

沖縄市交通拠点まちづくり基本計画 (案)

令和 8 年 1 月

沖縄市 建設部 都市整備室 都市交通担当

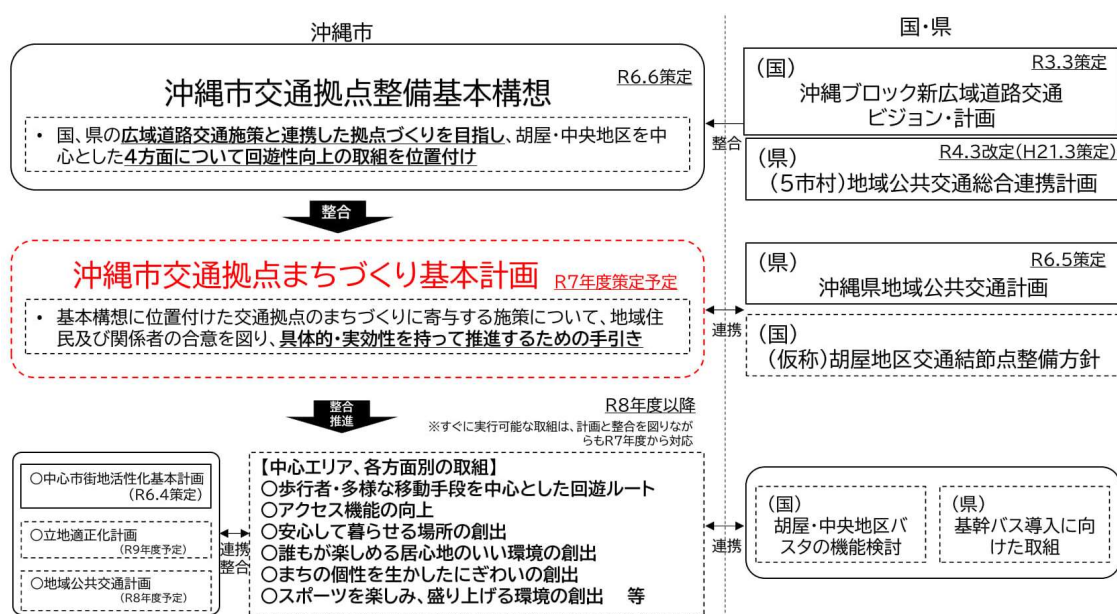
目 次

第 1 章 目的と位置付け	1
1.1 目的と位置付け	1
1.2 基本計画の対象エリア	2
第 2 章 地域の現状と課題、関連計画の動向	3
2.1 地域の現状と課題	3
2.2 関連計画の動向	4
第 3 章 基本計画の方針と施策体系	21
3.1 各空間スケールの考え方	21
3.2 基本計画を実現するための共通の考え方	24
3.3 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画の方針	36
3.4 施策と取組案	37
3.5 役割分担（案）	59
第 4 章 交通拠点まちづくりの核となる交通結節点	60
4.1 交通結節点の整備の方向性	60
4.2 交通拠点まちづくりにおける交通結節点に必要な機能	62
4.3 両側設置案の検討経緯	66
4.4 整備イメージ	68
第 5 章 方面別ロードマップ	76
5.1 沖縄アリーナ方面	76
5.2 沖縄こどもの国方面	78
5.3 一番街・八重島方面	80
5.4 沖縄市役所・コザ方面	82
第 6 章 今後のすすめ方	84
6.1 推進体制	84
6.2 上位関連計画の動向を踏まえた計画の整合性	84
6.3 モニタリングの仕組み	84

第1章 目的と位置付け

1.1 目的と位置付け

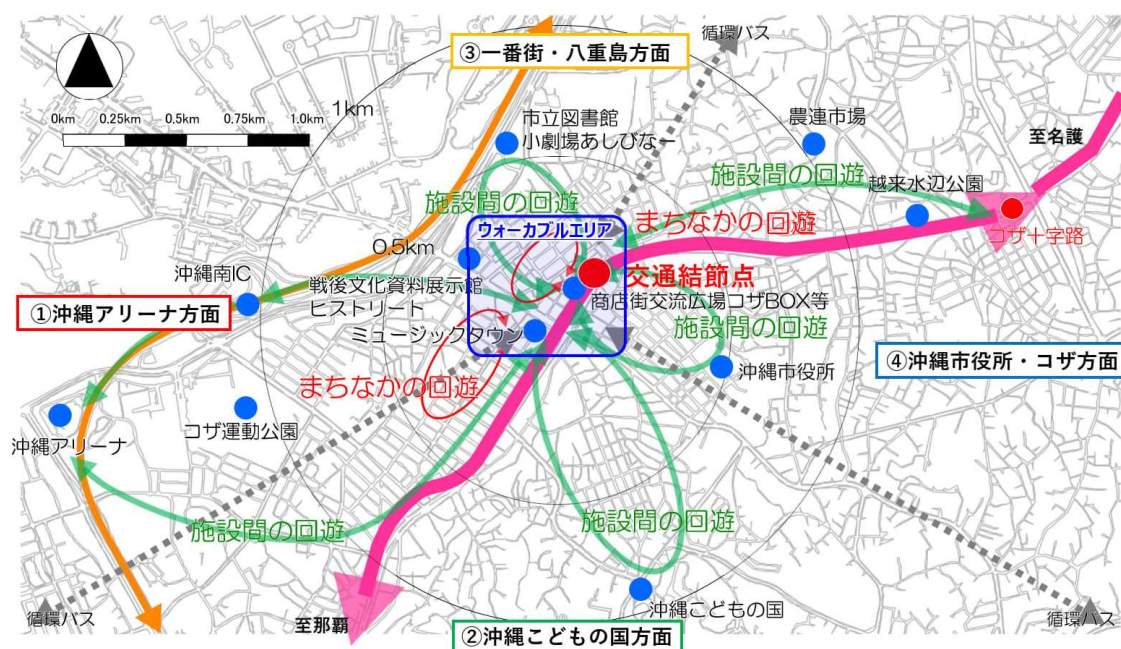
- 本市では、交通拠点まちづくりに関する基本構想である「沖縄市交通拠点整備基本構想」を令和6年6月に策定した。
- 本計画は、上記基本構想を踏まえ、交通拠点（エリア）の形成と周辺まちづくりに寄与する施策について、地域住民及び関係者の意見を踏まえながら整理・具体化し、実効性のある計画として「沖縄市交通拠点まちづくり基本計画」を取りまとめるものである。
- 本計画では、まちづくりの観点から交通結節点（バスタ等）の考え方を整理したうえで、交通結節点を核とした交通拠点まちづくりの目標と取組を明確化し、施策の体系化を図るとともに、市民・行政・教育研究機関・企業等が連携して取組を進めるための指針（手引き）となることを目指す。



図：沖縄市交通拠点まちづくり基本計画の位置付け

1.2 基本計画の対象エリア

- 本計画の対象は、胡屋・中央地区を中心とする交通拠点（面的な対象エリア）とし、当該エリア内に位置付ける交通結節点（バスタ等の点的施設）を核として、拠点形成と周辺まちづくりを一体的に推進する。
- 対象エリア（交通拠点）は、交通結節点を中心に、沖縄アリーナからコザ十字路を含む4方面等を基本とする面的な範囲である。加えて、この交通拠点の中でも交通結節点周辺の概ね 300～500m 圏をウォーカブルエリア（重点範囲）として位置付け、歩いて巡れる回遊と滞在の質を高め、拠点全体へ効果を波及させる。



図：基本的な方向性イメージ(沖縄市胡屋・中央地区を中心とした範囲)

出典：沖縄市交通拠点整備基本構想

用語の定義

- 交通拠点 : 交通結節点を中心とする中心市街地エリア(約 2 km圏)
- 交通結節点 : 交通、交流等、防災などからなる交通結節強化の範囲

第2章 地域の現状と課題、関連計画の動向

2.1 地域の現状と課題

- 交通拠点まちづくりに関する基本構想である「沖縄市交通拠点整備基本構想」では、沖縄市胡屋地区における交通の現況を踏まえて、まちづくり・活性化について交通視点からみたポテンシャル、懸念事項、課題等を整理している。
- 本基本計画においても、これらの課題等を踏まえて検討を行うものとする。

沖縄市胡屋地区における交通の現況	
【現況】 <ul style="list-style-type: none">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	商店街活性化・集客施設との連携
【ポテンシャル】 <ul style="list-style-type: none">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】 <ul style="list-style-type: none">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】 <ul style="list-style-type: none">公共交通利用促進。生活道路への通過交通対策。	【ポテンシャル】 <ul style="list-style-type: none">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】 <ul style="list-style-type: none">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】 <ul style="list-style-type: none">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】 <ul style="list-style-type: none">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	

図：沖縄市胡屋・中央地区における現状と課題まとめ

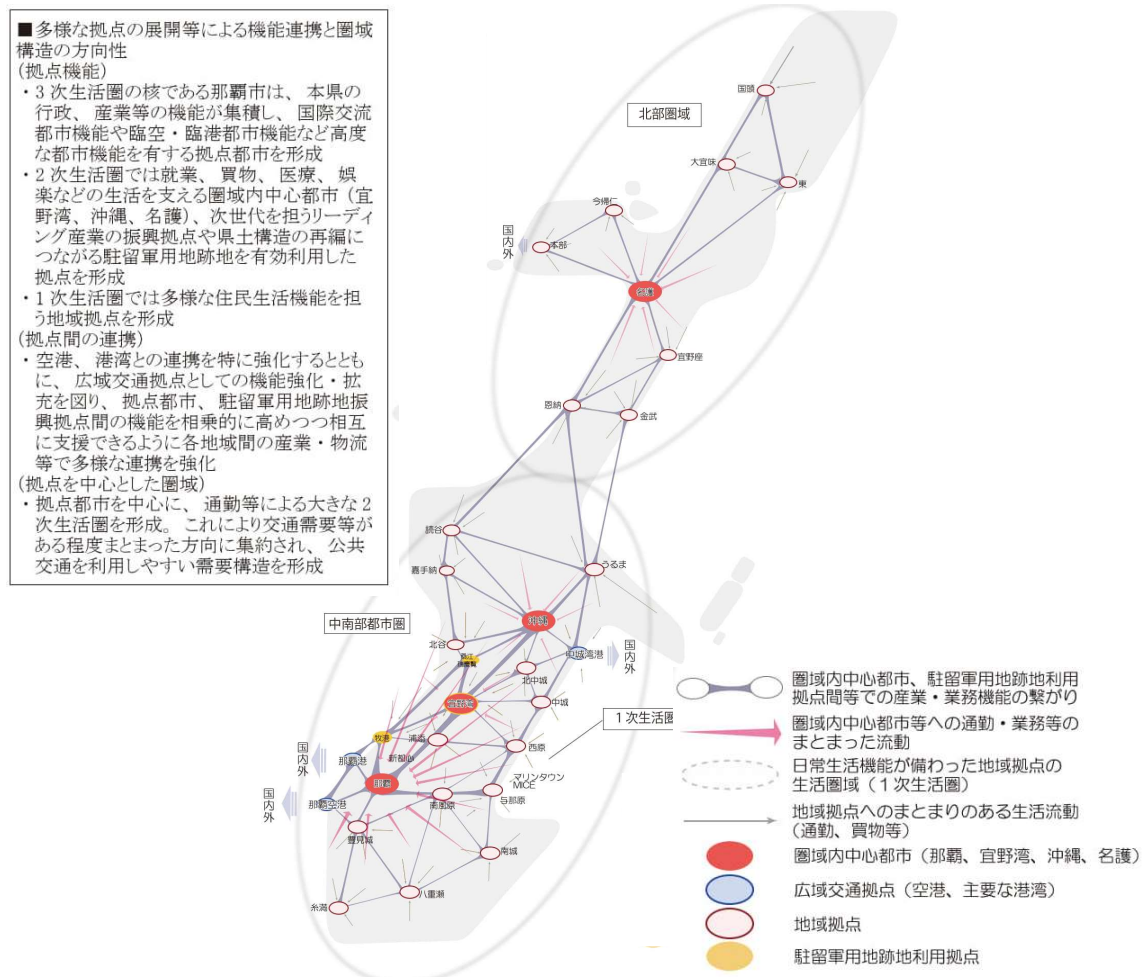
出典：沖縄市交通拠点整備基本構想

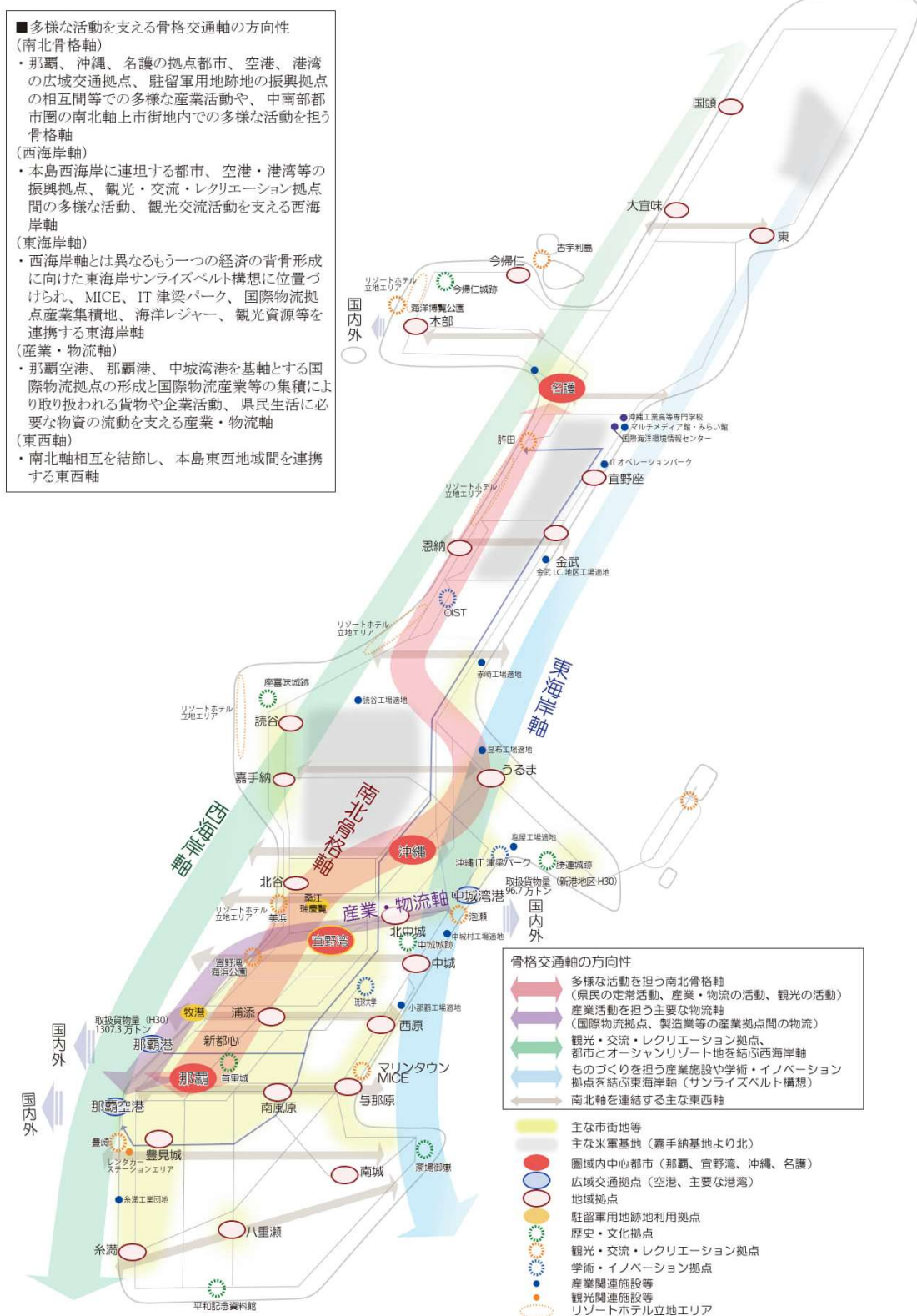
2.2 関連計画の動向

2.2.1 沖縄県総合交通体系基本計画（令和4年10月策定）

(1) 上位・関連計画への交通結節点の位置づけ

- ・ 交通結節点の整理にあたり、上位・関連計画へ位置付けられている箇所の整理を行った。
- ・ 本県の交通体系のマスタープランである『沖縄県総合交通体系基本計画』では、公共交通の持続可能性の確保に向けて、将来ネットワーク等が位置づけられている。
- ・ 交通結節点の位置づけでは、「沖縄本島の都市間をつなぐ大量輸送を可能とする基幹的な公共交通システムの構築を目指す上では、シンボルとなる「駅」のような各公共交通機関等の乗降場所が隣接し、人やモノが集まる拠点となる環境整備が必要である。パーク・アンド・ライドの利用促進等、沖縄都市モノレール駅とその他公共交通機関等の乗降場所の利用環境の改善を図る。」とされている。





図：拠点間の多様な活動を支える骨格的な交通軸

出典：沖縄県総合交通体系基本計画 沖縄県

2.2.2 沖縄県地域公共交通計画（令和 6 年 5 月）

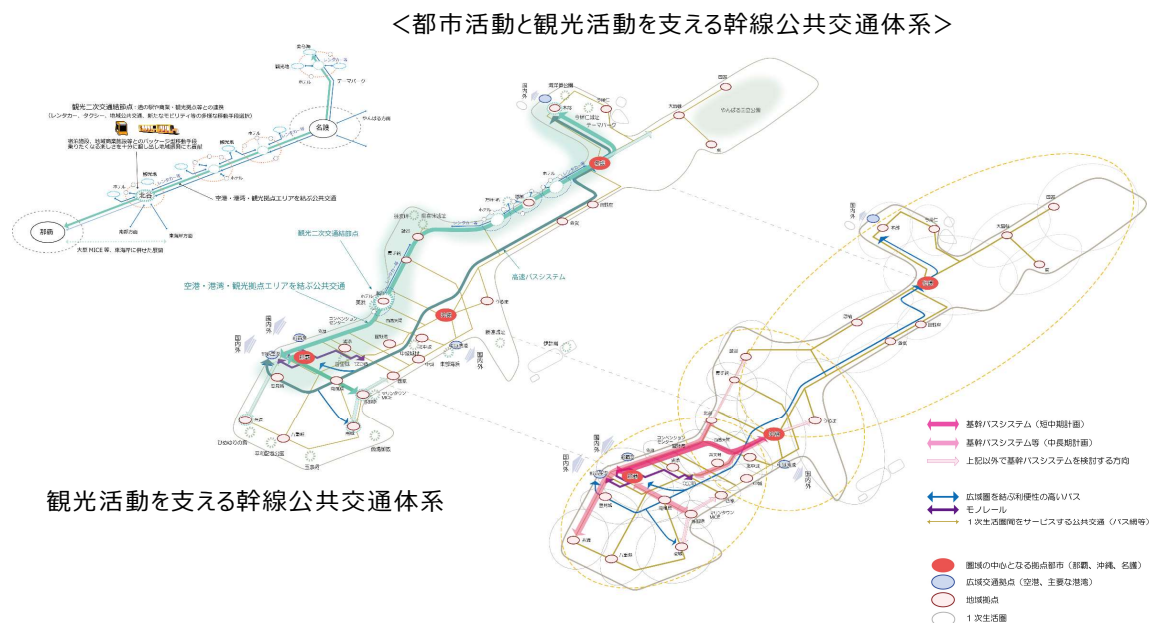
- ・ 地域交通法に基づいた、沖縄本島の陸上交通における幹線的な公共交通を対象とした地域公共交通計画である『沖縄県地域公共交通計画』では、課題への対応や将来ビジョンの実現に向けた、これからの公共交通を構築するための指針が位置づけられている。
- ・ 地域公共交通の未来を育むための根幹的な視点とした施策が示されている。

施策 1. 中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入

施策 2. 拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築

拠点都市におけるまちづくりと連携した交通結節点の拡充・整備

施策 3. 市中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討



図：目標達成に向けた施策・事業

出展：沖縄県地域公共交通計画（概要版）

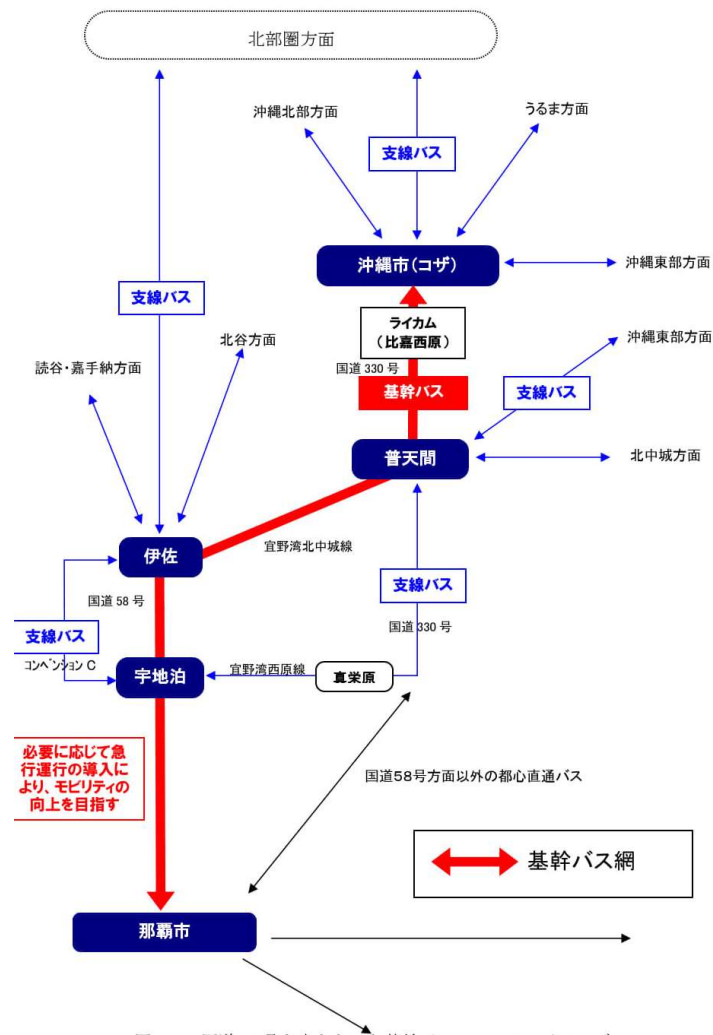
2.2.3 地域公共交通総合連携計画（令和 4 年 3 月改定）

1) 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（令和 3 年度改定）

- ・ 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では、「需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置し、わかりやすいバス」、「基幹バス網では、高い輸送力、走行性、快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステム」を基幹バスシステムとし、国道 58 号を中心に導入に向けた取組を実施。
- ・ 交通結節点の位置づけとして、那覇市、宇地泊、伊佐、普天間、ライカム（比嘉西原）、沖縄市（コザ）が位置づけられている。

