

第4回 沖縄市交通拠点整備基本構想 検討委員会

日時：2024年6月4日（火）10:00～12:00

場所：沖縄こどもの国 チルドレンズセンター2階

次 第

1. 開会

2. 委員の変更について

3. 報告

1) 前回までの議事要旨

2) 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

4. 議会

1) 沖縄市交通拠点整備基本構想の策定について

5. 閉会

○配布資料

- ・沖縄市交通拠点整備基本構想検討委員会設置要綱……………資料1
- ・沖縄市交通拠点整備基本構想庁内連絡会・検討委員会議事要旨……………資料2
- ・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の公表…資料3
- ・沖縄市交通拠点整備基本構想（案）……………資料4

沖縄市交通拠点整備基本構想検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 沖縄市胡屋・中央地区における交通結節点及びその他周辺整備等基本構想（以下「沖縄市交通拠点整備基本構想」という。）の策定にあたり、専門的な知見等から幅広く意見聴取を行うことを目的として、沖縄市交通拠点整備基本構想検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、「沖縄市交通拠点整備基本構想」について、様々な観点から検討及び協議し、意見を述べるものとする。

(委員会構成)

第3条 委員会は、市長が委嘱し、又は任命する委員をもって構成する。

2 委員の任期は、委嘱又は任命された日より1年間とする。

3 委員会は別表に掲げる委員をもって構成する。

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に委員長と副委員長を各1名置き、委員の互選でこれを定める。

2 委員長は、会務を総理する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集する。

2 会議の議長は、委員長をもって充てる。

3 委員長は、必要があると認めるときには、委員会の会議に委員以外の者の出席を求めて意見を聞くことができる。

4 委員会の会議は、原則公開とする。ただし、委員長は、公開することにより公正かつ円滑な会議運営に著しい支障が生ずると認められるなど、特別な理由がある場合には、非公開とすることができる。

5 委員長は、やむを得ない理由により委員会を開くことが出来ない場合において、事案の概要を記載した書面を委員に配布し、その意見を徴することができる。

6 前項の規定により意見を徴した場合、委員長が次の委員会において報告しなければならない。

(代理出席)

第6条 委員がやむを得ず出席できない場合であって、市長が必要と認めたときは、委員は代理出席者を会議に出席させることができる。

(基本構想の策定)

第7条 市は、基本構想の策定にあたり、委員会で聴取した意見を十分に考慮するとともに、基本構想に反映させるよう努めるものとする。

(検討部会)

第8条 委員会は、必要に応じて検討部会を設置することができる。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、建設部都市整備室都市交通担当において処理する。

(補則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和4年11月9日から施行する。

附 則

この要綱は、令和5年4月17日から施行する。

この要綱は、令和5年10月18日から施行する。

この要綱は、令和6年6月4日から施行する。

別表

分類	役割	所属	役職
学識者	委員	琉球大学	名誉教授
	委員	琉球大学工学部工学科 社会基盤デザインコース	准教授
市民・利用者	委員	胡屋自治会	会長
	委員	センター自治会	会長
	委員	中の町自治会	会長
	委員	まちづくりNPO コザまち社中	理事長
	委員	社会福祉法人 沖縄市社会福祉協議会	事務局長
	委員	一般社団法人 沖縄市観光物産振興協会	会長
商業関係者	委員	沖縄市一番街商店街振興組合	理事長
	委員	沖縄市サンシティ商店街振興組合	理事長
	委員	沖縄市センター商店街振興組合	代表理事
	委員	コザゲート通り会	会長
	委員	コザパルミラ通り会	会長
	委員	胡屋大通り会	会長
	委員	合同会社イドムス	代表社員
	委員	沖縄商工会議所 中小企業振興部	部長
交通関係者	委員	一般社団法人 沖縄県バス協会	専務理事
	委員	沖縄バス株式会社	取締役運輸部長
	委員	東陽バス株式会社	運輸部次長
	委員	株式会社 琉球バス交通	代表取締役
	委員	一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	専務理事
行政	委員	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	課長
	委員	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課	課長
	委員	内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室	室長
	委員	内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所	副所長
	委員	沖縄県 企画部 交通政策課	課長
	委員	沖縄市 企画部	部長
	委員	沖縄市 建設部	部長
	委員	沖縄市 建設部	参事
	委員	沖縄市 経済文化部	部長
オブザーバー		内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所 管理第2課	課長
		独立行政法人 都市再生機構九州支社 沖縄まちづくり支援事務所 まちづくり支援課	課長

交通拠点整備基本構想検討業務

第 3 回 沖縄市交通拠点整備基本構想検討委員会

日時：令和 5 年 11 月 30 日（木）10:00～12:00

場所：沖縄商工会議所 2 階

■商店街アーケードに関する意見

発言者	主な質疑・意見	回答・対応等
沖縄市 一番街 商店街 親川委員	アーケードが老朽化しているため、パースイメージ通りのものが出来るのか懸念がある。	（事務局） 計画段階が進むにつれて意見を伺いながら検討を進めたい。
沖縄商工 会議所 比嘉委員	デメリットについて、アーケード老朽化と考える。バスター事業で取り壊しの際に、アーケードは対象となるのか。全面取り壊しの費用負担が商店街となると非常に大きなデメリットとなるのではないか。	（事務局） - 国道部分は国負担となるが、今後対象とならない部分をどうするかは検討が必要である。 - 市は案②の方で進めていくため国と調整しているが、具体的な位置、規模感は決定ではない。 - 今年度具体化していくが、規模感等はエリアが設定され、そこから支障等の物件の話になるため、まだ少し先の話と考える。 - アーケードの懸念については、課題として認識し、計画が具体化していく中で何が出来るか対策を考えていきたい。
池田 委員長	- アーケードは商店街でも大変問題になっていると考える。バスターミナルと関連する部分は補助金の可能性があるという理解である。 - 情報提供として、那覇市は独自でアーケードの建て替えの補助金制度が整備されている。市が単独ですか、国の助成を仰ぐかになる。また、沖縄市は中心市街地活性化法の適用を受けている県内唯一の自治体なので、中心市街地活性化法を使っの補助金もあり得るのではないか。	（事務局） 活用できる補助金制度も含めて、計画が具体化していく中で何が出来るか検討していきたい。

■交通結節点に関する意見

発言者	主な質疑・意見	回答・対応等
池田 委員長	- 伊佐の交差点から胡屋も重要な路線ある。基幹バス構想が骨となり、コザ・胡屋のバスターミナルも拠点となる。 - 一方で、北谷も観光を中心とした交通拠点構想があるため、伊佐と全体の結節点、北谷の観光中心とこれ結び付ける必要があるとして記事の委員会で発言を行っている。今後検討の中で出されたいと考える。 - 資料 3、16 ページ、交通結節点の配置のイメージに断面図について、地先活用として店舗の滲みだし・樹木設置などがあるが、人の交通、バスの利用者を含め、利便性の障害とならないよう配慮いただきたい。	(事務局) 地域住民と調整しながら、障害とならないよう検討を進めたい。
バス協会 慶田委員	- 上り側（那覇向け）方面にもターミナル機能が必要ではないか。資料 3 の案①、②とあるが、決定していないということか。 - 是非、案②の方で整備計画を立てて頂いて効果的な連携ができるような整備をして頂きたい。	(事務局) 委員の意見も踏まえ、案②で検討を進めたいと国と調整を行っているところである。
胡屋 大通り会 普久原委員	- 地元の胡屋大通り会としても案②の方で是非進めて頂きたい。 - また、案①でしかできないという時でも、地域の再開発等との整合を考えると、早めの意思決定が必要である。	(事務局) 案②の要望があるため、国の方に強くプッシュしていけるよう取り組んでいきたい。

沖縄県 ハイヤー タクシー 協会 大城委員	- 資料 3、33 ページ、交通拠点が通過の交通拠点だからどうしても上り下りの両方欲しいというのは出てくる。 - 決定ではないということで、案①になる可能性も想定されるがその場合でも、那覇向け側には、バスエリアに屋根付きバス停、歩道を拡張してベンチ設置や、上りの滞留空間、バス停等も含めた部分を充実させる必要があると考える。	(事務局) 案②を基本として考えているところであるが、交通結節点として滞留空間や歩道空間の確保、休憩施設の整備等は検討していきたい。
沖縄市社会 福祉協議会 上原委員	- 令和 5 年度の取り組み内容の中で、交通結節点および周辺機能の配置の中で、利用者の利便性という形で高齢者、障害者の方々が誰もが利用しやすいような交通結節点機能を持たせるということも検討して頂きたい。 - 高齢者、特に車いすの方、聴覚障害、視覚障害等の方々も含めて利用しやすい機能を是非持たせて頂きたい。	(事務局) バスターミナルの計画の国のガイドラインで、人中心の空間づくりの推進として、バリアフリー化も盛り込まれているため、誰でも使いやすいバスターミナルを検討していきたい。
沖縄県 交通政策課 (代理) 大城班長	- 沖縄市のバスターミナルは将来的には路線再編にもつながる重要なものである。県としては乗り換えしやすいよう乗継割引なども行って、来訪者を増やしていくことが理想である。 - 起終点となる場合は、運転手の休憩所や待機所も含めて考えないといけない。終点としてのターミナルづくりも重要ではないかと考えている。	(事務局) バスターミナルに必要な機能に付いて関係者と合意形成を進めていく。

■駐車場に関する意見

沖縄市一番 街商店街 親川委員	国際カーニバルのアンケート等で駐車場を増やしてほしいという意見がある。これとは別に車に依存しないまちづくりというのがあって、これをどう市民の意識を変えていくか。利便性を向上させれば車の利用も少なくなるのではと考えるが、その整合をどうするのか。	
池田 委員長	- 資料 3、24 ページ、アンケートの調査の結果で、駐車場が 67.6%を非常に要望が高い。これまで駐車場についてほとんど触れてないが、バスターミナル構想と駐車場の連携についてどのように考えているのか。 - 駐車場だけ作ればいいのではなく、乗り換えシステムが重要だと考える。	(事務局) - 駐車場のニーズは把握している。今回のバスターミナルについて、公共交通利用が促進されれば、駐車場はいらなくなると思うが、現時点では難しいと考えるため、駐車場も含めた検討を今後進めていきたい。 - 市は循環バスに取り組んでいるため、子供達への利用促進や、沖縄県のわたった一バス党による PR 等、公共交通利用促進を進めていきたい。駐車場との連携を念頭に検討を進めていきたい。 - バランスが重要であると考え。中が便利のため過度な依存になっているが、車以外も使う選択肢を積み上げていけたらと考える。 - 公共利用交通促進のマネジメントについて、市民に訴えていけるか検討を進めていきたい。その中でどれだけ駐車場が必要なのかということも、具体的な数字等も踏まえ検討していきたい。
沖縄市一番 街商店街 親川委員	駐車場のニーズについて、どのような利用形態の人が求めているのかも含めて、整理して頂きたい。	(事務局) 駐車場の利用目的も含めて今後検討していきたい。

