

第1回 胡屋地区交通結節点整備検討委員会

日時：令和6年10月24日（木）

10：00～11：30

場所：沖縄アリーナ5F ラウンジ

議事次第

1. 開会

2. 「胡屋地区交通結節点整備検討委員会」設置について

- ・「胡屋地区交通結節点整備検討委員会」の設置
- ・規約
- ・委員名簿

3. 議事

- ・沖縄市における取り組み状況
- ・沖縄県における取り組み状況
- ・バスタプロジェクトについて
- ・本検討会の目的・位置づけ
- ・対象地域の現状と課題
- ・交通の現状と課題
- ・対象地域のポテンシャル
- ・課題・ポテンシャルを踏まえた目指すべき方向性
- ・今後の進め方

4. 閉会

（配布資料）

- ・座席表
- ・資料1 「胡屋地区交通結節点整備検討委員会」の設置
- ・資料2 胡屋地区交通結節点整備検討委員会規約（案）
- ・資料3 胡屋地区交通結節点整備検討委員会委員名簿
- ・資料4－1 沖縄市交通拠点まちづくりの検討について
- ・資料4－2 基幹バスシステムの概要について
- ・資料4－3 議事資料
- ・資料4－4 参考資料(アンケート質問)

第1回胡屋地区交通結節点整備検討委員会【座席表】

日時: 令和6年10月24日(木)10:00～11:30
場所: 沖縄アリーナ5Fラウンジ

随行者席

マスコミ

マスコミ

沖縄市 経済文化部 沖縄市 建設部 沖縄市 建設部 沖縄市 企画部
部長 花城 博文 参事 川満 輝繁 部長 仲村渠 清 部長 知念 靖

	●	●	●	●	
沖縄県沖縄警察署 地域交通官 仲本 健	●			●	沖縄市 総務部 部長 森山 雅人
沖縄県警察本部 交通規制課 (欠席) 課長 伊集 守隆 (代理) 次席 伊禮 本子	●			●	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 (欠席) 課長 下地 英輝 (代理) 企画班長 渡嘉敷真理子
沖縄商工会議所 中小企業振興部 部長 比嘉 正也	●			●	沖縄県 土木建築部 道路管理課 (欠席) 課長 奥間 正博
一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 専務理事 大城 直人	●			●	沖縄県 土木建築部 道路街路課 (欠席) 課長 前武當 聡 (代理) 企画調整班 主任 富本萌
中部観光バス株式会社 (欠席) 代表取締役会長 島袋 隆	●			●	沖縄県 企画部 交通政策課 課長 平良 秀春
株式会社琉球バス交通 代表取締役 小川 吾吉	●			●	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課 課長 久場 兼治
東陽バス株式会社 運輸部長 比嘉 良尚	●			●	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 課長 具志堅 清一
沖縄バス株式会社 取締役運輸部長 大城 晃	●			●	沖縄総合事務局 南部国道事務所 所長 宮川 英明
一般社団法人沖縄県バス協会 専務理事 慶田 佳春	●			●	沖縄総合事務局 開発建設部 企画調整官 関 信郎
	●	●	●	●	沖縄総合事務局 運輸部 企画室 室長 亀谷 匡哉

東京大学大学院工学系研究科 琉球大学工学部工学科 琉球大学 株式会社さびら
(WEB)教授 羽藤 英二 准教授 神谷 大介 名誉教授 池田 孝之 事業推進統括 石垣 綾音

事務局(県)
● ●

事務局(国)
● ●

事務局(市)
● ●

事務局
● ●

事務局
● ●

事務局
● ●

令和 6 年 10 月 24 日

沖縄市

沖縄県

内閣府沖縄総合事務局

南部国道事務所

「胡屋地区交通結節点整備検討委員会」の設置

（設置趣意（案））

沖縄市では、まちなかの回遊性を高め、都市間の交流を促進し、中心市街地の活性化、公共交通の利用促進、中部圏域の振興に資する交通拠点の形成を図ることを目的に、令和 6 年 6 月に「沖縄市交通拠点整備基本構想」を策定している。また沖縄県では、マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現を目指し、令和 6 年 5 月に「沖縄県地域公共交通計画」を策定している。

「沖縄市交通拠点整備基本構想」及び「沖縄県地域公共交通計画」において、目標達成のために位置付けられている胡屋・中央地区の交通結節点について、交通モード間の連携強化及びまちづくりと一体となった交通結節点整備の具体化を図ることとしている。また、交通結節点整備の実現に向けて、国のバスタプロジェクトによる整備の可能性を含め、交通拠点まちづくりの主体である沖縄市と、公共交通計画の主体である沖縄県及び胡屋・中央地区に位置する国道 330 号の道路管理者である南部国道事務所との協議・調整を行いながら、段階的に検討を深めていくこととしている。

今後、関係者とともに専門的・学術的見地から幅広い意見交換を行い、胡屋・中央地区におけるまちづくりと一体となった交通結節点の事業計画のとりまとめに向けて検討を進め、導入する機能の具体化を図ることを目的として、本委員会を設置するものとする。

胡屋地区交通結節点整備検討委員会 規約（案）

（名称）

第 1 条 本会は、「胡屋地区交通結節点整備検討委員会」（以下、「委員会」という。）と称する。

（目的）

第 2 条 委員会は、沖縄市交通拠点整備基本構想や沖縄県地域公共交通計画等を踏まえ、「胡屋地区交通結節点整備方針」及び「胡屋地区交通結節点整備事業計画」策定に向け、計画の具体化を図ることを目的とする。

（検討事項）

第 3 条 委員会は、第 2 条の目的を達成するため、以下の事項について検討を行う。

- （１） 整備方針に係る検討
- （２） 事業計画に係る検討
- （３） その他、第 2 条の目的を達成するために必要な事項

（組織）

第 4 条 委員会は、第 2 条の目的を達成するため、有識者、交通関係者、商業等事業者、各行政機関をもって組織し、構成は別紙のとおりとする。

- 2 有識者、交通関係者、商業等事業者、各行政機関の追加・変更は、委員会の承認を得るものとする。
- 3 任期は、事業計画の策定が完了するまでとする。
- 4 交通関係者、商業等事業者、各行政機関関係者において、やむを得ない事情により委員会に出席できないときは、代理者を出席させることができる。

（委員会の成立条件）

第 5 条 委員会は有識者のうち原則 2 名以上の出席がなければ開催することができない。ただし、やむを得ず 2 名以上有識者の出席ができない場合は、有識者の了承を得た上、事前説明を行うことを以て委員会の成立とみなすことができる。

(委員長)

第6条 委員会に委員長を置き、有識者である委員がこれを務める。

- 2 委員長に事故等があるときは、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。
- 3 委員長は、必要があると認めたとき、委員会に構成員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

(委員会の運営)

第7条 委員会は、第3条に規定する事項を検討するため、必要に応じ、事務局が招集する。

- 2 委員会は、運営にあたり必要な資料等を委員に求めることができる。

(守秘義務)

第8条 各委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(委員会の公開について)

第9条 本委員会の検討は原則公開で行うものとする。なお、非公開とする必要がある場合には、委員会の承認をもって行うものとする。

(規約の変更)

第10条 本規約の改正等は、出席委員の過半数以上の賛同をもって行うことができるものとする。

(事務局)

第11条 委員会の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

事務局は、沖縄市建設部都市整備室、沖縄県企画部交通政策課、内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所調査第一課に置くものとする。

(雑則)

第12条 本規約に定めるものの他、委員会の運営に関し必要な事項は、委員会において別に定める。

附則

(施行期日)

この規約は、令和6年10月24日から施行する。

胡屋地区交通結節点整備検討委員会
委員名簿（順不同）

資料3

別紙

有識者	琉球大学工学部工学科 社会基盤デザインコース 准教授	神谷 大介
	琉球大学 名誉教授	池田 孝之
	東京大学大学院工学系研究科（工学部）教授	羽藤 英二
	株式会社さびら 事業推進統括	石垣 綾音
交通関係者	一般社団法人沖縄県バス協会 専務理事	慶田 佳春
	沖縄バス株式会社 取締役運輸部長	大城 晃
	東陽バス株式会社 運輸部長	比嘉 良尚
	株式会社琉球バス交通 代表取締役	小川 吾吉
	中部観光バス株式会社 代表取締役会長	島袋 隆
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	大城 直人
商業等事業者	沖縄商工会議所 中小企業振興部 部長	比嘉 正也
行政	沖縄県警察本部 交通規制課 課長	伊集 守隆
	沖縄県沖縄警察署 地域交通官	仲本 健
	沖縄県 企画部 交通政策課 課長	平良 秀春
	沖縄県 土木建築部 道路街路課 課長	前武當 聡
	沖縄県 土木建築部 道路管理課 課長	奥間 正博
	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 課長	下地 英輝
	沖縄市 総務部 部長	森山 雅人
	沖縄市 企画部 部長	知念 靖
	沖縄市 建設部 部長	仲村渠 清
	沖縄市 建設部 参事	川満 輝繁
	沖縄市 経済文化部 部長	花城 博文
	沖縄総合事務局 運輸部 企画室 室長	亀谷 匡哉
	沖縄総合事務局 開発建設部 企画調整官	関 信郎
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 課長	具志堅 清一
	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課 課長	久場 兼治
	沖縄総合事務局 南部国道事務所 所長	宮川 英明
オブザーバー	沖縄総合事務局 南部国道事務所 管理第二課 交通対策 GL	目取眞 正樹
事務局	沖縄市 建設部 都市整備室	
	沖縄県 企画部 交通政策課	
	内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所 調査第一課	

R6.10.2 沖縄市交通拠点まちづくり検討委員会資料より

沖縄市交通拠点まちづくりの 検討について

令和6年10月24日

沖縄市 建設部 都市整備室 都市交通担当

年度	沖縄市の取組み (国道330号沿道まちづくり)	沖縄県公共交通活性化推進協議会の取組み (基幹バスシステムの導入等)	国のうごき (国道330号改良等)
H20		『那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市(・北中城村※1)地域公共交通総合連携計画』の策定 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「コザについてはバスターミナルを形成」	
H21	土地利用計画構想(案)の策定 (胡屋～コザ)		(沖総局)H22～コザ十字路交差点改良工事着手
H23	壁画及び広場の実施設計(コザ)	『連携計画』の改定 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「コザ～胡屋についてはリニアバスターミナルを形成」	
H28	沿道まちづくりビジョン(案)の策定 (胡屋) ▶ 国道拡幅や交通モード(基幹バス～鉄軌道)に応じた段階的なまちづくりをイメージ	『連携計画』の改定 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「コザ～胡屋についてはリニアバスターミナルを形成」	(沖総局)胡屋北交差点改良に係る都市計画決定(都計道3・4・1国道330号)
R1	まちづくり会社設立支援、拠点施設(広場)等の検討(胡屋)		
R2	地区計画等の検討(胡屋)	本市の沿道まちづくりと連携した交通結節点の重要性を確認 → 沖縄市としては「胡屋」	改正道路法(R2.11施行) ▶ 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進など
R3	交通・回遊機能等の検討(胡屋) ▶ リニアバスターミナルを見直し、胡屋とコザで機能分担を図る	『連携計画』の改定 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「沖縄市の国道330号胡屋地区沿道まちづくりと連携した交通結節点を形成」	『交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン』発出(R3.4)
R4	沖縄市交通拠点整備基本構想検討委員会 ▶ 本構想の検討(胡屋) 沖縄市総合交通戦略を見直し		【沖総局】 胡屋・中央地区の交通拠点に関する調査を実施
R5	第二期沖縄市総合交通戦略を策定 第三期沖縄市中心市街地活性化基本計画を策定		
R6	基本構想策定(基本構想R6年6月) 沖縄市交通拠点まちづくり検討委員会	沖縄県地域公共交通計画策定(R6.5)	【沖総局】 「交通拠点の機能強化に関する整備方針の検討」へ進展

(仮称)胡屋地区交通結節点整備検討委員会(市・県・国)

