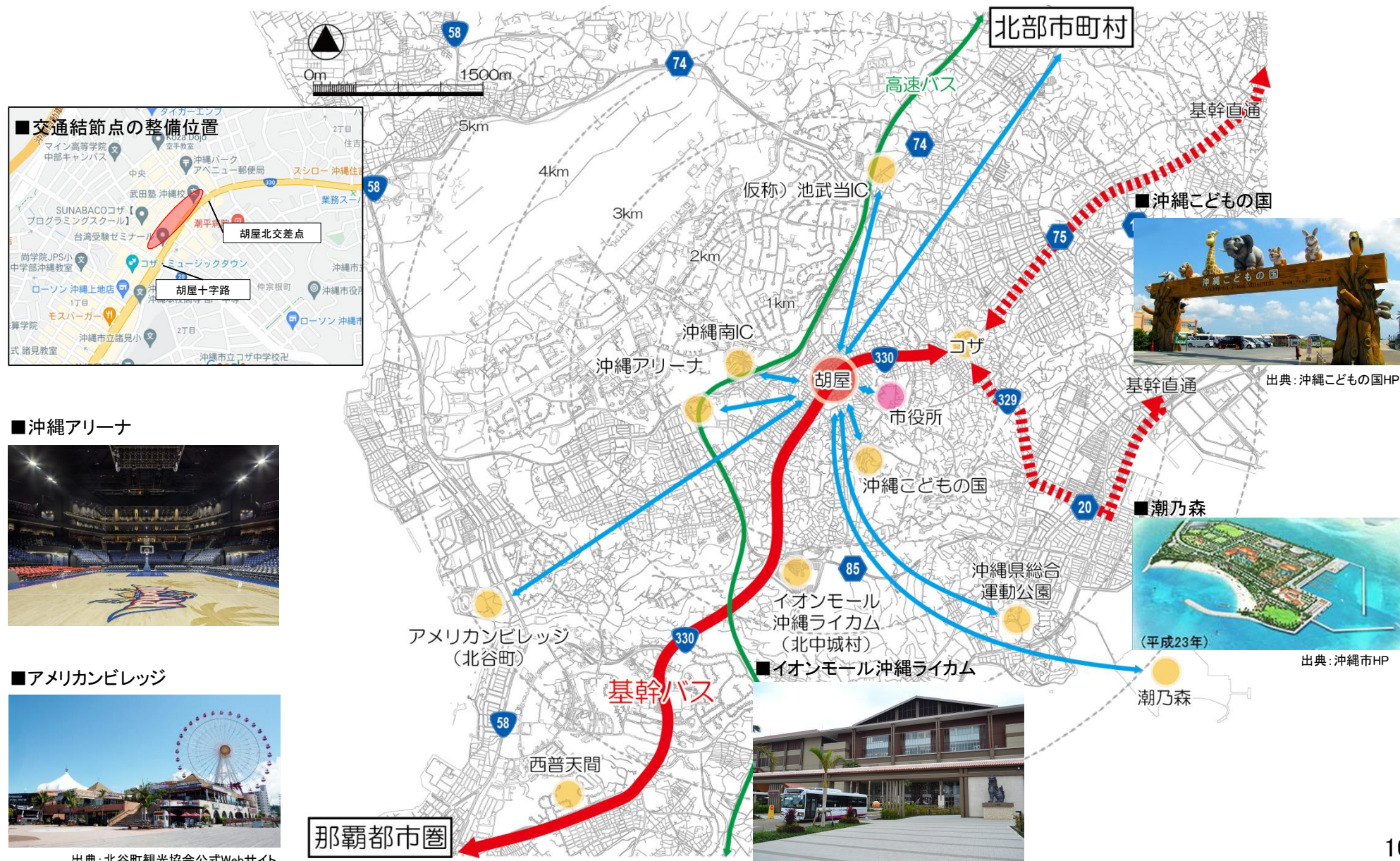
- ・ 南北の商業景観軸と東西の交流景観軸が交わる沖縄市の顔となる地域として、中心市街地の活性化につながる空間の創出を図ります。

【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。

1. これまでのまちづくりWG 整備イメージ（素案）

■都市間交流整備イメージ(素案)



2. 交通・回遊機能の検討

整備方針（素案）を踏まえた機能

■整備方針（素案）及び交通に関わる主な取組イメージ

【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

交通結節点の機能（特定車両停留施設）と概算規模（バース数等）算出対象について

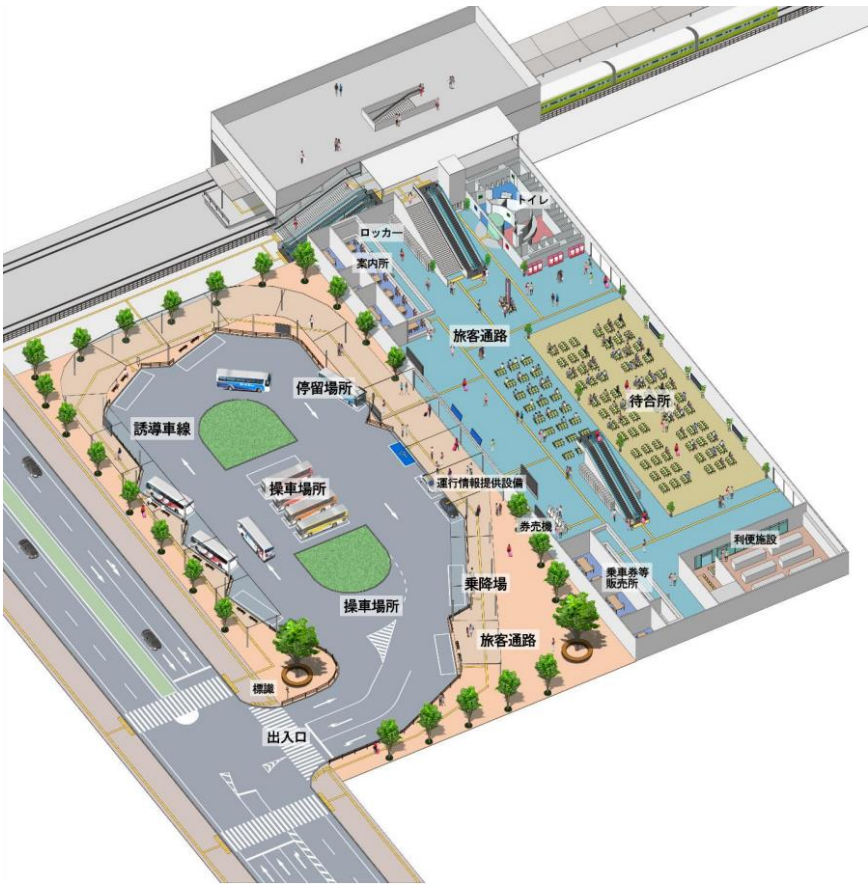
- 交通結節点の機能として、下記の表の施設が想定されます。
- 下記の表を参考に、**交通結節点が有する基本的な機能についてバース数等の検討**を行いました。