■その他の意見

発言者	主な質疑・意見	回答・対応等
胡屋自治会 島袋委員	沖縄タイムス（11/30）に記載されていた県の地域公共交通計画北谷の観光交通拠点について、沖縄市が進めている交通結節点と整合性があるのか。	（事務局） - 資料 3、4 ページ、県の構想で基幹バス構想があり、伊佐から沖縄市に向かう構想の上で、沖縄市のバスターミナル構想が位置付けられている。 - 沖縄市では、4 ページを基本に、沖縄県、国と 3 者で進めている。 （沖縄県交通政策課） - 北谷では、観光拠点（レンタカー等）としての取組が位置付けられたものである。 - 基幹バス構想は、那覇～沖縄市間を結ぶ軸として、しっかりと取り組みを進めている。
沖縄市 観光物産 振興協会 島袋委員	遅れたため再質問になるかもしれないが、沖縄タイムス（11/30）記事について、市の計画との整合性、変更などはあるのか。	（沖縄県交通政策課） - 基幹バス構想は、那覇～沖縄市間を結ぶ軸として、しっかりと取り組みを進めており、変更はない。 - 北谷では、観光拠点（レンタカー等）としての取組が位置付けられたものである。

発言者	主な質疑・意見	回答・対応等
沖総局 運輸部 (代理) 金城係長	・ 沖縄総合事務局の取組として、地域のステークホルダー、影響力のある方達を巻きこみ、沖縄の中に依存した社会の解決に向けて考えていくための会議として、沖縄交通リ・デザイン調査事業を実施している。 ・ 調査事業の方では、2本の大きな柱があり、一つがパブリックインボルブメント。もう一つの大きな柱として、実現検討会を立ち上げている。実現検討会では交通に関わる行政、事業者、その他金融機関、エネルギー関係の事業者、沖縄県の経営者協会からも参画している。 ・ 沖縄県の地域公共交通計画や、沖縄市の計画を後押しできるような内容も出てくると考えるため、是非連携をお願いしたい。	
イドムス 仲程委員	・ スクランブル交差点が渋滞要因となっているが、結節点整備に併せて対策はされるのか。	(事務局) ・ 別事業でも検討が進められている。国の方でバスタの効果を増やすためのデータが得られればスクランブル解消も考えられる。今後の検討において念頭に置きながら進めていきたい。
沖縄市 観光物産 振興協会 島袋委員	・ 沖縄南 IC の高速バス停について、廃止してバスターミナルに持ってくることは考えているのか。	(事務局) ・ 具体の連携については今後の検討であると考えているが新たな路線等の可能性は検討していきたい。 ・ 沖縄南 IC バス停については、場所の変更を考えており、ネクスコ西日本とも調整を進めているところである。

発言者	主な質疑・意見	回答・対応等
バス協会 慶田委員	・ 高速バスとの連携について、既存バスを入れることは難しいと考えるため、新規路線も視野に検討を進めてほしい。 ・ 沖縄南 IC バス停については、ネクスコ西日本やバス事業者の利点を踏まえて進めてほしい。	(事務局) ・ ネクスコ西日本が調整・研究しているため、方向性決まり次第協議をお願いしたい。
池田 委員長	・ 長期的な視点で鉄軌道との連携も想定した方が良くはないか。	(事務局) ・ 鉄軌道のルート案では沖縄市も通過することから、将来的な視点は必要と考える。

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

№.	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、ウォークア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「KZA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、「KZA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と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う印象を持つため、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	P30 P46	・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カブルエリアの設定などと少し矛盾しているのでは？	・中央パークアベニューやゲート通りなどは、ウォーカブルエリアとして、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カブルな空間づくりを検討してまいります。
	P30 P46 P50	・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。	
	P50	・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。	
6	32P	・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う認識でよい。	・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、ウォーカブルな空間づくりについて検討してまいります。
7	P37 P39 P40	・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。	・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

10	—	・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。	・本構想（案）は、構想段階のため、具体的な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	—	・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・バルミラ）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）	・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	—	・一番街商店街としては本構想に大賛成です。基幹バス構想に運動しつつ、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。	・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、市民のみならずと共により早く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	—	・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。	・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。
14	—	・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。 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。 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いきます。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。 国からのお金で箱モノにしか使わないのでしよう。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。	・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。 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。 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。 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。 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。

沖繩市交通拠点整備基本構想（案）

令和6年6月

沖繩市 建設部 都市整備室 都市交通担当

1. はじめに	2
2. 上位・関連計画との関係	4
3. 沖縄市胡屋・中央地区の現状と課題	10
4. 整備のための方向性	23
5. 基本構想	25
6. 基本構想の実現に向けて	50

1. はじめに

基本構想の目的

- 沖縄市は、沖縄本島の中央部に位置し、戦後、基地の門前町として発展してきた県内第二の人口を有するまちであり、南部圏域と北部圏域を結ぶ国道329号と国道330号が交差する交通の要衝となっています。
- 中心市街地である沖縄市胡屋・中央地区では、「魅力あふれ、選ばれ、沖縄を牽引するまちづくり」を目指した取り組みが進められています。
- 周辺の主な施設として県内最大の屋内収容人数を誇る沖縄アリーナをはじめ、県内唯一の本格的な動物園を有する沖縄こどもの国やコザ・ミュージックタウン、沖縄市戦後文化資料展示館ヒストリート、沖縄市民会館、沖縄市立総合運動場を有し、沖縄県を代表するまつりである沖縄全島エイサーまつりや、プロスポーツの公式試合、有名アーティストのコンサートが開催されるなど、中部圏域の中核都市として、その役割を担っています。
- 沖縄市胡屋・中央地区を中心に、国や県の広域道路交通施策と連携しながら、まちの賑わいを創出するための拠点づくりが求められています。
- 沖縄市交通拠点整備基本構想では、沖縄市がさらなる中核的役割を果たし、まちの活力を創出するための拠点づくりの実現に向けて、沖縄市胡屋・中央地区の交通拠点整備の基本方針を示すことを目的とします。

2. 上位・関連計画

2. 上位・関連計画

沖縄市中心市街地活性化基本計画（沖縄市）

- ・ 沖縄市中心市街地活性化基本計画（第3期）において、**胡屋・中央地区バスターミナルの取組を位置付け**ています。

拠点施設や地域資源の魅力を活かしたにぎわい創出

①交通拠点整備促進事業

胡屋・中央地区における交通結節点整備促進に向けた合意形成と機運醸成等を図るための講演会・イベント等の開催や交通結節点周辺のまちづくりの計画策定等

②優良建築物等整備制度導入検討事業

中心市街地における優良建築物等整備制度導入の調査・検討・計画策定等

③沖縄こどもの国整備事業

沖縄こどもの国の動物舎等の整備・拡充

④文化財整備事業

越来グスクの歴史的・文化的資源の価値の保存活用及び周辺との一体的な整備

⑤3・4・沖3号線センター中央通り線相互通行化事業

センター中央通り線及び胡屋8号線における地方道路整備により、沖縄環状線からのアクセス性向上を図る

⑥沖縄市循環バス事業

中心市街地内の主要な施設や中心市街地周辺の公共交通空白地域等を循環するバスの運行

⑦商店街組織力等強化事業

中心市街地の商店街等が抱える空き店舗や賑わいの創出等の課題の解決に向けた、商店街等の組織力強化や人材育成につながる取り組みに係る費用の一部助成

⑧商店街（銀天街）活性化支援事業

コザ地区の通り会・地権者会の組織力強化やにぎわい創出の促進に向け、関係団体との意見交換やイベント開催の相談・調整、まちの担い手育成等の実施

【主な事業の位置図】



安全・安心・快適に過ごせる環境整備

⑨安慶田地区土地区画整理事業

土地区画整理事業による幹線道路や生活道路等の整備

⑩中の町地区土地区画整理事業

土地区画整理事業による幹線道路や生活道路等の整備

⑪(仮称)アーバンスポーツパーク整備事業

若年層を中心に人気を集めるアーバンスポーツ施設の整備

⑫空家等対策推進事業

空き家・不良住宅の除却、空き家の活用、関連事業等の総合的な空き家対策

沿道まちづくりビジョン（案）（沖縄市）

- 本市では、「沿道まちづくりビジョン（案）」を作成しており、基本方針として、「**【交通・回遊】KOZAからモビリティを変えていく**」とし、**マイカーから多様な移動手段へのシフト、基幹バスの運行を踏まえた、コザの回遊性向上を位置づけ**、取り組みを行っています。

まちの将来像
・共有したまちの将来像。

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者」が集う舞台を目指し「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 コザらしさ香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デルシフトを促し、コザの回遊性を向上させる。
- ② 駐車場空間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。

中期（国道 330 号拡幅・基幹バス開通後）

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）

- ・ 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

- ・ 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
景観・風力ルール

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
歴史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

- ・ 沖縄県では、県内路線バスの課題へ対応すべく、バス網の再構築を推進するため基幹バスシステムを導入し、**沖縄市側の交通結節点整備に取り組む必要がある**とされています。
- ・ 鉄軌道の無い沖縄県において、**公共交通軸を作る重要な取組であることから、沖縄県と連携しながら検討を進めています。**

統が那覇
行
の長距離
にとって
くい
通りに来ない

資料 バスなび沖縄号より
(平成28年12月現在)