- 沖縄市では、交通拠点やバス路線網の議論を行っている国や県と連携しながら、胡屋・中央地区バスタと連携した周辺まちづくりについて検討を行う。

■(仮称)胡屋地区交通結節点整備検討委員会・公共交通活性化推進協議会との連携・役割分担

沖縄市交通拠点まちづくり検討委員会

【主な役割】

- ・胡屋・中央地区バスタと連携した交通拠点まちづくりの検討

【事務局】

- ・沖縄市



連携

連携

(仮称) 胡屋地区交通結節点整備検討委員会

【主な役割】

- ・全体取りまとめ・総括
- ・各検討会での議論を踏まえた交通拠点に導入すべき
具体機能の検討

【事務局】

- ・沖縄市、沖縄県、沖縄局南部国道事務所

連携

沖縄県公共交通活性化推進協議会

【主な役割】

- ・基幹バスシステムの導入、バスレーン

【事務局】

- ・沖縄県

- 過年度では、関係者と連携、地域への合意形成や機運醸成を図りながら、**沖縄市交通拠点整備基本構想を策定**した。
- 令和6年度では、基本構想で位置付けた**施策の実現**に向けた検討及び機運醸成を図りながら、**沖縄市交通拠点まちづくり基本計画(案)の検討**を行う。

- 1) 機運醸成及び合意形成手法の検討
- 2) 基本構想の実現に向けた方面別取組の検討
- 3) ウォーカブルエリアの実現に向けた検討
- 4) 連携施策の検討
- 5) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）の作成

1) 機運醸成及び合意形成手法の検討

① 機運醸成及び合意形成手法の検討

- 基本計画(案)の検討にあたり、地域意向の把握、地権者との合意形成、関係者等の機運醸成等を目的として当該地域に適した手法の検討を行う。

② 関連する取り組みの実施

- ①の検討結果を踏まえ、講演会やイベント等を通して、公民学の連携や組織構築につながる取組を実施する。

■ イベントに合わせた周知活動



■ 講演会による機運醸成



2)基本構想の実現に向けた方面別取組の検討

- 基本計画(案)の検討にあたり、基本構想で位置付けた方面別の取組案について、概算、補助活用、スケジュールの可能性、役割分担等より具体的な検討を行う。

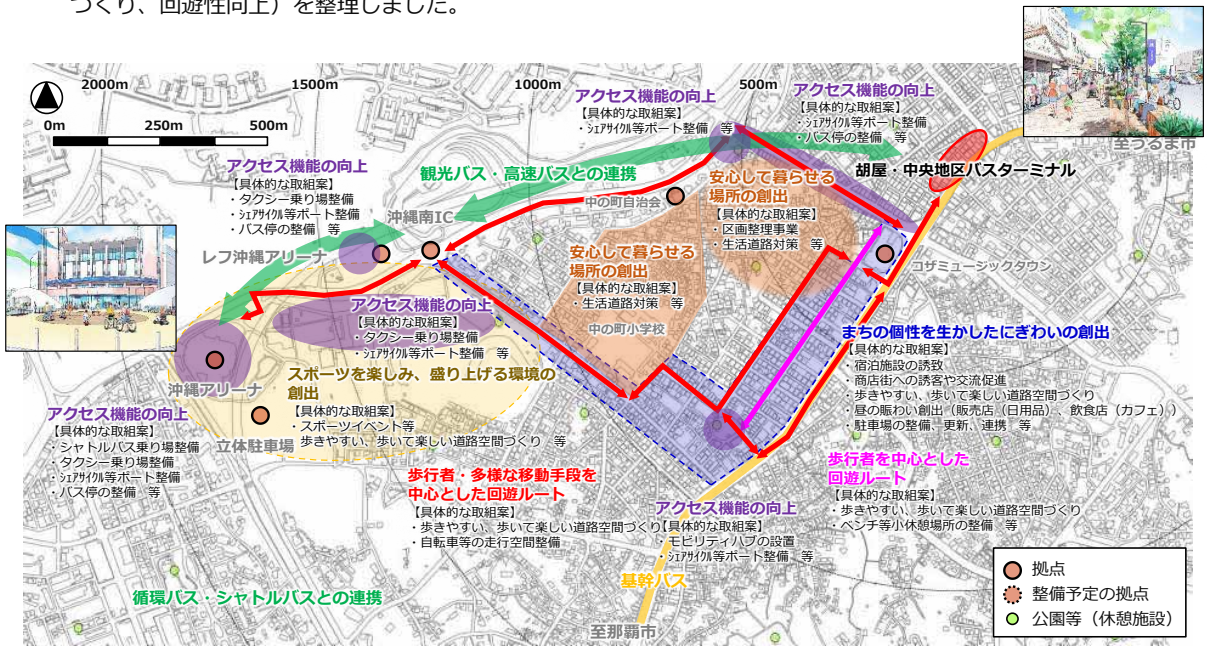
■検討イメージ

基本構想 ①沖縄アリーナ方面

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。



具体的な取組案	スケジュール	概算	補助	役割分担
歩きやすい、歩いて楽しい道路空間づくり	RO	...	○	行政
シェアサイクル等ポート整備	RO	...	×	企業
区画整理事業	RO	...	○	行政
...	RO	...	○	民間

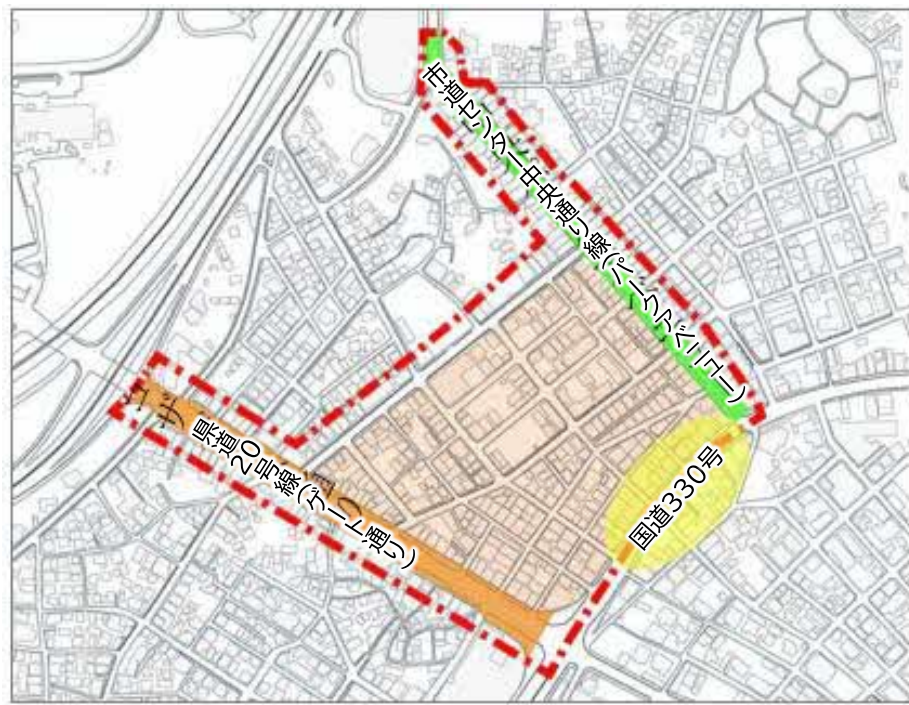
出典：沖縄市交通拠点整備基本構想

3)ウォーカブルエリアの実現に向けた検討

ウォーカブル推進計画(案)の検討

- 基本構想で設定したウォーカブルエリアに関して、ウォーカブルな環境づくりを推進するための理念や目標、エリアの考え方を整理するとともに、ウォーカブルエリアの実現につながる実証実験を実施し、その効果も踏まえ、胡屋・中央地区バスタとの連携を考慮した推進計画(案)の検討を行う。

■ウォーカブルエリアイメージ



■島根県出雲市(神戸通り)



出典:WALKABLE PORTALサイト(国土交通省HP)

【市・県・国の取り組み】

- ## 【市の取り組み】

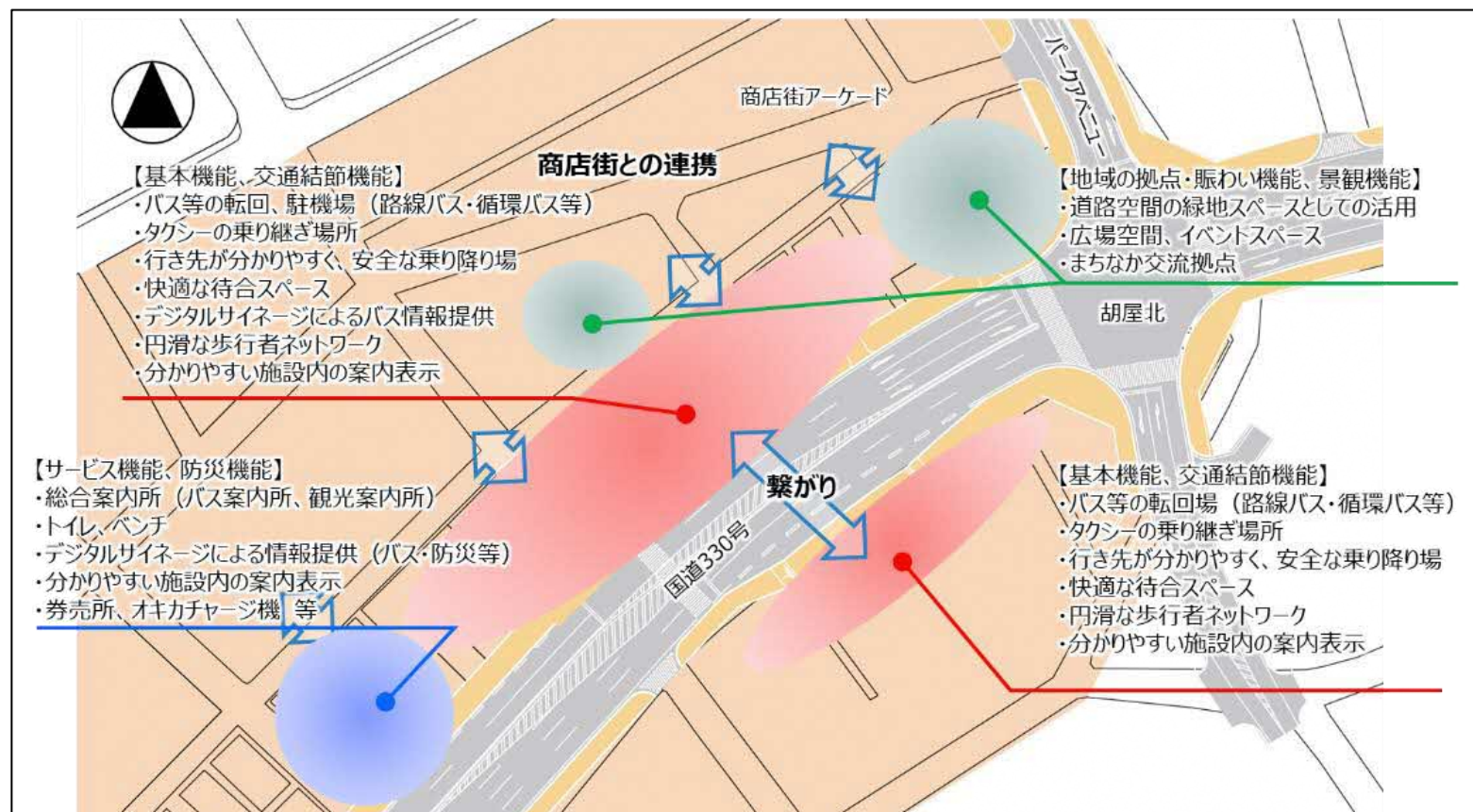
- ・ まちづくり関連施策や交通関連施策(バス網再編に必要な機能等)の検討

[illegible]

4) 連携施策の検討

■ 胡屋・中央地区交通結節点整備

- ・ 広場空間の必要性について検討を予定。



4)連携施策の検討

■まちなか交流拠点創出に向けた検討

- 胡屋・中央地区バスターミナルを地域に根ざした拠点としていくため、地域の歴史・文化等、沖縄市らしさを持つまちなか交流拠点のデザイン検討を行う。拠点の検討にあたっては、検討部会等を設置し具体検討を進める。



愛媛県松山市アーバンデザインセンター

■循環バスの検討

- 市循環バスの再編イメージの検討に向けて、ビッグデータ(人流プローブ等)や、国勢調査データ(夜間人口)等を活用し、効率的な市内のバス網イメージの検討を予定。

5)交通拠点まちづくり基本計画(案)の作成

- これまでの検討内容や1)～4)での検討結果を踏まえて、(仮称)沖縄市交通拠点まちづくり基本計画(案)としてとりまとめる。

今後のスケジュール(案)

検討項目	令和6年					令和7年			備考
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1)機運醸成及び合意形成手法の検討	準備			周知	★	地域、地権者を対象とした説明会 & ws			
				準備		周知	★	講演会等	
(2)基本構想の実現に向けた方面別取組の検討									
(3)ウォーカブルエリアの実現に向けた検討									推進計画の検討
	検討・準備				周知				実証実験の実施
	市社会実験								
(4)連携施策の検討									
(5)交通拠点まちづくり基本計画(案)の作成									
(6)検討委員会の開催			★				★		
(7)庁内連絡会の開催		★					★		
(8)検討部会				★		★			