【特定車両停留施設の区分】

今回検討箇所

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
	その他の旅客のために供する場所（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	

【特定車両停留施設の配置イメージ図】



■ バース数概算に必要な項目

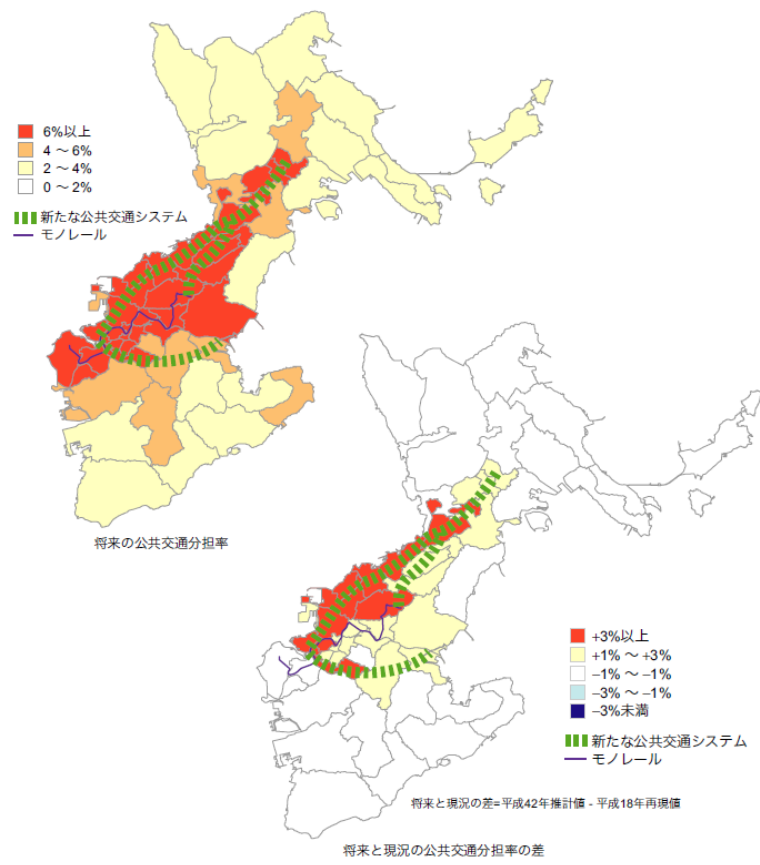
- バース数の算出に当たっては、駅前広場計画指針（「日本交通計画協会」、以下指針という。）を参考に、胡屋結節点に必要とされる概算を算出します。
- 算出に当たり、必要となる数値（来訪者の想定、バスの台数、タクシーの台数等）については、H18パーソントリップ調査の将来推計結果や、想定した来訪者数、現状の運行本数等を整理します。
- なお、一般車両については特定停留施設への乗り入れは禁止されるため、今回の算出項目からは除外します。

項目	備考
来訪者の想定	【公共交通利用者】 • H18パーソントリップ調査の将来（H42）推計結果（沖縄県） • H25バスOD調査結果（沖縄県） • 沖縄市循環バス利用者数（沖縄市） 【観光バス利用者】 • 修学旅行の受け入れ需要（沖縄市） 【シャトルバス利用者】 • 沖縄アリーナからの需要（沖縄市）
バスの台数	• 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） • バス等の停車面積（指針）
タクシーの台数	• タクシーのピーク1時間当たりの到着台数（想定） • タクシーの停車面積（指針）

■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%**となっています。
- 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）**が想定されます。

■H18パーソントリップ調査



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**

■観光バス・シャトルバス利用による来訪者数

- 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))と想定されます。
- 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しています。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%となっています。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/日と想定されます。



【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)



【シャトルバスによる来訪者数】

来訪者想定数 1,320人/日

2. 交通・回遊機能の検討

胡屋交通結節点の概算規模の算出

■路線バス等の到着台数

- 胡屋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ました。
- 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**となります。

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	: 56台/時	
基幹急行バス	: 1台/時	※1
沖縄市循環バス	: 4台/時	
シャトルバス	: 6台/時	※2
観光バス	: 5台/時	※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。

■ 胡屋交通結節点の概算バース数

- これまでの数値をもとに、胡屋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ました。
- 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す。

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

参考) 乗降場における検討時の留意点



バス乗降場²

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³

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

3. 小型モビリティの検討 シェアサイクル・小型モビリティ等について

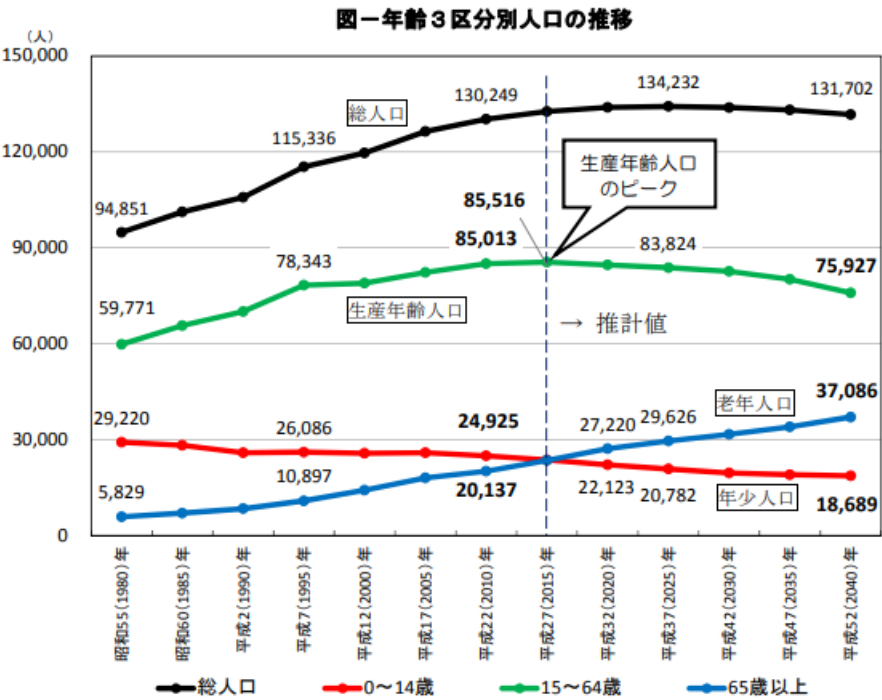
■各モビリティの特徴

	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	- ラック (自転車の駐輪用) - 立て看板等 (使い方の説明用) - ビーコン	立て看板等 (使い方の説明用)	立て看板等 (使い方の説明用)
設置空間を確保する上での留意点	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	-	-
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	- 視認性の高い場所に設置する - 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	視認性の高い場所に設置する	視認性の高い場所に設置する
イメージ			
利用想定	【利用対象】 - 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 - 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 - 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	【利用対象】 - 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 - 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	【利用対象】 - 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 - 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 - 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