- 琉球バス交通・沖縄バス
- 琉球バス交通
- 沖縄バス
- 東洋バス

交通結節点の位置付け

沖縄北部方面
うるま方面
沖縄東部方面
北谷方面
読谷・嘉手納方面
北中城方面
宜野湾北中城線
宜野湾西原線
嘉手納方面
国道58号
国道330号

支線バス
基幹バス
支線バス
支線バス
支線バス

沖縄市(コザ)
ライカム(比嘉西原)
普天間
伊佐
宇地泊
那覇市

＜速達性の向上＞
・基幹急行バス運行開始
・バスレーン整備
＜今後の課題＞
・伊佐以北へのバスレーン延長
・沖縄市側の交通結節点整備

必要に応じて急行運行の導入により、モビリティの向上を目指す

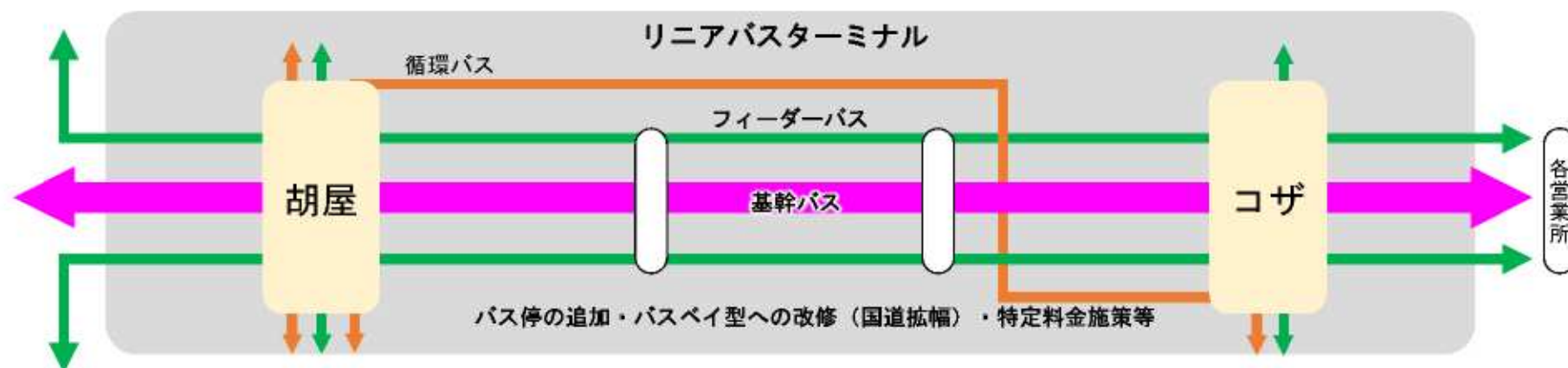
国道58号方面以外の都心直通バス

基幹バス

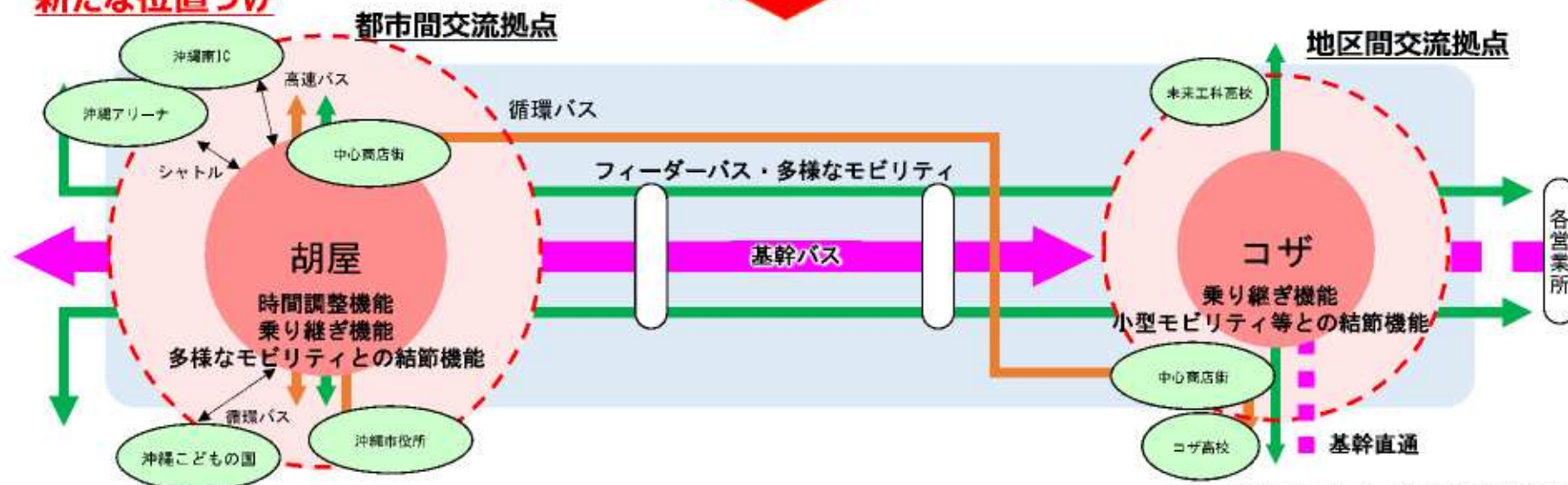
沖縄県基幹バス構想（沖縄県）：沖縄市における交通結節点の新たな位置づけ

- 当時は、沖縄市胡屋～コザ間周辺に用地の用途がなかったこともあり、胡屋～コザ間の線上をバスターミナルとして位置づけ（リニアバスターミナル）られていましたが、R3年度の検討において、**胡屋を都市間交流拠点、コザを地区間交流拠点として位置づけ**を行いました。

これまで（リニアバスターミナル）



新たな位置づけ



バスタプロジェクト（国）

- バスタプロジェクトは、道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナルの整備・マネジメントを行い、地域における課題を解決するとともに、みち・えき・まちが一体となった新たな空間の創出により、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る未来志向の新たな取り組みです。

集約型公共交通ターミナルによりみち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出

人中心の空間づくりの推進

動線・施設配置の最適化



バリアフリー化



待合環境の改善



賑わい空間の創出



モータルコネクトの強化

バス停の集約・ターミナル化



災害時の輸送確保



新たなモビリティへの対応



他の交通モード・拠点との連携



官民連携の推進

PPP/PFIの活用



道路空間の立体的な活用



まちづくりとの連携



イベントの実施



MaaS等への対応



ETC2.0データ等の活用

ICT等を活用した交通マネジメントの高度化(平常時・災害時)



各種情報収集・活用(災害時の情報提供等)

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、人と物の流れや地域の活性化等をより一層促進。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

3. 沖縄市胡屋・中央地区の現状と課題

沖縄市胡屋・中央地区における現状と課題まとめ

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、歩行者数が高商店街より多い。
- ・ 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。

【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

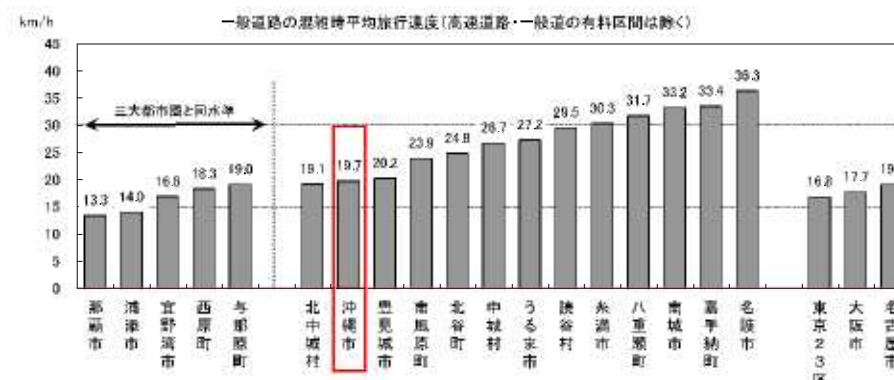
主要渋滞箇所・交通状況

【課題】

- 沖縄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います。また、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。さらに、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。
- 交通渋滞緩和に向けた対応が必要とされています。



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）

胡屋周辺の混雑時平均旅行速度は15km/h以下となっている



※H27道路交通センサス混雑時平均旅行速度より作成

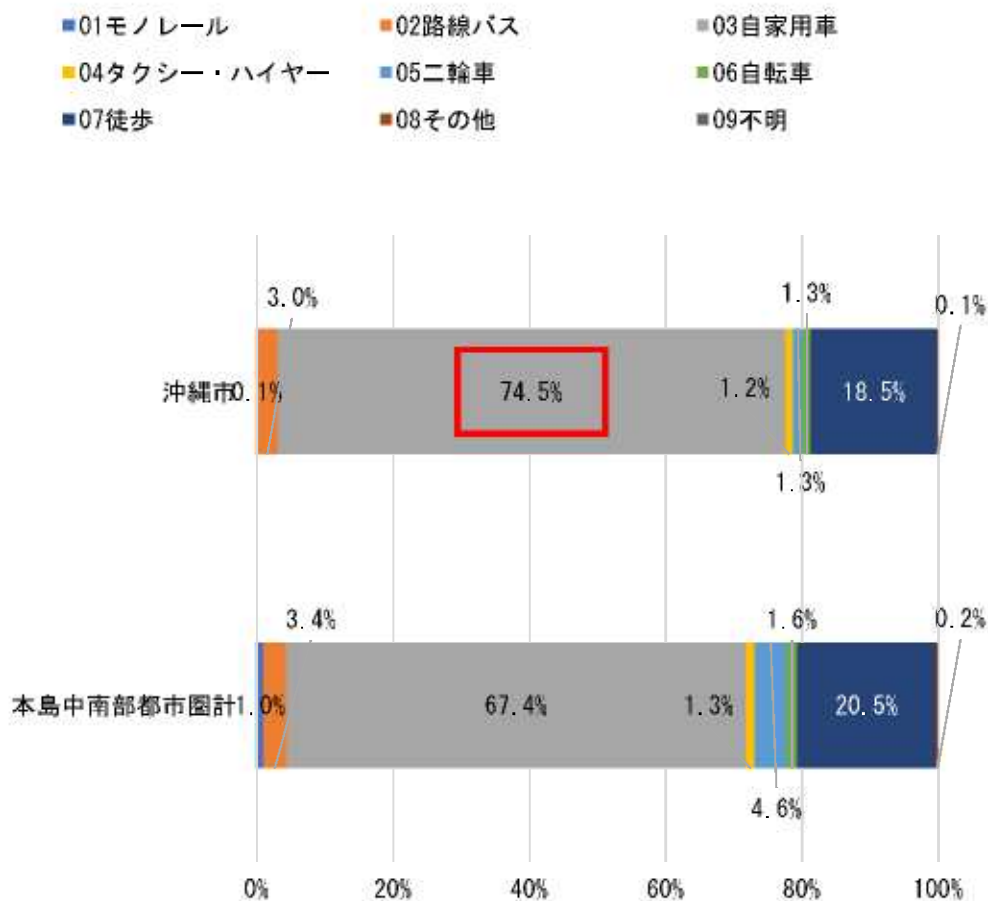
3. 沖縄市胡屋・中央地区の現状と課題

交通手段分担率

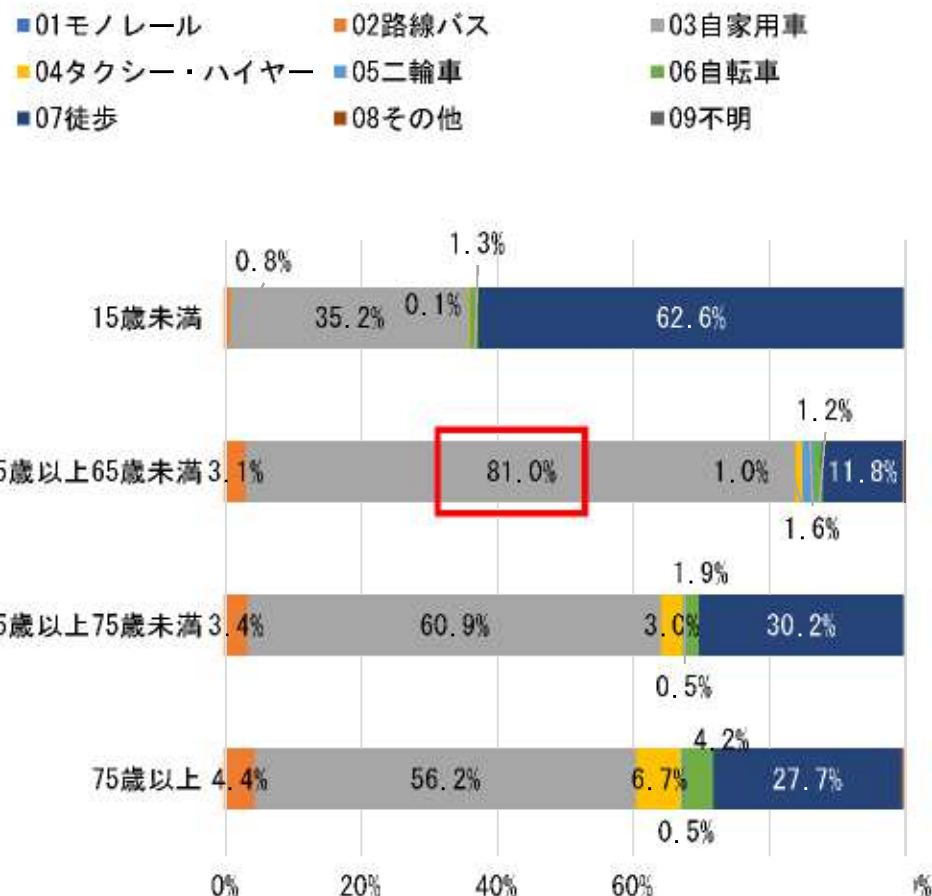
【課題】

- 沖縄市民がよく利用する移動手段は、自家用車（74.5%）が大きな割合を占めており、沖縄本島中南部都市の平均値（67.4%）と比べ、自家用車の利用が多くなっています。
- 年齢別の移動手段では、15歳以上65歳未満での自家用車の利用が8割を占めています。また、65歳以上の年代においても、5割を超えています。
- 自家用車のみに依存しない、移動手段の選択肢を増やすための取組が必要とされています。