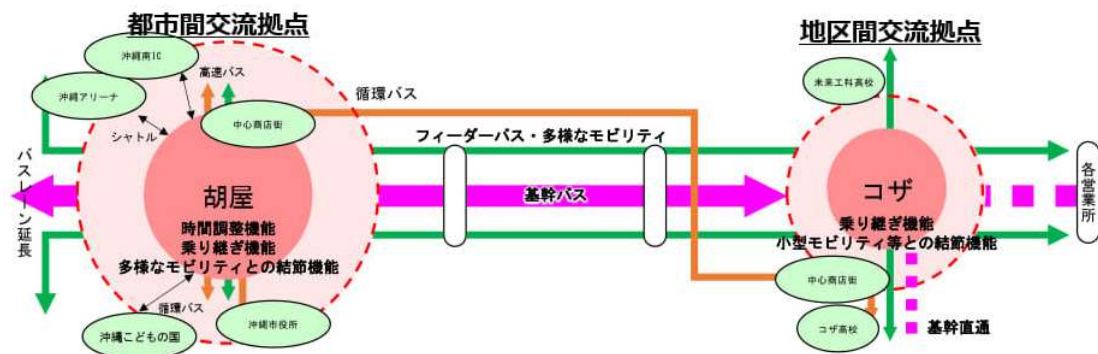


図：基幹バスのイメージ



図：国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

- ・ 沖縄市においては、国道 330 号胡屋地区沿道まちづくりと連携した交通結節点の検討が示されている。



図：沖縄市国道 330 号沿道まちづくりと連携した胡屋～コザ間の新たな位置付け

出典：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

2.2.4 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

- 『第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査』は、分析結果から考えられる都市・交通の方向性として機能集約された都市の拠点をつくり、それらを結ぶ強靱な交通ネットワークを構築することで、都市圏の持続的発展を目指すことが示されている。

1. 都市圏の現状と課題

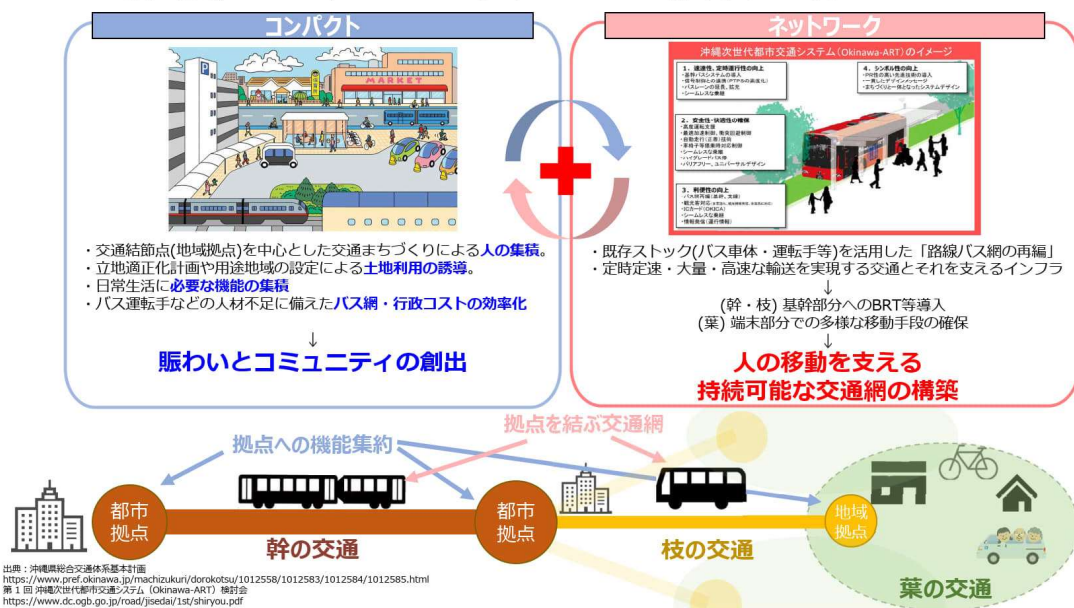
分析結果から考えられる都市・交通の方向性

2025/10/7
委員会



沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

都市の機能が分散し、クルマに頼らないと難しい生活から脱却するため、少子高齢化で人材や財政の課題が大きくなる前に、機能集約された都市の拠点をつくり、それらを結ぶ強靱な交通ネットワークを構築することで、都市圏の持続的発展をめざす。



8

図：分析結果から考えられる都市・交通の方向性

出展：沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会(令和7年度 第5回委員会 資料)

- ・ 目指すまちのすがた（将来都市圏構造）には、那覇・宜野湾・沖縄が都市拠点として示されている。

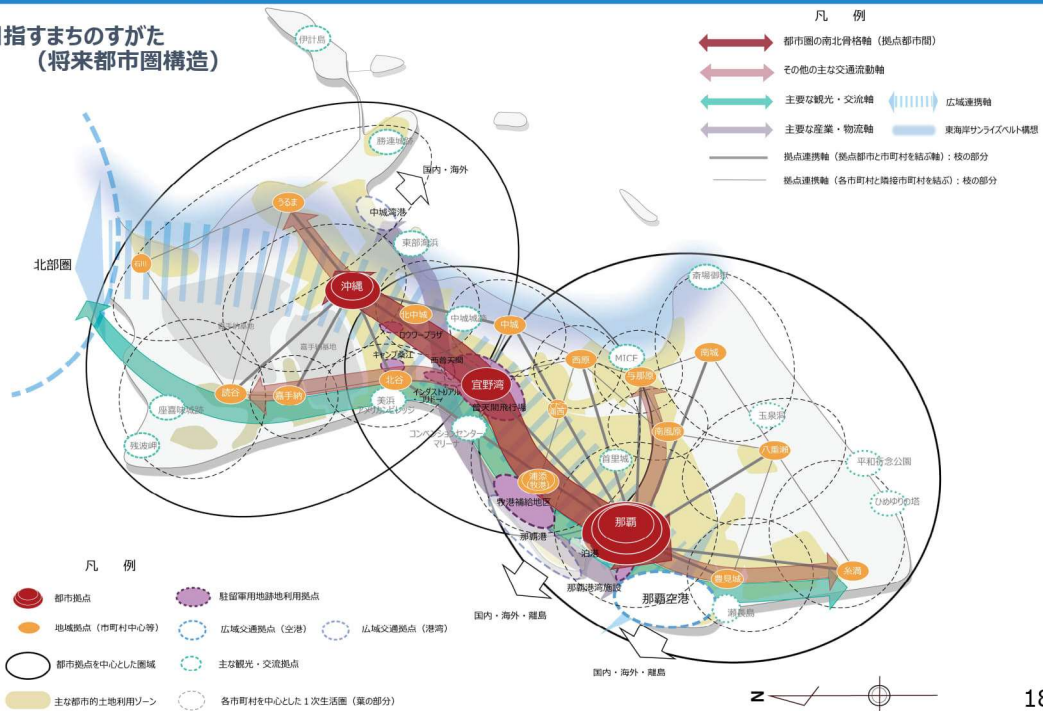
3. 都市交通マスタープランの方針と内容 目指す都市圏の構造

2025/10/7
委員会

9 都市計画
11 都市計画
13 都市計画

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

◆ 目指すまちのすがた （将来都市圏構造）



18

図：目指す都市圏の構造

出展：沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会（令和7年度 第5回委員会 資料）

- ・ 将来の道路ネットワークの整備方針には、都市骨格上に位置する都市拠点やその他の重要拠点をつなぐ道路が示されている。また、高規格幹線道路と合わせてハシゴ道を構築し都市圏骨格軸としての南北移動とそれを横断する東西の移動を確保が示されている。

3. 都市交通マスタープランの方針と内容

将来の交通ネットワーク：道路ネットワークの整備方針

2025/10/7
委員会



沖縄県
OKINAWA PREFECTURE, JAPAN

◆ 道路ネットワークの整備方針

■ 物流・観光をはじめとする長距離トリップのための道路

- ・ 高規格幹線道路の整備によって通過交通の流入を抑制する区域

■ 都市骨格軸上に位置する都市拠点やその他の重要拠点をつなぐ道路

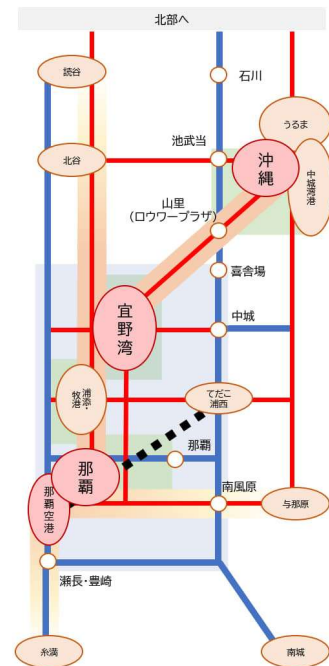
- ・ 高規格幹線道路と合わせてハシゴ道を構成し、都市圏骨格軸としての南北移動と、それを横断する東西の移動を確保
- ・ ハシゴ道路をスムーズに連絡するIC・SICを整備

■ 公共交通の快適な走行を支える道路空間

- ・ 既存の道路空間を自動車と公共交通が共存する空間に再編

■ 都市拠点を形成する環状道路

- ・ 那覇・沖縄・普天間・牧港などの都市拠点の外周を囲う環状道路
- ・ 市街地内への交通流入を抑制



25

図：将来の交通ネットワーク 道路ネットワークの整備方針

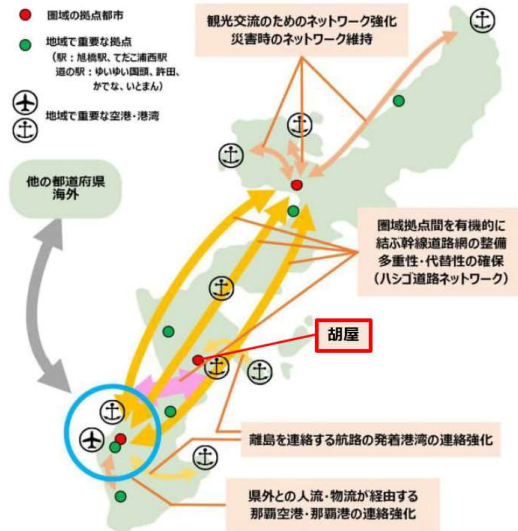
出展：沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会（令和 7 年度 第 5 回委員会 資料）

2.2.5 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画

(1) 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画

- ・ 沖縄の将来像、既存の上位計画及び沖縄地域の現状と課題を踏まえ、5つの将来像実現に向けて沖縄地域の広域的な道路交通に関する基本方針を示している。

<将来像の実現に向けた広域道路ネットワークの基本方針>



1.拠点連携を支える広域的交通ネットワークの強化

- 広域的な交通ネットワークの強化
- 地域の拠点となる港湾・空港、産業拠点などを結ぶネットワークの整備
- 基地返還跡地に関する道路ネットワークの整備

2.観光・交流のための魅力的な交通 基盤の実現

- 空港・港湾から観光地への道路ネットワークの充実
- 観光・交流のためのネットワーク強化
- 良好な道路景観、賑わいの形成
- 訪日外国人ドライバーの視点での安全性向上

3.人に優しい交通体系の構築

- 渋滞がない道路ネットワークの整備
- 生活道路の交通安全対策
- 沖縄全域での日常生活を支える道路整備
- 公共交通の利用促進
- 交通拠点の整備

4.災害に強い交通ネットワークの構築

- 災害時の広域道路ネットワークの維持(耐震対策)
- 沖縄における道路警戒計画
- 防災拠点の整備

5.ICTを活用した交通マネジメント

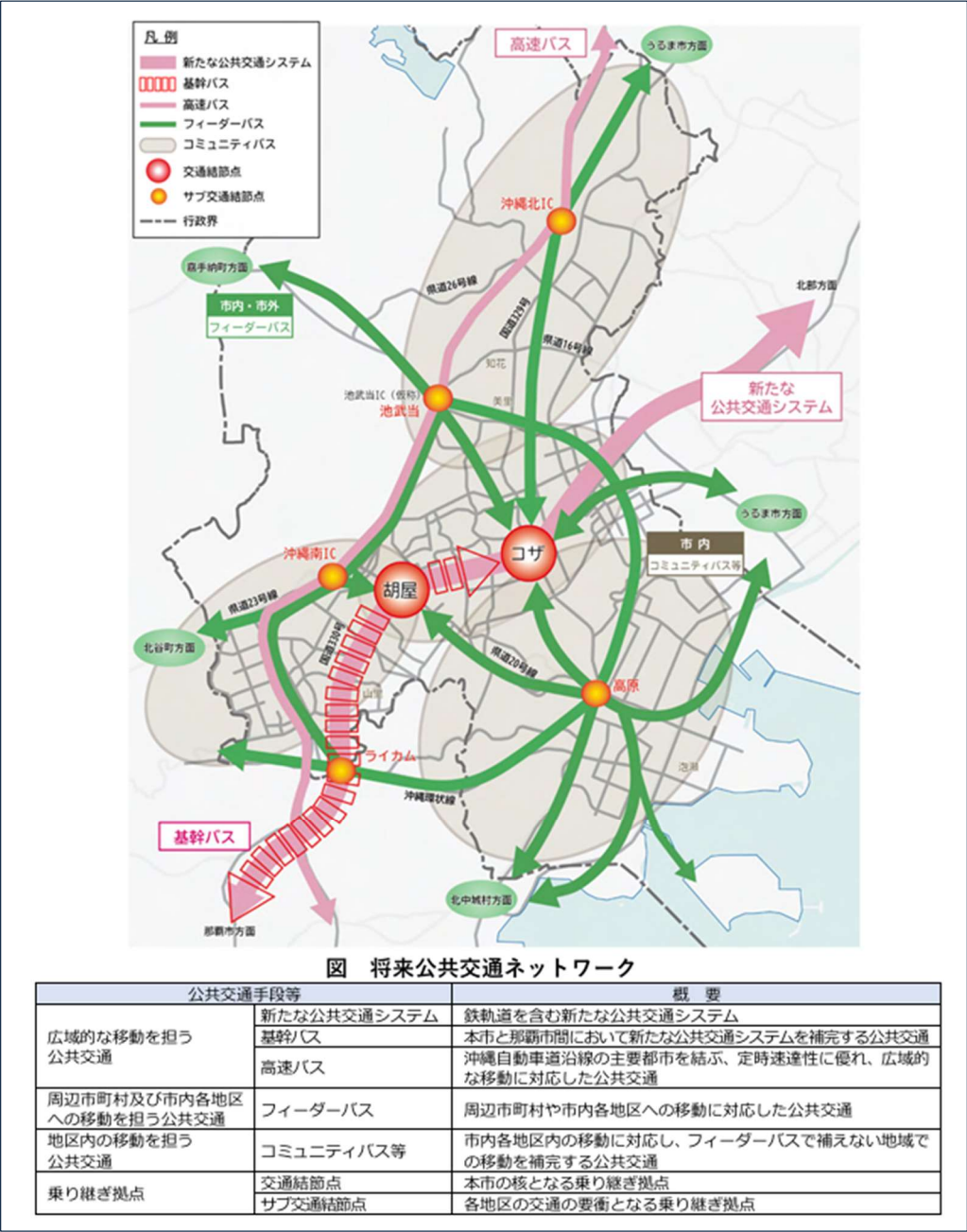
- メンテナンス分野のマネジメント
- 観光交通、渋滞対策へのICT、IoT、ビッグデータの活用
- 島しょ地域を活かした先進的、実験的な取組の導入

図：将来像の実現に向けた広域道路ネットワークの基本方針

出典：第2回 胡屋地区交通結節点整備検討委員会(沖縄総合事務局 南部国道事務所)

2.2.6 第2期沖縄市総合交通戦略（平成29年度策定、令和5年度改定）

- ・ 胡屋、コザ交差点が交通結節点へ位置づけられている。また、ライカム交差点はサブ交通結節点として位置づけられている。



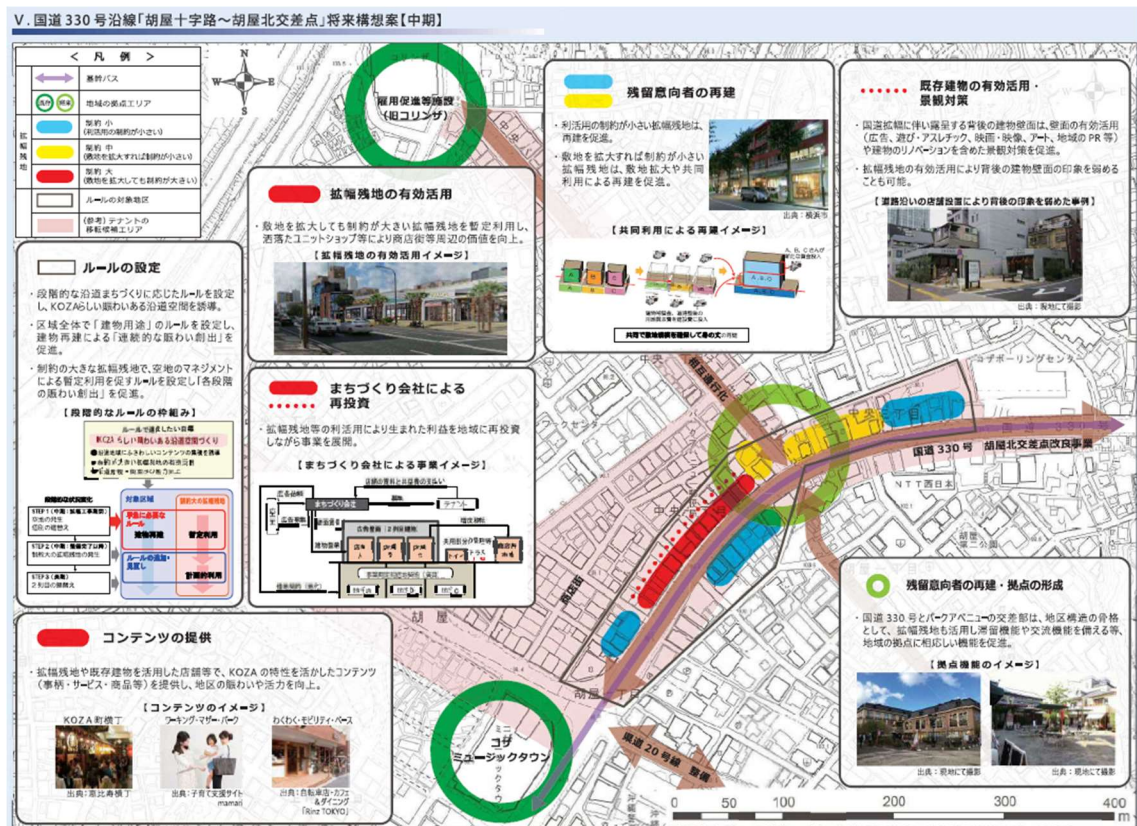
図：沖縄市交通基本計画・総合交通戦略における胡屋、コザの位置づけ

出典：第2期沖縄市総合交通戦略（令和5年11月 沖縄市）

2.2.7 その他計画

1) 国道 330 号沿線「胡屋十字路～胡屋北交差点」沿道まちづくり

- ・ 国道 330 号沿線「胡屋十字路から胡屋北交差点」では、国道拡幅に伴う沿道まちづくりについて、平成 21 年度から検討が進められており、平成 28 年度に沿道まちづくりの必要性と方向性をまとめた上で、変化に対応しながら目指すべき将来像及び官民それぞれが担うべき役割等をまとめた沿道まちづくりビジョン（案）を作成した。