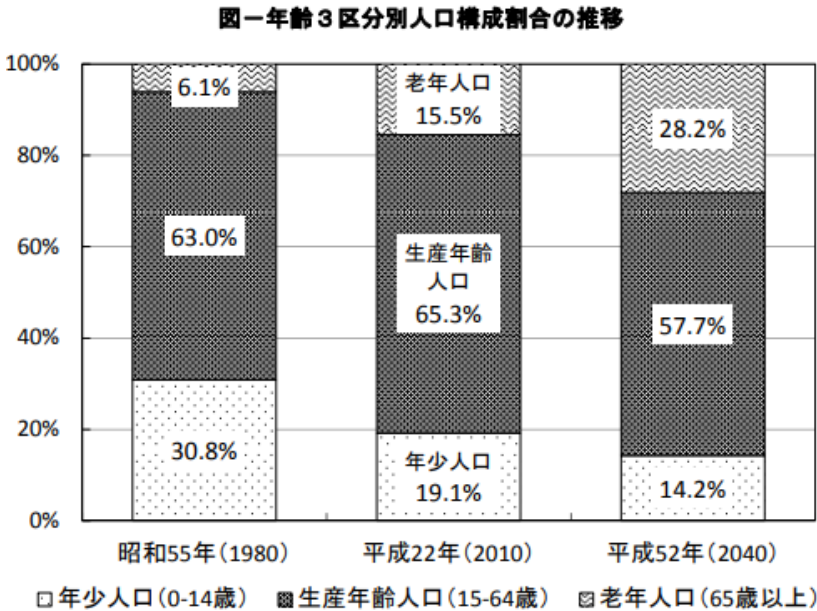
3. 小型モビリティの検討 シェアサイクル・小型モビリティ等について

■人口動向

- 沖縄市の将来人口について、国勢調査におけるこれまでの推移と国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、**将来の高齢者層が増加することから、高齢者にとって移動しやすい環境整備が求められます。**



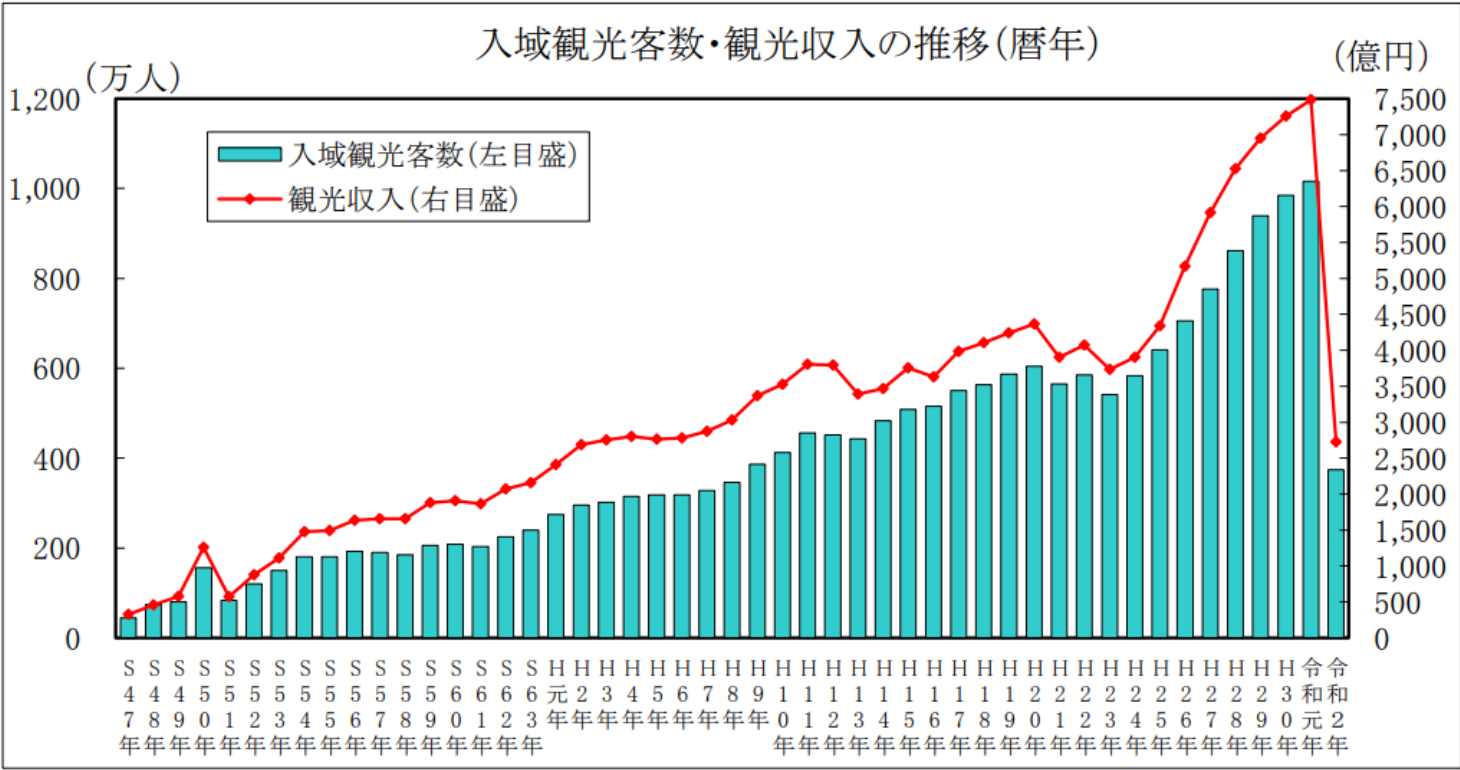
※総人口に年齢不詳が含まれるため、年齢3区分別の人口の合計と総人口は必ずしも一致しない。



資料：平成 22(2010)年までは国勢調査、平成 27(2015)年以降は国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口より作成