■ 沖縄市民の交通手段分担率



■ 沖縄市民の年齢別交通手段分担率



市民の自動車保有台数

【課題】

- ・ 沖縄市民の自動車保有台数は年々増加しています。
- ・ 自家用車のみに依存しない、移動手段の選択肢を増やすための取組が必要とされています。

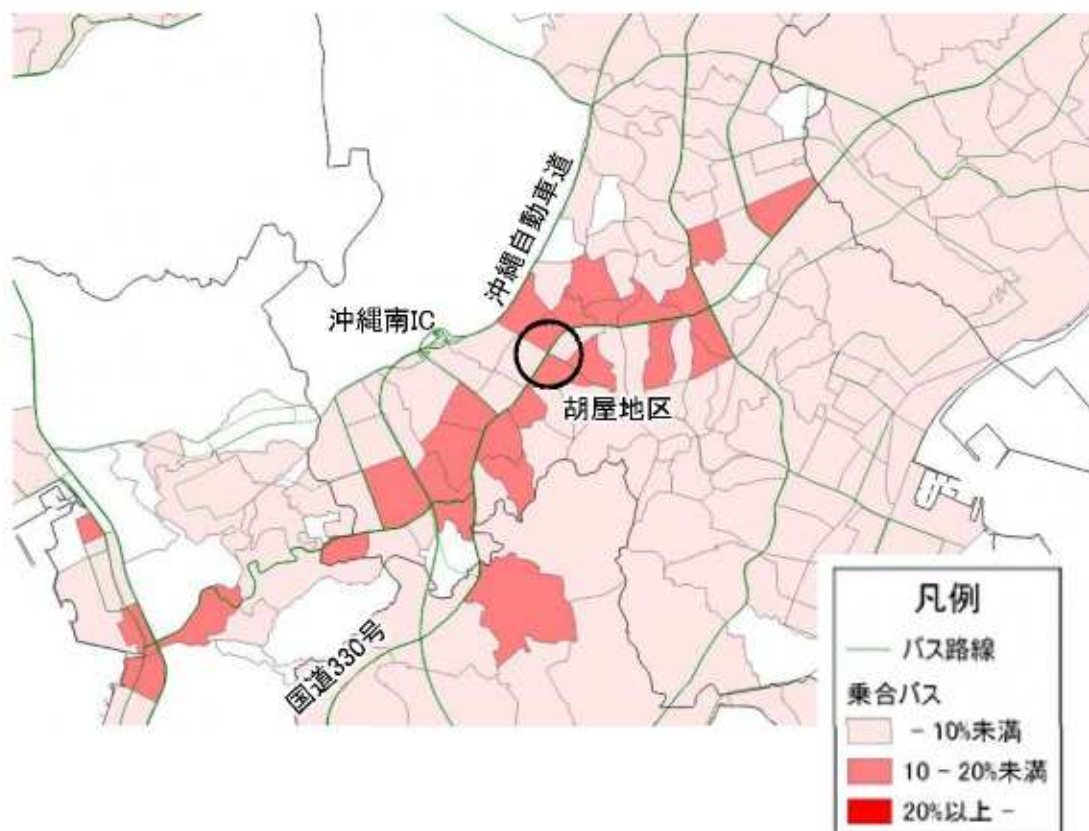


沖縄市（胡屋地区）の交通特性

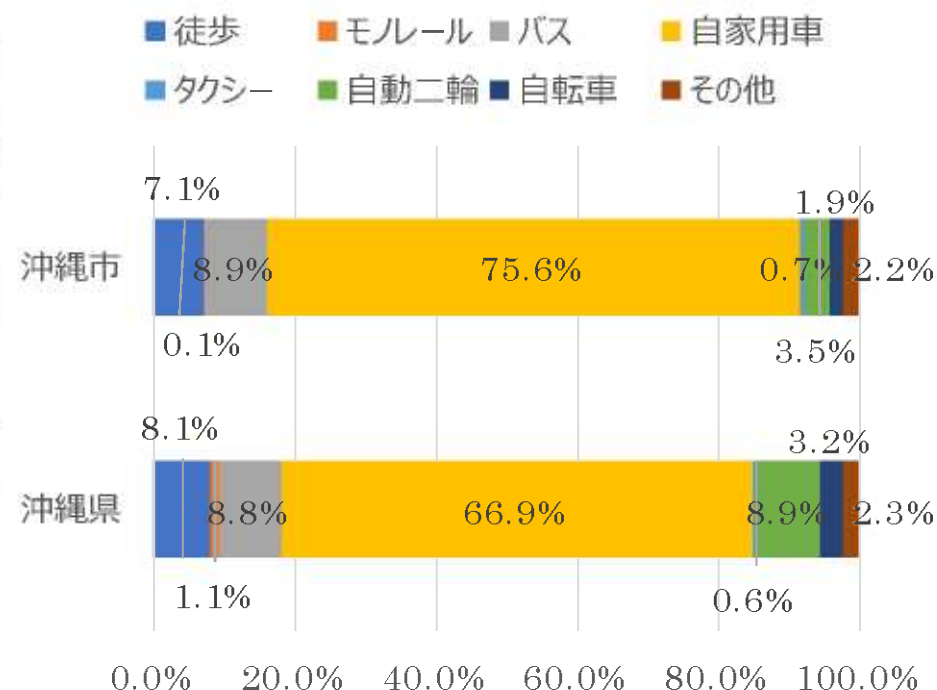
【ポテンシャル】

- 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。
- 胡屋・中央地区では、国道330号の沿線であり、路線バス本数は多いことから、公共交通促進に向けたポテンシャルを秘めています。

○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？



出典：H22国勢調査



出典：H22国勢調査

バス停毎の利用者数

【ポテンシャル】

- 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おり、実はバスのサービス水準は高い地域であることから、公共交通促進に向けたポテンシャルを秘めています。