11

課題

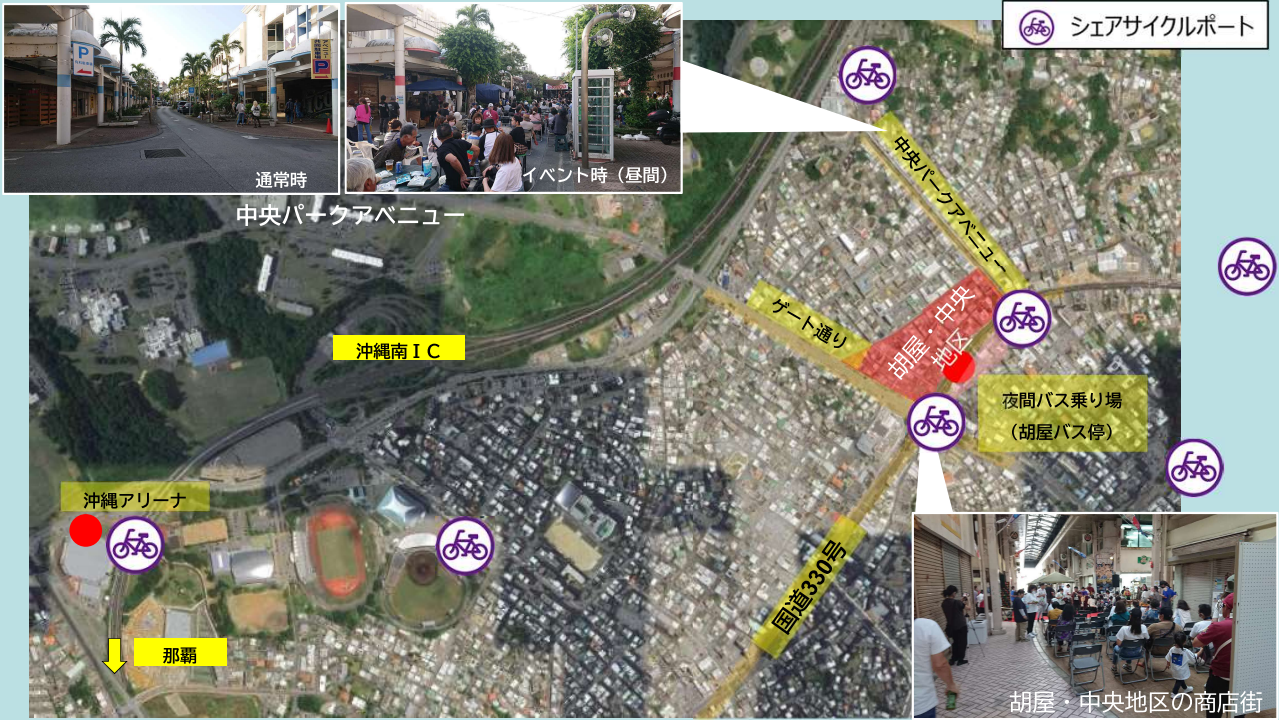
- 沖縄市胡屋中央地区（以下本地区）は、市における再開発とともに、国においてバスタが計画されており、調査を進めているところ。
- 本地区は、多くの路線バスとコミュバスがあるものの、結節が悪く利便性に課題があり、公共交通利用が少ない状況。
- また市内の周辺エリアには、沖縄アリーナをはじめとする周辺の施設において、様々なイベントが開催されているが、公共交通の利用が少なく、交通渋滞が課題。
- 本地区の中央パークアベニューは現在道路の拡幅計画があり、賑わいの形成は地域住民の意見を反映した形で事業を進める必要がある

解決策

- 本地区を訪れる人がどういった回遊行動や対流を示すかを評価分析し、それに応じたまちづくりと一体となったバスタ計画（施設配置等）を立案。
- 本地区で検討しているバスタの構想として、本地区に隣接する賑わいを創出する中央パークアベニューへの立ち寄りを促すため、本地区とアリーナ地区との結節を高め、利便性向上を図り、移動手段を確保する。
- 上記を踏まえ、中央パークアベニューの道路計画に際して、WISENETにも記載のある道路空間の再配分を実現する

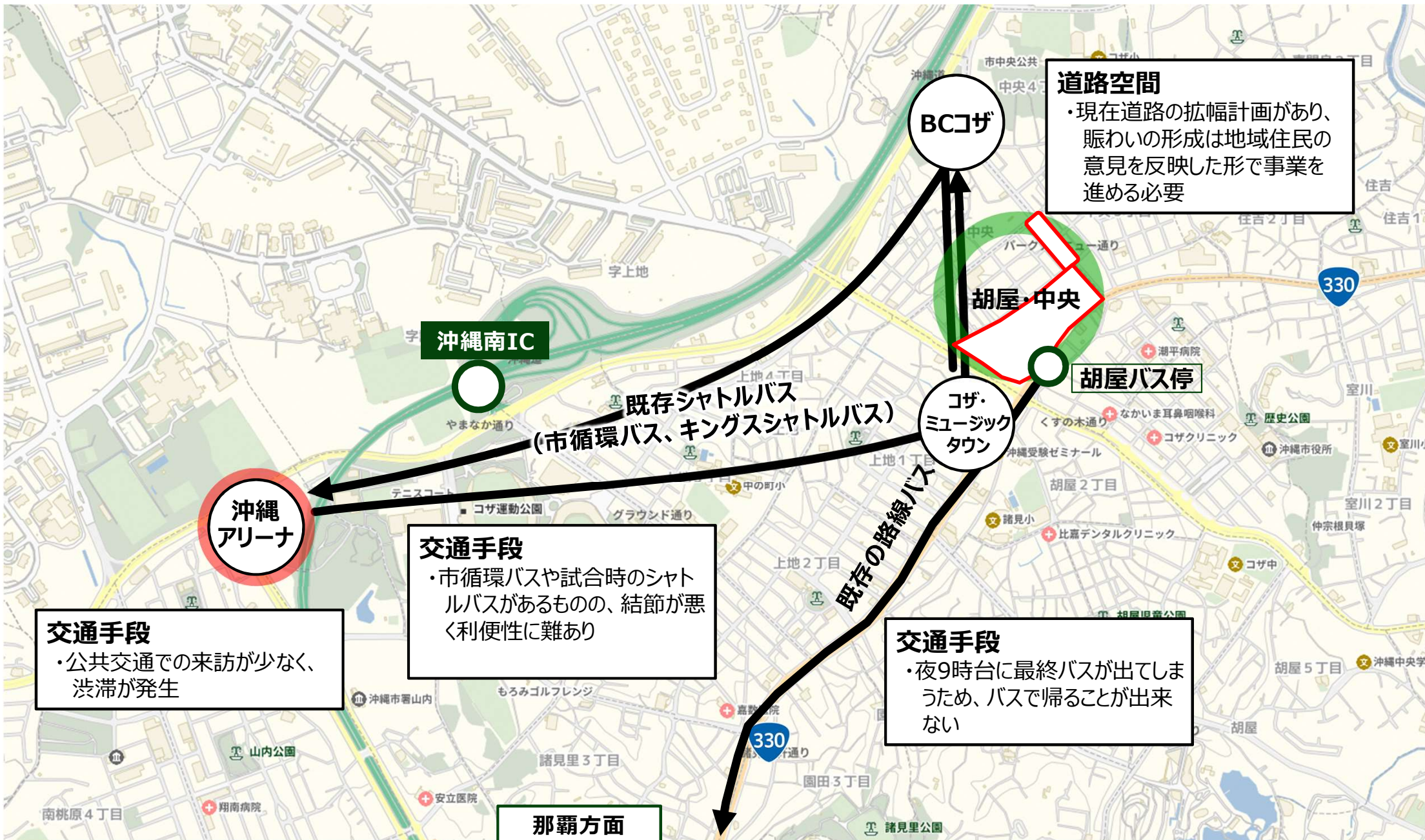
実施内容

- イベントのある週末に、本地区に「仮想バスタ」を設定し、隣接する中央パークアベニューを歩行者専用の道路空間とし、中央パークアベニュー、国管理の国道330号をはじめ、本地区周辺における人流データを取得し、にぎわい創出（集客、滞留等）や回遊性を分析・検証する。
- アリーナと本地区を無料シャトルバスで、また、夜間バス乗り場を用意し、高速道路経由で那覇のモノレール駅を無料バスで結び、公共交通の利用促進を図る。
- 公共交通の利用促進および市内の回遊を促進するため、バス利用者に対して企画イベント（クーポンの配布等）を併せて実施する。来場者等に対しては、アンケート等を実施。



※内容については、検討委員会に諮り、最終決定しますので、内容が変更になる可能性があります

現状と課題～



支援策と拠点の位置関係～

交通手段確保①

(胡屋－那覇)

- ・胡屋地区－那覇方面の
夜間高速バスを運行

⇒利用を促す方策

交通手段確保②

(胡屋－アリーナ)

- ・胡屋地区－沖縄アリーナ間の
移動手段の拡充
(シャトルバス運行、シェアサイク
ルポートの設置)

⇒利用を促す方策

胡屋・中央地区の

賑わい創出 (ミニバスタ)

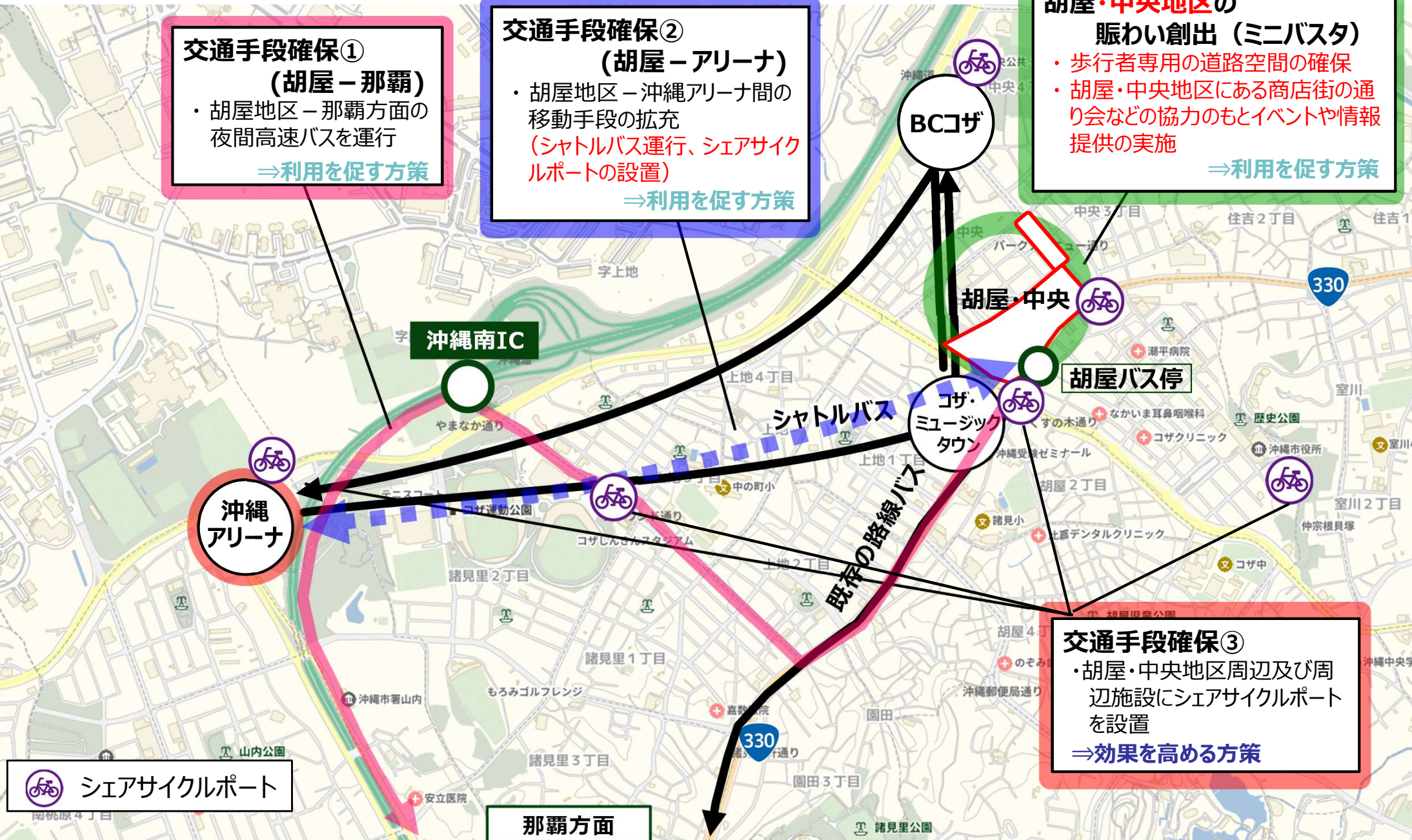
- ・歩行者専用の道路空間の確保
- ・胡屋・中央地区にある商店街の通
り会などの協力のもとイベントや情報
提供の実施