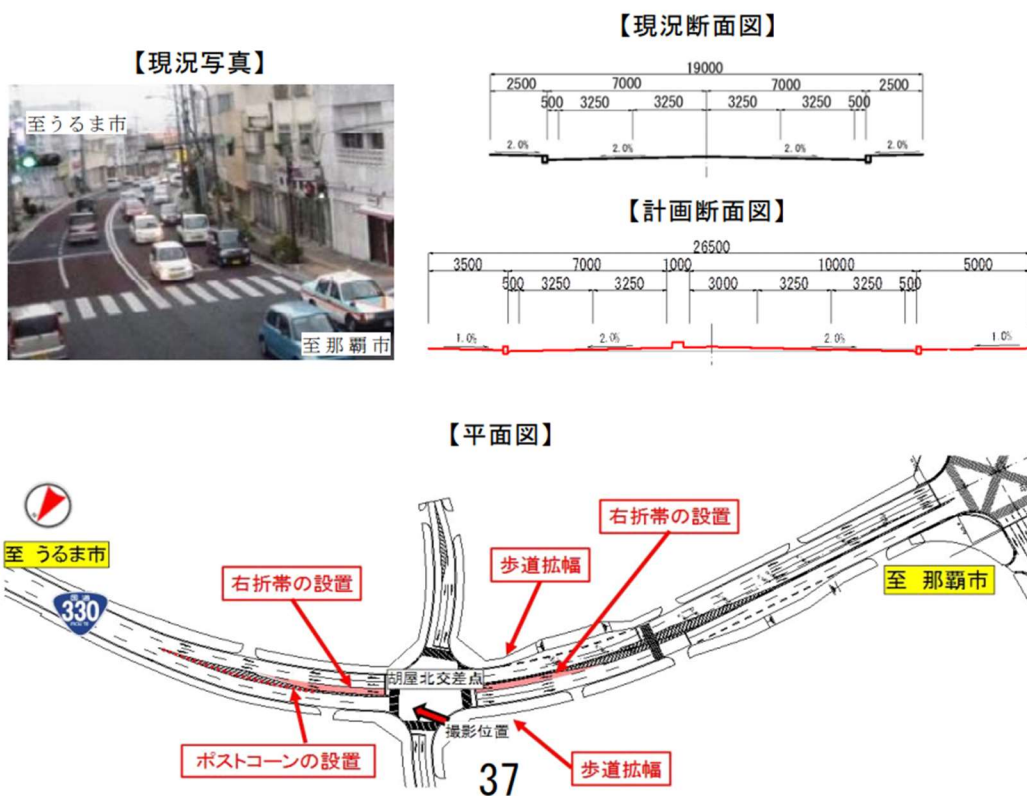


図：国道 330 号沿線「胡屋十字路～胡屋北交差点」沿道まちづくり

出典：国道 330 号沿線「胡屋十字路～胡屋北交差点」沿道まちづくり（沖縄市）

2) 胡屋北交差点改良事業

- ・ 胡屋北交差点は、国道 330 号と市道センター中央通り線等が交差する交差点であり、沖縄市の中心地であることから沿道には店舗や住居が多く立地している箇所である。
- ・ 当交差点では、右折車線が未整備であることから、右折待機車両が後続車両の進行を阻害し、後続車両の急制動による衝突事故が多発しているため対策が急務となっている。本事業は、胡屋北交差点において、交差点改良（右折帯の設置及び歩道の拡幅等）を行い、事故低減を図るものである。



図：胡屋北交差点改良事業

出典：南部国道事務所 HP

3) 市道センター中央通り線（中央パークアベニュー）

- ・ 中央パークアベニューを相互通行とし、2車線で整備する。
- ・ 相互通行にしても、現在の幅員 4m の歩道は確保される（アーケード部分）。



図：パークアベニュー改良事業

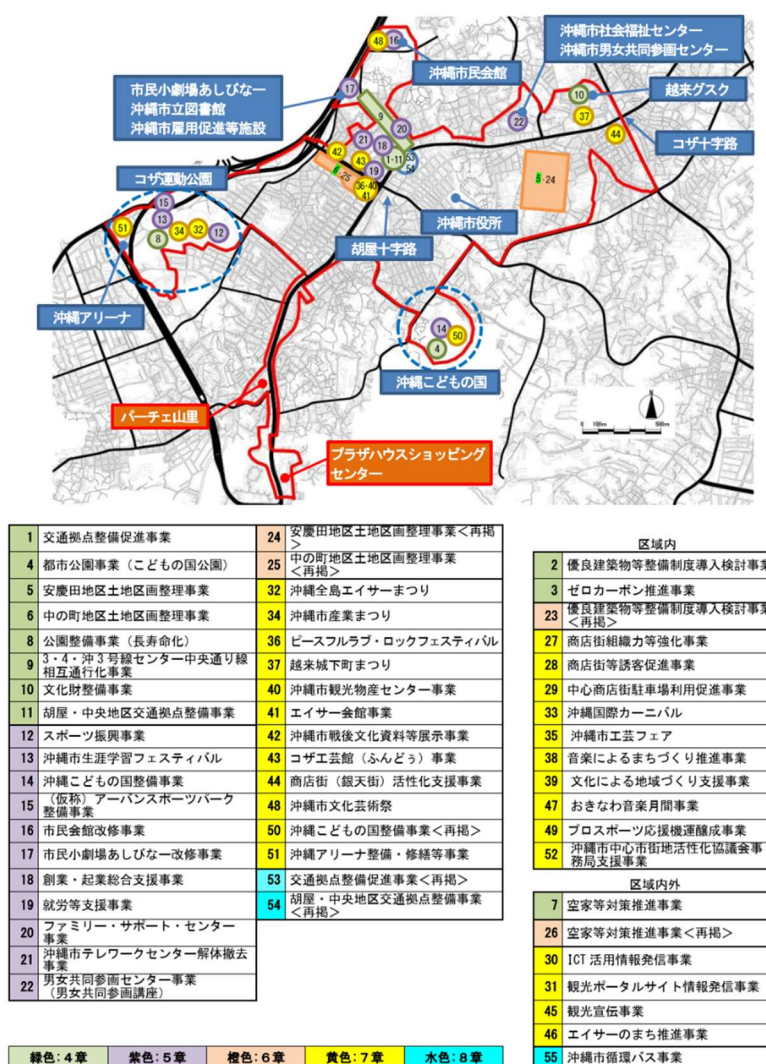
出典：沖縄市 HP

2.2.8 沖縄市中心市街地活性化基本計画

(1) 沖縄市中心市街地活性化基本計画（第3期）（大臣認定）の概要

a. 中心市街地活性化の方針（基本的方向性）

- 本市では、平成28年3月から2期目の中活計画に取組み、にぎわいの創出や生活環境の改善に一定の効果があつたが、**中心市街地への波及効果は十分ではなく**、引き続き、中心市街地の活性化に取り組む必要がある。
- 「沖縄アリーナ」が供用開始され、「沖縄こどもの国」さらなる充実、および、**胡屋・中央地区の交通結節点の整備が見据えられる**など、今後、さらなる交流人口の拡大が見込まれる。



図：沖縄市中心市街地活性化基本計画に掲げる事業及び措置の実施箇所

出典：沖縄市中心市街地活性化基本計画

(2) 推進体制の整備等

1) 中心市街地活性化を統括する組織

- ・ 経済文化部商工振興課において、関係部局と連携し、中心市街地活性化基本計画の作成・変更・フォローアップをおこなう

2) 庁内における連絡調整のための会議の設置状況

- ・ 中心市街地の活性化事業を積極的かつ一体的に推進し、庁内における横断的な総合調整を図ることを目的に、沖縄市中心市街地活性化推進本部を設置している。

表：庁内の中心市街地活性化推進本部の構成員

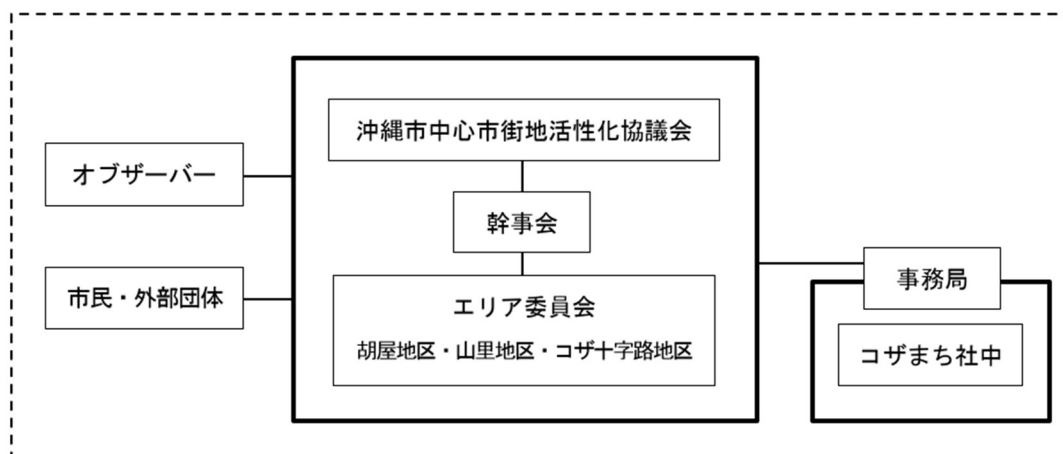
令和5年10月末現在

名称	構成員
沖縄市中心市街地活性化推進本部	市長（本部長）、副市長（副本部長）、教育長、経済文化部長、総務部長、企画部長、市民部長、健康福祉部長、こどものまち推進部長、建設部長、建設部参事、教育部長、指導部長

出典：沖縄市中心市街地活性化基本計画

(3) 中心市街地活性化協議会

- ・ 協議会は、経済活力の向上を総合的に推進する沖縄商工会議所、都市機能の増進を総合的に推進する特定非営利活動法人まちづくりNPOコザまち社中が調整を図る役割を担っている。
- ・ 協議会を専門的な立場で行えるよう、協議会の下部組織として幹事会を設置。エリア委員会は、各地域の課題を共有、解決に向けた取組をつなげるため設置。



図：沖縄市中心市街地活性化協議会組織図

出典：沖縄市中心市街地活性化基本計画

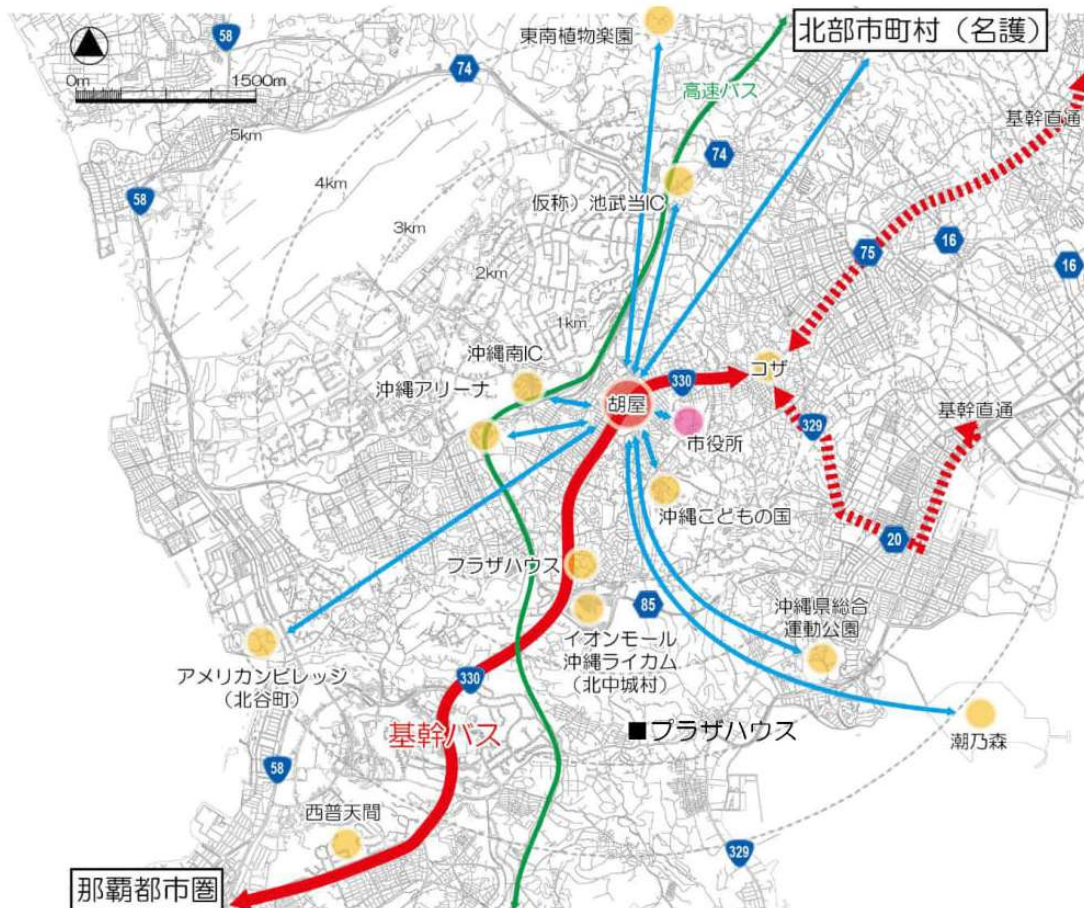
3.1 各空間スケールの考え方

- 広域スケール（中南部都市圏・都市間ネットワーク）**

-
- 凡 例**
- 都市拠点
 - 地域拠点（市町村中心等）
 - 単用鉄路線利用拠点
 - 広域交通拠点（空港）
 - 広域交通拠点（港湾）
 - 主な観光・交流拠点
 - 新たな公共交通と一体的な利便性に優れた市街地エリア
 - 主な都市的土地利用ゾーン
 - 圏域内の主要な観光交流エリア
 - 東海環サンイズベルト構想
- 凡 例**
- 南北幹線等の都市サービスを担う強力な公共交通システム（道路空間を活用し、連続的な専用走行空間を有する）
 - その他都市軸を誘導する新たな公共交通システム（放射系）
 - 拠点都市周辺の地域間を結ぶ新たな公共交通システム（環状系）
 - 沖縄都市モノレール（既存）
 - 高速バス（主な高速バス等）
 - 主なその他の公共交通（路線バス等）； 枝の交通
 - 地域の公共交通サービスに1次生圏圏：皇の交通
 - 沖縄鉄軌道の構想

出展：沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会(令和 7 年度 第 6 回委員会 資料)

- ・「胡屋」交通結節点は、圏域の拠点都市として、中部都市圏、那覇都市圏、北部市町村等を結んでいる。中部地域の中心とした広域交通、物流・観光における、地域間の交流活性化、産業振興の広域的なネットワークとして位置づけられている。

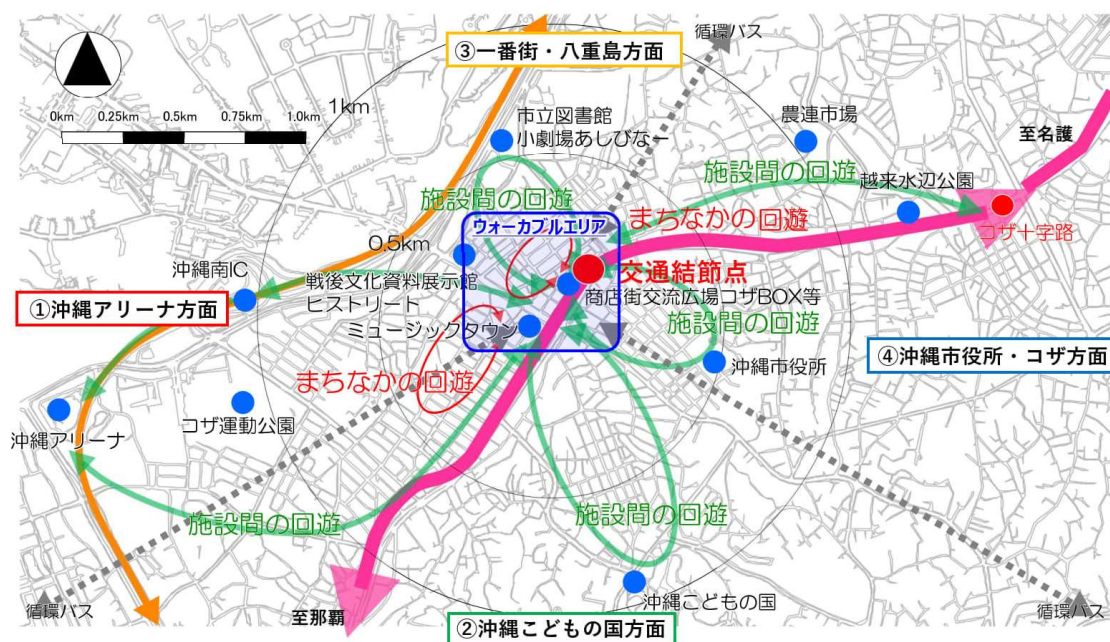


図：基本的な方向性イメージ(広域交通との連携の範囲)

出典：沖縄市交通拠点整備基本構想

交通拠点（沖縄市の拠点）

- 交通拠点は、交通結節点を核に、沖縄アリーナからコザ十字路を含む 4 方面等を対象とする面的な拠点であり、本計画において、交通とまちづくり施策を束ねて展開する単位である。この交通拠点の中でも、交通結節点を中心とした概ね 300～500m 圏をウォーカブルエリア（重点範囲）として位置づけ、歩いて巡れる回遊ルート（通り・広場・歩行空間等）と滞在の場を連続させることで、日常の使いやすさと来訪時の回遊・賑わいを高め、拠点全体へ波及させることを目指す。



図：基本的な方向性イメージ（沖縄市胡屋・中央地区を中心とした範囲）

交通結節点

- 交通結節点は、広域ネットワーク（基幹バス等）と交通拠点内の移動・回遊をつなぐ“結び目”であり、交通拠点まちづくりの核となる施設である。単なる乗降場にとどまらず、分かりやすい乗継・案内、待合等の利用者サービス、多様な交通手段との連携、交流・滞在の受け皿、防災対応等を備えることで、利便性の向上とともに、ウォーカブルエリアを中心とした回遊性・賑わい・安心の創出を支える。
- 以上の関係性を前提に、本第 3 章では共通の考え方、交通拠点まちづくりの方針、施策体系、推進体制・役割分担を整理し、つづく第 4 章では拠点まちづくりの核となる交通結節点について、整備コンセプト、必要機能、配置・整備イメージ等を示す。

3.2 基本計画を実現するための共通の考え方

- ・ 前節 3.1 で整理した広域—交通拠点（ウォークブルエリア内包）—交通結節点の関係性を踏まえ、本計画では、胡屋・中央地区の交通拠点まちづくりを進めるための共通の考え方（共通ルール）としてデザインコードを位置付ける。

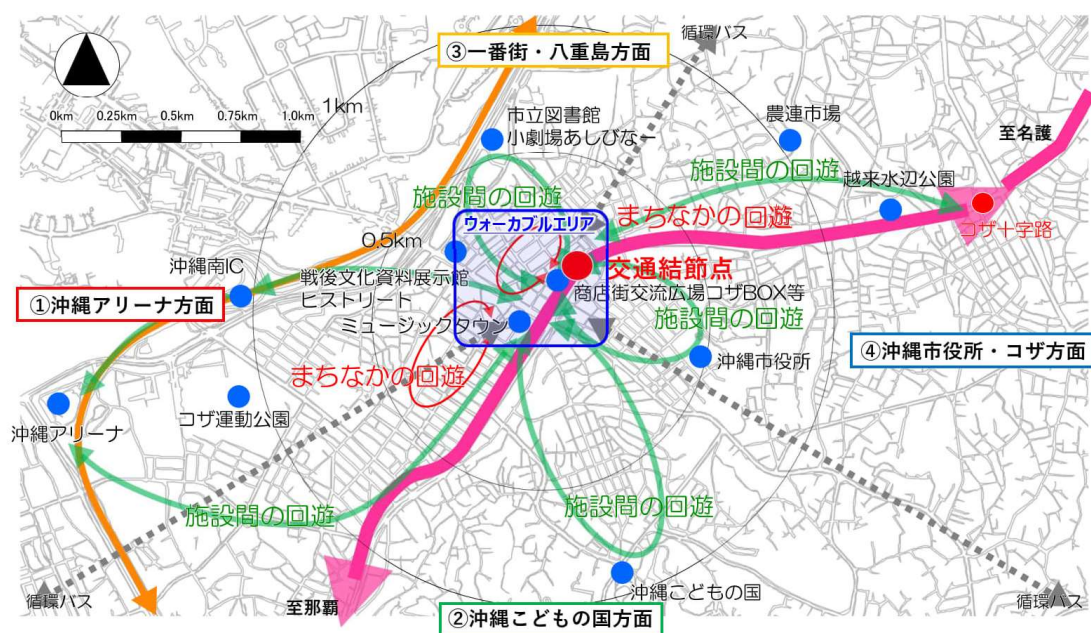
(1) デザインコードとは

デザインコードとは、交通結節点を核とした交通拠点エリア全体について、空間の整え方や使いこなしの考え方を言語化した指針である。公共空間や沿道空間のしつらえ、回遊・滞在の導入、情報提供や歓迎の演出、日常利用と来訪需要の受け止め方などを共通言語として整理し、市民・行政・教育研究機関・企業等が連携して取組を進めるための基盤とする。あわせて、沖縄の気候風土やまちなみの成り立ちに根ざす地域固有の空間特性を踏まえた空間の整え方を共有する。これにより、交通機能と滞在・交流の価値を重ね、コザらしい「文化と交通の再接続」を促す。

- ・ 交通結節点を核に、広場・街路・通り軸・路地・余白へと大小さまざまなスケールが連続的に繋がる形で回遊ネットワークを形成し、地域住民と来訪者がともに落ち着ける居場所を育てます。
- ・ コザらしい音がにじむ風景やまどろむ時間、小さな文化の砦がにじみ出る日常、そうした生活の表情を受け止め、にぎわいだけでなく静かな心地よさも重視した居心地をデザインします。



(2) 胡屋・中央地区の交通結節点の役割



図：基本的な方向性イメージ(沖縄市胡屋・中央地区を中心とした範囲)

