

沖縄市交通拠点整備基本構想（案）に関するパブリックコメントの結果

実施期間：令和6年4月1日から令和6年4月30日

意見者数：6名

| No. | 該当頁 | 頂いたご意見 | 左記に対する市の考え方 |
|-----|-----|---|---|
| 1 | P3 | ・基本的な人間の移動手段は「徒歩」であるため、基本構想の目的で明確に示してほしい。 | ・本構想（案）では、「徒歩」を含めた、多様な交通モード（移動手段）によって、市内外の回遊性を高めていくことを目的としており、ウォーカブルエリアの検討など、「歩きやすい道路空間づくり」に取り組んでまいります。 |
| 2 | P6 | ・沿道街づくりビジョン（案）にて基本方針の「KOZA からコンテンツを生み出す」の①に新たなまちの魅力・雇用を創出するとある。 一方、バスターミナルにするために既存の建物を取り壊すことで職を失う人も現れると思うが、そこに矛盾を感じる。職を失う人が現れた場合も想定した上でフォローが必要であると感じる。 | ・当該ページは、国道 330 号胡屋北交差点改良事業に伴う沿道のまちづくり方針について検討したビジョン（案）であり、この基本方針のうち、「KOZA からモビリティを変えていく」の「①コザの回遊性を向上させる」を踏まえ、本構想（案）を検討しております。 バスターミナルの実現により商店街を中心に経済活動が活性化し、本地区からの移転を余儀なくされる方々が、再び、バスターミナル周辺で新たなまちの魅力・雇用を創出する担い手になっていただくことを期待しております。 |
| 3 | P6 | ・「用途の制限」にて 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とあるが、沖縄市道である道路を店舗に用途の制限だけを設けたうえで店舗が使用することを認めるといった印象を持つため、商店街としては道路を使用する備品や店舗との調整などコントロールを沖縄市が行うという認識か。 | ・当該ページは、国道 330 号の拡幅後の空地活用のイメージとして、提案したものであり、拡幅後の空地は民有地であることから、利用にあたっては、使用者の責任において土地所有者や道路管理者などとの調整・協議が必要と認識しています。 |
| 4 | P10 | ・沖縄市胡屋・中央地区の現状と課題まとめが、ほぼ中央商店街地域の内容になっているが、25 ページに記載されている 4 地域の内①、②、④がまとめに含まれていない。 対象が 4 つの地区であればその辺りも必要でないのか。中央商店街以外は課題が無いように捉えられる。 | ・10 ページは、バスターミナル整備が想定される地区の課題とポテンシャルを整理したものであり、25 ページはバスターミナルを中心としたまちづくりの方向性として、4 つの方面別に回遊性を高めるための取り組み案を整理したものととなります。 |

| | | | |
|---|--|--|---|
| 5 | <p>P30 P46</p> <p>P30 P46 P50</p> <p>P50</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくりとなっているが、現行の緑地部分を車道に変更し対面2車線化となるが、51ページの基本構想実現に向けた取り組みでウォークアブルエリアの設定などと少し矛盾しているのでは？ ・できればセンター中央通り線相互通行化事業は再考してほしい。歩車一体型の景観的に優れた道路だと思う。完全歩車分離だけでなく、歩車が重なりあうエリアがあってもいいのでは。日曜日等は国際通りの様に歩行者専用を検討するなど、ハード面だけでなく、ソフト面の検討も必要である。 ・バスターミナルを降りた先に歩きやすい回遊性に富んだまちづくりが必要なのに、パークアベニューについては、相互通行が取り組まれることが理解できない。現在のパークアベニューを残すべきではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・中央パークアベニューやゲート通りなどは、ウォークアブルエリアとして、歩きやすい、歩いて楽しい道路空間を創出していきたいと考えています。 中央パークアベニューについては、相互通行後も現在の歩道空間は活用できるため、植栽、ベンチ等による雰囲気づくりや、通行規制による歩行者専用の利活用など、ハード・ソフトの両面から考えていくことが必要であり、今後とも、地域の方々や関係者等と意見交換しながらウォークアブルな空間づくりを検討してまいります。 |
| 6 | 32P | <ul style="list-style-type: none"> ・過去に商店街では歩道上に小休止できるベンチを店舗が用意していたことがあったが、沖縄市からの指導によりベンチ等を設置しなくなった過去があるが、今回の事例を実施することになった場合には、すべて沖縄市が管理して頂けるとい認識でよいか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・当該ページの掲載事例は、道路を活用した横浜の元町商店街の事例となります。当該事例は、商店街が主体となり道路空間にベンチ等の小休止場所を整備、管理をおこなっております。今後とも他の事例も参考にしながら、管理方法等も含め、ウォークアブルな空間づくりについて検討してまいります。 |
| 7 | <p>P37 P39 P40</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・一番街アーケードが、今年で50年になる。新しくバスターミナルを整備するということは、同様に沖縄市がアーケードの補修再整備を進めることで綺麗なバスターミナルの整備ができるという認識か。 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルの想定位置としては、本市の顔ともいえる国道330号胡屋・中央地区において、戦後、基地の門前町として伝統文化と異文化が融合して生まれた古き良きコザの魅力を感じる商店街の沿道が望ましいと考えており、本構想（案）では、既存商店街との繋がり（構想案p37、38参考）を踏まえたバスターミナルをイメージしています。 アーケード等への対応については、今後、本構想（案）を具体化していく中で、どのような形 |