⇒利用を促す方策

交通手段確保③

- ・胡屋・中央地区周辺及び周
辺施設にシェアサイクルポート
を設置

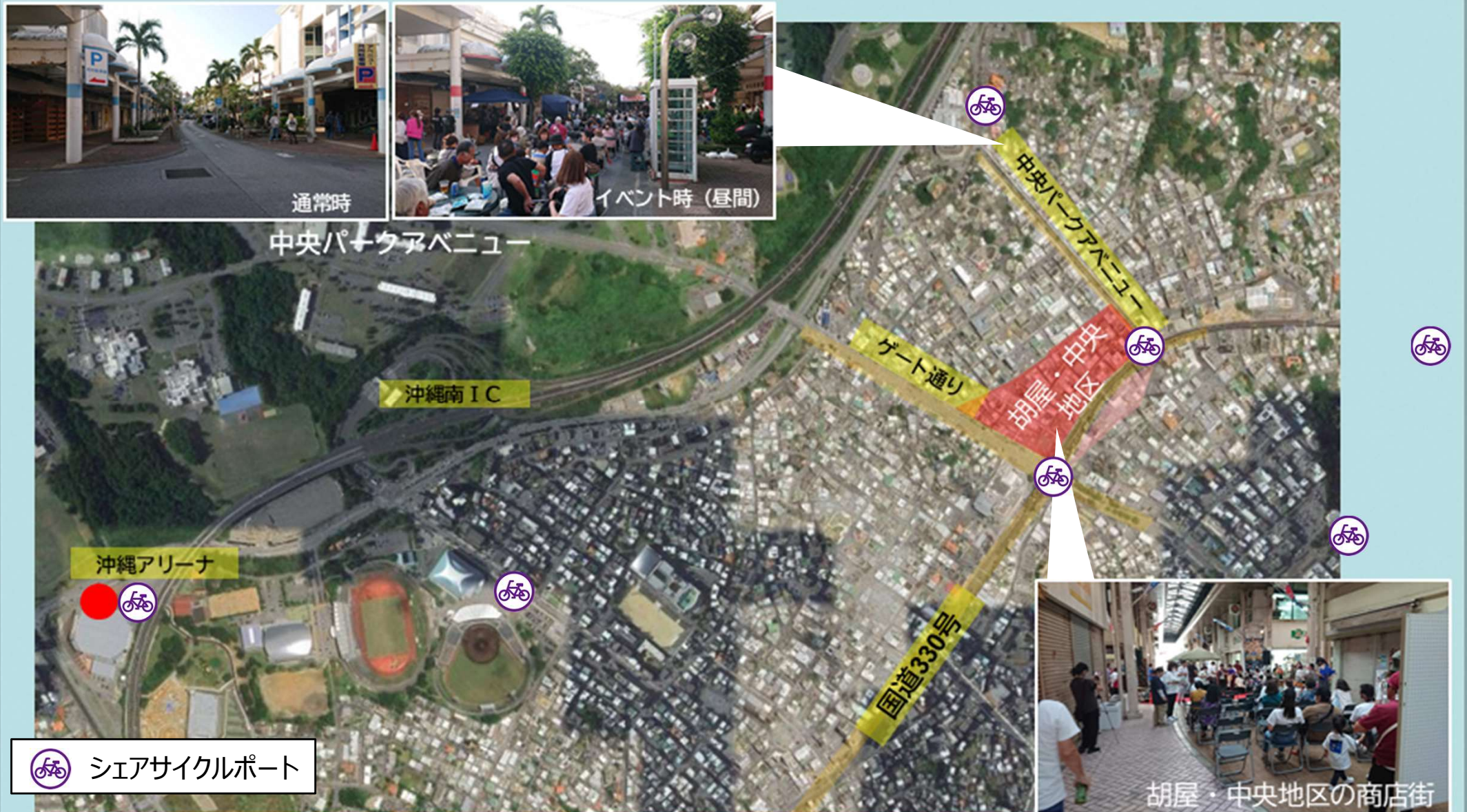
⇒効果を高める方策



社会実験実施地域の位置関係（沖縄県中南部）



社会実験実施地域の位置関係（実施メニュー）

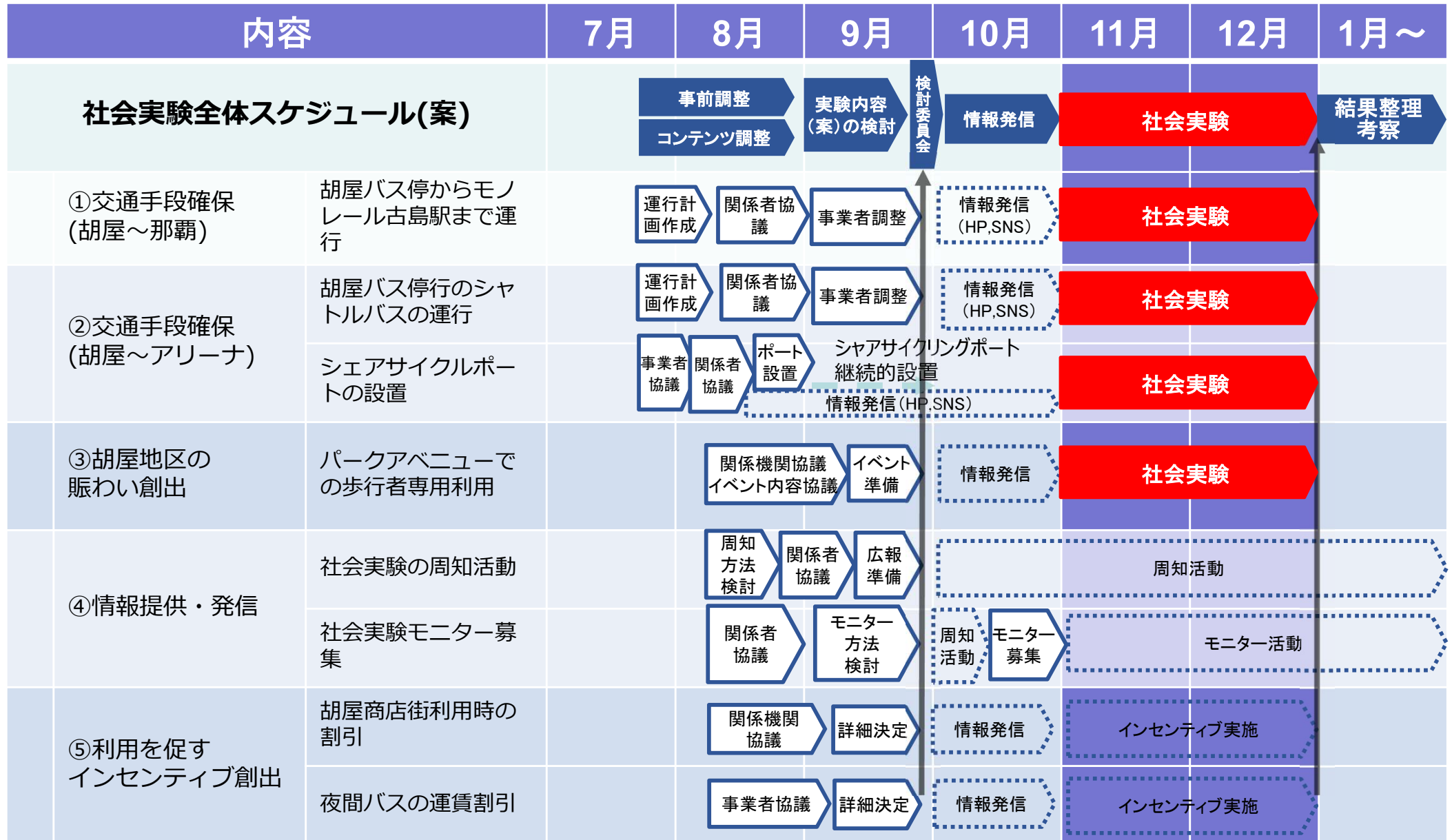


実証実験における取り組み～

実験メニュー (調査メニュー)	手法	検証項目 (調査項目)	検証方法 (調査方法)	評価基準・目標値
胡屋地区周辺における賑わい創出	イベント実施	歩行者量の変化 ※	歩行者交通量調査 (主要2～3断面)	・ 平常時と比べ、中心地の歩行者交通量が増加
		自動車交通状況の変化 ※	プローブデータ分析	・ 基礎情報として把握
		アリーナ等施設利用者の胡屋地区周遊割合 ※	人流データ分析	・ 平常時に比べ、胡屋地区への立ち寄り割合の増加
		胡屋地区来訪者の滞在時間 ※	〃	・ 平常時に比べ、胡屋地区での滞在時間が増加
		胡屋地区来訪者の満足度	来訪者アンケート	・ 「満足」、「やや満足」の回答者が70%以上
イベント開催に合わせたバスの運行	シャトルバス	バス利用者数	乗降客数調査	・ 基礎情報として把握
		バス利用者割合	イベント来場者アンケート	・ バス利用者割合6%※ ¹ 以上 ・ ※ ¹ 第二期沖縄市総合交通戦略における現況値
		自動車から公共交通への転換	利用者アンケート	・ バス利用者割合6%※ ¹ 以上 ・ ※ ¹ 第二期沖縄市総合交通戦略における現況値
		バスの満足度	利用者アンケート	・ 「満足」、「やや満足」の回答者が70%以上
シェアサイクルポートの設置	レンタサイクル	シェアサイクル利用者の満足度	利用者アンケート	・ 「満足」、「やや満足」の回答者が70%以上
※南部国道事務所協力での実施。				

事項に関するスケジュール～

※取り組みの**中身に関わることは、事前情報発信までに**





基幹バスシステムの概要について

沖縄県 企画部 交通政策課
令和6年10月24日

- ◆ 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、わかりやすいバスを目指す。
 - ・国道58号、国道330号、国道329号など、都市圏の骨格的な交通軸3方向に導入
 - ・基幹バス網は、シンプルでわかりやすくする
- ◆ 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目指す。
 - ・運行頻度は需要規模を踏まえつつ、運行時刻を気にすることなく利用できる水準を目標
 - ・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図る
 - ・専用走行空間等による定時性と方面別カラーリングなどにより、シンプルで且つ斬新な車両等によるシンボル性を持たせる

○基幹バスシステム全体イメージ



○基本方針

本連携計画の基本的な方針
①バス網再構築計画(H17)の3方向のうち、当面は、バス交通活性化・再生に対する必要性・重要性が最も高いと考えられる、 国道58号沿線地域を中心にバス網再構築を推進する
②当該地域の需要形態への適合を考慮して、 那覇市～沖縄市(コザ)間において基幹バスシステムの導入を図る

国道58号を中心とした基幹バスシステムの基本的な実施方針
【基幹バス】 →主に国道58号の那覇市～沖縄市(コザ)間で展開 →必要に応じて急行運行の導入を図り、モビリティの向上を図る
【支線バス】 →コザ、普天間、伊佐、宇地泊を中心とした支線バスを構築
【結節点】 →コザ～胡屋についてはリニアバスターミナルを形成 →普天間・伊佐・宇地泊については既存のバス停や道路空間等を活用
【バス走行環境の確保】 →バスレーンの段階的拡充等の実施