出典：沖縄市交通拠点整備基本構想

【エリア内の回遊性を高める役割】 【隣接する空間を結びつける役割】 【中心性を高める役割】

胡屋・中央地区の交通結節点を起点として、周辺に点在するスポーツ・行政・文化・商業などの多様な拠点をシームレスに結び、都市全体を巡る回遊の骨格を形成する。

アイコンニック（象徴的）な空間を形づくる・中央パークアベニューやパルミラ通り、ゲート通り、くすの木通りといった街路空間をにじみあう空間として繋ぎ合わせ、居心地のいい空間を形成する。

沖縄アリーナやコザ運動公園、八重島公園や沖縄こどもの国といったスポーツ・自然・歴史の拠点の中心として、多様な活動を受け止め、地域全体をつなぐ空間として機能する。

【都市の重心をつくる役割】

交通結節点を、単なる乗降・待合の場にとどまらず、日常の滞在・交流・情報提供と、イベント時の来訪需要の受け止めに両立する都市の広場（公共空間の核）として位置付ける。交通機能に広場機能を重ねることで、まちの「重心」となる居場所を形成し、周辺の商店街・街路・公共空間へ賑わいがにじむ拠点を創出する。

(3) デザインコード

デザインコード1：コザまちまーいを育む空間

- 都市の骨格を受け止め、隣接する空間を「にじみあう場」として結び、広がる空と緑の中に、路地（すーじぐわー）や軒下（あまはじ）等の半屋外の間領域、小さな溜まりが連鎖する居心地のよいまちまーい（まち歩き）を創り出す拠点を描く。

【空が大きく広がる風景】



国道 330 号

- 建築や工作物のボリュームを抑制することを基本原則とし、空の広がりと開放感を直感的に感じられる見通し（抜け）を骨格として形成する。
- この「抜ける空」は、コザの玄関口としての象徴性を持ち、来訪者には歓迎感、地域の人には安心感や誇りをもたらすとともに、交通の場に滞在・交流の価値を重ねるための基盤となる。

【沖縄らしい緑の風景】



中央パークアベニュー

- 強い日差しや風雨から人々を守るヤシの木陰や緑陰、ブーゲンビリアの彩り。これらは街路や広場といった都市の骨格と一体化し、軒下（あまはじ）等の半屋外の間領域も含めて、人々に休息と語らいの場を提供するとともに、小さな居場所が連鎖する風景として、コザの文化や記憶を継承する風景を創り出す。

【連鎖する豊かな歩き空間】



一番街商店街

- 交通結節点周辺の歩行空間を、単なる移動の経路ではなく、人々が交流を育む舞台として連鎖させる。あわせて、軒下（あまはじ）等の半屋外空間や路地（すーじぐわー）的な抜けも活かし、日常の回遊と滞在がにじみ合う歩行環境をつくる。
- コザまち全体がにじみあい、歩行体験を豊かにしながら地域全体の回遊性を高める。将来の多様な接続のあり方を受け入れられるよう、交通と滞在の価値が両立する柔軟な歩行空間を目指す。

【地域資源でつくる「ゆんたくリビング」】



一番街商店街

- あらゆる人を受け入れ、ホッと落ち着く包容力のある空間も欠かせない。こうした小さな居場所の積み重なりが歩く人を迎え入れ、ユンタクを促す。チャンプルー文化特有の多様性をそっと受け止める風景を紡ぎ、引き継いでいく。

【点在する楽しみの拠点】



沖縄アリーナ



沖縄こどもの国

出典：沖縄観光情報 WEB サイト



東南植物楽園

出典：東南植物楽園公式 HP



越来水辺公園

出典：美らタウン沖縄



越来城跡

出典：沖縄観光ポータルサイト

- 沖縄市に点在している。訪れる人々を誘い込む多様な文化・自然・スポーツの拠点を結ぶ。
- その起点・中継点として、小さな居場所と分かりやすい案内が点在する歩行・回遊環境の中で、日々の移動を「楽しみの地図」を巡る豊かな体験へと変える場となる。

デザインコード 2：生き生きとしたコザの表情に溶け込ませる

- 中央パークアベニューからゲート通りまでをつなぐ連続的な歩行環境を整え、アーケード等の半屋外歩行空間や沿道の軒下空間を活かしながら、都市を横断する動線を自然に受け止める豊かな歩き空間をつくる。

【各地区の特色の融合】



ゲート通り



くすの木通り



パルミラ通り



中央パークアベニュー

- アイコニック（特徴的）なストリートや、奥行きと親しみやすさを持つ小さな路地（すーじぐわー）。それぞれの多様な表情が沖縄市のまちの個性を形づくる。
- それらを対比させつつ緩やかににじませ合うことで、地域全体の魅力を浮かび上がらせる。
- アーケードや沿道の軒下（あまはじ）等の半屋外空間も含め、生き生きとしたコザの風景に自然と溶け込む空間を描き出す。

【ローカルな風情とモダンな賑わいの融合】



プラザハウス



イオンモール
沖縄ライカム

出典：イオンモール沖縄ライカム公式 HP

- 光や風が抜ける開放的な半屋外空間と、室内空間の良さである天候に左右されない快適性・活気とを、シームレスにつなげるデザインとする。
- 外と内を緩やかにつなぎ、人が自然に集い、交わることを促す開かれた空間。それは、コザに集まる多様な人や文化を受け止めながら、誰もが心地よく過ごせる、コザらしい寛容で開放的な空気感を育む。

【国道 330 号による分断の接合】



国道 330 号

- 国道 330 号によって南北に分断された都市空間を、地域を繋ぐための空間デザインによって補い直し、コザの一体感と居心地の良さを醸成する。多様な接続の可能性を柔軟に受け止められる構造を意識し、段階的に展開できるデザインのあり方を探る。

【工夫により生かされる古い建築】



出典：Areko 公式Instagram

- ファサードの質感や三角看板の痕跡、米軍統治下の様式を残した空間に現代的な機能・快適性を重ねる。これにより、コザならではの時間の厚みを感じられる、居心地のいい空間を創出する。

デザインコード 3：小さな体験が紡ぐコザ・ライブスケープ

- 点在する文化や歴史の拠点を大切にし、琉米文化が織りなす小さな風景を重ね合わせて「コザらしさ」を紡ぎ出す拠点とする。

【コザんちゅのコミュニティの場】



シアタードーナツ

- 幅広い世代に親しまれる文化拠点を軸とすることで、日常の暮らしと文化が自然に重なり合う風景を育む。コザに根差した、居場所が点在する人々が立ち寄りやすい文化空間の体験を可能とする。

出典：シアタードーナツ公式 HP

【写真や映像で紡ぐ生きた景観】



ブラザハウス

- まちの営みや人々の記憶をとどめ、世代を超えて共有される文化資産としての写真・映像。これらは空間そのものに奥行きとリズムを与え、コザ全体を「物語を紡ぐ舞台」として歩きながら立ち止まって感じられる場とする。

【戦後の KOZA を学ぶ場】



沖縄市戦後文化資料展示館 ヒストリート

- 「コザらしさ」の源流は、戦後の沖縄市・コザの歩みを伝える展示館の学びから、街角の痕跡の発見までにある。
- それを日常の風景とつなげて点在させ、発見を重ねることで、歴史を肌で感じられる。

出典：沖縄観光情報 WEB サイト

【戦前・越来村の記憶】



コザ工芸館ふんどう

- 戦前の沖縄市では竹細工など素朴な暮らしの工芸が息づき、越来グスクの歴史は土地の誇りとして受け継がれている。
- 戦前の文化・記憶を、体験やしつらえとしてまちなかに継承することで、地域の時間の厚みを空間に刻むことができる。

出典：沖縄市観光ポータルサイト

【音がにじみ出す風景】



ライブハウス JETS

- 沖縄市に根ざした音楽文化は、建物の内外を超えてまちなかへとにじみ出し、人々の暮らしと自然にとけ合う。
- 日常の延長にあるささやかな音は、訪れる人と地域の人をつなぐきっかけとなる。

【暫定的な土地の風景】



空地の実験風景

- 変化の途上にある土地は、未完成ゆえに余白があり、人々に開かれる可能性を秘めている。
- この余白を、単なる物理的な利用可能地としてではなく、文化・記憶・住民の主体性を交えながら更新していく「再編可能地」として捉える。
- また、その更新の積み重ねは、過去の記憶と未来の活動を媒介し、コザらしさの連続性を育む契機となる。
- そこに生まれる暫定の風景が交流を育み、空間が形づくられる前から地域の記憶を刻んでいく。

デザインコード 4：チャンプルー文化を許容する寛容な空気感

- エイサーやストリートスポーツ、日常の営みが交わり、静けさと賑わいが同居する、寛容で受け皿の広いコザ特有の空気感を育む。
- 交通結節点を都市の広場として捉え、移動の効率性と文化的厚みが同居する場として、多様な活動を受け止めていく。

【力強いエイサーやスケートボードの風景】



- エイサー太鼓の響きと、街に溶け込む多様なストリートスポーツの躍動感。そこには琉球伝統と輸入された文化とがチャンプルーされた、世代を超えて共有されるエネルギーがある。
- これらの多彩な活動は、建物の間小さな余白や広がりのある余白を舞台とし、自然と人々を惹きつける。
- その風景は、日常のコザを、地域の人々だけでなく来訪者にも開かれた「誰もが関われる舞台」として育んでいく。

出典：コザまちマガジン

【夜の賑わいを生む溜まり空間】



一番街商店街

- 交差点形状や街区のずれが生み出す余白には自然と人々が集まり、新たな交流が生まれる。これらの「溜まり」が面的に繋がっていくことで、日常の風景が豊かに彩られていく。

【昼の静けさを受け止める余白】



中央パークアベニュー

- ゲート通りや一番街のにぎわいのすぐ傍らにある、ふと足を止めてぼんやりと過ごせる余白。まどろむ時間が自然に流れ、にぎわいとは異なる穏やかな表情がコザのまちかどににじむ。

【豊かなコザんちゅの活動】



中央公民館のイベントポスター



てるりん祭



一番街でのエイサー

- ・ センター公民館を起点に、人々の集まりや営みが路地や広場へとにじみ出し、日常の風景をつくり出す。その時間の流れを受け止める空間には、活動と活動の合間をやさしく包み込む「心地よい余白」が大切である。
- ・ その風景は年齢や性別、国籍の違いを越えて人々を受け入れ、交わる場となる。地域の活動が「風景」として感じられる開かれた場こそ、コザのまちに息づく自由な空気感を形づくる。

出典：沖縄市観光ポータルサイト

3.3 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画の方針

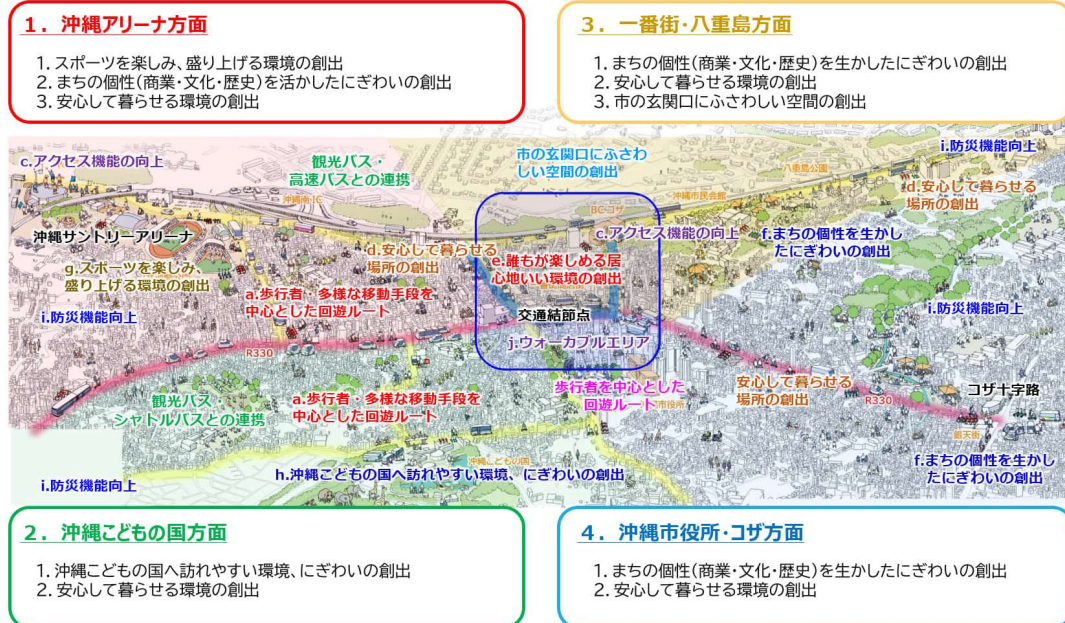
- 前節 3.2 で整理したデザインコードは、拠点エリア全体と交通結節点の空間の整え方・使いこなしの考え方を共有するための共通の指針である。本節ではこれを踏まえ、交通拠点まちづくりを推進するための基本方針として、以下の 5 つの方針を設定する。



図：沖縄市交通拠点まちづくり基本計画の方針

3.4 施策と取組案

- 交通結節点を中心として、沖縄アリーナからコザ十字路を含む4方面に分けて、施策と取組案を体系化する。



図：基本計画の施策イメージ

表：沖縄アリーナ方面の施策と取組案

方面	施策	取組案
① 沖縄アリーナ	a 歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○自転車等の走行空間づくり
	b 歩行者を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○ベンチ等小休憩場所の整備
	c アクセス機能の向上	○シャトルバス乗り場整備 ○タクシー乗り場整備 ○シェアサイクル等ポート整備 ○バス停等の整備 ○モビリティ・ハブの設置
	d 安心して暮らせる場所の創出	○土地区画整理事業 ○生活道路対策
	e 誰もが楽しめる居心地のいい環境の創出	○乗り継ぎ利便性向上、待合環境の充実化 ○商店街と拠点連携による賑わいの創出 (周辺エリアの情報発信 等) ○まちなか交流拠点の創出
	f まちの個性を生かしたにぎわいの創出	○宿泊施設の誘致 ○商店街への誘客や交流促進 ○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○昼の賑わい創出(販売店(日用品) 飲食店(カフェ等)) ○駐車場の整備、更新、連携 ○地域の特色を生かしたユニークな空間・景観づくり
	g スポーツを楽しむ、盛り上げる環境の創出	○スポーツイベント等 ○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり

表：沖縄こどもの国方面の施策と取組案

方面	施策	取組案
② 沖縄こどもの国	a 歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○自転車等の走行空間づくり
	c アクセス機能の向上	○シェアサイクル等ポート整備 ○バス停等の整備
	d 安心して暮らせる場所の創出	○生活道路対策
	h 沖縄こどもの国へ訪れやすい環境、にぎわいの創出	○県外・県内からの観光客誘致 ○日本一ユニークな施設への整備拡充 ○地域の特色を生かしたユニークな空間・景観づくり

表：一番街・八重島方面の施策と取組案

方面	施策	取組案
③ 一番街・八重島	a 歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○自転車等の走行空間づくり ○ベンチ等小休憩場所の整備
	c アクセス機能の向上	○シェアサイクル等ポート整備 ○モビリティ・ハブの設置 ○駐車場を活用した公共交通機能等との連携
	d 安心して暮らせる場所の創出	○生活道路対策
	e 誰もが楽しめる居心地のいい環境の創出	○乗り継ぎ利便性向上、待合環境の充実化 ○商店街と拠点連携による賑わいの創出 (周辺エリアの情報発信 等) ○まちなか交流拠点の創出
	f まちの個性を生かしたにぎわいの創出	○宿泊施設の誘致 ○商店街への誘客や交流促進 ○中央パークアベニュー整備事業(対面2車線化) ○昼の賑わい創出(販売店(日用品) 飲食店(カフェ等)) ○駐車場の整備、更新、連携 ○広場や公園等を活用したイベント ○地域の特色を生かしたユニークな空間・景観づくり

表：沖縄市役所・コザ方面の施策と取組案

方面	施策	取組案
④ 沖縄市役所・コザ	a 歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○自転車等の走行空間づくり
	b 歩行者を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり
	c アクセス機能の向上	○シェアサイクル等ポート整備 ○バス停等の整備 ○モビリティハブの設置
	d 安心して暮らせる場所の創出	○土地区画整理事業 ○生活道路対策
	f まちの個性を生かしたにぎわいの創出	○商店街への誘客や交流促進 ○昼の賑わい創出(販売店(日用品) 飲食店(カフェ等)) ○広場や公園等を活用したイベント ○地域の特色を生かしたユニークな空間・景観づくり
共通	i 防災機能を向上	○防災力向上の取組

a. 歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート

【歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり】

来訪者が楽しく歩ける機能(無電柱化)の充実を図る。

道路空間イメージ(例:丸の内仲通り)



出典:官民連携まちづくりポータルサイト(国土交通省都市局 HP)



【概要】シェアードストリート(NACTO リ・デザイン例より)

歩行者を中心とした道路空間(車や自転車等も通行可能)。舗装は歩行者の優先順位を強化するために歩道と統一化を図る。

①すべての入り口に警告用のストリップを設置。

②配送車両用のエリアをマーク。

③ベンチ、プランター、アートワーク、樹木、噴水、ボラード、駐輪場などのストリートファニチャーを使用して、共有スペース内の走行車線を描写。

④安全で居心地の良い環境を作り出すため照明を整備。

⑤プランターや樹木などの造園。可動プランターを使用した、特定の時間帯の車両の交通アクセスの制限等。

出典:NACTO(Global Street Design Guide)

【自転車等の走行空間づくり】

来訪者が楽しく、自転車等で安全に走行できる機能の充実を図る。

道路空間イメージ



道路空間イメージ



出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(国土交通省 HP)

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> <p>歩道 自転車道 (自動車の) 車道</p> <p>緑石緑等</p> <p>歩道 自転車道</p> <p>着色あり</p> <p>着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車の通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色</p> <p>幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p> <p>歩道のある道路</p> <p>歩道のない道路</p>

出典:国交省 自転車活用推進本部

地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)(国土交通省 HP)

b. 歩行者を中心とした回遊ルート

【ベンチ等小休止場所の整備】

来訪者が歩きやすくなる機能の充実を図る。

ベンチ等小休止場所のイメージ(沖縄ゲート通り)



c. アクセス機能の向上

【モビリティハブの整備 等】

来訪者の利便性を高めるため、結節機能の充実を図る。

イメージ(例:東京都世田谷区)



出典:ENEOS ホールディングス㈱資料より



▲中心市街地での導入(東京都豊島区)



▲観光地での活用(広島県福山市)

出典:グリーンスローモビリティの導入と
活用のための手引き(国土交通省)

モビリティハブ

「モビリティハブ」とは、様々な交通モード
(小型モビリティ、電動キックボード、電
動アシスト付自転車、E Vバイク等)
の接続・乗り換え拠点を指している。

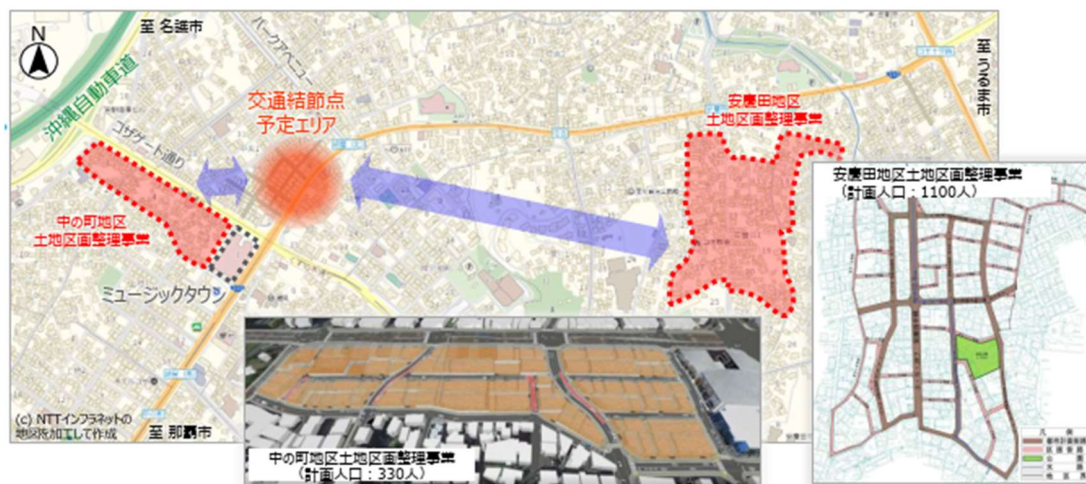
シェアサイクルポートの設置
(例:沖縄市銀天街前の広場)



d. 安心して暮らせる場所の創出

【土地区画整理事業】

地域住民の生活環境を向上させるため、土地区画整理事業を推進する。



出典：沖縄市 HP

【生活道路対策】

地域住民の安全な歩行空間を確保するため、通学路を中心に生活道路安全対策を行う。

●位置図



●生活道路対策の実施事例(浦添市仲西小学校前)

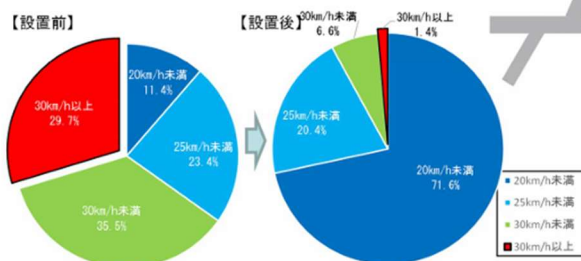
・狭さく、イメージハンプ



・ハンプ



●ハンプ設置後の車両速度分布の変化



図：生活道路対策イメージ(例：浦添市宮城地区)

出典：浦添市における生活道路対策の取組について(浦添市道路課)

e. 誰もが楽しめる居心地のいい環境の創出

【乗り継ぎ利便性向上、待合環境の充実化】

来訪者の乗り継ぎ利便性を向上に向けた機能の充実を図る。

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		
	交通結節機能		
	防災機能		
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能		
	サービス機能		
	景観機能		