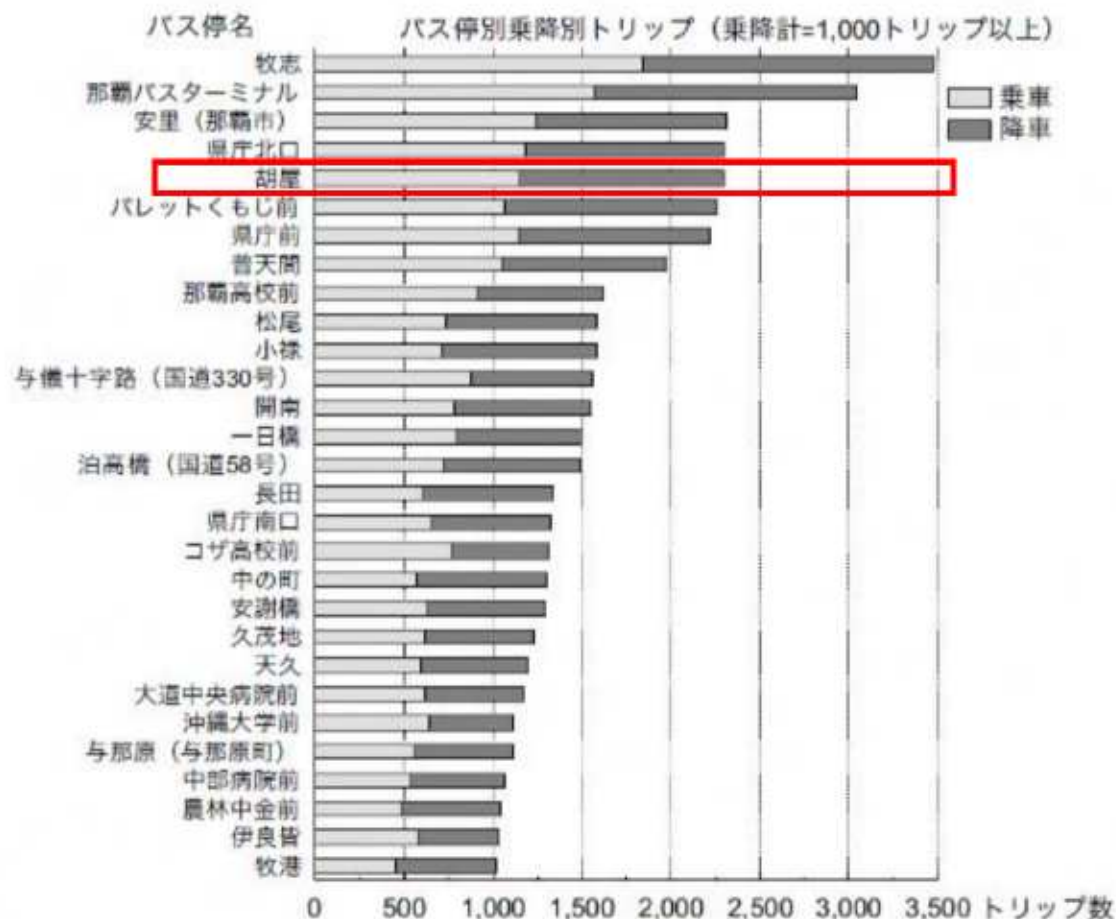


図 63 バス停別 乗降別 トリップ数（乗降計=1,000トリップ以上）



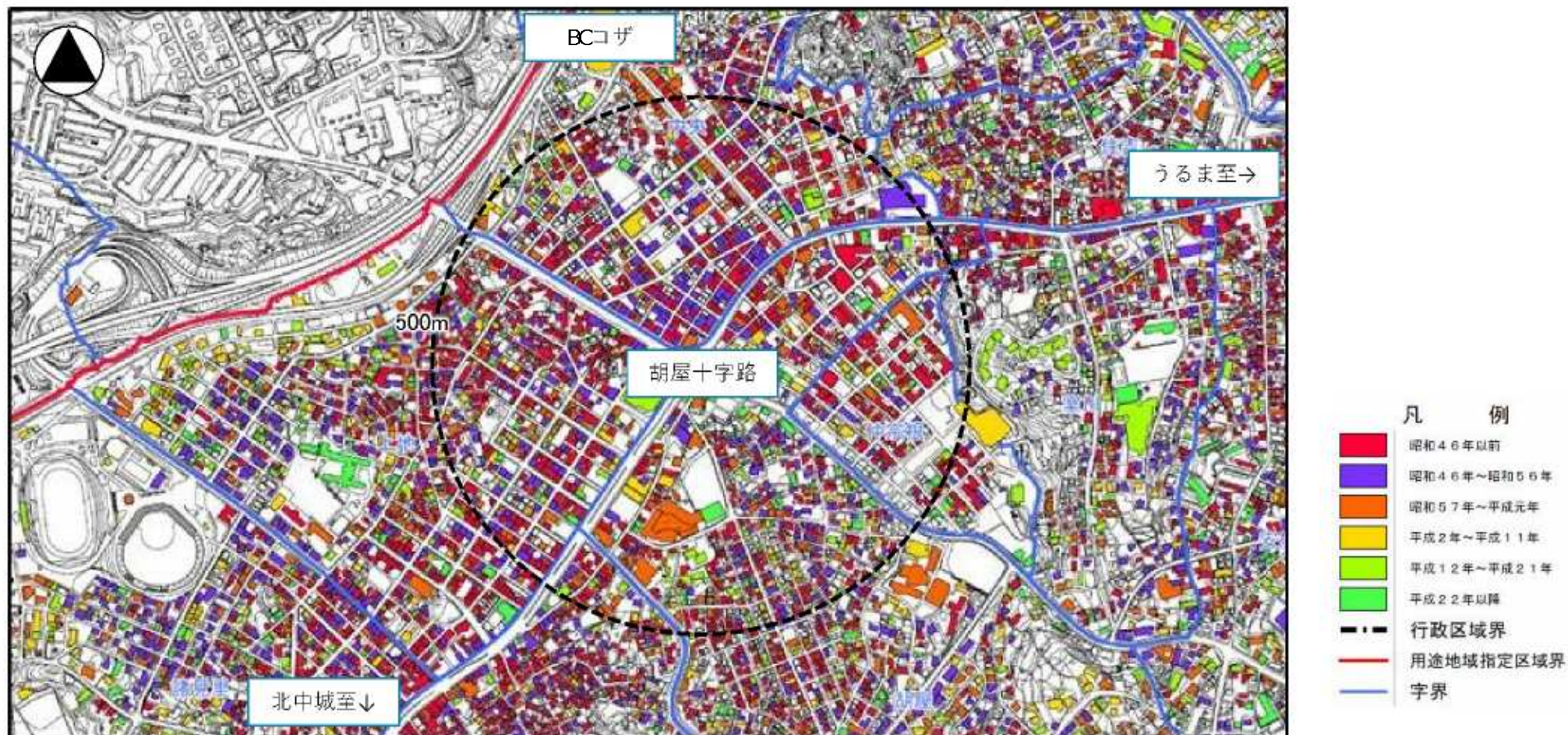
出典：沖縄市地域公共交通網形成計画

建築物の状況（建築物年齢）

【課題】

- ・ 胡屋・中央地区周辺では、昭和56年以前の建物（建築基準法改正前に建築された建物）等、耐震性の低い建物が存在しており、建物の更新時期である可能性があります。

胡屋十字路周辺の土地利用状況



3. 沖縄市胡屋・中央地区の現状と課題

新築動向

【ポテンシャル】

- ・ 胡屋・中央地区周辺では、平成22年から平成28年にかけて、約49件、新築した建物（共同住宅）が見られます。

胡屋十字路周辺の土地利用状況



市の取り組み（良好な市街地の形成）

【ポテンシャル】

- ・ 胡屋十字路周辺の中の町地区では、土地区画整理事業を実施し、良好な市街地の形成を図ります。

■位置図



出典：H28沖縄市中心市街地活性化基本計画

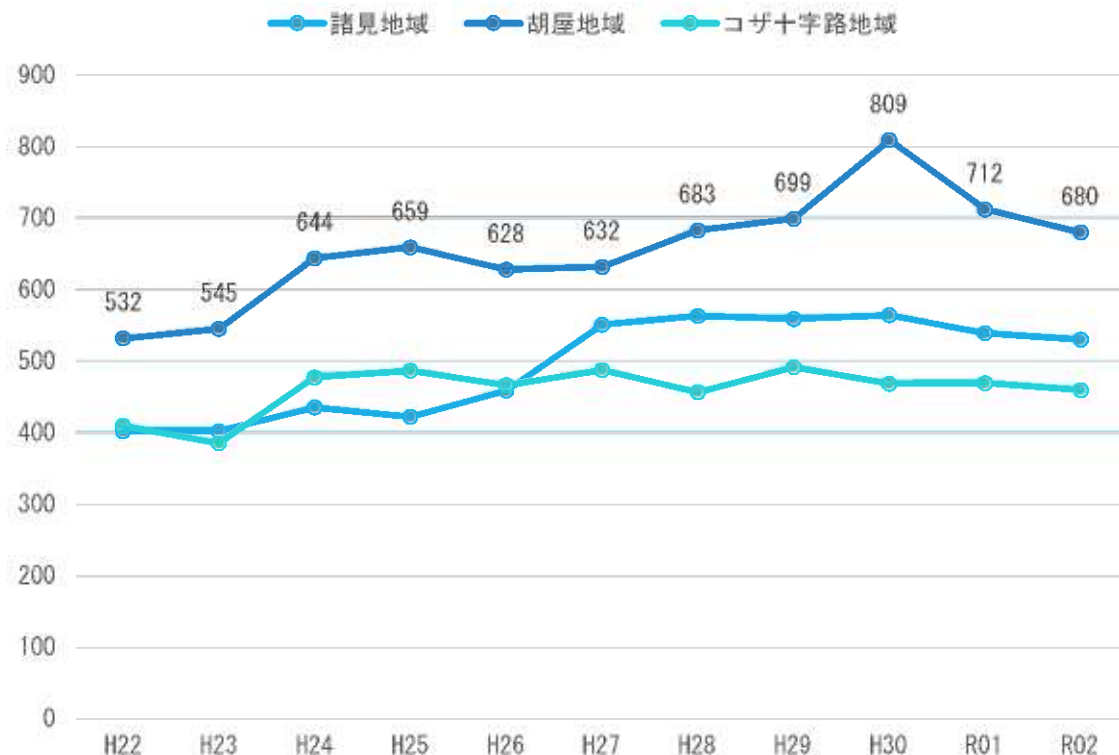
出典：沖縄市区画整理課HP 中の町土地区画整理事業に関する住民説明会資料

営業店舗数の推移

【ポテンシャル】

- ・ 沖縄市の地域別における営業店舗数は、商店街等が複数存在する胡屋地域での営業店舗数が最も多く、令和元年度からも従前の店舗数を維持しています。
- ・ まちの賑わい創出に向けては、地域の活力が重要となります。

■地域別営業店舗数



■位置図



胡屋地区商店街と沖縄アリーナとの連携

【ポテンシャル】

- 胡屋地区の商店街と沖縄アリーナとで連携した取り組みが始まっています。課題として、商店街と沖縄アリーナを結ぶシャトルバスの運行や、商店街周辺の駐車場のICT化等が挙げられております。
- 胡屋・中央地区の半径2km圏内には、沖縄アリーナや沖縄こどもの国を始めとして、多様な集客施設が存在しています。これらと連携することで、バスターミナルを中心とした賑わいの創出が考えられます。



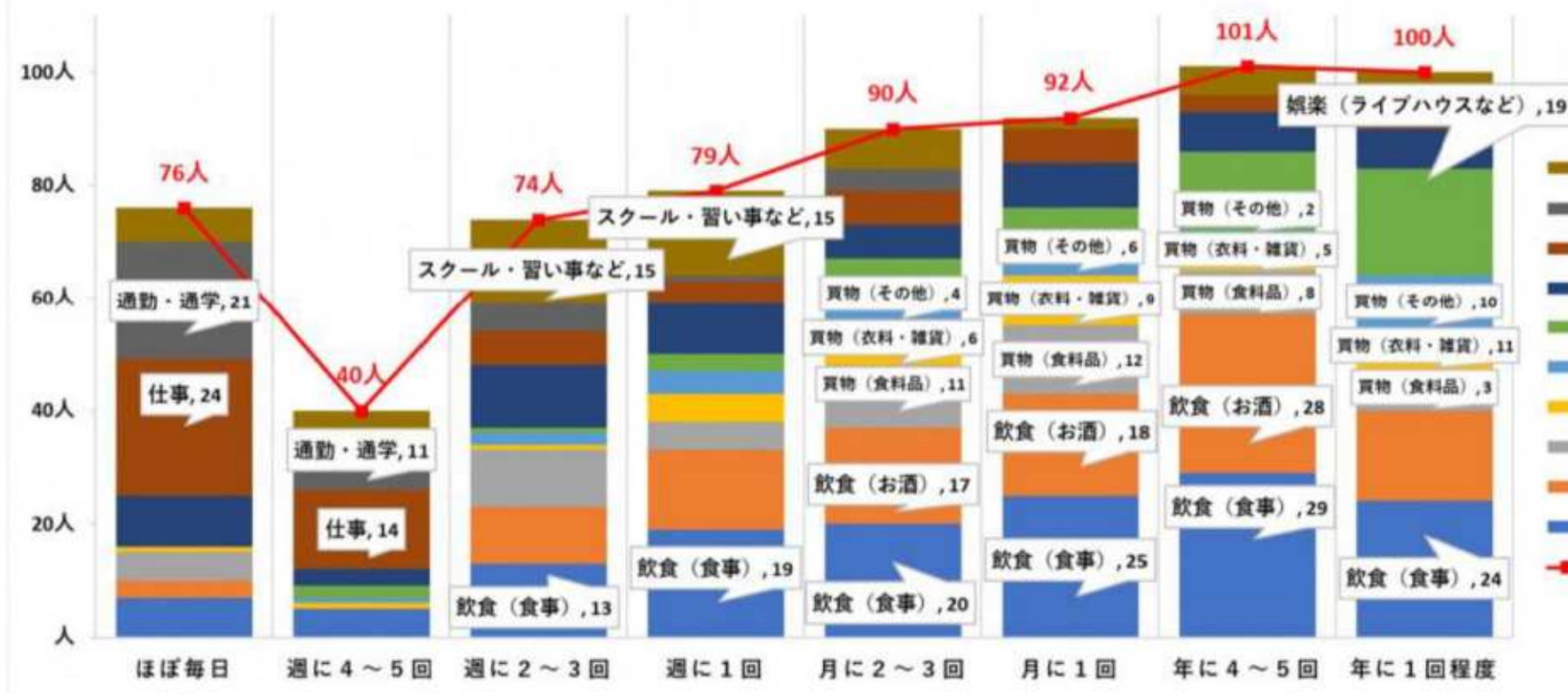
商店街来訪者調査結果

【課題】

- ・ ほぼ毎日、週に4から5回訪れている方は、「仕事」「通勤・通学」が目立ちます。また、他来訪目的は、飲食（食事・お酒）が目立つ結果となりました。
- ・ 飲食（食事・お酒）関係以外での来訪を増やすことが、まちの賑わい創出につながる事が想定されます。

■調査結果

来訪頻度と来訪目的（全体）



4. 整備のための方向性

将来像・基本の方針

- 交通拠点整備基本構想では、将来像を「KOZAのみんなで作る、活力に満ちたまち」とし、各方針（①～⑤）と紐づく取り組みを以下の通り定めます。

将来像：KOZAのみんなで作る、活力に満ちたまち

【方針①】だれもが楽しめる、居心地がいい場づくり

- 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）において多様な人が訪れ、魅力的な空間を心地よく歩き、つどい、たたずむことができる拠点の構築を図ります。

○地域の魅力向上

- ・より長く滞在してもらえる場所の創出
- ・魅力を感じて訪れてもらえる場所の創出
- ・住みたいと思う人が暮らせる場所の創出
- ・交流、憩いの場の創出 ・地域イベントにも活用できる空間の創出
- ・商店街の道路空間を活用した魅力の創出

【方針②】まちとまちとの結びつきを強くする場づくり

- 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や、交流機会の創出につながるよう、交通拠点機能の構築を図ります。

○都市間のアクセス機能の向上

- ・那覇市と沖縄市を結ぶ軸となる基幹バスシステムとの連携
- ・路線バス、観光バス、高速バス、タクシー等との連携
- ・まちづくりと連携した駐車場施策の促進 ・行先が分かりやすい乗降場、上屋、待合所、デジタルサイネージ、インフォメーションセンター等の整備