■観光動向

- 沖縄県の観光収入に関するまとめによると、「令和2年度における沖縄県の入域観光客数及び、観光収入は、新型コロナウイルス感染症等の影響により大きく減少、試算で3,065億円、前年比4,418億8,800万円の減、率にして△59.0%の大幅な減少となり、減少額、減少率ともに過去最大」となっています。
- 沖縄市では沖縄アリーナ整備や修学旅行生の受け入れ等、入域観光客数を増加させる取り組みを進めています。観光が以前の水準へ回復することを見据え、**観光客が移動しやすい環境を整備していくことが必要**となります。
- 今後人口が横ばい、減少に突入する中、**中心市街地の活性化を図るためには、観光客を取り込む視点も重要**となります。



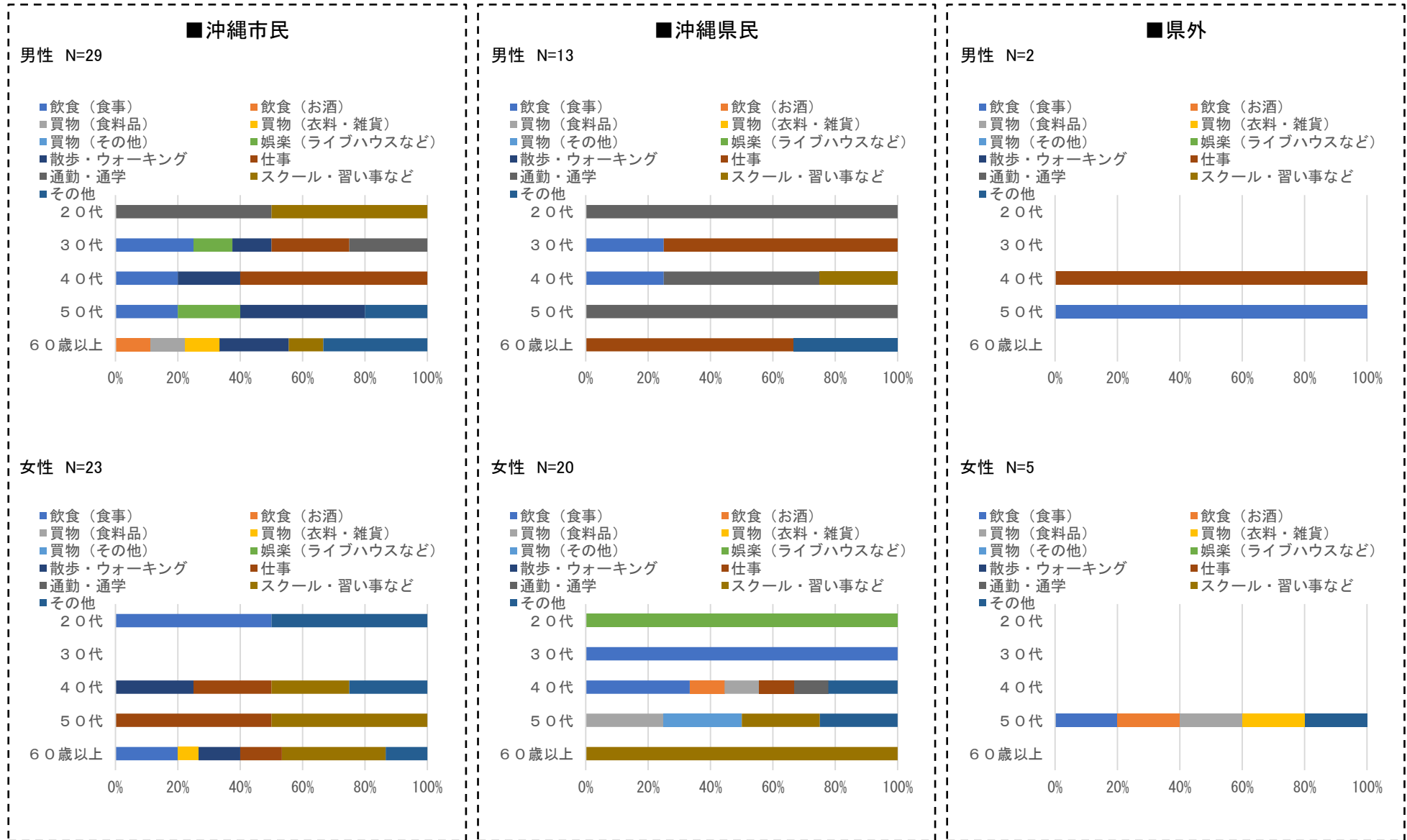
■ 来訪者の目的から想定する交通手段の整理

・ 過年度の調査から、性別、年代、時間帯別の目的を分析し、想定される移動と小型モビリティの検討を行いました。

ターゲット	年代	現況の主な来訪目的（その他除く）		
		男性	女性	
沖縄市民	20代	昼間：通勤、習い事 夜間：食事、飲酒	昼間：食事 夜間：飲酒	【まとめ】 - 一番街商店街への主たる来訪目的は、飲食（食事）、飲食（お酒）となっています。 - ターゲット別では、沖縄市民による来訪が多くみられます。 - 時間帯別では、昼間（12～16時）は飲食（食事）や仕事の割合が多いのに対し、夜間（16時～20時）では飲食（お酒）の割合が大きくなっています。 - 性別では、男性は飲食（お酒）目的が多いのに対し、女性は飲食（食事）目的が多くなっています。 - 年齢別では、20～40代は飲食（食事）、飲食（お酒）、50～60代は散歩・ウォーキング目的が多くなっています。
	30代	昼間：食事、仕事、通勤 夜間：食事、飲酒	昼間：なし 夜間：食事、飲酒、買物、通勤、習い事	
	40代	昼間：食事、仕事、通勤 夜間：食事、飲酒	昼間：散歩、仕事、習い事 夜間：食事、飲酒、買物、散歩、仕事、習い事	
	50代	昼間：通勤、習い事 夜間：なし	昼間：仕事、習い事 夜間：食事	
	60歳以上	昼間：散歩 等 夜間：飲酒、散歩	昼間：食事、買物、散歩、仕事、習い事 夜間：食事、買物、散歩	
沖縄県民	20代	昼間：通勤 夜間：食事、買物、散歩、習い事	昼間：娯楽 夜間：食事、飲酒、娯楽、通勤	【昼間の移動】 - 市民の20～50代の方は、飲食（食事）、通勤、習い事等が多いことから、移動支援として電動アシスト自転車、電動キックボード等の活用を想定します。 - 県民、観光客で、20～50代の方は、飲食（食事）や買物等周遊目的が想定されることから、回遊の幅を広げるため電動アシスト自転車、電動キックボード等の活用を想定します。 - 市民、県民、観光客の60歳以上で、一定以上の距離の移動に不安のある方には、商店街内の移動支援として、電動車椅子等の活用を想定します。 - 散歩・ウォーキング等の目的に対しては、安全な歩行空間を確保します。
	30代	昼間：食事、仕事 夜間：飲酒、娯楽、仕事、通勤	昼間：食事 夜間：食事、仕事、習い事	
	40代	昼間：食事、通勤、習い事 夜間：食事、飲酒	昼間：食事、飲酒、買物、通勤、仕事 夜間：通勤、習い事	
	50代	昼間：通勤 夜間：食事、飲酒	昼間：通勤、習い事 夜間：なし	
	60歳以上	昼間：仕事 夜間：飲酒、仕事	昼間：習い事 夜間：なし	
観光客	20代	昼間：なし 夜間：なし	昼間：なし 夜間：なし	【夜間の移動】 - 夜の利用は飲食（お酒）が主であり、市民、県民、観光客が、タクシー、路線バスで移動できるようにすることで、運転を気せず来訪ができ、まちの賑わいを高めることが想定されます。 - 飲酒運転の減少等、安全にもつながります。
	30代	昼間：なし 夜間：食事	昼間：なし 夜間：飲酒	
	40代	昼間：仕事 夜間：その他	昼間：なし 夜間：食事	
	50代	昼間：食事 夜間：その他	昼間：飲食（食事・飲酒）、買物 夜間：食事、買物、娯楽	
	60歳以上	昼間：なし 夜間：なし	昼間：通勤、習い事 夜間：なし	