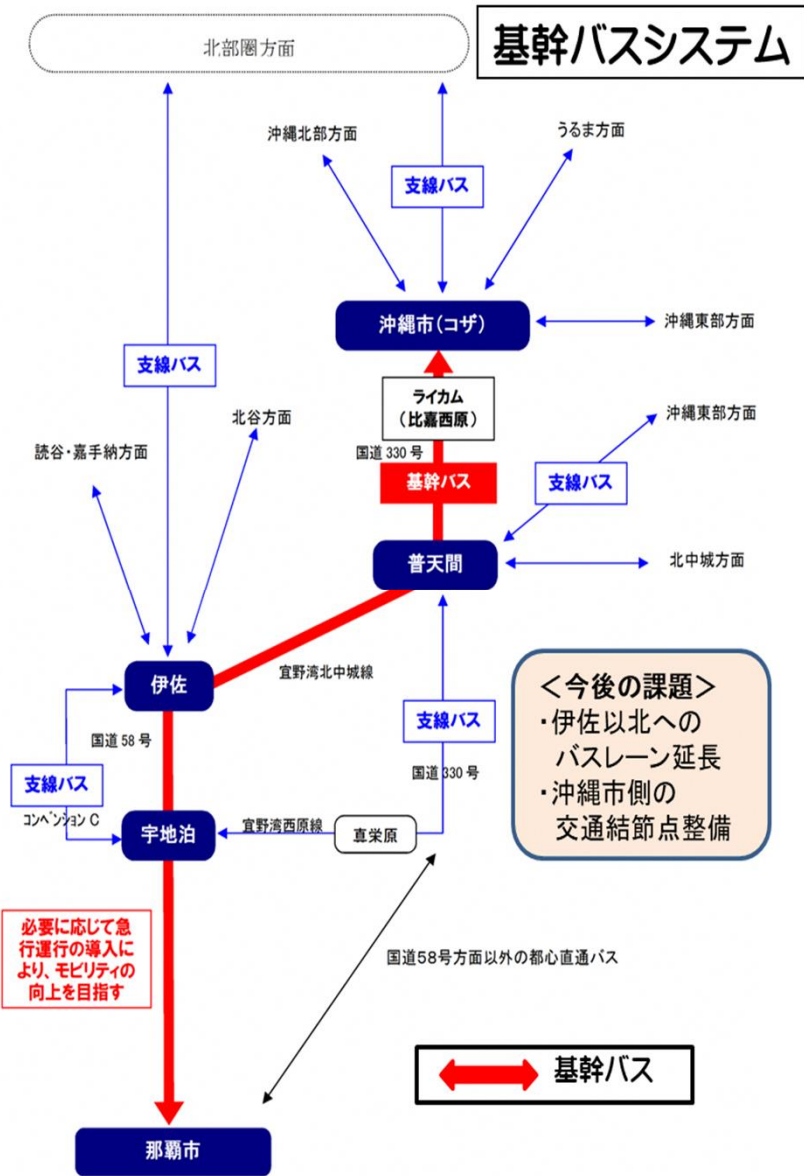
基幹バスシステムの概要(これまでの検討経緯)



- 沖縄県では基幹バスシステム導入に平成19年度から取り組んでおり、これまでに、那覇～伊佐間にバスレーンが導入されている。今後は、伊佐以北のバスレーン導入や沖縄市側の交通結節点整備に取り組む必要がある。

○沖縄県の取組経緯

H19年度 以前	平成14年度:「沖縄県総合交通体系基本計画(H14.3)」へ基幹バスシステム導入を位置付け 平成17年度:「TDM施策推進アクションプログラム(H17.3)」へバス交通体系差構築を位置付け 平成18、19年度:バス事業者との認識の共有化、合意形成 平成19年8月:沖縄県公共交通活性化推進協議会を設置
H20年度	平成20年度:那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画(以下、連携計画)の策定 : <u>バス事業者より基幹バス導入の課題として「バスレーン延長」、「IC乗車券の導入」、「乗継施設等の整備」が挙げられる</u> 平成21年3月:連携計画の策定
H21～ 23年度	平成21年度:バスレーン延長の検討及び乗継施設の検討 平成22年度:公共交通活性化パブリックインボルブメント(基幹バス沿線を対象としたアンケート調査)の実施 平成23年度:公共交通を考える土台作りのための学校調査、連携計画の改定(バスレーン延長計画、事業スケジュールの明記) 平成24年3月:連携計画の改定
H24～ 26年度	平成24年度:ノンステップバス、バスロケーションシステム等の導入 平成25年度:第1段階バスレーン延長に向けた準備検討 平成26年度:第1段階バスレーン延長実施。また、延長実施にあたり、バスレーンサポーター、学校MM、バス停グレードアップ事業、生活道路の交通環境対策検討、バスレーン延長に伴う効果検証事前調査を実施 平成27年2月:第1段階バスレーン延長実施
H27～ 31年度	平成27年度:系統別カラーリング、IC乗車券の導入、第1段階バスレーン延長の効果検証の実施 平成28年度:連携計画スケジュールの改定、第2段階バスレーン延長に向けた地元合意形成、急行バス実証実験の開始 平成29、30年度:第2段階以降バスレーン延長の検討、バス網再編の検討、基幹バス導入検討、第2段階バスレーン延長実施 平成31年度:基幹急行バスの運行開始 平成31年2月:第2段階バスレーン延長実施 令和元年9～12月:基幹急行バス運行開始
R2～ 5年度	令和2、3年度:新型コロナ流行への対応、連携計画の改定 (連携計画の位置づけ、基幹バスシステムの重要性、目標水準の設定) 令和4、5年度:胡屋バスタを含む結節点整備に向けた検討、西普天間地区への琉大病院移転への対応検討等



基幹バスシステムの概要(スケジュール)



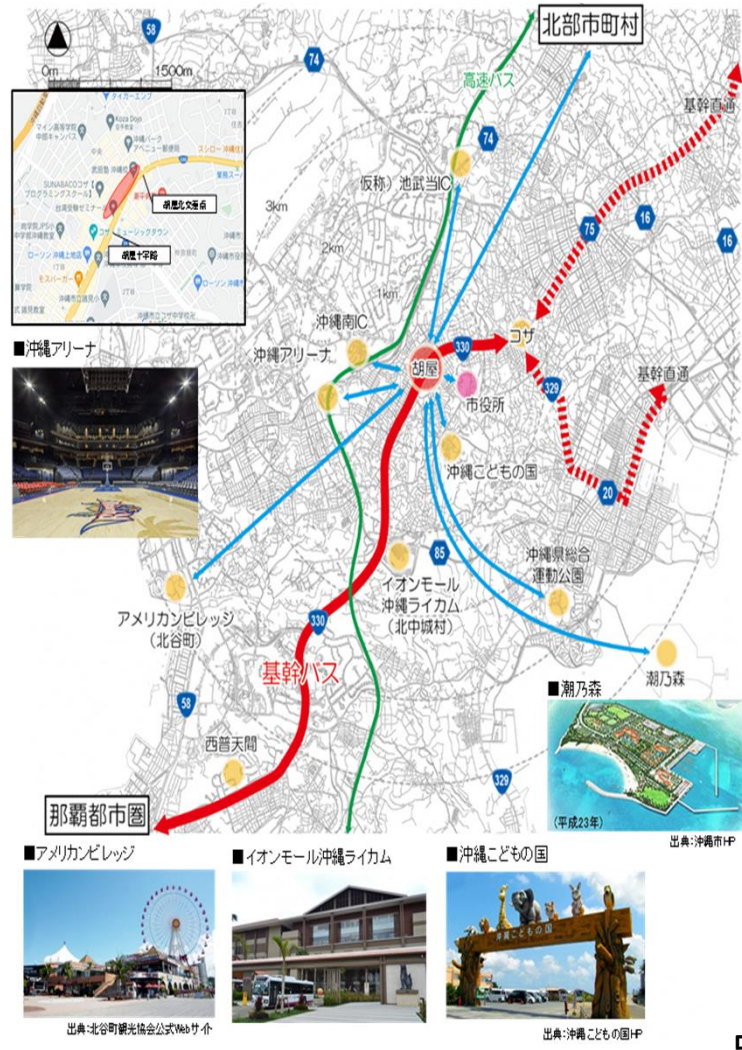
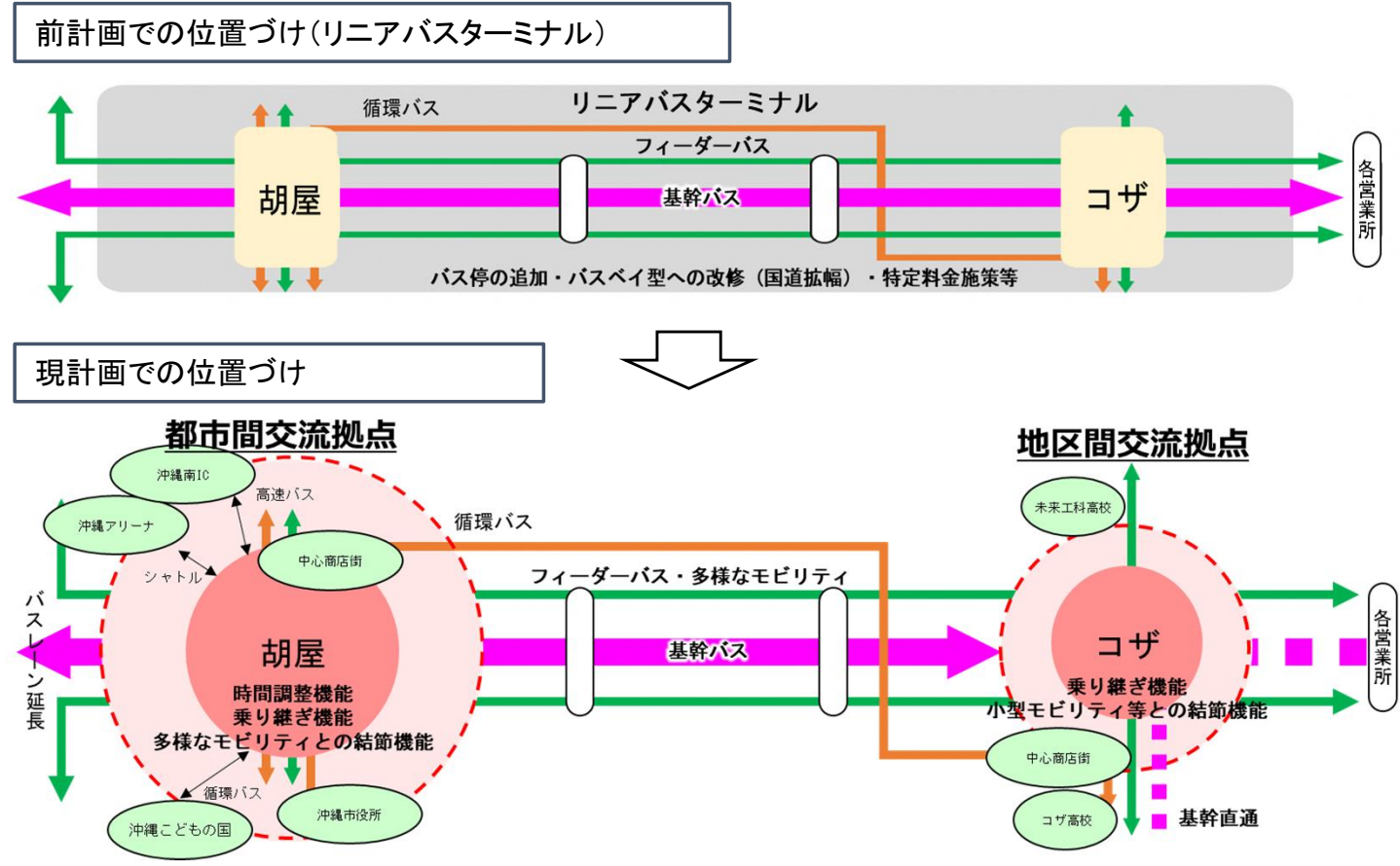
		R4年度 (2022年度)	R5年度 (2023年度)	R6年度 (2024年度)	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)	R12年度 (2030年度)	R13年度 (2031年度)	R14年度～							
SDGsの目標		2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する(ターゲット11.2)																	
我が国の カーボンニュートラルに向け た削減目標と成長戦略		2030年度46%削減目標（運輸部門では35%の削減目標）										2050年カーボンニュートラル							
		まちづくりと連携した電動化・自動化によるCO ₂ 排出の少ない公共交通等の輸送システムの導入 地域公共交通の確保・維持、計画策定の促進										マイカーだけに頼らず移動できる社会の実現							
基幹バス導入に向けた取組(ソフト事業)	導入に向けた 広報活動	JCOMM賞 等申込み	全体ビジョン等の広報		山里⇒伊佐の重点広報				胡屋⇒山里の重点広報		伊佐⇒胡屋島の重点広報								
	バスレーン 延長	伊佐以北	県民へのP I		山里 ⇒ 普天間 導入検討		導入	県民への P I					県民への P I						
					関係機関調整														
					普天間 ⇒ 伊佐 導入検討		導入												
					道路空間再配分の具体的検討 関係機関調整				胡屋 ⇒ 山里 導入検討		導入								
			・基幹バスシステムの早期実現の必要性、将来ビジョンについて ・伊佐以北へのバスレーン延長について						胡屋周辺まちづくりと連携したバスレーン導入の検討										
									関係機関調整										
			伊佐 ⇒ 胡屋 那覇向け導入効果等も踏まえながら検討・導入											▶▶▶▶					
	伊佐以南	牧港⇒大謝名																	
(R7年度以降) 伊佐⇄久茂地終日バス専用レーン		勢理客⇒仲西 仲西⇒勢理客			安謝⇒天久		▶▶▶▶												
バスレーン延長の 効果検証							山里⇒伊佐の効果検証			胡屋⇒伊佐等の効果検証									
総合的な施策	総合的な施策の具体化と推進（一般交通の低減・分散、沿道安全対策等）						総合的な施策の検証・見直し、継続的な取組を推進						▶▶▶▶						
バス網再編	段階的なバス網再編、料金施策等の検討・実施、連節車両の導入検討等																		
浦添8車線拡幅事業	▶▶▶▶		供用時期				▶▶▶▶		※関係主体へ要確認										
浦添北道路Ⅱ期線	整備												※関係主体へ要確認						
西普天間まちづくり	琉大病院全面移転				西普天間土地区画整理事業施行期間														
	宜野湾北中城線 電線共同溝等事業				※関係主体へ要確認														