| | | | |
|---|-----------------|---|--|
| | P37 | <ul style="list-style-type: none"> ・現存のアーケードは補修または建て替えが必要と考えるが、費用は所有者である一番街商店街振興組合の負担か、それとも市が何らかの助成を行うのか。 | <p>で課題解決できるのか、地域の方々や関係者等と意見交換しながら、関係部署とも連携が必要と考えています。</p> |
| 8 | P38 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナル機能イメージ（案）内で商店街との連携とあるが、どのような連携を想定しているのか。利用者が訪れたいくなるような方策を考えるのは行政か、商店街か、など、完成後の計画が見えない（完成後の主人公）が、少なくともこのエリアが繁盛することが絶対条件であり、エリアの方々が参画することが必要なので、検討会などの場だけで決めるのではなく、丁寧な説明や検討を地域の方々と一緒に進めて頂きたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・当該ページでは、バスターミナルと商店街が隣接する機能的な繋がりをイメージしています。現状は国道 330 号の歩道上で乗降していますが、イメージ図の様に商店街の通りがバス停留所になれば、古き良き商店街に人々の滞留、回遊が生まれ、にぎわいに繋がることを想定しています。 本構想（案）の検討にあたっては、これまで市内在住・在勤者を対象としたワークショップやアンケート等を実施していますが、引き続き、同様な取り組みを継続しながら、丁寧な説明に努め、まちの方々自ら主役となってまちの魅力を高めていく機運に繋げていきたいと考えています。 |
| | P50 | <ul style="list-style-type: none"> ・市民から期待されている事業で、国、県、市が三位一体となって事業を推進してほしい。そのためには、今後とも事業を分かりやすく、丁寧に説明していく姿勢が大事に思う。 | |
| | — | <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の計画の参加も検討いただきたい。 | |
| 9 | P39 ～ P48 | <ul style="list-style-type: none"> ・将来イメージからはバスタができる人が増えるという発想に直結すると思うが、具体的にバスの利用者がどれだけいて、バスタを整備することによって、バス利用者の人数等のデータとバスタ整備後の利用者の増減を想定した数字を分析して開示してほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の利用者数については、現在、県において「第 4 回沖縄本島中南部都市圏パーソナルトリップ調査」の集計中ですが、過年度の同調査によると、沖縄市内では、胡屋バス停の利用者が一番多い状況となっています。 また、バスターミナルの利用は、バスに限らず、タクシー、シェアサイクル等の小型モビリティなども想定していることから、様々な交通モードを集約することで、多様な方々の利用が想定されます。 本構想（案）は構想段階のため、具体の目標は設定していませんが、今後、取り組みを具体化していく中で、定量的な目標などについても検討していきたいと考えています。 |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 10 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・構想（案）内の文面に「にぎわいの創出」と記載されているが、どのような状況になれば、にぎわいの創出をしたとなるのかなど、にぎわいの定義として明確な目標設定により、事業後持続して効果が見える形にしていきたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本構想（案）は、構想段階のため、具体の目標は設定していませんが、今後、取り組みを具体化していく中で、定量的な目標などについても検討していきたいと考えています。 ・なお、本構想（案）は、「沖縄市中心市街地活性化基本計画（三期計画）」に位置付けており、同計画における歩行者通行量などの目標値を参考にしながら、にぎわい創出の見える化に努めてまいります。 |