⇒ ■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場所**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施設・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拠点づくり**。

⇒ ■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、交通系IC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

図：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省)

出典：沖縄市交通拠点整備基本構想(令和6年6月)

【商店街と拠点の連携による賑わい創出】

来訪者が楽しめるよう機能の充実、空間創出に向けた取り組みについて、実証実験も含めにぎわい創出を図る。

道路空間イメージ(例：一番街商店街での誘客イベント)



実験イメージ(例：沖縄市胡屋・中央地区の空き地活用)



お絵描きワークショップ



スタンプラリー



沿道空地を活用した滞留空間



パラソル・イス・テーブル

【まちなか交流拠点の創出】

様々なまちづくり関係者（行政、民間、学識等）が集い、まちづくりの取組が行える機能の充実を図る。

まちづくり交流拠点イメージ(例:愛媛県松山市 松山アーバンデザインセンター)



f. まちの個性を生かしたにぎわいの創出

【宿泊施設の誘致】

来訪者の目的地となるよう、機能の充実を図る。

宿泊施設の誘致イメージ(例:沖縄市 一番街商店街、中央パークアベニュー)



出典:トリップショットホテルズ・沖縄コザ HP

【昼の賑わい創出(販売店(日用品等)、飲食店(カフェ等))】
来訪者の目的地となるよう、機能の充実を図る。

飲食店、販売店の誘致イメージ(例:沖縄市 ゲート通り、中央パークアベニュー)



【駐車場の既存ストック】

既存の駐車場資源を有効活用し、ストックの活用を推進する。

既存駐車場の位置図



出典：沖縄市中心市街地活性化協議会

【駐車場の整備、更新、連携】

来訪者のアクセス性を向上するため、駐車機能(P&R 等)の充実を図る。

駐車施設イメージ(例：広島県呉市 呉駅西駐車場)



【中央パークアベニュー整備事業】

円滑で安全な交通環境の確保のため、胡屋北交差点の改良に合わせて、道路空間の再整備を図るとともに、ウォークブルな空間創出・運用に取り組む。

取組イメージ(例:中央パークアベニュー2車線化)



国道330号線～BCコザ向け



店舗から見た植栽



歩道から見た植栽



保健所交差点～国道330号線向け

出典:沖縄市 HP

【公園を活用したイベント】

来訪者のため、公園を活用した賑わいの創出を図る。

取組イメージ(例:南池袋公園、八重島公園)



出典:官民連携まちづくりポータルサイト
(国土交通省都市局 HP)



出典:イザ☆コザ(沖縄市(コザ)地域情報サイト)

【地域の特色を生かしたユニークな空間・景観づくり】

地域の歴史・文化・特徴等をテーマに、ユニークな空間・景観を形成する。

取組イメージ

(例：商店街(パルミラ通り等)、沖縄郵便局通り、コザ十字路、ゲート通り、中央パークアベニュー等)



g. スポーツを楽しむ、盛り上げる環境の創出

【スポーツイベント等】

スポーツやイベントを楽しむ、活気と共感に満ちたスポーツ交流空間を形成する。

取組イメージ(例: 沖縄アリーナ)



出典: 沖縄市観光ポータルサイト

取組イメージ(例: 沖縄市陸上競技場)



出典: 沖縄市コザ運動公園 HP

h. 沖縄こどもの国へ訪れやすい環境、にぎわいの創出

【日本一ユニークな施設への整備拡充】

人材育成・情操教育をはじめ、観光振興等の分野で大きな役割を担う施設として「ここでしか体験できない感動に満ちた動物園」を目指し、整備拡充や15歳以下の入園料無料化、通年でのナイトズー開催など取組んでいる。

取組イメージ(例:沖縄こどもの国)

ピクニックイベント



スプラッシュパーク



ナイトズー



サル舎



出典: 沖縄市

i. 防災機能を向上（商店街を活用した防災の取組）

防災情報(警報、注意報等)や交通機関の運行情報等の情報発信

取組イメージ(災害時のデジタルサイネージの活用)



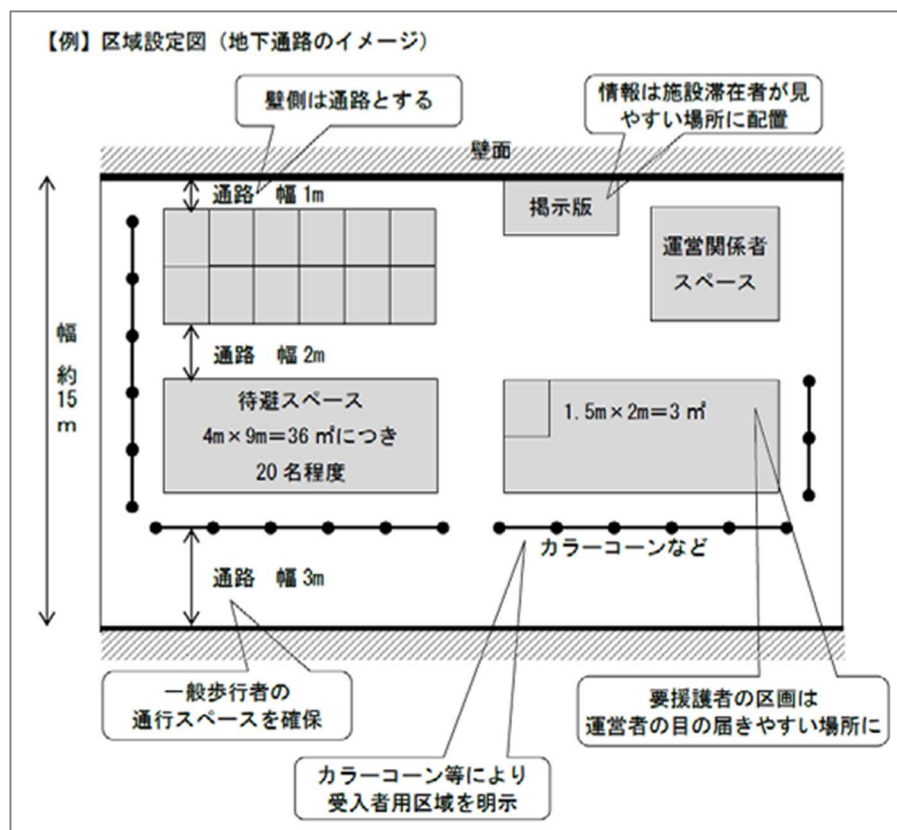
【デジタルサイネージを活用した情報発信のイメージ（地震発生時）】※多言語対応



出典:横浜市記者発表資料(R5.7.19)

帰宅困難者(地域住民や観光客等)の避難場所としての交通結節点及び周辺公共空間の活用

取組イメージ(帰宅困難者の避難場所としての道路空間の活用)

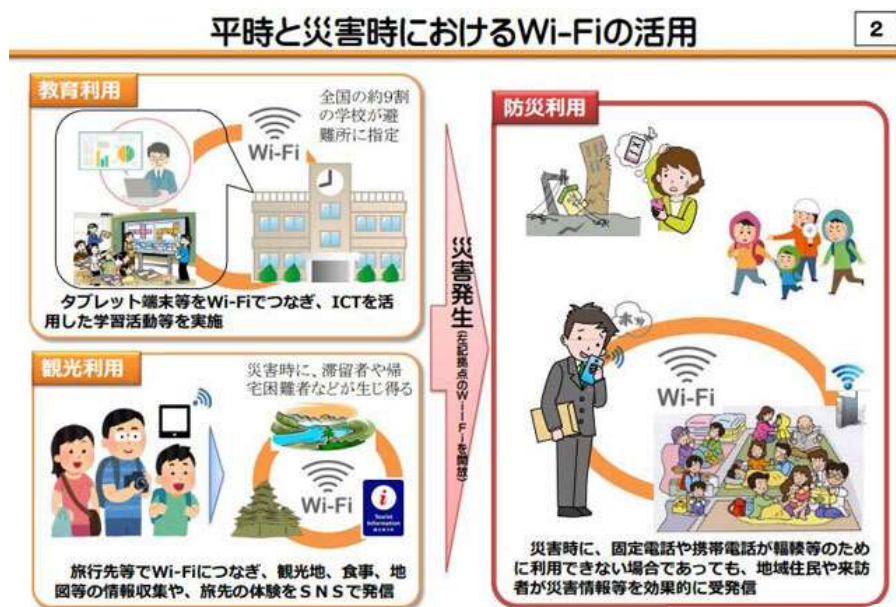


出典:大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策の取組事例集(内閣府)



- Wi-Fi 等、災害時・緊急時の通信手段の確保
- 公園空間等を活用した防災訓練(キャンプ、火起こし、食事等)の実施

取組イメージ(平時と災害時における Wi-Fi の活用)



出典:総務省資料

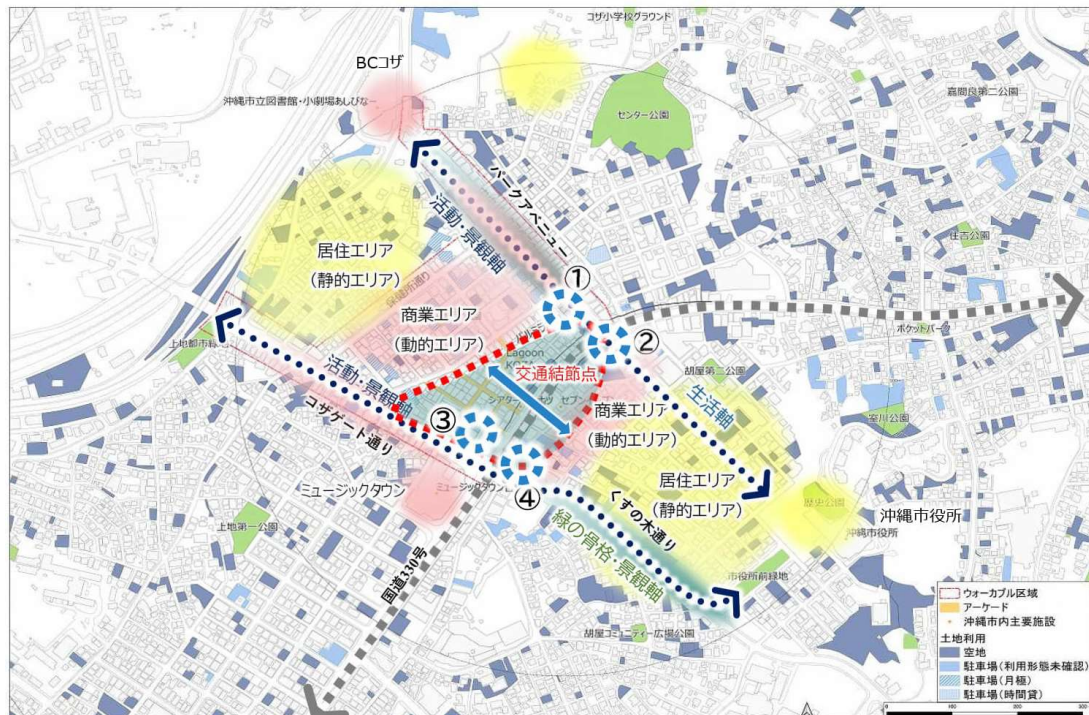
防災キャンプ in 中田島(風車公園 2025/9/21)



出典:日本キャンプ協会 HP

j. ウォーカブル

- 交通結節点を中心とした300～500m程度のエリア及び周辺の施設立地状況などを踏まえ、ウォーカブルエリアを設定する
- 周辺の公園や街路空間等との関係性を踏まえたパブリックスペースの機能・配置方針をもとに、ひと中心の「居心地が良く歩きたくなる」ウォーカブルエリアの創出を図る



パークアベニュー・コザゲート通りとの交差点・四つ角に配置

■活動・景観・生活軸を結び回遊性を高める配置

交通結節点は、周辺の空間を結びつけ、回遊性を高める役割として、コザの活動・景観軸となっているパークアベニュー・コザゲート通り・くすの木通り等との交点に位置しているため、それぞれの接点となる空間を配置

- ①は、パークアベニューと連続した空間として配置
- ②は、将来的に市役所までつながる道路と連続した空間として配置
- ③は、コザゲート通りやミュージックタウンの広場と連続した空間として配置
- ④は、市役所前の広場・くすの木通りからと連続した空間として配置

■緑の骨格・景観軸を形成する配置

コザの特徴のひとつであるみどりをパークアベニューからくすの木通り・市役所前の広場までつなぐ役割として、現況のみどりを受け止め・強化する位置に配置

■周辺を繋ぐネットワークの配置

交通結節点と、周辺の公園緑地を結び路地も含めた道路街路ネットワーク空間を構築するとともに、道路街路空間そのものにも滞在空間としての機能を構築

配置方針

活動・景観軸に動的機能、生活軸、緑の骨格・景観軸に静的機能配置

■活動・景観軸には日常・イベント時等の活動に資する機能を配置

①③には、日常時・イベント時間問わず賑わい等に資する広場や交流機能等をメインに配置(非常時には防災機能)

■生活軸、緑の骨格・景観軸には落ち着いた空間を形成する機能を配置

②④には、落ち着いた空間を形成する植栽や滞留機能等を配置(非常時には防災機能)

機能配置の考え方

図：パブリックスペースの機能・配置方針

3.5 役割分担（案）

- ・ 本計画を実効性ある取組として推進するため、市民・行政・交通事業者・教育研究機関・企業等が、それぞれの立場と強みを生かしながら連携し、段階的に取組を進める。
- ・ 特に、交通拠点における回遊性・滞留・安全性等の向上と、交通結節点における機能強化を一体的に進める観点から、関係者間で役割分担を明確化する。施策の役割分担（案）を示す。

表：取組案ごとの役割分担（案）

施策	取組み案	国	県	市	地域 商店街	交通 事業者	民間	大学
a歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○自転車等の走行空間づくり	○	○	○	○		○	
b歩行者を中心とした回遊ルート	○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○ベンチ等小休憩場所の整備	○	○	○	○			
cアクセス機能の向上	○シャトルバス乗り場整備 ○タクシー乗り場整備 ○シェアサイクル等ポート整備 ○バス停等の整備 ○モビリティ・ハブの設置	○	○	○	○	○	○	
d安心して暮らせる場所の創出	○土地区画整理事業 ○生活道路対策			○	○			
e誰もが楽しめる居心地のいい環境の創出	○乗り継ぎ利便性向上、待合環境の充実化 ○商店街と拠点連携による賑わいの創出（周辺エリアの情報発信 等） ○まちなか交流拠点の創出	○	○	○	○	○		○
fまちの個性を生かしたにぎわいの創出	○宿泊施設の誘致 ○商店街への誘客や交流促進 ○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ○昼の賑わい創出（販売店（日用品）飲食店（カフェ等）） ○駐車場の整備、更新、連携 ○地域の特色を生かしたユニークな空間・景観づくり	○	○	○	○		○	○
gスポーツを楽しむ、盛り上げる環境の創出	○スポーツイベント等 ○歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり			○	○		○	
h沖縄こどもの国へ訪れやすい環境、にぎわいの創出	○県外・県内からの観光客誘致 ○日本一ユニークな施設への整備拡充 ○地域の特色を生かしたユニークな空間・景観づくり			○				
i防災機能を向上	○防災力向上の取組	○	○	○	○	○	○	
jウォーカブル	○コザの音楽や歴史・文化の継承 ○通りの特色を活かした景観づくり ○昔と今を融合した商店街等の形成 ○花やみどりにあふれたひと中心の通り ○人々が集い・滞留し、居場所となる空間づくり ○分かりやすく魅力ある案内表示等の整備 ○交通結節点を拠点にした回遊性の促進	○	○	○	○			○

※役割分担は各施策を進める中で、取組み案毎に今後詳細に検討する。

第4章 交通拠点まちづくりの核となる交通結節点

4.1 交通結節点の整備の方向性

(1) 交通結節点の整備の必要性

- 地域の現況・課題、上位関連計画の動向などを踏まえて、沖縄市の中心市街地活性化のみならず、中部地域の拠点として中心性を高めるとともに中南部都市圏の那覇-宜野湾-沖縄を中心とする都市圏骨格軸の形成を進めていくためには、広域幹線公共交通システムと一体となった胡屋交通結節点の整備が必要となる。

沖縄本島中南部都市圏、中部圏における現状・課題と方向性

中南部都市圏の都市及び交通の現状と課題

- 都市拠点の分散抑制や郊外化の抑制
- 都心部(那覇市・沖縄市)の魅力向上、低密度化の改善
- 高齢者も安心して出かけできる環境の構築
- 通学のための環境充実と送迎負担の軽減
- 過度な自動車依存からの脱却と慢性的な渋滞解消
- 都市圏の軸を基幹としたシームレスな公共交通網の構築
- 観光二次交通にも資する交通環境の構築
- 多様なライフスタイルの支援

中南部都市圏の方向性

【コンパクト】

- 拠点の位置づけ、求める機能の明確化と機能集約
- 広域的な活動を支える2つの都市拠点(那覇市、沖縄市)

【ネットワーク】

- 拠点を強力に接続する安定的で持続的な総合交通システムの構築(交通NW)
- 公共交通の基盤にもなる骨格的な道路網整備と機能に応じた階層化(道路NW)



沖縄市胡屋地区における現状・課題と方向性

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。
- 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。

広域移動と地域内移動をつなぎ中心市街地活性化と連携を図った

胡屋交通結節点の整備が必要

(2) 整備のコンセプト

- 必要性及び各上位関連計画及び本基本計画の方針を踏まえて、交通拠点まちづくりにおける交通結節点の整備コンセプトは、以下の通りとする。

広域移動

沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン

都 市	クルマのみに頼らず暮らす (安心・安全性の向上)	<ul style="list-style-type: none"> 必要な機能をまちの中心に集め、歩いて活動できる空間を整備 →用事ごとにクルマで場所を移動する必要をなくす 送迎に頼らなくても自由に行きたい場所に移動できるような交通環境を整備 →クルマ利用環境の有無で交通弱者を生まない
道 路	楽しみに使える時間を増やす (移動時間の縮減)	<ul style="list-style-type: none"> 運転時間を減らし、楽しみに使える時間を増やす →郊外化とクルマ移動で増加を続ける混雑を緩和 便利で使いやすい公共交通のネットワークとその利用環境の整備 →「遅延なく確実に」行きたい場所に行ける
交 通	移動をもっと自由にする (移動コストの緩和)	<ul style="list-style-type: none"> 費用負担の問題で公共交通を選択できない状況無くす 地図で分かる階層的で使いやすい交通ネットワークを整備 →行先や目的で利用する交通手段を自由に使い分けられる 交通ネットワークへのアクセス環境と乗り継ぎ環境を整備する

那覇・宜野湾・沖縄の都市拠点を軸に、都市圏全体で「多核連携・軸上都市構造」を目指す

都市拠点（那覇市・沖縄市）：都市圏における多様な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、様々な文化や交流が集う拠点

南北骨格軸：都市拠点、基地跡地利用拠点、広域交通拠点、高密度な都市的な土地利用が連担した中南部都市圏の主要なエリアであり、都市圏における様々な活動が集中する軸

地域内移動
+

沖縄市交通拠点整備基本構想

KOZAのみんなでつくる活力に満ちたまち

方針①誰もが楽しめる、居心地が良い場づくり
方針②まちとまちの結びつきを強くする場づくり
方針③まちなかの結びつきを強くする場づくり
方針④KOZAの歴史・文化が感じられる場づくり
方針⑤より安全で安心なまちづくり

交通拠点内の方面別の方向性

沖縄アリーナ方面

- スポーツを楽しむ、盛り上げる環境の創出
- まちの個性（商業・文化・歴史）を活かした賑わいの創出
- 安心して暮らせる環境の創出

こどもの国方面

- 沖縄こどもの国へ訪れやすい環境、にぎわいの創出
- 安心して暮らせる環境の創出

沖縄市交通拠点まちづくり基本計画

○コザらしさを育む ～地域の魅力向上～
○繋がる往来 ～都市間のアクセス機能の向上～
○まちを巡る ～地域内の回遊性向上～
○まちの顔 ～沖縄市が持つ個性的な空間づくり～
○安心を紡ぐ ～防犯・防災機能の向上～

一番街・八重島方面

- まちの個性（商業・文化・歴史）を活かした賑わいの創出
- 安心して暮らせる環境の創出
- 市の玄関口にふさわしい空間の創出

沖縄市役所・コザ方面

- まちの個性（商業・文化・歴史）を活かした賑わいの創出
- 安心して暮らせる環境の創出

デザインコード（素案）

デザインコード1:
コザまちまいを育む空間
都市の骨格を受け止め、隣接する空間を「にじみあう場」として結び、広がる空と緑の中に居心地のよいまちまいを創り出す拠点を描く。

デザインコード3:
小さな体験が紡ぐコザ・ライブスเคープ
点在する文化や歴史の拠点を大切に、琉米文化が織りなす小さな風景を重ね合わせて「コザらしさ」を紡ぎ出す。

デザインコード2:
生き生きとしたコザの表情に溶け込ませる
中央パークアベニューからゲート通りまでをつなぐ連続的な歩行環境を整え、都市を横断する動線を自然に受け止める豊かな歩き空間をつくる。

デザインコード4:
チャンプルー文化を許容する寛容な空気感
エイサーやストリートスポーツ、日常の営みが交わり、静けさと賑わいが同居する、寛容で受け皿の広いコザ特有の空気感を育む。