【方針③】まちなかの結びつきを強くする場づくり

- 地域内のアクセス性、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、誰もが移動しやすい、環境の構築を図ります。

○地域内の回遊性向上

- ・バス（路線、循環、シャトル）、タクシー、その他交通手段（シェアサイクル、高齢者用乗り物、観光用乗り物 等）との連携
- ・歩いて楽しい（ウォーカブル）空間の創出
- ・バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進

【方針④】KOZAの歴史・文化が感じられる場づくり

- 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、KOZAの歴史や文化を感じることが出来る空間の創出を図ります。

○沖縄市が持つ個性豊かな空間づくり

- ・国際色豊かな街並みの形成 ・KOZAが感じられる空間の形成
- ・沖縄市の玄関口にふさわしい空間の形成
(国道330号、パークアベニュー、ゲート通り 等)

【方針⑤】より安全で安心なまちづくり

- 訪れやすい安全で安心な環境づくりを目指します。また、災害時における防災情報などが取得できる環境づくりを目指します。

○防犯・防災機能の向上

- ・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
- ・一時避難場所としての待合所・広場の活用
- ・安全・安心なまちの創出（防犯・交通安全）
- ・沖縄アリーナとの連携 ・Wi-Fi等、災害時・緊急時の通信手段の確保
- ・無電柱化

5. 基本構想

基本構想

- ・ 沖縄市では交通拠点整備基本構想として、（仮称）胡屋バスターミナルの機能及び、4つの方面での取り組み方針等を以下の通りとします。

沖縄市中心市街地活性化基本計画 基本方針（第3期 R6.4～R11.3）

- （1）歴史文化やまちの個性、人々を魅了するエンターテインメントの力を活かしたにぎわいづくり
- （2）地域・住民・来訪者にとって快適で良好なまちづくり

交通拠点整備基本構想（案）

将来像：KOZAのみんなで作る、活力に満ちたまち

- 【方針①】誰もが楽しめる、居心地がいい場づくり
- 【方針③】まちなかの結びつきを強くする場づくり
- 【方針⑤】より安全で安心なまちづくり

- 【方針②】まちとまちの結びつきを強くする場づくり
- 【方針④】KOZAの歴史・文化が感じられる場づくり

① 沖縄アリーナ方面

- ・ スポーツを楽しみ、盛り上げる環境の創出
- ・ まちの個性（商業・文化・歴史）を生かしたにぎわいの創出
- ・ 安心して暮らせる環境の創出

② 沖縄こどもの国方面

- ・ 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

胡屋バスターミナル機能

- 【基本機能】
- 【交通結節機能】
- 【防災機能】
- 【地域の拠点・賑わい機能】
- 【サービス機能】
- 【景観機能】

③ 一番街・八重島方面

- ・ まちの個性（商業・文化・歴史）を生かしたにぎわいの創出
- ・ 安心して暮らせる環境の創出

④ 沖縄市役所・コザ方面

- ・ 安心して暮らせる環境の創出
- ・ まちの個性（商業・文化・歴史）を生かしたにぎわいの創出

4. 整備のための方向性

基本的な方向性イメージ（広域交通との連携の範囲）

- 広域交通との連携の範囲では、胡屋・中央地区バスターミナルを中部地域の中心として、中部都市圏や那覇都市圏、北部市町村等を結びます。

■東南植物楽園



出典：東南植物楽園提供

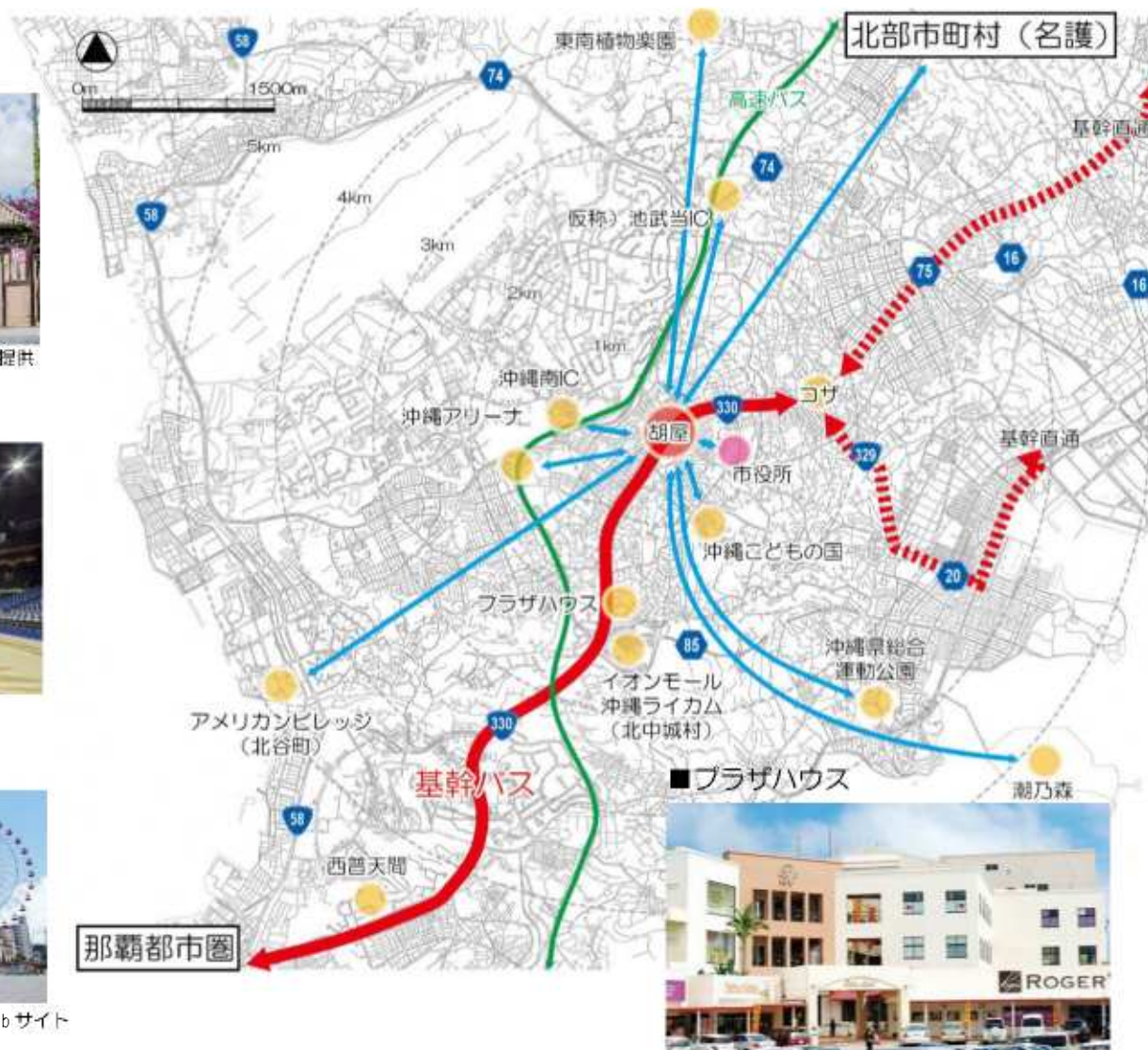
■沖縄アリーナ



■アメリカンビレッジ



出典：北谷町観光協会公式Webサイト



■沖縄こどもの国



出典：沖縄こどもの国HP

■潮乃森



(平成23年)

出典：沖縄市HP

■プラザハウス



■イオンモール沖縄ライカム



4. 整備のための方向性

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）

- 沖縄市胡屋・中央地区を中心とした範囲では、胡屋・中央地区バスターミナルを中心に、周辺の主要施設を結び、回遊性を向上させます。



① 沖縄アリーナ方面

1. スポーツを楽しむ、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

・ 沖縄アリーナ方面における3つの基本方針を基に、バスターミナルと街を結ぶための、具体的な取組案（まちづくり、回遊性向上）を整理しました。



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

- ・ 沖縄こどもの国方面における2つの基本方針を基に、バスターミナルと街を結ぶための、具体的な取組案（まちづくり、回遊性向上）を整理しました。



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

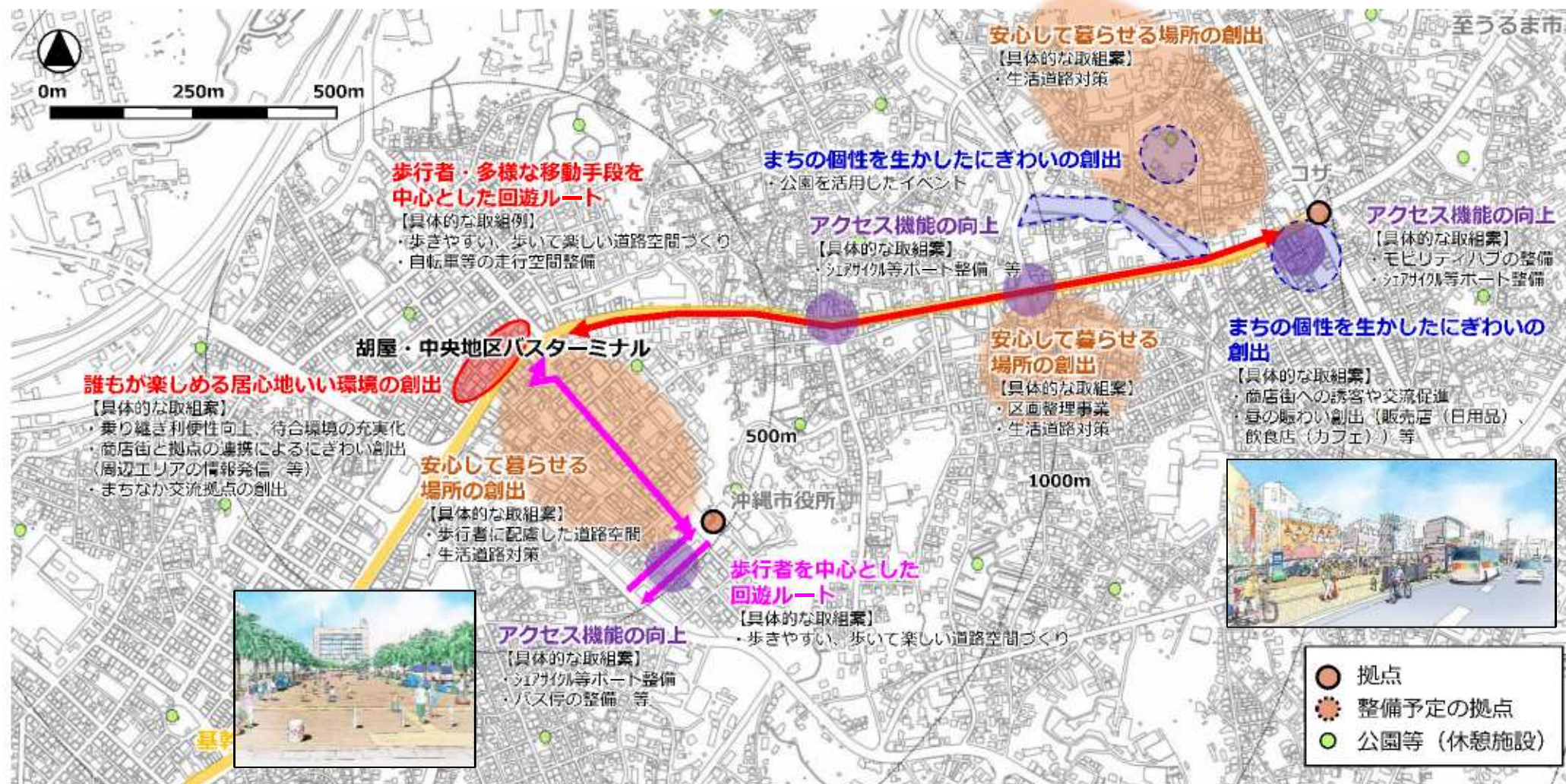
・ 一番街・八重島方面における3つの基本方針を基に、バスターミナルと街を結ぶための、具体的な取組案（まちづくり、回遊性向上）を整理しました。