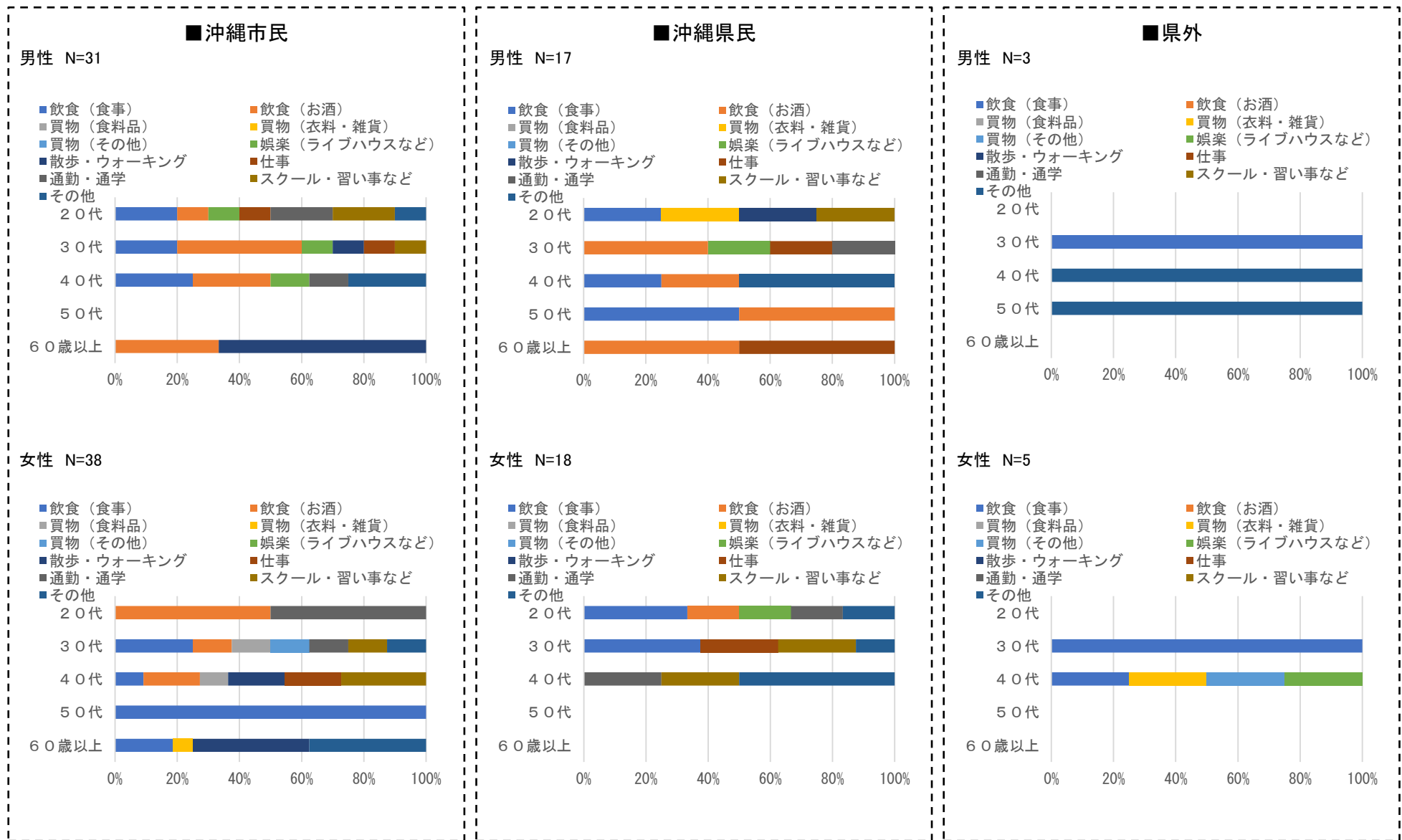
3. 小型モビリティの検討 来訪者の目的について

参考) 昼間(12～16時)の来訪者の目的



3. 小型モビリティの検討 来訪者の目的について

参考) 夜間(16～20時)の来訪者の目的



■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ました。

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		
	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		
	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。		
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		
	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		
	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		

- ➡

 - 待合空間の創出・小型モビリティの導入
 - ・ 便利で快適な待合空間を確保するため、**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** 等
 - ・ 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、**自転車等小型モビリティを導入**
- ➡

 - 移動円滑化・地区全体でのバリアフリーな空間の形成
 - ・ 安全性・アクセス向上のため、**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** 等
- ➡