基幹バスシステムの概要(胡屋地区交通結節点)

■ 国道330号胡屋地区沿道まちづくり

- 沖縄市では、国道330号沿道まちづくりと連携し、連携計画で位置付けられていた胡屋～コザ間のリニアバスターミナルの概念を以下のように変更した。
- この変更により、これまで線的だったリニアバスターミナルを、**胡屋の都市間交流拠点**、**コザの地区間交流拠点**とすることで、**胡屋のまちづくりと連携した交通結節点整備の検討**に繋がたいと考えている。

図 沖縄市における都市間交流拠点整備イメージ



出典：国道330号胡屋地区沿道まちづくり交通・回遊機能検討業務
第3回胡屋十字路周辺地区まちづくり検討ワーキング資料より



その他話題提供＜乗車体験事業＞（背景・概要）

✓県民に「バス」を利用しない理由をたずねると・・・

- 1位「クルマを所有しているから(61.9%)
- 2位「路線」や「運行ダイヤ」が不便だから(20.8%)
- 3位「時間」通りにバスが来ない「時間」がかかるから(19.8%)
- 4位「クルマ」の方が経済的だから(18.5%)
- 5位 特に理由はない(15.5%)

R5 わった～バス党広報県民アンケート結果

⇒「クルマ」移動前提の生活??「バス」が移動の選択肢となっていない??



わった～バス利用促進乗車体験事業 【9月4日スタート】



事業目的 県民に路線バスを利用する機会を提供することで、車にはないバスならではの良さを体験してもらい、過度な自家用車利用から適度なバス利用への転換を促進する。

事業概要

- 路線バスの運賃を終日無料
- 9月4日（水）から29日（日）までの毎週水曜日と日曜日の計8日間
- 沖縄県内（離島含む）の一部を除く、ほぼ全ての路線バス及びコミュニティバスを対象とする。

9月の水日
路線バス無料

2024年9月4日水 スタート

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

【広報用ポスター】



公式WEBサイト



わった〜バス感謝祭
乗りほ〜DAY

2024年9月4日水スタート

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

※当日は現金投入やICカードのタッチは不要です。※当日は混雑が予想されます。時間に余裕を持ってご利用ください。※対象外のバス・路線があります。詳しくは公式HPをご覧ください。

バス無料 沖縄 検索

【SNS広告】

(Facebook、Instagram、X)



今日バスで行かない？
9月の水曜日 沖縄県内 無料
路線バス



先生ハイサイ！
今日バスで行かない？
9月4日水スタート
9月の水曜日 沖縄県内 無料
路線バス



家族でお出かけ
今日バスで行かない？
9月4日水スタート
9月の水曜日 沖縄県内 無料
路線バス




みんなで乾杯！
今日バスで行かない？
9月4日水スタート
9月の水曜日 沖縄県内 無料
路線バス


【TVCM】





【TV番組】





9月の水曜日
路線バス 無料

詳しくは公式HPをご覧ください。バス無料 沖縄 検索

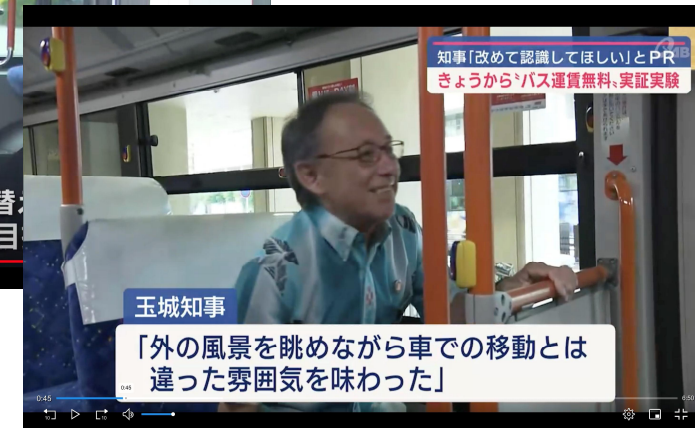
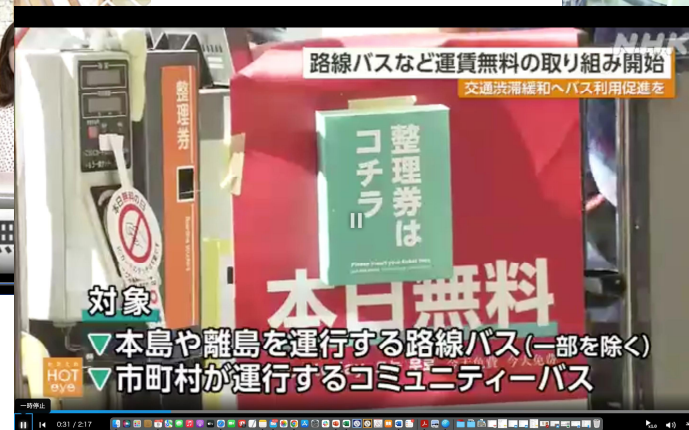
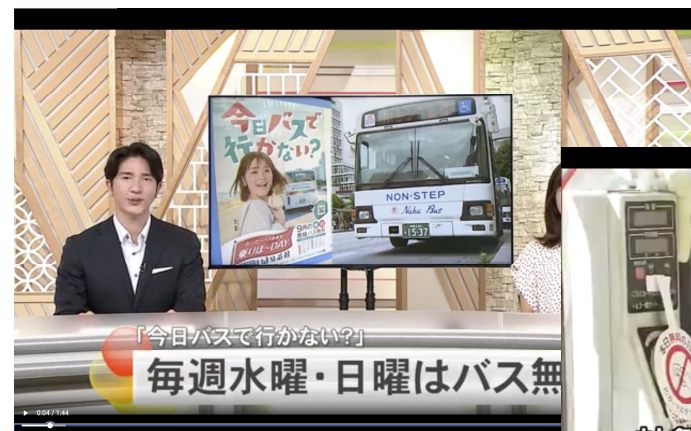


沖縄県

※対象外のバス・路線があります。※当日は現金投入やICカードのタッチは不要です。
※当日は混雑が予想されます。時間に余裕を持ってご利用ください。

※その他市町村広報誌や
ラジオでも周知

✓事業開始日には、県内各局のニュース番組で報道



✓事業実施日のバス停状況



乗りほ～DAY割

- 2024年9月に実施するバス無料の日に、無料バスを使って商業施設・飲食店等に出かけた方に特典を付与することで、バス利用と施設利用の双方を促進する企画「乗りほ～DAY割」を実施。

【目的】

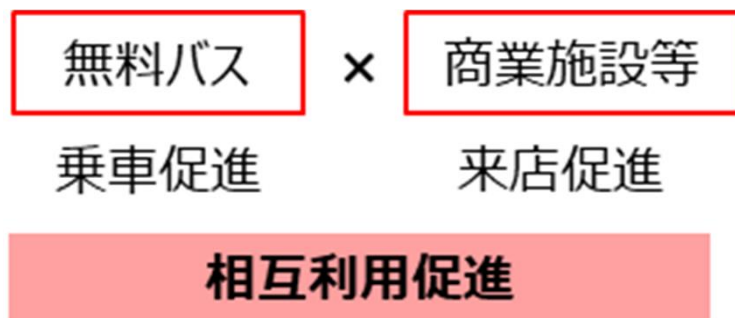
- ① 参加する商業施設等のツールを活用した本事業の県民への周知広報。
- ② 県民の**外出機会を創出し**、バス利用の促進。
- ③ 県民アンケートの回収率向上（※特典付与の要件とする。）

○ 463施設と連携

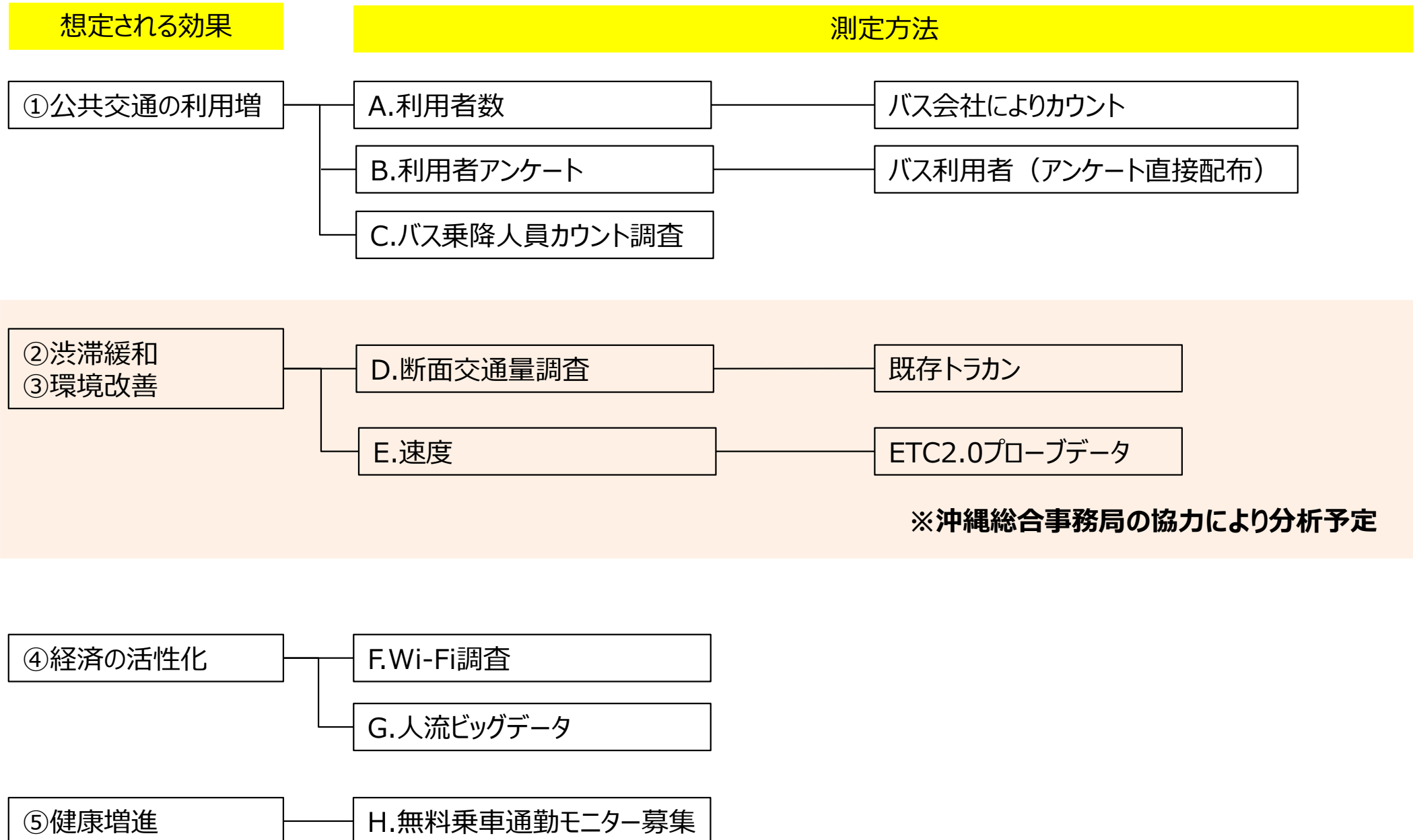
○ 主な連携施設

- ・「イオンモール」
- ・「沖縄アウトレットモールあしびな～」
- ・「イーアス沖縄豊崎」
- ・「りうぼう」
- ・「かねひで」
- ・「サンエー」※和風亭等の飲食店
- ・「DMMかりゆし水族館」
- ・「おきなわ こどもの国」
- ・「琉球ゴールデンキングス」
- ・「琉球コラソン」