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

- ・ 沖縄市役所・コザ方面における2つの基本方針を基に、バスターミナルと街を結ぶための、具体的な取組案（まちづくり、回遊性向上）を整理しました。



具体的なアイデア

歩行者・多様な移動手段を中心とした回遊ルート

- ・自転車等の走行空間整備



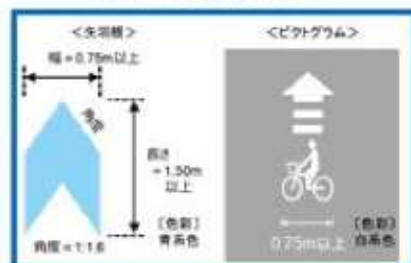
＜自転車道＞



＜自転車専用通行帯＞



＜車道混在＞



＜車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様＞

【概要】歩行者と分離された自転車通行空間（国土交通省HP）

- ・国土交通省と警察庁では、合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しており、このガイドラインに基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を推進しています。
- ・また、自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、自治体による自転車ネットワーク計画（※）の策定を促進しています。
- ・※安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定。

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



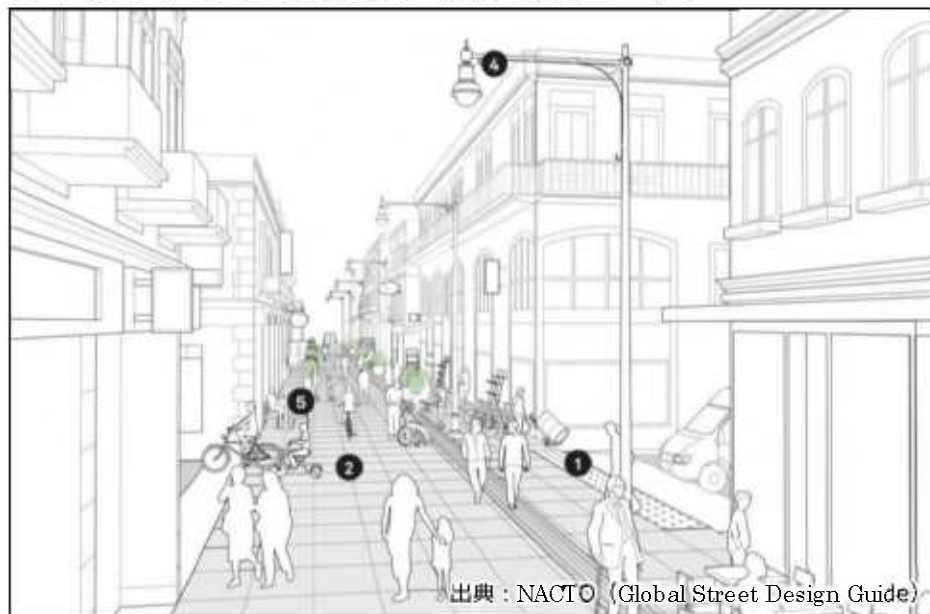
【概要】パークレット（元町通り事例より）

- ・元町エスエス会がとりまとめた「横浜元町第4期街づくり基本計画」に基づく最初の取組として実施。滞留空間の創出を求める声を受け、街のホスピタリティ向上の一環としてパークレットを導入した。元町のイメージに合った高質な家具類や照明器具を地元商店が製作・一体的に整備した。路上停車帯の転用にあたり、その代替機能を周囲の民間立体駐車場の改修等により確保している。

具体的なアイデア

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



【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ロップを設置。
 - 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、ポラード、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。

まちの個性を生かしたにぎわいの創出

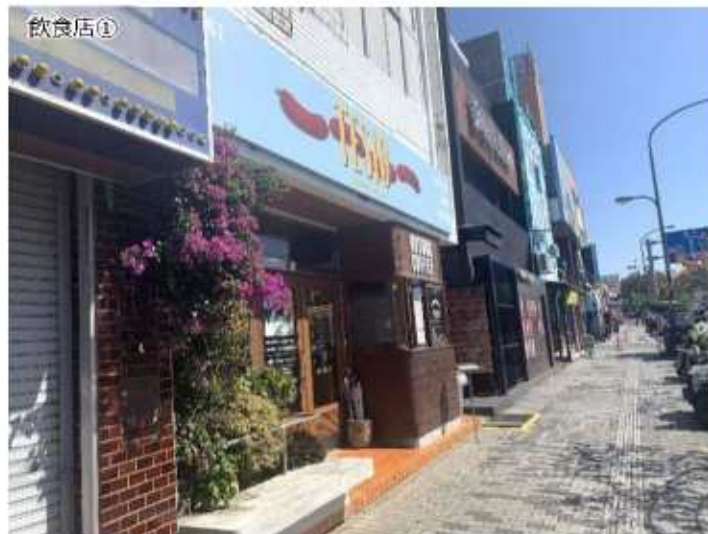
- ・ 商店街への誘客や交流促進



具体的なアイデア

まちの個性を生かしたにぎわいの創出

- ・ 宿泊施設の誘致
- ・ 昼の賑わい創出



【概要】宿泊施設、販売店 等

- ・ 店舗改修補助等により、沖縄市の一番街商店街周辺では新たな店舗が開業中。

具体的なアイデア

アクセス機能の向上

- ・モビリティハブの設置
- ・シェアサイクル等ポート整備



【概要】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、EVバイク等）の接続・乗り換え拠点を指している。



【概要】シェアサイクルポート

- ・東京都杉並区ではシェアサイクリングのポート（3事業者）を整備している。

交通結節点の必要機能

- 交通拠点のその他機能について、国のガイドラインや沖縄市のまちづくりも踏まえ、以下の機能を基本とします。

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施設や広場を設置**。



- 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、交通系IC等)に対応** 等

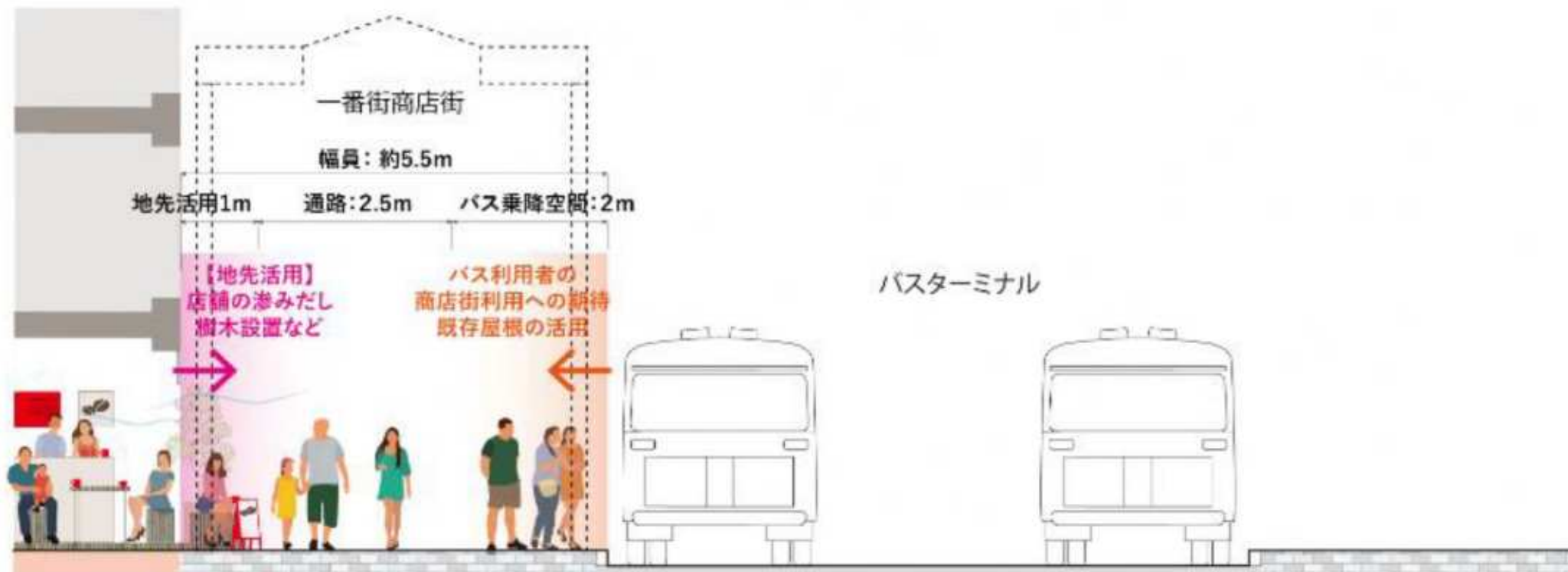


- 道路と緑地の立体的・良好な空間の形成
 - ・ 道路空間の緑地スペースとしての活用、良好な環境の創出、景観の形成 等

交通結節点の必要機能

- ・ 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に配置をします。
- ・ 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となります。