 - 防災機能の構築
 - ・ **待合空間を一時避難所**として活用
 - ・ **デジタルサイネージを活用した防災情報の提供** 等
- ➡

 - 多様な都市活動促す広場の創出
 - ・ 賑わい・滞留・交流機能等の多様な都市活動が可能となる**広場の設置**
- ➡

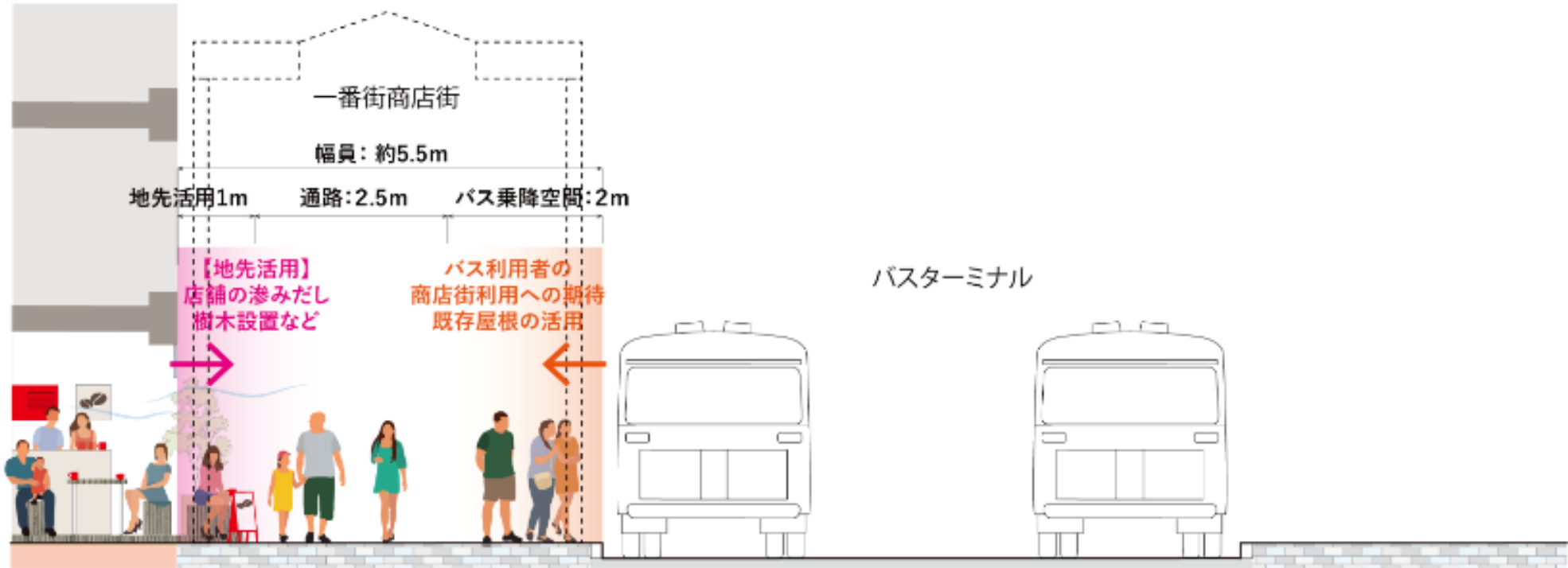
 - 公共交通利用促進等の情報提供機能の創出
 - ・ 交通拠点内に**総合案内所を設置し、利用者のニーズ(券売所、オキカチャージ機等)に対応** 等
- ➡

 - 道路と緑地の立体的・良好な空間の形成
 - ・ 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

5. 胡屋交通結節点の交通機能について まちづくりを踏まえた、交通結節点の条件

- 交通機能の配置にあたり、まちづくり観点から下記イメージが望ましいと考えております。
- 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。**
- 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、タクシー等の利用が可能。**

■商店街側の通路にバス乗降バースを設けるイメージ



5. 胡屋交通結節点のイメージ 交通結節点の機能配置イメージ（素案）

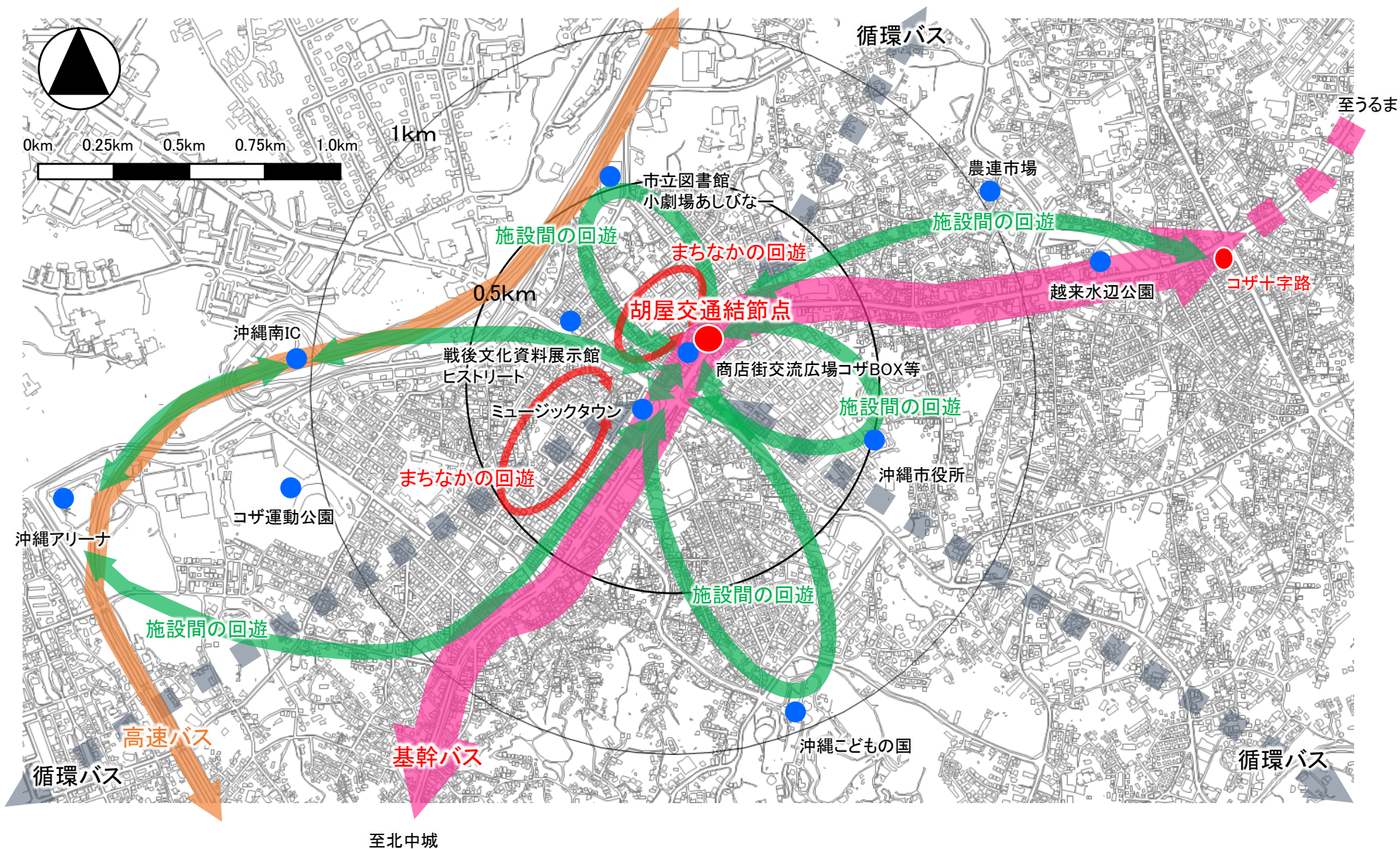
- まちづくりの観点から、交通結節点の機能配置イメージ(素案)は、以下のように考えております。
- 各エリアの配置なども含め、詳細については今後の検討となります。