| 11 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・商店街内にバスターミナル利用者が訪れたい方法として、商店街（サンシティ・一番街・パルミラ）全体をバスターミナルと考えてはどうか。国道沿いは基幹バスの停留所とし、商店街背後の市道に循環バス・アリーナシャトルバスなどの発着所を設置することでバス乗り換え時に商店街内を移動する機会が増えるのではと考える。（提案） ・また本構想に入っていないが、バスターミナル付近に駐車場が少ないことは、本地区の課題でもあり、パークアンドライドにもつながる方策を民間側と構築する内容も検討頂きたい。（無料駐車場の建築推進ではない） | <ul style="list-style-type: none"> ・ご提案いただきありがとうございます。 ・アンケート等から地域の課題として、駐車場の要望も挙げられていることから、商店街背後の地域において、本地区へのアクセス性向上を図るため、既存駐車場の利活用も含めた「駐車場の整備・更新・連携」についても検討していきたいと考えております。（p30 参照） |
| 12 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・一番街商店街としては本構想に大賛成です。基幹バス構想に連動しつつ、沖縄アリーナとの連携や中心市街地の活性化に寄与すると思われる、これからの100年を見据えた基本構想と認識しており、早期着工、早期実現を望みます。バスターミナルが整備され基幹バスが軌道に乗れば、中南部の路線バスのルートが再編され新たなルートが整備され基幹路線と枝路線の相乗効果で街への来街者が増大することを期待します。商店街にある懸念事項については、沖縄市や国と地元が連絡関係を密にしていけば大きな問題にはならないと思います。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本構想（案）は、基幹バスシステムにおける沖縄市側の交通結節点として、都市間の交流拠点を形成し、また、沖縄アリーナや沖縄こどもの国などの市内主要施設との回遊性向上を図ることで、地域振興に繋げていく取り組みです。本市としましても、市民のみなさまと共に一日でも早い完成に向けて取り組んでまいります。引き続き、ご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。 |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 13 | — | <p>・新バスターミナルが暴走族のたまり場にならないか危惧している。対応として、胡屋交番の派出所等の設置を検討してほしい。</p> | <p>・本構想（案）においては、「より安全で安心なまちづくり」（p25 方針⑤）を方針としており、今後の検討状況に応じて、適宜、関係機関と調整していきたいと考えております。</p> |
| 14 | — | <p>・アンケートの結果報告がなく、県外の事例報告講演会をやっていたが、しばらく動きはなく、立切れにあったのかとほっとしていたが、また動き始めている。</p> <p>沖縄市の「中心地」は、もうコザ、胡屋ではない。そこにこだわっているのは、旧コザ市の人たちでないか。今、沖縄市の中心は泡瀬であり、宮里であり、美原あたりのいわゆる旧美里村である。イオン（ライカム）や大きいサンエーも隣のうるま市、北中城村である。まだこだわり続けるのか。</p> <p>沖縄市の「バスターミナルの構想」について、バスターミナルまで何で行くのか。バスターミナルを拠点にどこに行くのか。そんなややこしいことはしない。直接、家から目的地まで車で行きます。ターミナルまで行ってバスに乗ることは誰もしません。無駄です。</p> <p>国からのお金で箱モノにしか使わないのでしょう。予算ありきで計画が後になっている。ソフト面で、給食費の無償化に使えるようにお願いできないか。他の市町村では無償化が進んでいる。少数の大人より多くの未来ある子供のために使えないか。明らかに無駄な計画であり、撤回を望む。</p> | <p>・ここでは、本構想（案）に関するご意見について回答いたします。</p> <p>本構想（案）は、国道 330 号の胡屋・中央地区において、路線バスやタクシー、コミュニティバス（市循環バス）、高速バス、シェアサイクルなど、多様な交通手段へ乗り継ぎできる拠点の形成を図り、沖縄アリーナや沖縄こどもの国など、市内の主要施設や都市間の回遊性を高めることで、ヒトの流れを促進し、商店街の賑わい創出、中心市街地の活性化など、中部圏域の交通拠点として、県土の均衡ある発展を目指しています。</p> <p>路線バスや循環バスなどの公共交通は、自動車を運転できない若年層や高齢者などにとって、身近で生活に欠かせない移動手段の一つであり、超高齢社会の到来において、バスなどの地域公共交通が果たす役割は、ますます重要になると考えており、基幹バスやコミュニティバス等の利便性向上には本構想（案）のような交通拠点が必要と考えています。</p> <p>本構想（案）の検討については、令和 3 年度から段階的に検討を進めており、これまでに、学識経験者、商店街、地域の方々、国、県、バス事業者、タクシーなど、様々な関係者からご意見を頂きながら、商店街と繋がりのあるバスターミナルをイメージしてきたところです。</p> <p>今後とも、地域の方々や関係者等と共に事業化に向けて取り組んで参りますので、ご理解を賜りますようお願いいたします。</p> |