広域移動と地域内移動をつなぎ中心市街地活性化と連携を図った整備コンセプト

『南北を結ぶ交通拠点を形成』
～歴史・文化・人を紡ぎ、世界にひらく活力みちたまち KOZA～

4.2 交通拠点まちづくりにおける交通結節点に必要な機能

- 前節の整備コンセプトを具体的な整備内容へ落とし込むため、本節では、第2回胡屋地区交通結節点整備検討委員会において示された、①交通機能、②交流等機能、③防災機能の3つの観点から整理した。



図:「交通機能」「交流等機能」「防災機能」に必要な機能

出典:第2回胡屋地区交通結節点整備検討委員会資料

(1) 交通機能

- 交通結節点の交通機能は、単なる乗降場ではなく、まちづくりの核としての役割を担う。那覇・うるまを結ぶ基幹バス、市内循環や他市町村との接続強化による夜間バス、アリーナシャトル、観光バスなど多様な移動を支えることで、住民の日常と観光・イベントをつなぐ拠点となる。
- また、上下線を結ぶ空間を交流や案内の場として活かし、ゲート通りやくすの木通りとの連続性を高めることで、まちの活力を生み出す交通拠点にふさわしい歩行者空間と賑わいを創出する。交通を「地域体験」として設計することにより、利便性と魅力を両立したまちの顔を形成することが必要である。

表：交通機能

機能	内容	まちづくり的意義	基本計画
基幹バスとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 那覇向け、うるま市向けを分離配置。基幹バス路線網との交通結節点に位置付け 	<ul style="list-style-type: none"> 沖縄本島東西軸の要衝として、広域移動と市内生活をつなぐ都市拠点の核となる 	繋がる往来
路線バス、市内循環・夜間・シャトルバス対応	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、循環バス、夜間バス、シャトルバスなど多様な市内外交通への対応 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の生活利便性を高めるとともに、夜間経済やアリーナ来訪者の回遊を支援 	まちを巡る
施設間を円滑に繋ぐ	<ul style="list-style-type: none"> 施設間を円滑に繋ぐ機能 	<ul style="list-style-type: none"> 単なる移動動線にとどまらず、人が集い滞在する公共広場として都市活力を生む 	コザらしさを育む
多様な移動手段への対応	<ul style="list-style-type: none"> 自転車、タクシー、シェアモビリティ、徒歩などの円滑な接続 	<ul style="list-style-type: none"> 交通の多様化に対応し、環境負荷低減や多世代利用を促進する柔軟な都市交通拠点 	まちを巡る
自家用交通との乗り継ぎ円滑	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車でのK&R（キスアンドライド）、P&R（パークアンドライド）との円滑な接続 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の移動利便性を高め、環境負荷の低い持続可能なまちづくりを促進する 	繋がる往来
観光バス対応	<ul style="list-style-type: none"> 一時待機・乗降スペース整備。観光客への案内・動線の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客の快適な来訪を支え、商店街や文化施設への誘導による地域経済活性化を促進 	繋がる往来
歩行回遊性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 南北（ゲート通り）・東西（くすの木通り）軸やパークアベニュー通り等と連携し、回遊性を強化 	<ul style="list-style-type: none"> 都市軸をつなぐ交点として、回遊性とにぎわいを創出する「まちの玄関口」を形成 	繋がる往来

(2) 交流等機能

- 交通結節点の交流等機能は、音楽や舞台芸術など地域文化を発信する場であると同時に、商店街や観光資源と連動した賑わいを創出する拠点であることが必要とされる。
- 市民や学術団体をはじめとする様々なプレイヤーが関わる運営や、子育て・高齢者にも配慮した居場所づくりにより、多世代に親しまれる公共空間を形成することが必要とされる。
- 地域デザイン部会におけるデザインコードなどを踏まえた景観形成の取組みも踏まえつつ、交通結節点にふさわしいまちの顔をつくることが求められる。

表：交流等機能

機能	内容	まちづくり的意義	基本計画
歩行回遊性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 南北(ゲート通り)・東西(くすの木通り)軸やパークアベニュー通り等と連携し、回遊性を強化 	<ul style="list-style-type: none"> 都市軸をつなぐ交点として、回遊性とにぎわいを創出する「まちの玄関口」を形成 	繋がる往来
多様な文化との連携発信機能	<ul style="list-style-type: none"> ミュージックタウン等と連携し、野外演奏やストリートライブなどの展開の場 地域文化を発信する小劇場的空間などの要素を取り入れるなど、多様な表現活動を支援の場 他多様な地域資源の案内・発信 	<ul style="list-style-type: none"> 胡屋らしい音楽文化を可視化し、若者や来訪者を巻き込んだにぎわいと地域アイデンティティを強化 音楽に加え多様な文化芸術を発信することで、地域全体の文化厚みと交流の幅を広げる 観光客の理解と回遊を促し、地元商店街や文化施設との接点を強化 	繋がる往来
市民参加、教育・研究機関連携機能	<ul style="list-style-type: none"> 市民や団体が参画する運営体制 学術団体等と連携し、社会実験や調査研究、空間運用の実践を展開 	<ul style="list-style-type: none"> 公共空間を「地域のまちづくり」や「学びと実践の場」として位置づけ、次世代人材や知的資源を地域に循環 	コザらしさを育む
スポーツ交流機能	<ul style="list-style-type: none"> アリーナ・運動公園と連携し、試合・イベント来訪者の交流や体験の場を提供 	<ul style="list-style-type: none"> スポーツ観戦やイベントを契機に人の流れを生み、地域全体の賑わいにつなげる 	コザらしさを育む
子育て・家族対応機能	<ul style="list-style-type: none"> 子育て対応、親子で安心して利用できる環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世代が安心して滞在できる環境を整えることで、多世代が集う持続的な公共空間を形成 	コザらしさを育む
景観形成機能	<ul style="list-style-type: none"> 都市軸の玄関口としての象徴性と商店街との連続性。「コザらしさ」を反映した景観形成 	<ul style="list-style-type: none"> 「コザらしさ」を取り入れた景観により、地域らしさと都市的魅力を両立させる 	まちの顔

(3) 防災機能

- 交通結節点の防災機能は、災害対応にとどまらず、まちづくりの基盤として重要です。老朽建物が多い商店街周辺に安全な一時滞在空間を確保することで、日常の安心感を高め、地域居住や来街の促進につながる。
- また、平常時は広場や交流空間として活用し、非常時には物資集積や仮施設設へ転用できる多目的性を持たせることで、公共空間の有効性を最大限に高める。
- さらに、電力や通信などの防災インフラを備え、公民館や防災会と連携した訓練・啓発を重ねることで、地域の共助体制を育み、持続可能なまちづくりを支える拠点となる。

表：防災機能

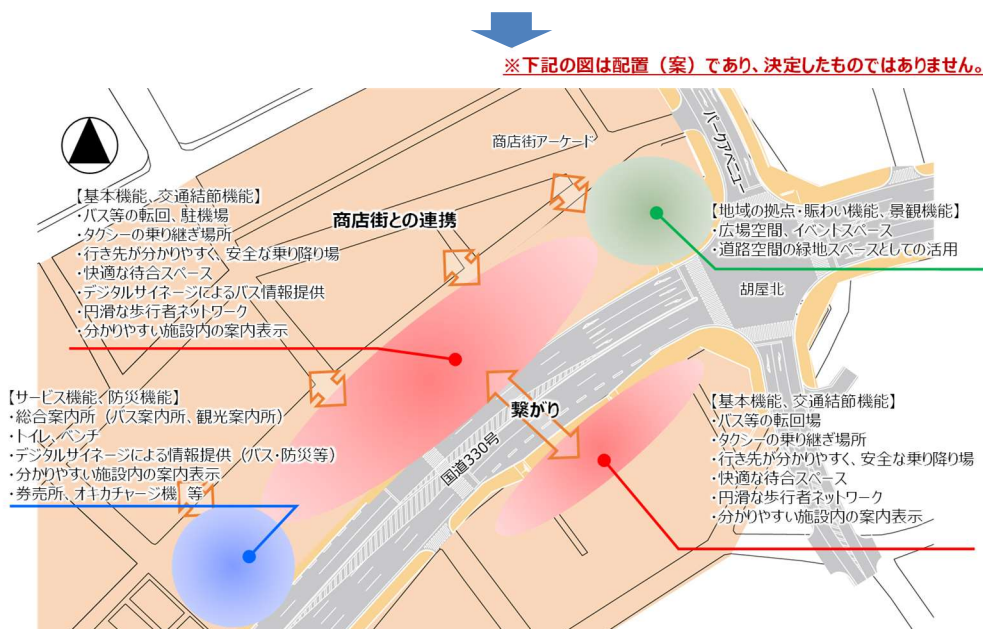
機能	内容	まちづくり的意義	基本計画
一時滞在機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 商店街など老朽建物密集地に隣接する広場を避難場所として整備 • 老朽化建物の多いエリアの安全確保を踏まえた空間整備 	<ul style="list-style-type: none"> • 日常的な安心感を提供し、来街や居住継続を支える • 商店街再生や建物更新を促進することで、災害に強いまちづくりを推進 	安心を紡ぐ
空間の防災活用	<ul style="list-style-type: none"> • 平常時は交流・賑わい空間、非常時は物資集積等に転用可能な空間づくり 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共空間の二重利用により、維持管理コストを軽減し活用度を高める 	安心を紡ぐ
防災インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> • 太陽光発電、蓄電池、非常用照明、Wi-Fi、掲示板、仮設トイレ等 	<ul style="list-style-type: none"> • 日常的には快適性・利便性を提供し、災害時は即応可能 	安心を紡ぐ
地域連携・訓練体制	<ul style="list-style-type: none"> • 公民館・防災会・地域団体と協働した避難訓練や啓発活動 	<ul style="list-style-type: none"> • コミュニティの結束を強化し、共助型まちづくりを推進 	安心を紡ぐ

4.3 両側設置案の検討経緯

- 沖縄市交通拠点整備基本構想では交通結節点の設置案を示している。交通結節点の検討にあたり、沖縄市交通拠点整備基本構想検討委員会では、当初、「一番街商店街に隣接して整備する案」が示された。バス事業者意見（那覇方面の定時速達性の観点等）及びパブリックコメントなどを経て、「うるま市向け・那覇向け分離して整備する案」を基本とすることが確認された。





図：一番街商店街隣接整備案



図：うるま市向け・那覇市向け分離整備案

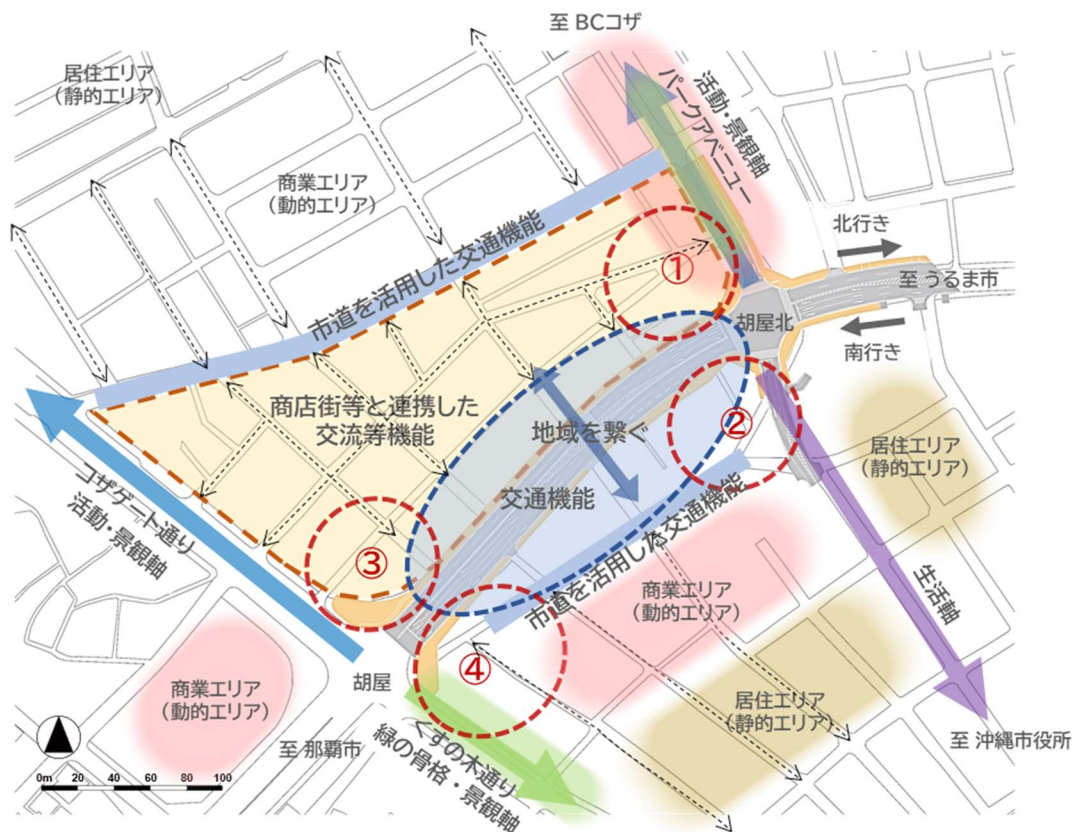
出典：参考）第2回 沖縄市交通拠点整備基本構想検討委員会

(参考) 比較検討

 <p>※下記の図は配置（案）であり、決定したものではありません。</p> <p>【基本機能：交通結節点機能】 バスの乗降・駐輪場 歩行者の安全確保 行き先が分かりやすく、安全な乗り降り場 快適な乗客スペース デジタルサイネージによるバス情報提供 待避歩行者ネットワーク 分かりやすい施設内の案内表示</p> <p>【サービス機能：防災機能】 集合案内所（バスの乗降・駐輪場） トイレ・ベンチ デジタルサイネージによる情報提供（バスの乗降・駐輪場） 分かりやすい施設内の案内表示 乗客所、オキカチ機能 等</p> <p>【地域機能：観光・賑わい機能：駅前機能】 広場空間（イベントスペース） 道路空間が緑地スペースとしての活用</p> <p>商店街アーケード 商店街との連携 駅前北 駅前南</p> <p>図：一番街商店街隣接整備案</p>	 <p>※下記の図は配置（案）であり、決定したものではありません。</p> <p>【基本機能：交通結節点機能】 バスの乗降・駐輪場 歩行者の安全確保 行き先が分かりやすく、安全な乗り降り場 快適な乗客スペース デジタルサイネージによるバス情報提供 待避歩行者ネットワーク 分かりやすい施設内の案内表示</p> <p>【サービス機能：防災機能】 集合案内所（バスの乗降・駐輪場） トイレ・ベンチ デジタルサイネージによる情報提供（バスの乗降・駐輪場） 分かりやすい施設内の案内表示 乗客所、オキカチ機能 等</p> <p>【地域機能：観光・賑わい機能：駅前機能】 広場空間（イベントスペース） 道路空間が緑地スペースとしての活用</p> <p>商店街アーケード 商店街との連携 駅前北 駅前南</p> <p>図：うるま市向け・那覇市向け分離整備案</p>
<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一番街商店街に隣接して交通結節点を整備する案 	<p>【概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 左記案に加え、那覇向け側も交通結節点を整備する案
<p>【想定される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 商店街に隣接しているため、交通結節点利用者等が商店街に来訪する等、にぎわいの創出につながる 	<p>【想定される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 商店街に隣接しているため、バス利用者等が商店街に来訪する等、にぎわいの創出につながる 那覇向けのバスを引き込まずに済むため、定時性の確保が想定される
<p>【留意点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇向けのバスを右折で引き込む必要があることから、バスの定時性の低下が想定される 	<p>【留意点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇向け・うるま市向けで、交通結節点利用者の動線と繋げる工夫が必要

4.4 整備イメージ

- まちの中心となる交通結節点について、パブリックスペース（ウォークアブルエリア）の方向性で示した、配置方針等を踏まえ、各活動・景観軸、生活軸、緑の骨格・景観軸との接続空間を創出し、結節点と一体となった空間とする。
- また隣接する商店街等と連携した交流等機能の強化を図るとともに、既存道路を活用した交通機能を配置することで、商店街を回遊する歩行者の増加を図る。



凡例		
配置方針	交通結節点	機能配置
<p>← 活動・景観軸</p> <p>← 生活軸</p> <p>← 緑の骨格・景観軸</p> <p>← 地区内歩行者動線</p>	<p>① パークアベニューと連続した空間</p> <p>② 市役所までつながる道路と連続した空間</p> <p>③ コザゲート通りミュージックタウン広場と連続した空間</p> <p>④ 市役所前の広場・くすの木通りから連続した空間</p>	<p>交通機能 (非常時は防災機能)</p> <p>交流等機能 (非常時は防災機能)</p> <p>商業エリア (動的エリア)</p> <p>居住エリア (静的エリア)</p> <p>日常・イベント等活動に資する機能</p> <p>落ち着いた空間を形成する機能</p> <p>緑の骨格・景観軸</p>

図：交通結節点周辺の整備イメージ

参考) デザインコードの視点からのイメージパースの解説

基本構想で示した交通結節点と商店街の連続（既公表）を“核”とし、本計画ではその核を起点に、広場の使いこなし、ユニバーサルな歩行動線の確保、国道 330 号を越える接続へと段階的に拡張し、拠点まちづくりの具体像としてデザインコードの視点からイメージ化を図った。

●交通結節点と連続した商店街のイメージ

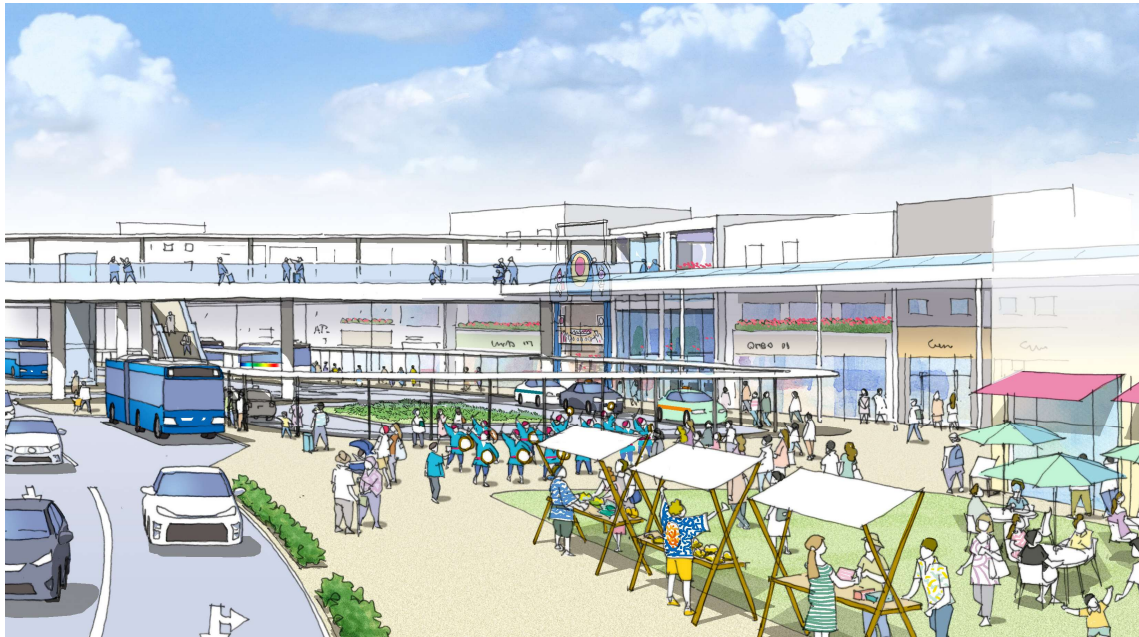
- ・ 本半屋外の連続空間により歩行体験の質を高め（DC1）、商店街の表情に馴染ませ（DC2）、小さな体験が点在する回遊を生み（DC3）、交通と交流の同居を受け止める（DC4）姿を表現している。



※パースはイメージであり、決定されたものではありません。

● 商店街と広場が一体で賑わうイメージ

- ・ 商店街と広場を連続させ、歩いて巡れる心地よさ（DC1）と街並みの馴染み（DC2）を基盤に、小さな行為の積み重ねで賑わいを育み（DC3）、多様な使われ方を受け止める（DC4）姿を表現している。



※ パースはイメージであり、決定されたものではありません。

●デッキ上から商店街と広場を眺めるイメージ

- ・ デッキ上の視点場から賑わいを眺め、開放感と連続動線で回遊を誘う（DC1）とともに、街並みに馴染ませ（DC2）、見える活動が行動を促す（DC3）、UD 対応で多様性を受け止める（DC4）姿を表現している。