※下記の図は配置（案）であり、決定したものではありません。



5. 胡屋交通結節点のイメージ 交通結節点の整備イメージ（たたき台）

■ 胡屋交通結節点を中心とした回遊イメージ



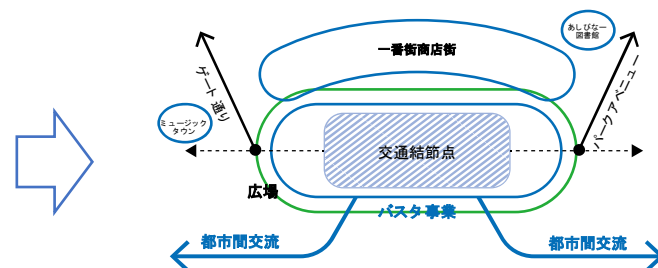
5. 胡屋交通結節点のイメージ 交通側から見たまちづくりへの展開イメージ（たたき台）

■ 胡屋交通結節点整備による波及効果イメージの整理

- 胡屋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を作成しました。

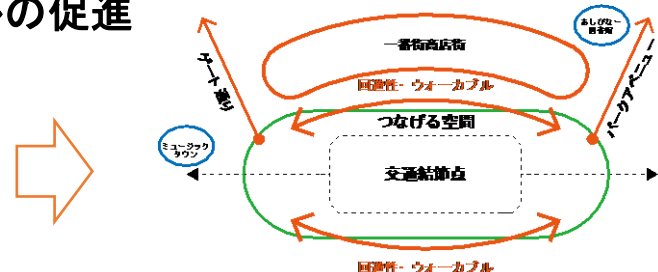
STEP1:「点」 都市間交流拠点(交通結節点)の整備

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



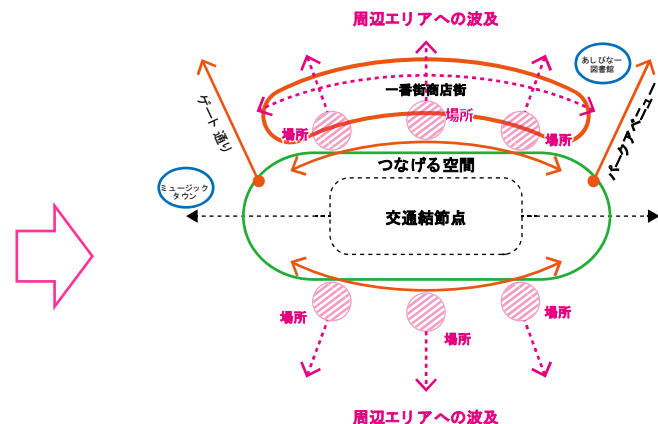
STEP2:「線」 交流拠点(広場等)と商店街の回遊性向上・ウォーカブルの促進

- 交流拠点(広場等)が「バス等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

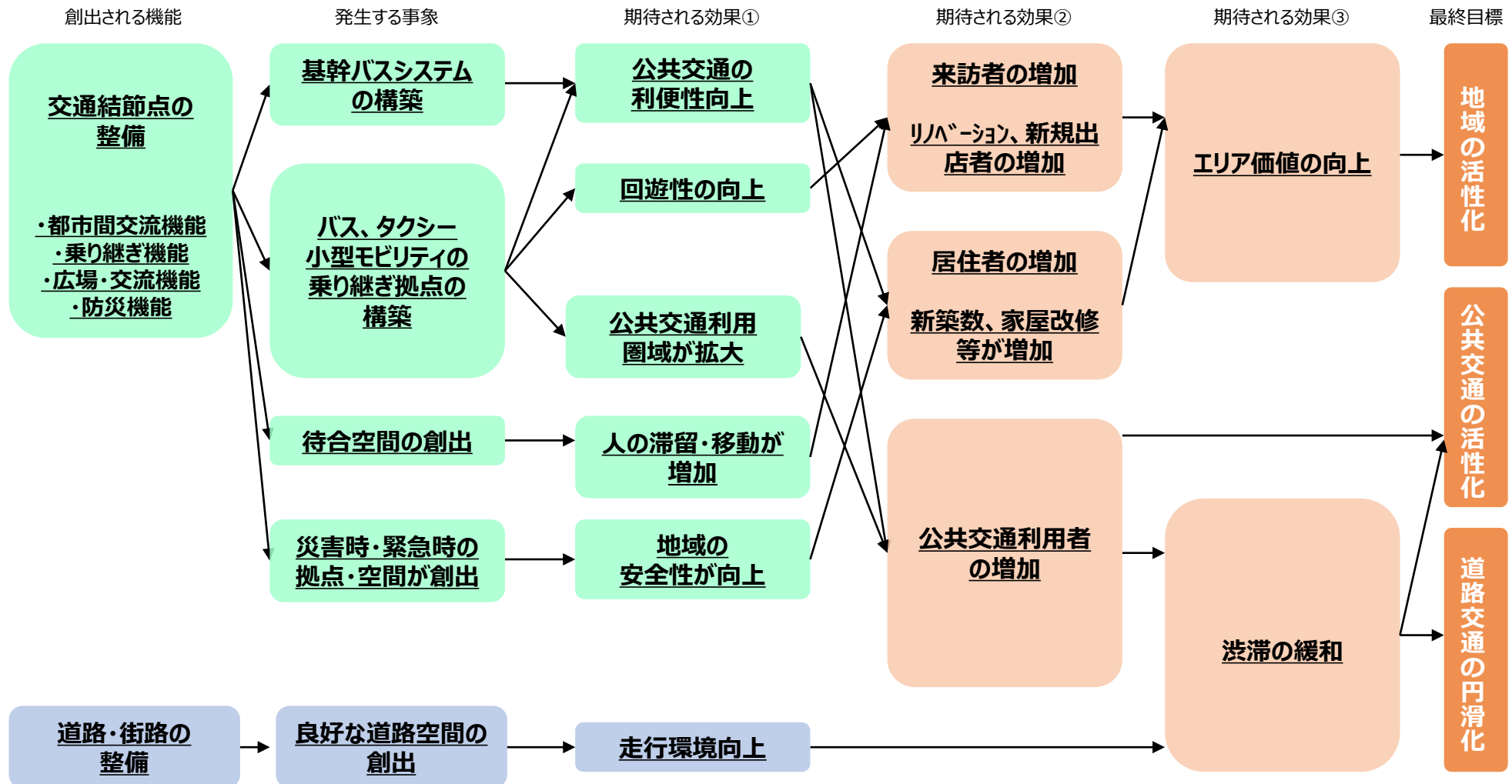
- 交流拠点のある通り沿いでは、商店街の活動が先に活性化され、通り沿いに魅力的な場所が生み出されていく。
- その魅力的な場所を中心に様々な移動や滞留、交流がさらに生まれ、周辺居住エリアへの波及やつながりが生み出されていく。