等



効果の整理、測定方法の検討



第1回胡屋地区交通結節点整備検討委員会

令和6年10月24日

0. 目次

1. バスタプロジェクトについて
2. 本検討会の目的・位置付け
3. 対象地域の現状と課題
4. 交通の現状と課題
5. 対象地域のポテンシャル
6. 課題・ポテンシャルを踏まえた目指すべき方向性
7. 今後の進め方

1. バスタプロジェクトについて

1. バスタプロジェクトについて

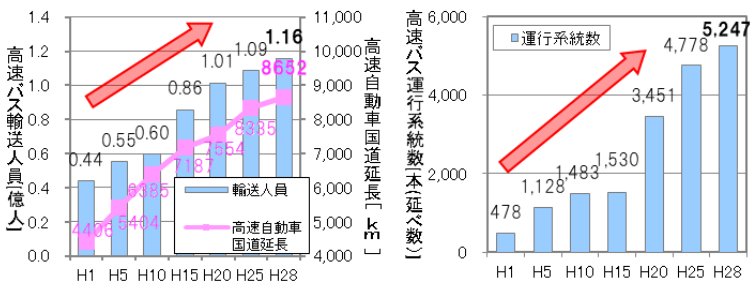
(1) バスタプロジェクトの背景

第1回バスタプロジェクト推進検討会資料抜粋

- 高速バス需要が増加している中、道路ネットワークが十分に活用されていない区間が発生
- 高速道路等をフル活用した公共交通・利用拠点の強化について検討を開始

高速バスの利用動向

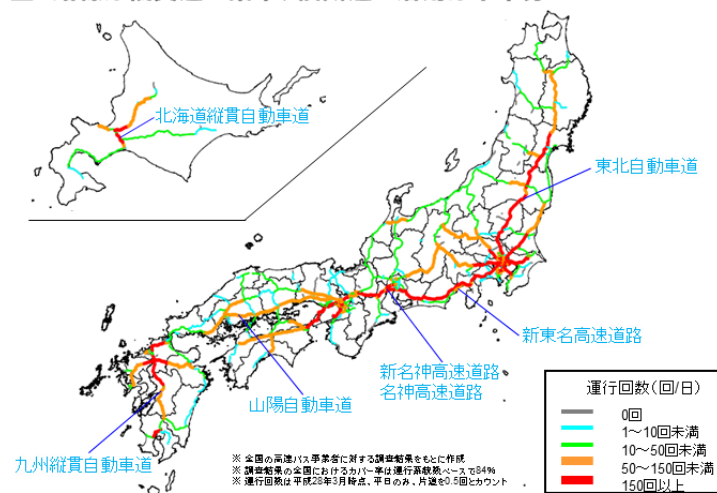
■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



出典：(公社)日本バス協会「2018年度版(平成30年度)日本のバス事業」

高速バスネットワークの現状

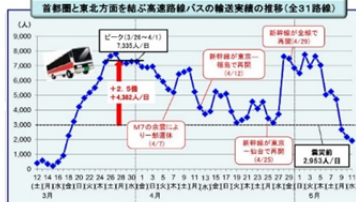
■ 路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



災害時における高速バスの役割

■ 東日本大震災 [H23.3]

震災後の2カ月間で、首都圏～東北地方間の31路線で30万人を輸送。運休していた東北新幹線の代替輸送機関として重要な役割を果たす。



出典：国土交通省自動車交通局「東日本大震災での旅客自動車輸送(バス等)分野の対応」

■ 広島豪雨災害 [H30.7]

豪雨災害により、広島～呉間を結ぶ鉄道及び高速道路(広島呉道路)が被災し、都市間交通の移動が大幅に制限。

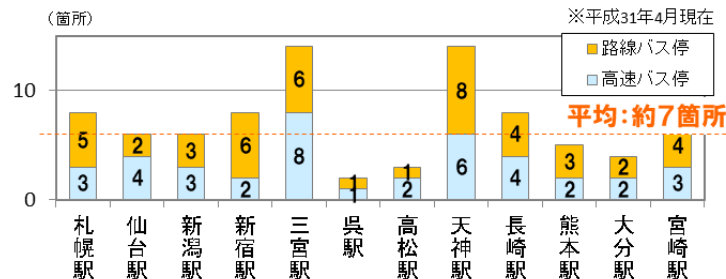
復旧した国道31号に交通が集中する中、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用を開始し、災害時BRTの運行を実施。



< 災害時BRTの運行 >

道路交通の影響の改善

■ 鉄道駅周辺ではバス停がバラバラに設置



※ 鉄道駅から1km圏内に設置された同一系統において最も駅近駅に近接している高速バス停(空港連絡バス含む)・路線バス停を対象とし統計
 ※ 駅前ロータリーのように乗降客が容易・混雑している場合は1箇所としてカウント(高速バス停と路線バス停は別カウント)
 ※ ジョルダン(株)作成データ(21年4月1日時点)をもとに作成

高速道路等をフル活用した、平常時・災害時を問わない公共交通ネットワーク・利用拠点の強化

1. バスタプロジェクトについて

(2) バスタプロジェクトの経緯

第1回バスタプロジェクト推進検討会資料抜粋

- バス利用拠点の利便性を向上することを目的としてバスタプロジェクトがスタートし、全国で整備が進められている



✓ 令和3年4月8日策定
「交通拠点の機能強化に関する計画
ガイドライン」

地域課題、地域特性等を踏まえて、バスタプロジェクトをはじめ交通結節点の機能強化を推進するため、機能強化に向けた考え方や推進方策について検討を行う。

1. バスタプロジェクトについて

(3) バスタプロジェクトが目指す取り組み

第5回バスタプロジェクト推進検討会資料抜粋

- 道路ネットワークの効果を最大限発現する観点から、従来の道路整備（リンク）に加えて、交通拠点（ノード）の整備が重要であり、更にはモビリティを含むトータルマネジメントを行うことを目的としてバスタプロジェクトを推進

新しい広域道路交通計画（20～30年の中長期的な視点）

広域道路ネットワーク計画
(リンク)



交通・防災拠点計画
(ノード)



ICT交通マネジメント計画
(マネジメント)



1. バスタプロジェクトについて

(4) バスタプロジェクトの事例 (①バスタ新宿)

- 道路管理者と民間会社が施設運営を行う官民連携事業による日本最大級のバスターミナル
- 駅周辺19箇所に点在していた高速バス停を集約し、高速バス・タクシー・鉄道が直結する、乗り継ぎがスムーズに行えるターミナルを実現

点在するバス停を集約し、鉄道駅と一体となった集約型公共交通ターミナル:バスタ新宿(東京都渋谷区)

事例概要

- 国道20号の跨線橋の架替えに伴い、道路事業として施設を整備



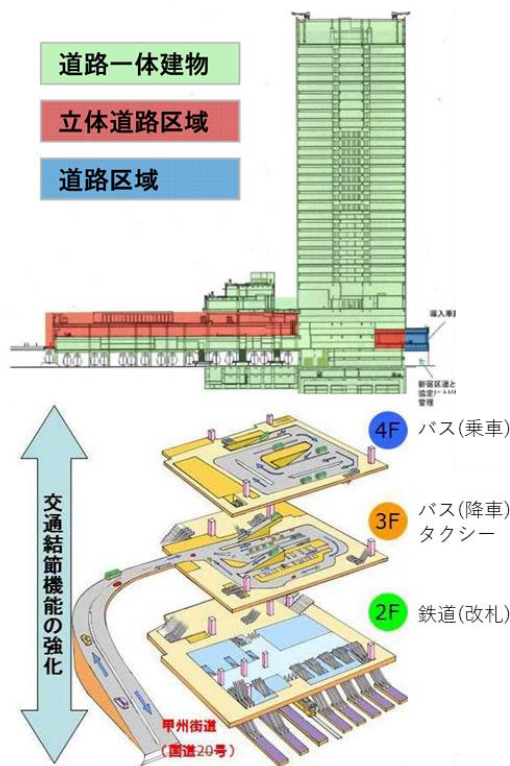
- 駅周辺19箇所に点在していた高速バス停を集約し、バスタ新宿には100社以上のバス会社が乗り入れ



事例のポイント

立体道路制度の活用による鉄道駅一体型ターミナルの整備

- 国道に隣接する鉄道の線路上空にターミナルを整備し、階層別に鉄道、タクシー、高速バスを集約
- 道路法に基づく「立体道路区域」や「道路一体建物」等の仕組みを活用し、民間の建築物と一体となった立体的な道路施設として整備



1. バスタプロジェクトについて

(4) バスタプロジェクトの事例 (②田名バスターミナル)

- 地域のバス路線の再編と乗継拠点となる新たなバスターミナルの整備により、路線バスネットワークを最適化
- 上田名バス停を経由していたバス路線を、田名バスターミナル発着に再編

バス路線の再編と併せたバス乗換拠点施設の整備：田名バスターミナル(神奈川県相模原市)

事例概要

- 市内の鉄道駅まで結ぶバス路線の再編と併せて、バスの乗換拠点を新たに整備



利用状況

路線バス	7路線
タクシー	乗車2箇所、タクシープール4台
一般車	乗降場2箇所
自転車	90台(サイクル&バスライド用)

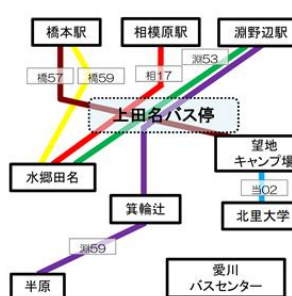
出典 (バス路線数) : ジョルダン (株) 時刻表

事例のポイント

地域のバス路線の再編と併せた新たなバスターミナルの整備による路線バスネットワークの最適化

- 自治体と交通事業者が連携し、バスターミナルの整備【官】と、バス路線の再編【民】を両輪で実施し、路線バスネットワークの最適化と乗換利便性の向上を実現
- バスターミナルの待合所にバスの運行情報をリアルタイムで表示するデジタルサイネージを設置
- ICカードを利用した乗継割引も導入し、バスの乗換抵抗を軽減
- タクシー乗り場や自転車駐車場も併設し、バス以外のモードとの接続にも配慮

バス路線再編前



バス路線再編後



- ✓ 路線の分割により運行効率化・定時性向上
- ✓ バス路線の再編と乗継拠点となるターミナル整備により、各バス停から各鉄道駅へのアクセス性が向上



2. 本検討会の目的・位置付け

2. 本検討会の目的・位置付け

(1) 検討会設置の背景・目的

- 沖縄市胡屋地区では、道路交通の現状を踏まえ、公共交通と連携したまちづくりやバスタ事業の検討を推進
- 事業の具体化を図る上で、関係者とともに専門的・学術的見地から幅広く意見交換を行いつつ、まちづくりと一体となった交通結節点の整備方針・事業計画の策定を行うことを目的として本検討会を設置