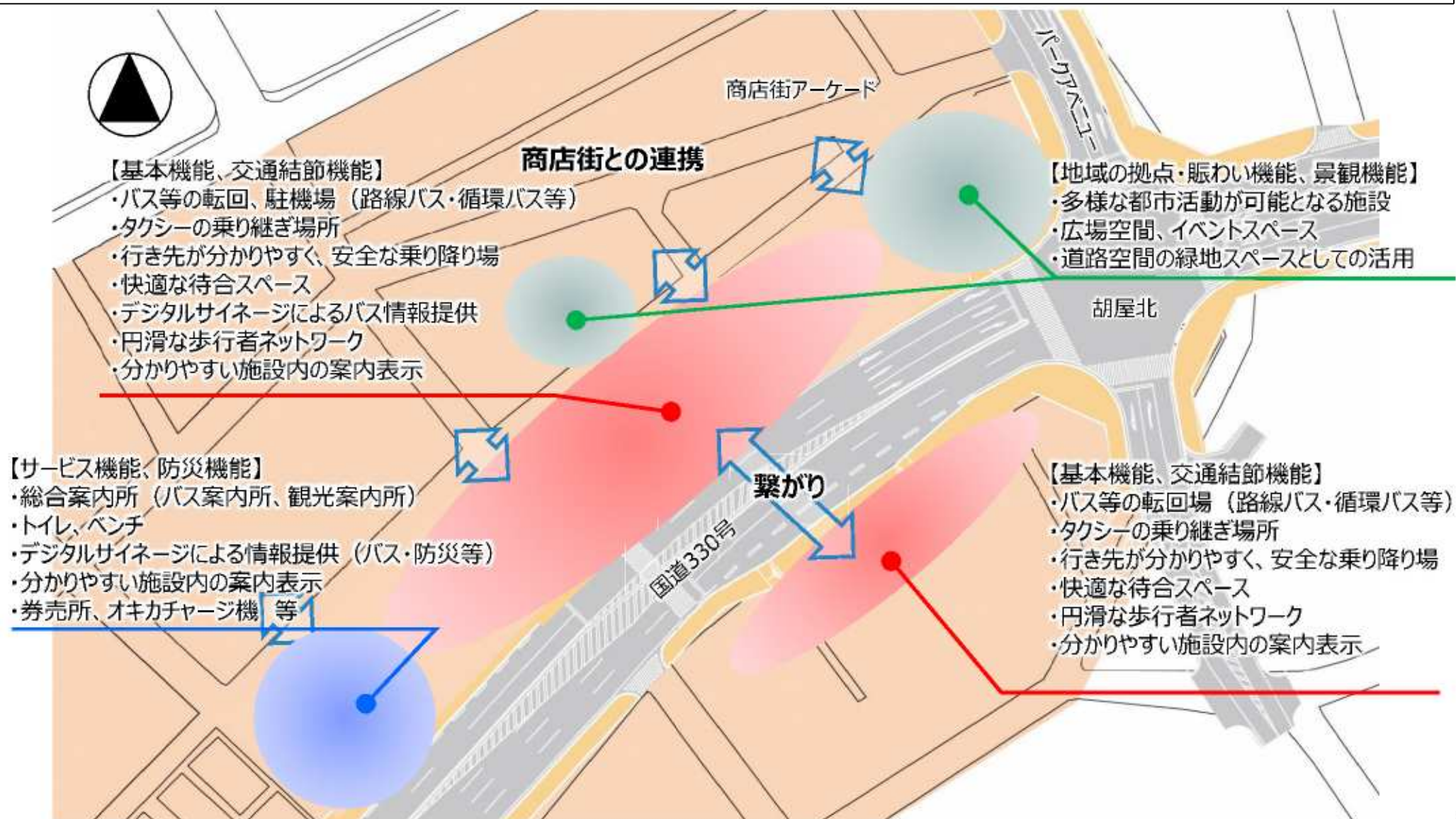
■商店街側の通路にバス乗降バースを設けるイメージ



バスターミナル機能イメージ（案）

※イメージであり、決定されたものではありません。

- 沖縄市胡屋・中央地区のバスターミナルイメージを以下に示します。



(1) バスターミナル整備における将来イメージ

※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。

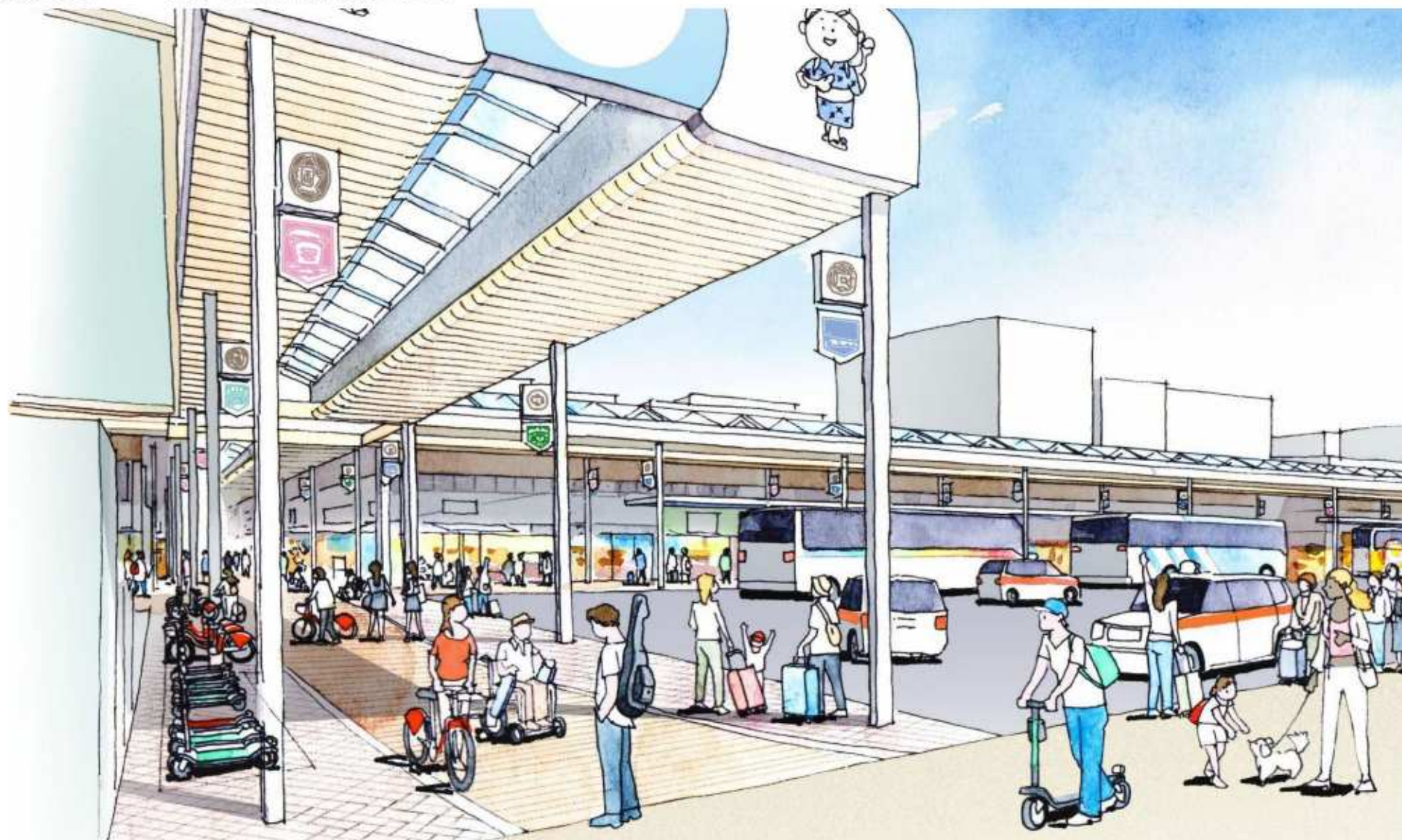
① 商店街側から国道330号を望む



(1) バスターミナル整備における将来イメージ

② 国道330号から商店街側を望む

※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。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

①ゲート通り

※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。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

② 沖縄アリーナ正面広場

※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。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

③ 郵便局通り

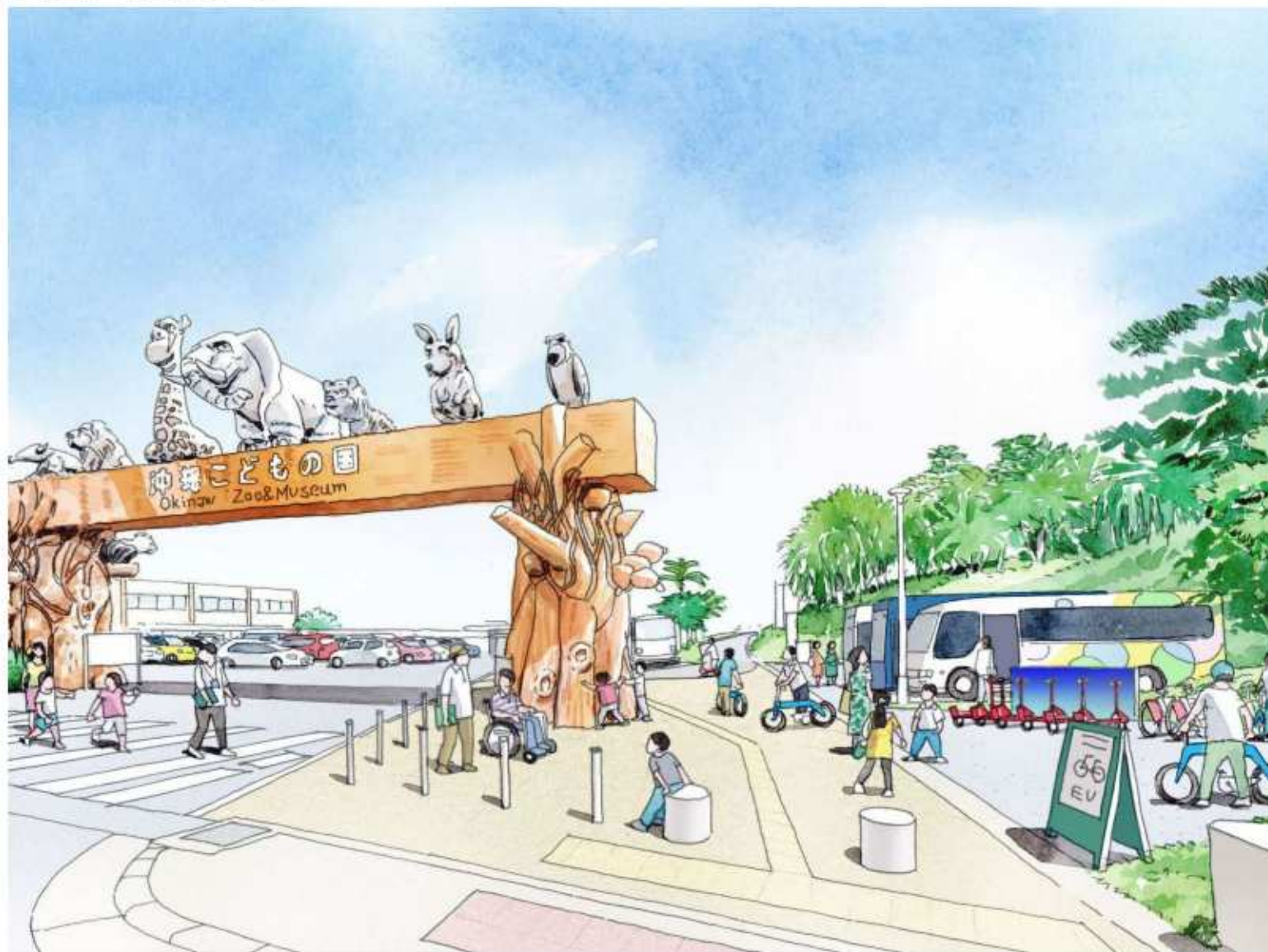
※パースはイメージであり、決定されたものではありません。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

④ 沖縄こどもの国メイン駐車場

※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。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

⑤ 一番街商店街向かい

※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。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

⑥中央パークアベニュー

※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。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

⑦ 沖縄市役所前広場

※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。



(2) バスターミナル周辺の回遊性向上による将来イメージ

⑧コザ十字路広場

※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。



6. 基本構想の実現に向けて

基本構想実現に向けた取組（案）

■ハード施策

【道路・街路に関する取組】

- ・ センター中央通り線相互通行化事業
- ・ ウォーカブルエリアの設定・まちなかの回遊（歩きやすい空間づくり）
- ・ 交通安全対策

【都市開発に関する取組】

- ・ 中の町地区土地区画整理事業
- ・ 安慶田地区土地区画整理事業

【施設に関する取組】

- ・ アーバンスポーツパーク整備事業
- ・ 沖縄こどもの国整備事業
- ・ 優良建築物等整備制度導入検討事業（建物整備、駐車場等）

■ソフト施策

- ・ 沖縄市循環バス事業（拠点をはな・中央地区バスターミナルへ移動）
- ・ 観光バス・高速バスとの連携
- ・ 施設間の回遊性向上（シャトルバス、循環バス、自転車等）
- ・ まちなか交流拠点の創出
- ・ ウォーカブルエリアの設定・まちなかの回遊（歩いて楽しい空間づくり）
- ・ 商店街組織力等強化事業

基本構想実現に向けた取組