※パースはイメージであり、決定されたものではありません。

● 国道 330 号をデッキで接合し広場・商店街と一体整備したイメージ

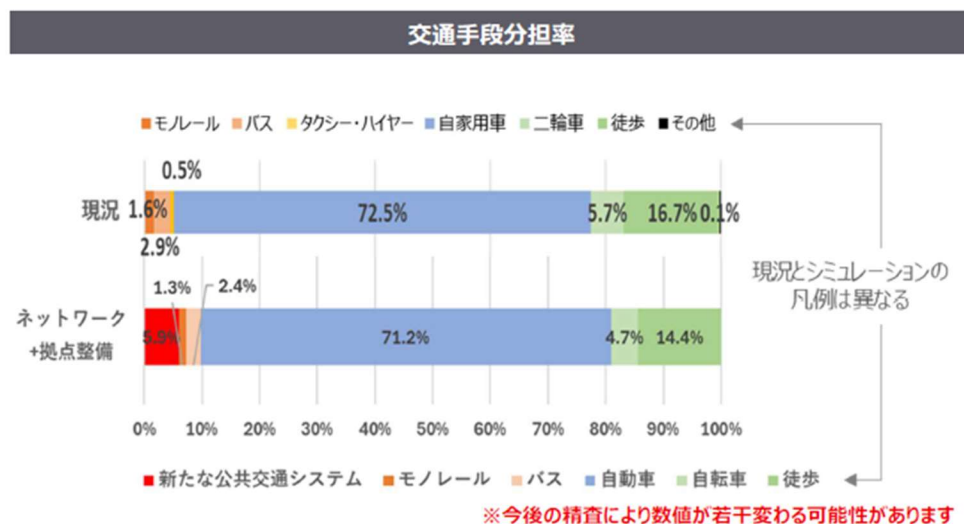
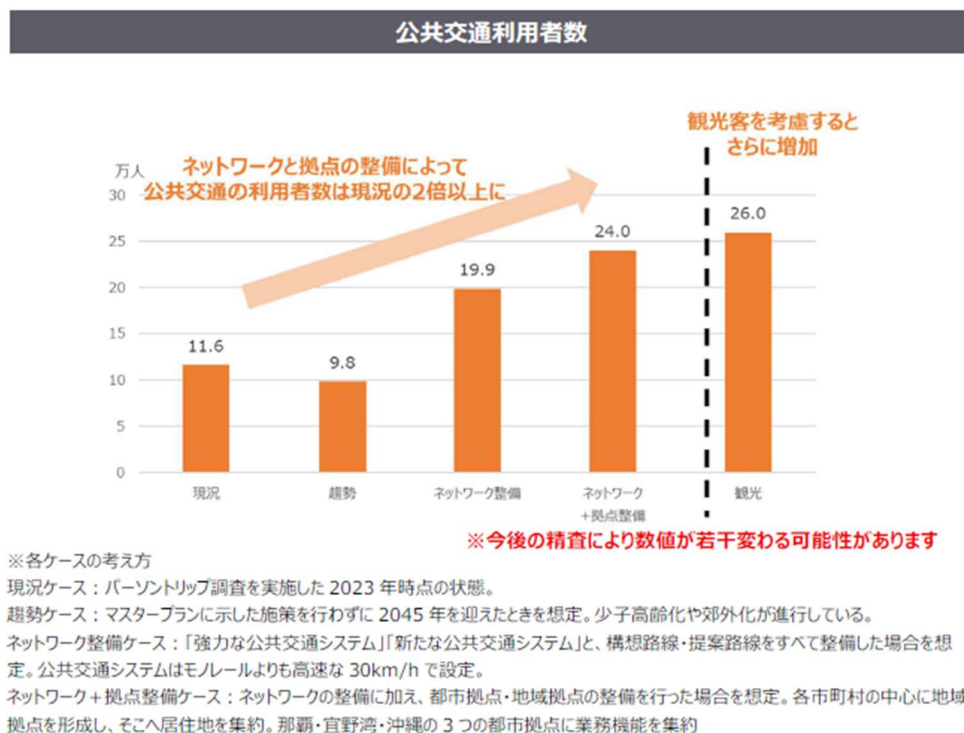
- ・ 国道 330 号による分断を交通結節点と歩行者動線（デッキ等）により接合し、空・光・風を感じる開放的な回遊骨格（DC1）を起点に、街並みに馴染む“まちの顔”（DC2）と活動の連鎖（DC3）を、交通との共存の中で受け止める（DC4）姿を表現している。



※パースはイメージであり、決定されたものではありません。

想定される利用者

- ・ R5 年度に実施された沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査にもとづき、都市交通マスタープランが策定されている。
- ・ マスタープランが実現した際の効果として、公共交通利用者数の増加が示されている。今後これらの将来予測との整合を図り、交通結節点及び周辺エリアの利用者を検討することが必要である。



図：第 4 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査都市交通マスタープラン(素案)

出典：沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会令和 7 年度第 6 回委員会

(参考：H18 パーソントリップに基づく将来利用者の推計)

- ・ 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）が想定されている。

(H18 パーソントリップ調査に基づく試算値)

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%

■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 北部ルート（6人/日）、中部ルート（9人/日）

：西部ルート（10人/日）

：コザ信用金庫胡屋支店前

北部ルート（3人/日）、西部ルート（8人/日）

：一番街・サンシティ 中部ルート（4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）

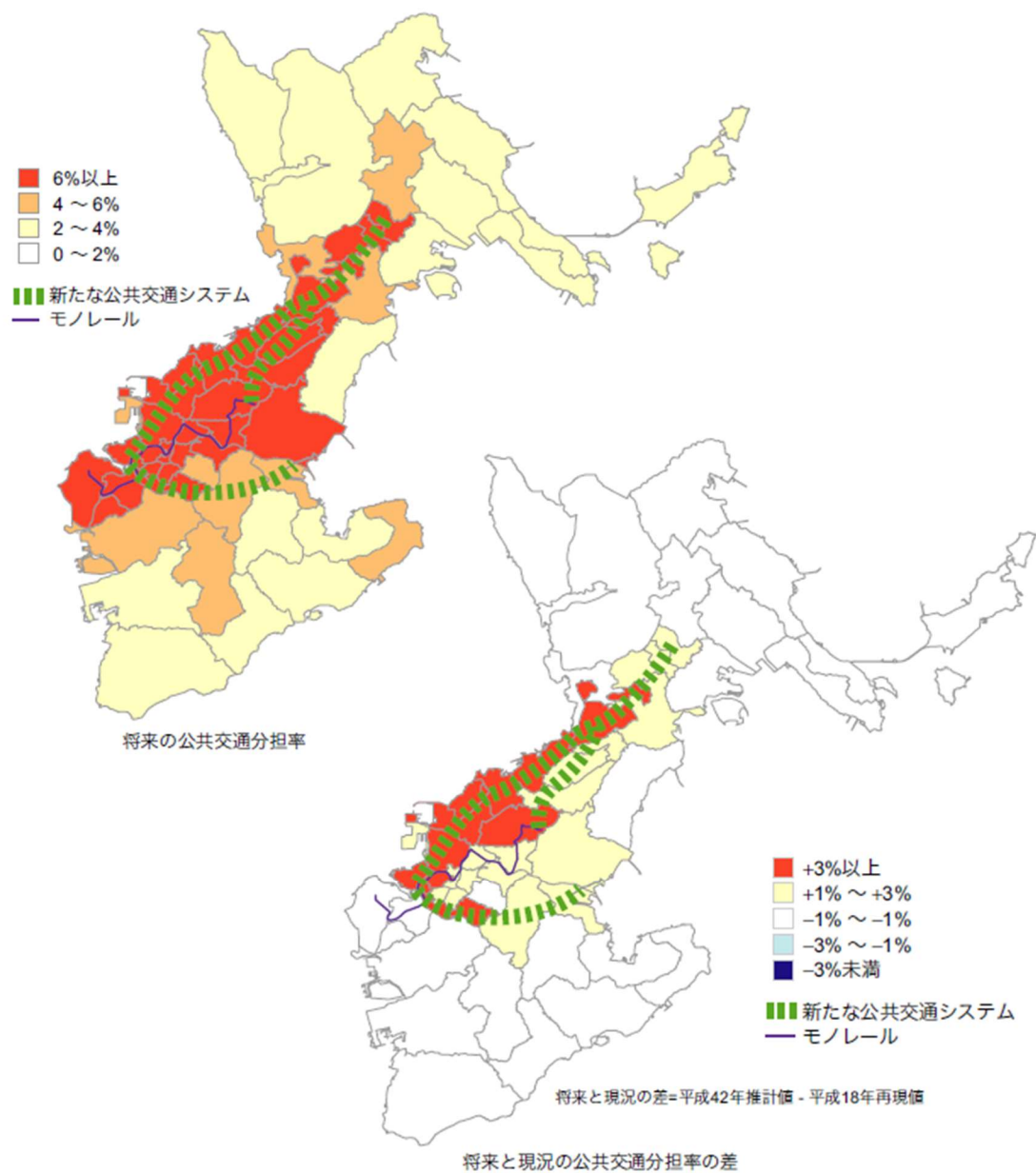
循環バス：49人/日 ※将来推計値はないため、現況値を使用



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



図：公共交通分担率の変化

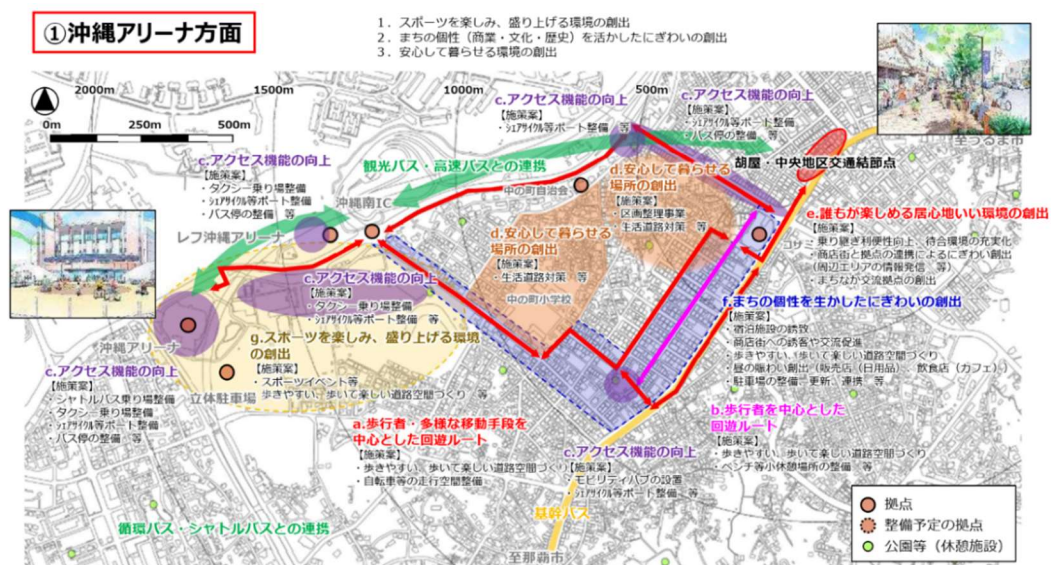
出典：沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書

(平成18年度 沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課)

第5章 方面別ロードマップ

5.1 沖縄アリーナ方面

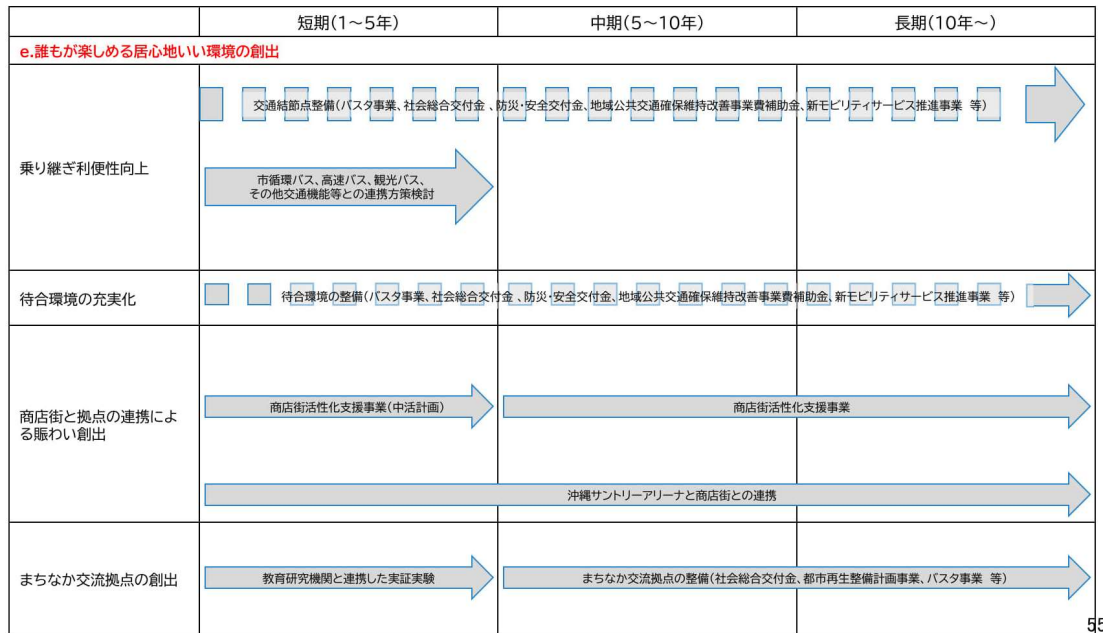
- ①スポーツを楽しみ、盛り上げる環境の創出、②まちの個性（商業・文化・歴史）を活かしたにぎわいの創出、③安心して暮らせる環境の創出の3つの基本方針の基、交通結節点と街を結び、まちづくり、回遊性向上に取り組むためのロードマップを作成した。



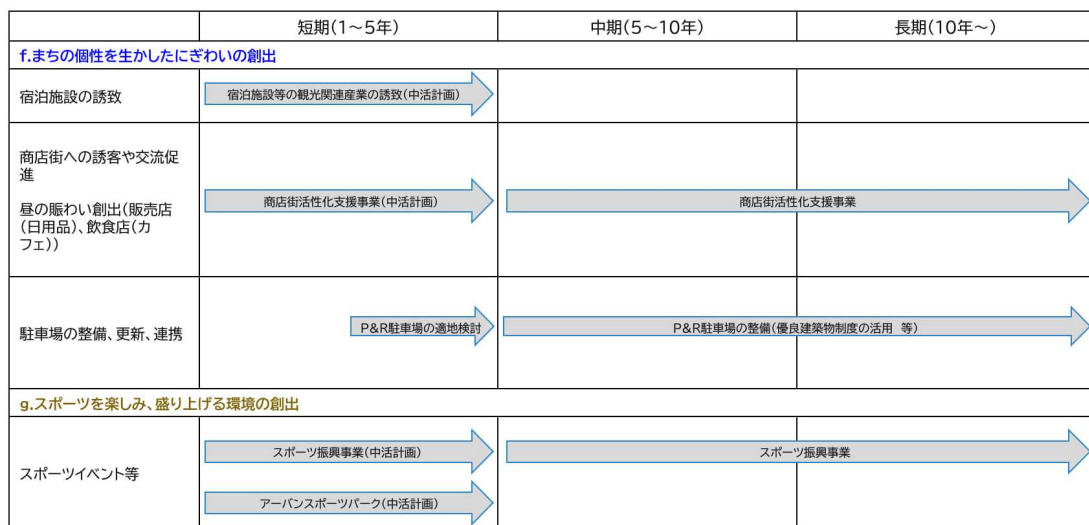
図：沖縄アリーナ方面の取組イメージ

	短期(1～5年)	中期(5～10年)	長期(10年～)
a. 歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート b. 歩行者を中心とした回遊ルート	道路空間の再構築 (都市再生整備事業(まちなかウォーク)推進事業 等))		
歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ベンチ等小休止場所の整備	ウォーク推進計画検討	自転車NW計画検討	自転車走行空間の整備 (都市再生整備事業(まちなかウォーク)推進事業 等))
自転車等の走行空間整備	シェアサイクル促進(まちなかウォーク)推進事業、都市・地域交通戦略推進事業(社総金)、新モビリティサービス推進事業		
c. アクセス機能の向上	必要機能、適地の検討		
モビリティハブの整備 シャトルバス乗り場 タクシー乗り場 シェアサイクルポート バス停整備 等	モビリティ・ハブの整備(社会総合交付金、防災・安全交付金、地域公共交通確保維持改善事業費補助金 等)		
d. 安心して暮らせる場所の創出	区画整理事業(都市再生総合整備事業(社総金) 等)		
区画整理事業	生活道路対策の実施(交通安全対策補助制度 等)		
生活道路対策			

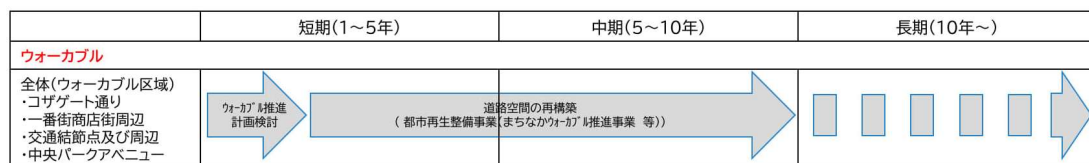
図：沖縄アリーナ方面の取組の進め方イメージ



図：沖縄アリーナ方面の取組の進め方イメージ



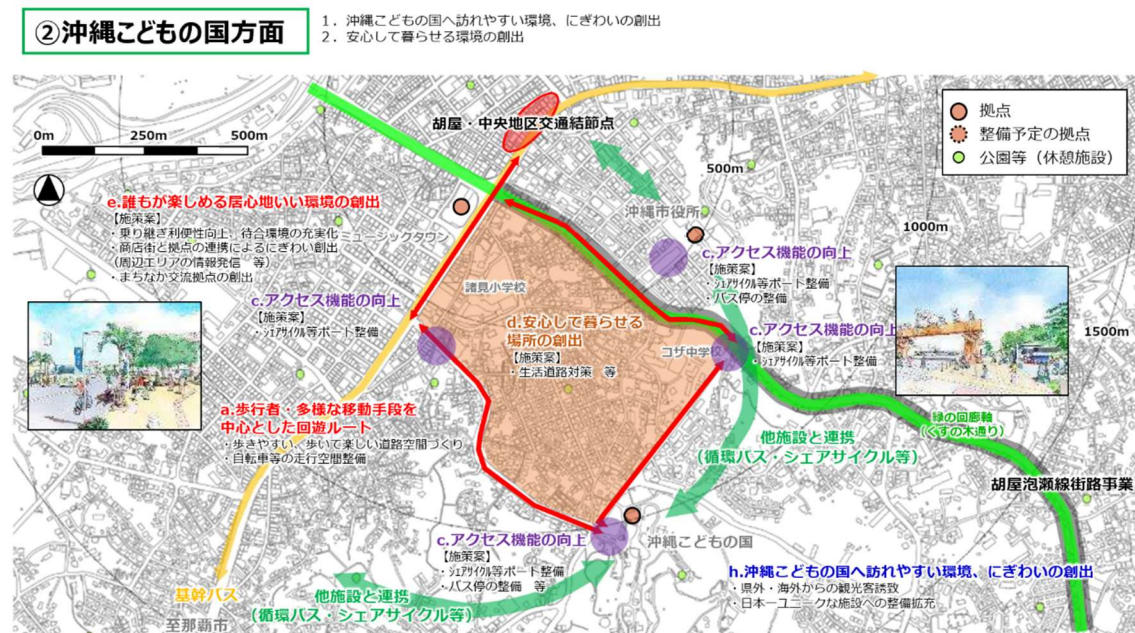
図：沖縄アリーナ方面の取組の進め方イメージ



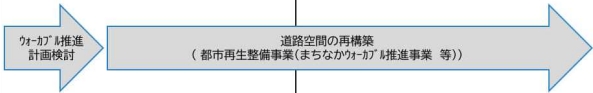





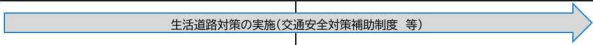
図：沖縄アリーナ方面の取組の進め方イメージ

5.2 沖縄こどもの国方面

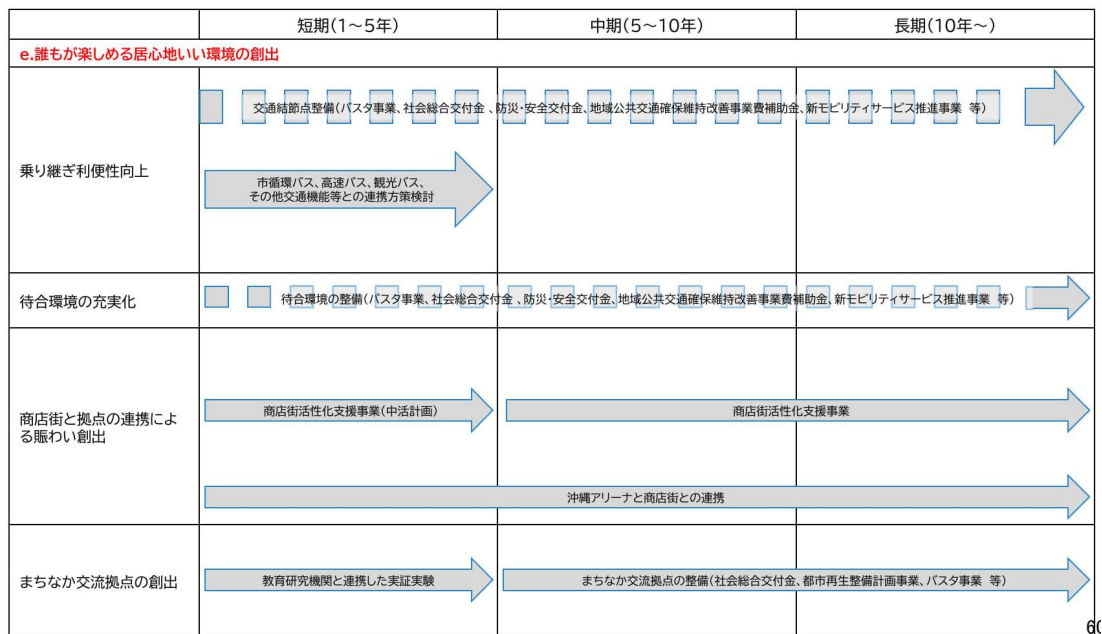
- ①沖縄こどもの国へ訪れやすい環境、にぎわいの創出、②安心して暮らせる環境の創出の 2 つの基本方針の基、交通結節点と街をむずび、まちづくり、回遊性の向上に取り組むためロードマップを作成した。