5. 胡屋交通結節点の交通機能について 考えられる整備効果

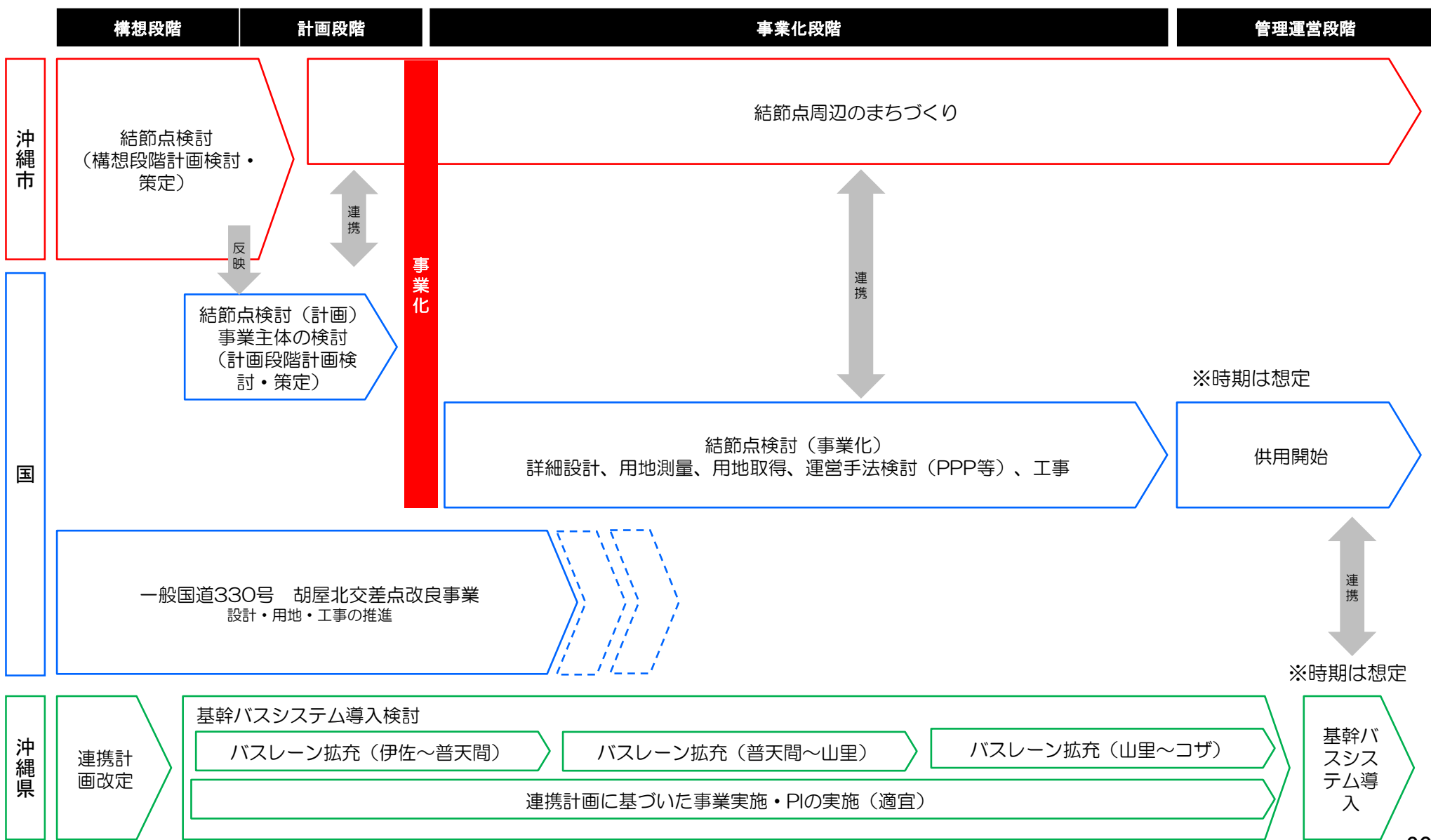
■ 胡屋交通結節点整備による波及効果イメージの整理

- 交通結節点整備によって考えられる整備効果の流れを整理しました。
- 沖縄市では、交通結節点の整備及び周辺の道路等整備により、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考えています。



6. 今後について

全体スケジュール（素案） ※スケジュールは素案であり、状況に応じ変動します。



6. 今後の課題 今後取り組むべき課題

交通結節点整備に向けて、以下の課題を整理しました。

①道路事業のスケジュールの把握・共有

- 効率的な交通結節点整備に向けて、胡屋北交差点改良事業やパークアベニュー双方向通行化、道路事業との連携が重要であり、各事業のスケジュールを可能な限り具体化し、地域や関係機関等に共有することが重要となります。

②道路事業のスケジュールを踏まえた、段階的なまちづくり

- 道路事業に交通結節点整備が加わることから、今後、各事業のスケジュールを踏まえ、残地活用の促進を目的とした権利者の意向把握など、段階的なまちづくりに取り組むことが求められます。

③地域や関係機関等との連携

- これまでの本検討内容を、地域に共有するとともに、行政や交通事業者等、地域関係団体等との連携が重要となります。

④検討体制

- 交通結節点整備の効果目標と整理した「地域の活性化」「公共交通の活性化」「道路交通の円滑化」に向けては、関係団体の役割分担など効率的な検討体制が求められます。