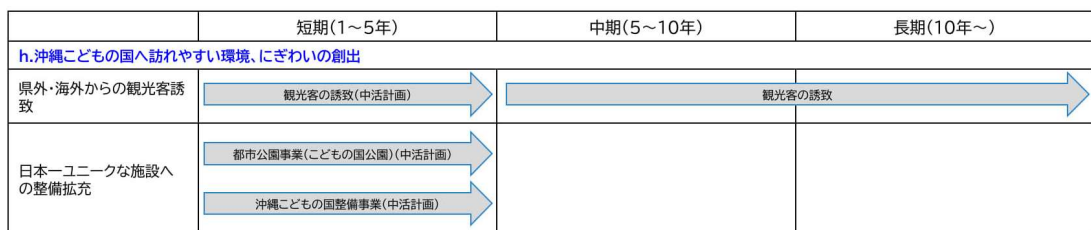
図：沖縄こどもの国方面の取組イメージ

	短期(1～5年)	中期(5～10年)	長期(10年～)
a. 歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート			
歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ベンチ等小休止場所の整備			
自転車等の走行空間整備			
c. アクセス機能の向上			
モビリティハブの整備 シャトルバス乗り場 タクシー乗り場 シェアサイクルポート バス停整備 等			
d. 安心して暮らせる場所の創出			
生活道路対策			

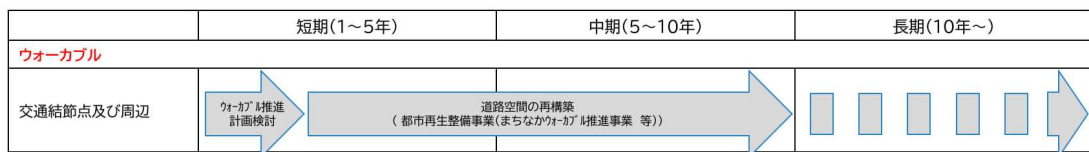
図：沖縄こどもの国方面の取組の進め方イメージ



図：沖縄こどもの国方面の取組の進め方イメージ



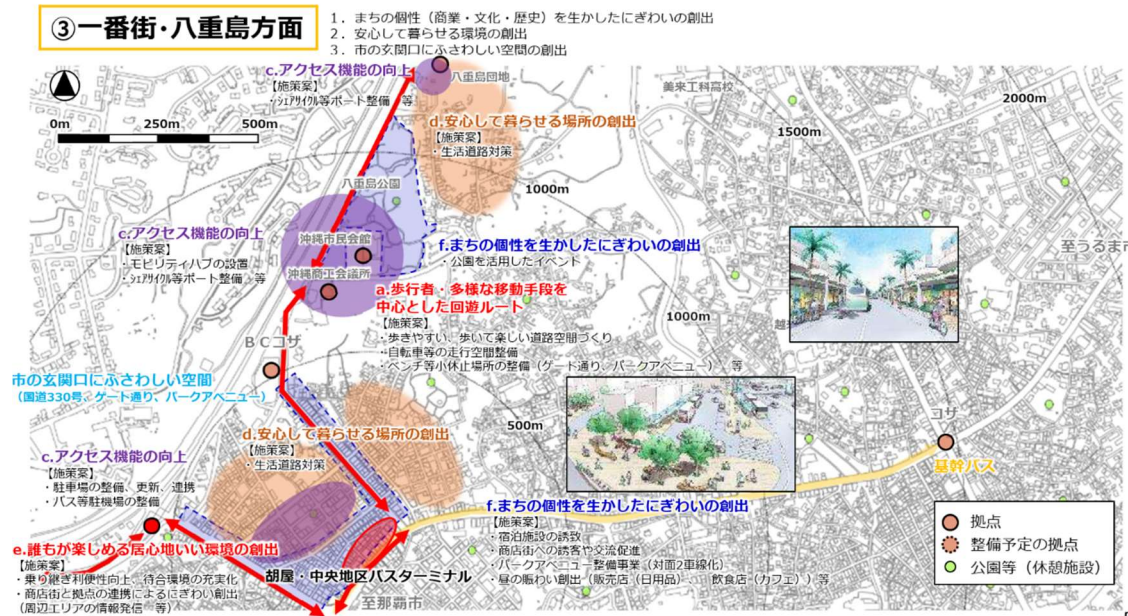
図：沖縄こどもの国方面の取組の進め方イメージ



図：沖縄こどもの国方面の取組の進め方イメージ

5.3 一番街・八重島方面

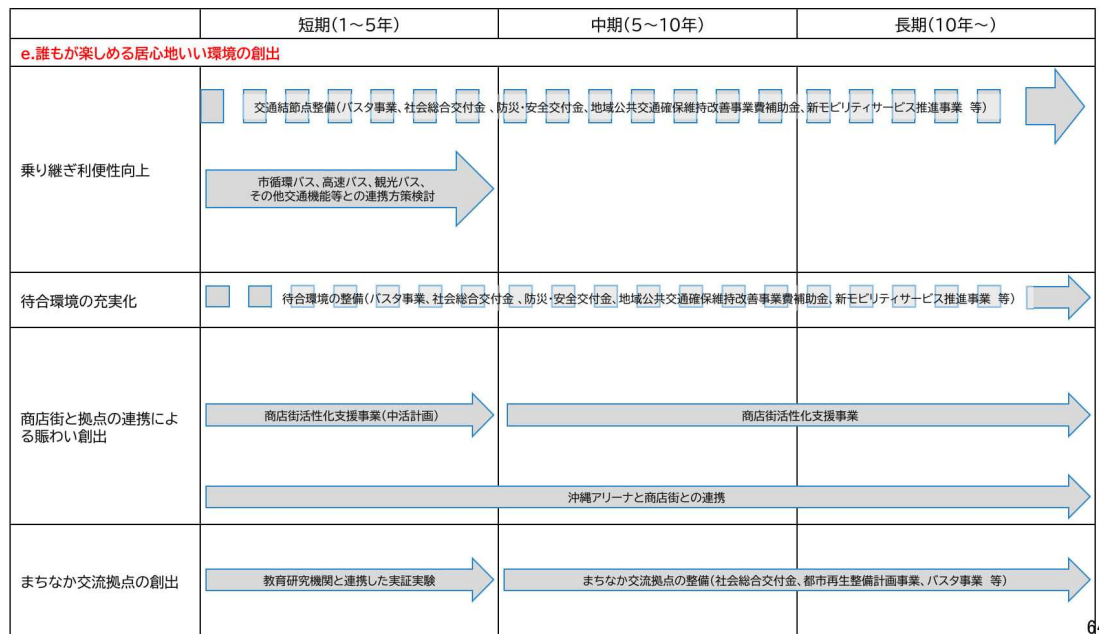
- ①まちの個性（商業・文化・歴史）を生かしたにぎわいの創出、②安心して暮らせる環境の創出、③市の玄関口にふさわしい空間の創出の3つの基本方針の基、交通結節点と街をむずび、まちづくり、回遊性の向上に取り組むためロードマップを作成した。



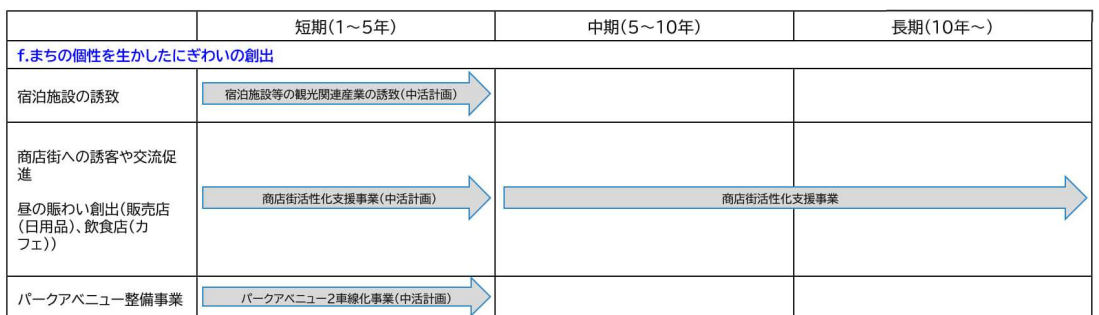
図：一番街・八重島方面の取組イメージ

	短期(1～5年)	中期(5～10年)	長期(10年～)
a.歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート			
歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり ベンチ等小休止場所の整備	ウォーク&推進計画検討	道路空間の再構築 (都市再生整備事業(まちなかウォーク&推進事業 等))	
自転車等の走行空間整備	自転車NW計画検討	自転車走行空間の整備 (都市再生整備事業(まちなかウォーク&推進事業 等))	
c.アクセス機能の向上			
モビリティハブの整備 シャトルバス乗り場 タクシー乗り場 シェアサイクルポート バス停整備 等	必要機能、適地の検討	モビリティ・ハブの整備(社会総合交付金、防災・安全交付金、地域公共交通確保維持改善事業費補助金 等)	
駐車場の整備、更新、連携	P&R駐車場の適地検討	P&R駐車場の整備(優良建築物制度の活用 等)	
d.安心して暮らせる場所の創出			
生活道路対策	生活道路対策の実施(交通安全対策補助制度 等)		

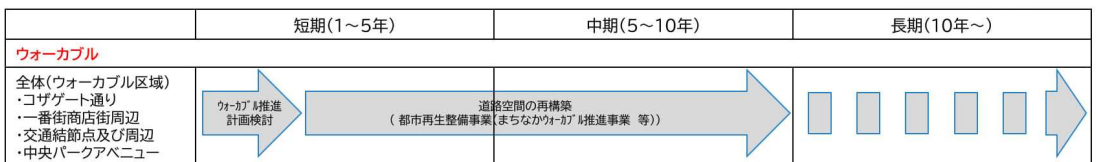
図：一番街・八重島方面の取組の進め方イメージ



図：一番街・八重島方面の取組の進め方イメージ



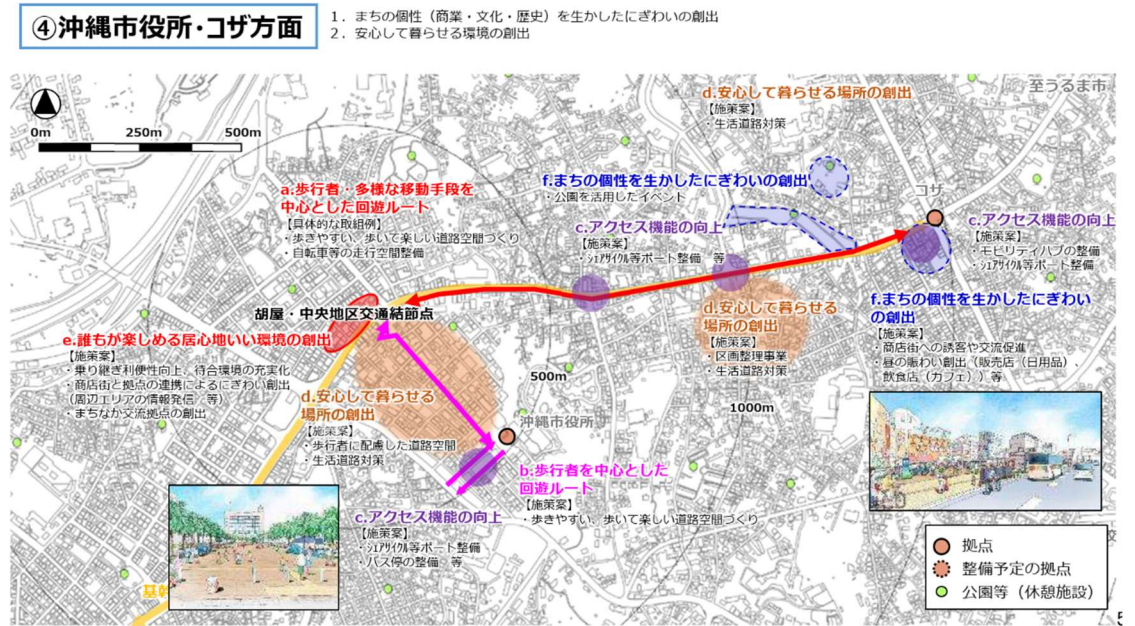
図：一番街・八重島方面の取組の進め方イメージ



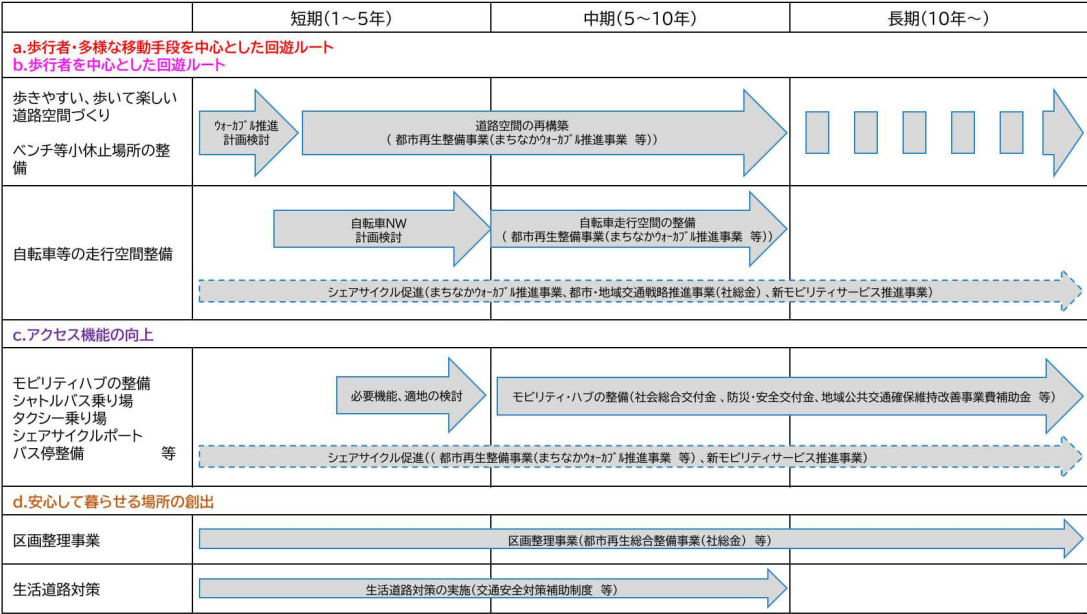
図：一番街・八重島方面の取組の進め方イメージ

5.4 沖縄市役所・コザ方面

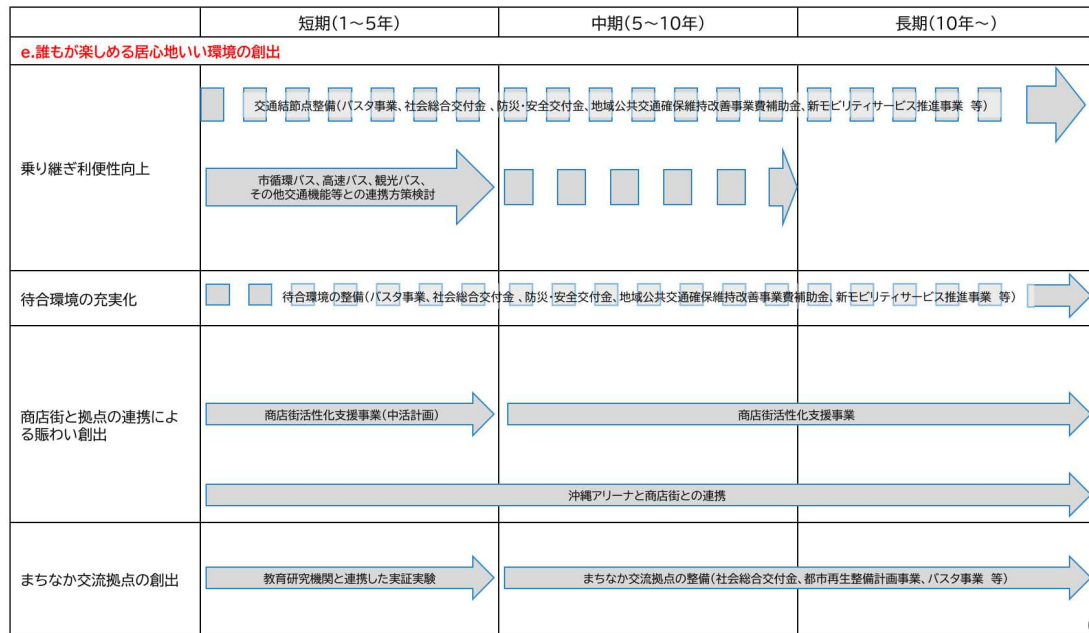
- ①まちの個性（商業・文化・歴史）を生かしたにぎわいの創出、②安心して暮らせる環境の創出の 2 つの基本方針の基、交通結節点と街をむずび、まちづくり、回遊性の向上に取組むためロードマップを作成した。



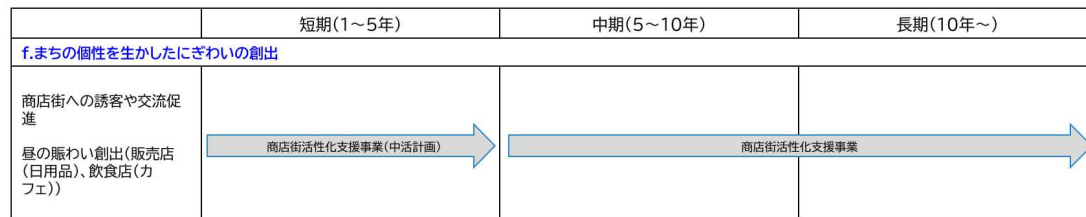
図：沖縄市役所・コザ方面の取組イメージ



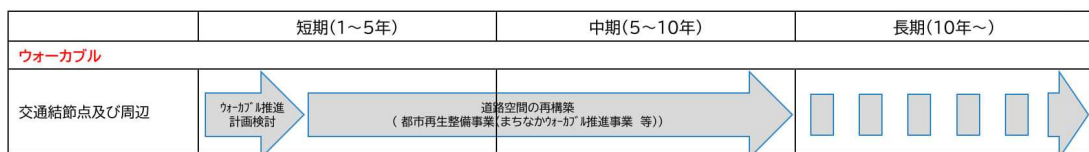
図：沖縄市役所・コザ方面の取組の進め方イメージ



図：沖縄市役所・コザ方面の取組の進め方イメージ



図：沖縄市役所・コザ方面の取組の進め方イメージ

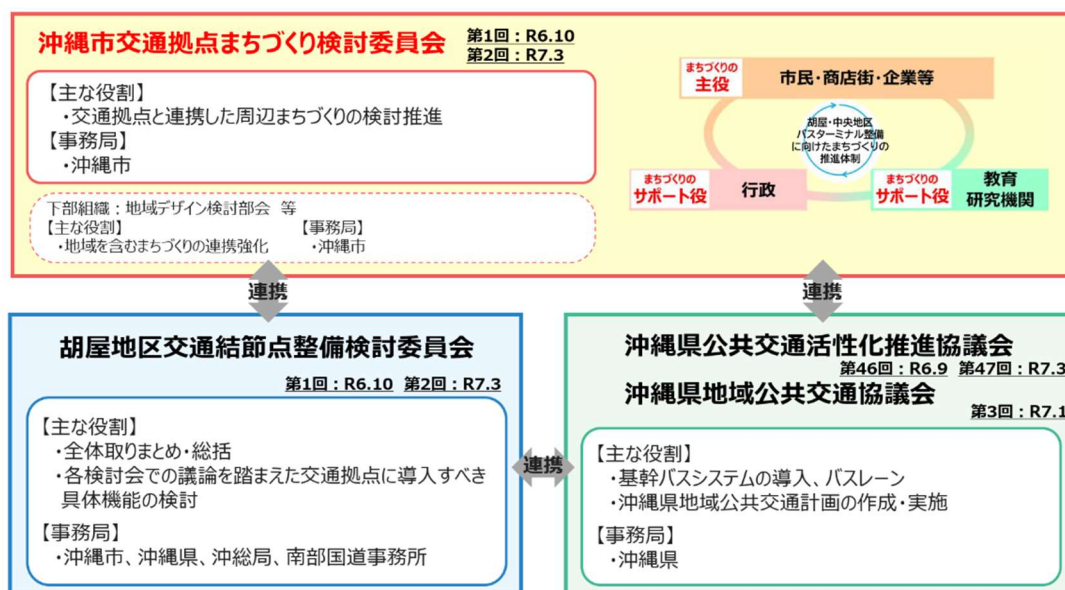


図：沖縄市役所・コザ方面の取組の進め方イメージ

第6章 今後のすすめ方

6.1 推進体制

- ・ 今後、本計画の推進にあたり必要となる体制を構築し、本計画の検討同様に、胡屋地区交通結節点整備検討委員会、沖縄県公共交通活性化推進協議会・沖縄県地域公共交通協議会等との連携体制を継続していく。
- ・ 役割分担については、取組み案ごとに調整・検討を進めていく。



図：沖縄市交通拠点まちづくり検討委員会の連携体制

6.2 上位関連計画の動向を踏まえた計画の整合性

- ・ 今後、以下に示す上位関連計画等の策定の動向を踏まえ、本計画の推進において整合を図る。

（想定される上位関連計画）

- 立地適正化計画
- ウォーカブル推進計画
- 仮）都市再生整備計画 等

6.3 モニタリングの仕組み

- ・ 本計画は、様々な取組みと一体となって実現に向けて取り組むことが必要とされている。交通結節点および周辺の拠点まちづくりの実現に向けた検討段階から運用段階まで、関係機関・研究機関等と連携し、平日・イベント時等の利用実態を継続的に把握・共有することで、関連施策の内容や運用の改善、段階的な実装に反映していく。