検討経緯

	 沖縄市	 沖縄県	 沖縄総合事務局
年度	沖縄市の取組み (国道330号沿道まちづくり)	沖縄県公共交通活性化推進協議会の取組み (基幹バスシステムの導入等)	国の動き (国道330号改良等)
H20		『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』の策定 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「コザについてはバスターミナルを形成」 ※H28年改訂から北中城村が加入	
H21	土地利用計画構想(案)の策定(胡屋～コザ)		【沖総局】H22～コザ十字路交差点改良工事着手
H23	壁画及び広場の実施設計(コザ)	『連携計画』の改訂 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「コザ～胡屋については、リニアバスターミナルを形成」	
H28	沿道まちづくりビジョン(案)の策定(胡屋) ▶ 国道拡幅や交通モード(基幹バス～鉄軌道)に応じた段階的なまちづくりをイメージ 【沖縄市】中央パークアベニュー相互通行化に係る都市計画決定(3・4・沖3号 センター中央通り線)	『連携計画』の改訂 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「コザ～胡屋については、リニアバスターミナルを形成」	【沖総局】胡屋北交差点改良に係る都市計画決定(都計道3・4・1国道330号)
R1	まちづくり会社設立支援、拠点施設(広場)等の検討(胡屋)		
R2	地区計画等の検討(胡屋)	本市の沿道まちづくりと連携した交通結節点の重要性を確認 ▶ 沖縄市としては「胡屋」	改正道路法(R2.11) ▶ 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進など
R3	交通・回遊機能等の検討(胡屋) ▶ リニアバスターミナルを見直し、胡屋とコザで機能分担を図る	『連携計画』の改訂 ▶ 基幹バスの交通結節点(沖縄市)は「沖縄市の国道330号胡屋地区沿道まちづくりと連携した交通結節点を形成」	『交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン』 発出(R3.4)
R4	本構想の検討(胡屋) (沖縄市総合交通戦略を見直し)		【沖総局】 胡屋・中央地区の交通結節点に関する調査を実施
R5	第二期沖縄市総合交通戦略を策定		バスプロジェクトの枠組みで事業を進めることを想定し、国の方でも調査・検討を開始
R6	沖縄市交通拠点整備基本構想策定(R6.6)	沖縄県地域公共交通計画策定(R6.5)	【沖総局】 「交通拠点の機能強化に関する整備方針の検討」へ進展

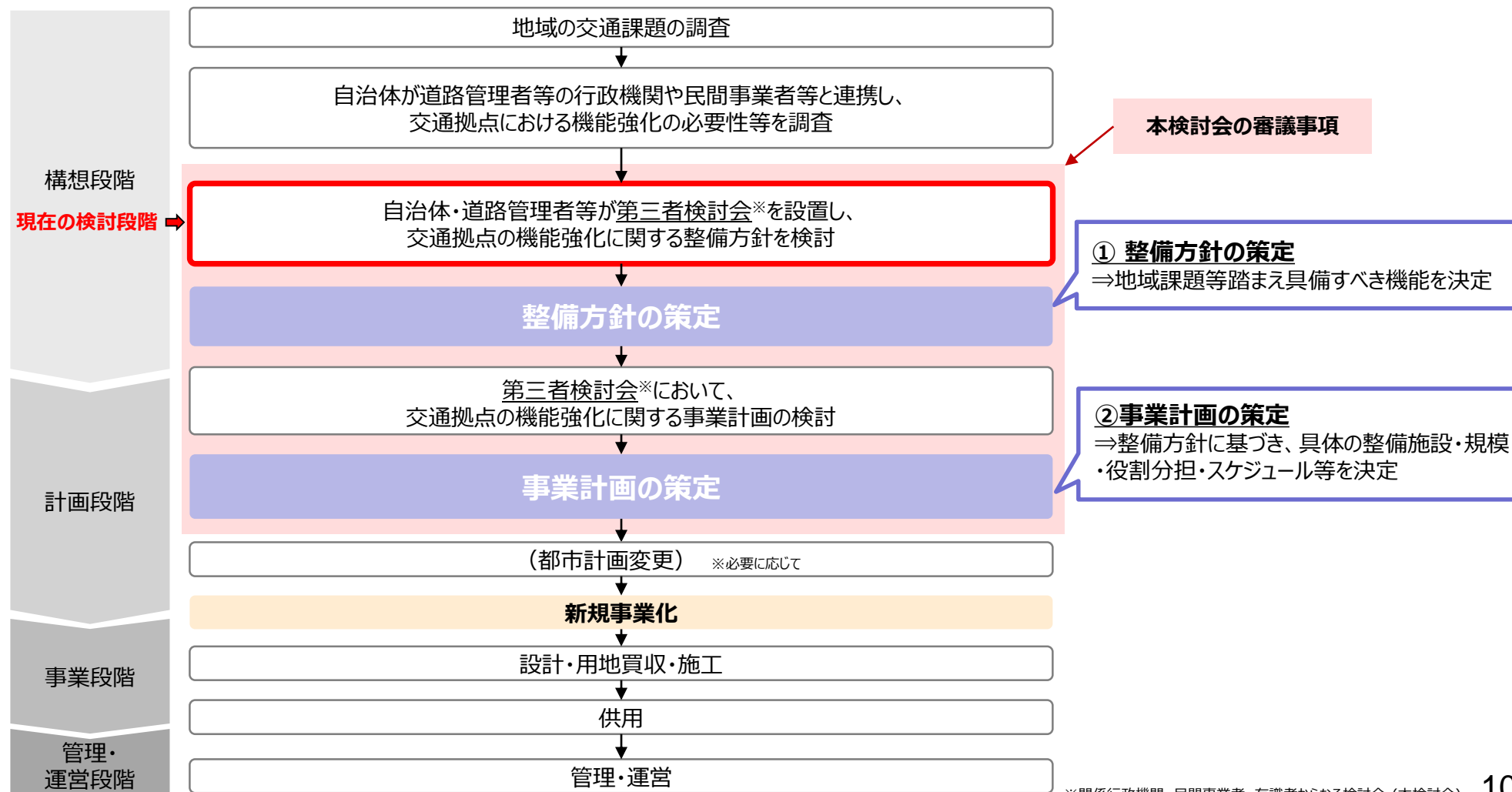
胡屋地区交通結節点整備検討委員会を設置し関係者で連携した検討・協議を実施

2. 本検討会の目的・位置付け

(2) 本検討会の位置付け

- これまでに沖縄市・南部国道事務所が連携し、地域の交通やまちづくりの課題等を調査し、交通拠点機能強化の必要性を整理
- 調査結果を基に、本検討会で段階に応じて、具体的な整備内容等を検討予定

■ バスタプロジェクトの検討プロセスと本検討会の位置付け



2. 本検討会の目的・位置付け

(3) 本検討会の役割

- 本検討会では、バス事業に関連する「沖縄市交通拠点まちづくり検討委員会」「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」とも役割分担・成果共有を図りながら、交通結節点の整備方針及び事業計画策定に向けて検討を推進

胡屋地区交通結節点整備検討委員会

【主な役割】

- ・ 全体とりまとめ・総括
- ・ 各検討会での議論を踏まえた交通拠点に具備すべき機能の検討

【事務局】

- ・ 沖縄市、沖縄県、沖縄総合事務局 南部国道事務所

まちづくりや公共交通等との連携による相乗効果を最大限発現させるため、検討会間で成果・進捗を共有・意見交換しつつ進める予定

検討結果等の共有

フィードバック

沖縄市交通拠点まちづくり検討委員会

【主な役割】

交通拠点と連携した
周辺まちづくりの検討推進

【事務局】

- ・ 沖縄市

沖縄県公共交通活性化推進協議会

【主な役割】

基幹バスを中心とした
バス路線網の検討推進

【事務局】

- ・ 沖縄県

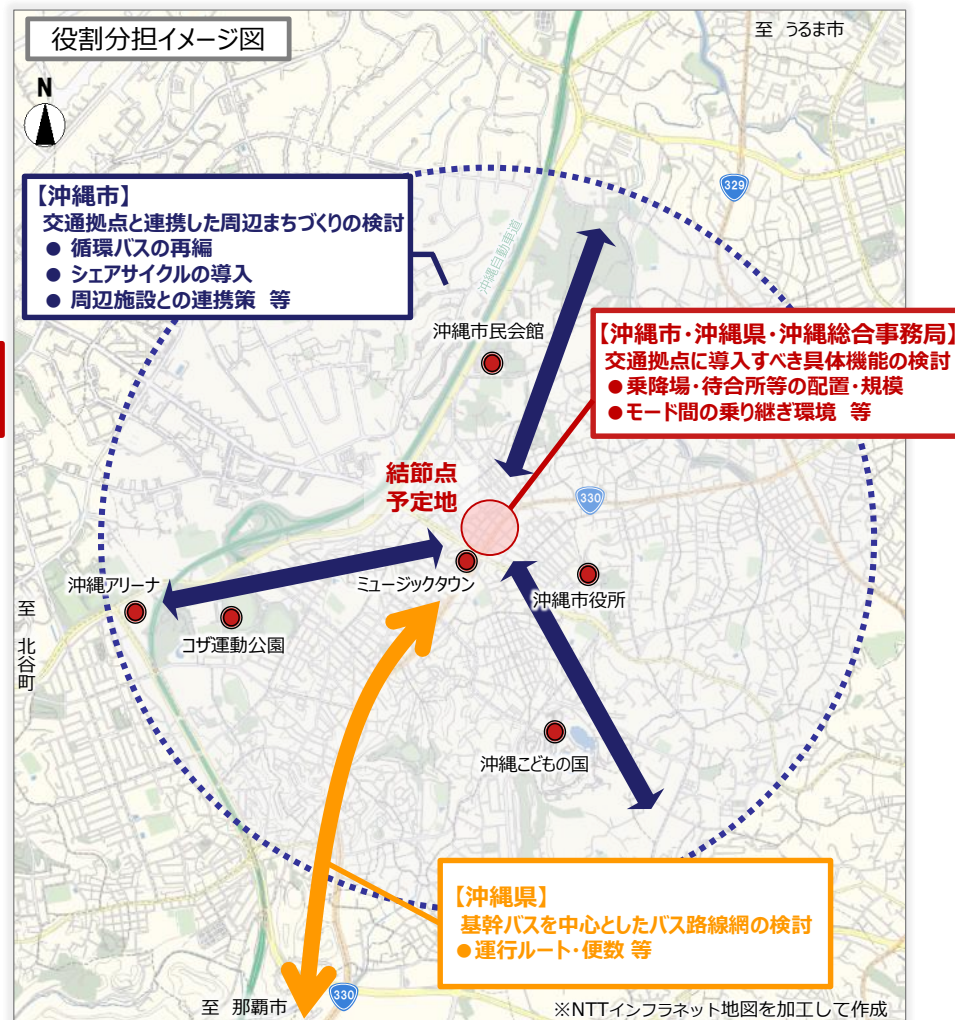
沖縄県地域公共交通協議会

【主な役割】

沖縄県地域公共交通計画の
作成・実施

【事務局】

- ・ 沖縄県



3. 対象地域の現状と課題

3. 対象地域の現状と課題

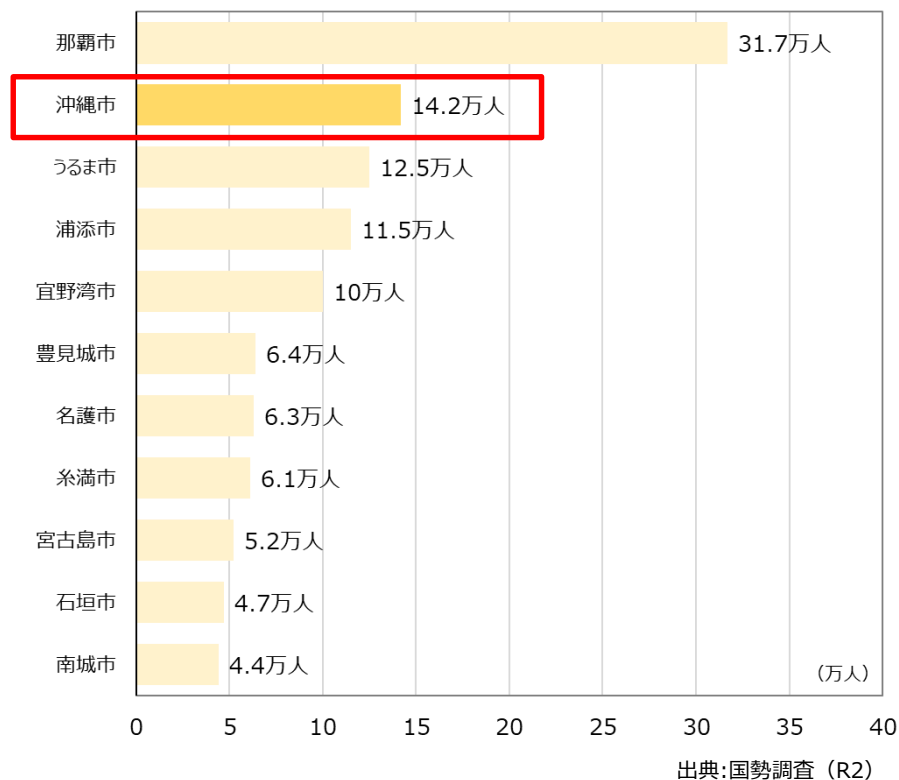
(1) 対象地域の現状：①人口動向

- 沖縄市の人口は約14万人であり、県内2位
- また、沖縄市を含む中部地域の人口は増加傾向であり、伸び率は県内トップ

沖縄市の人口動向

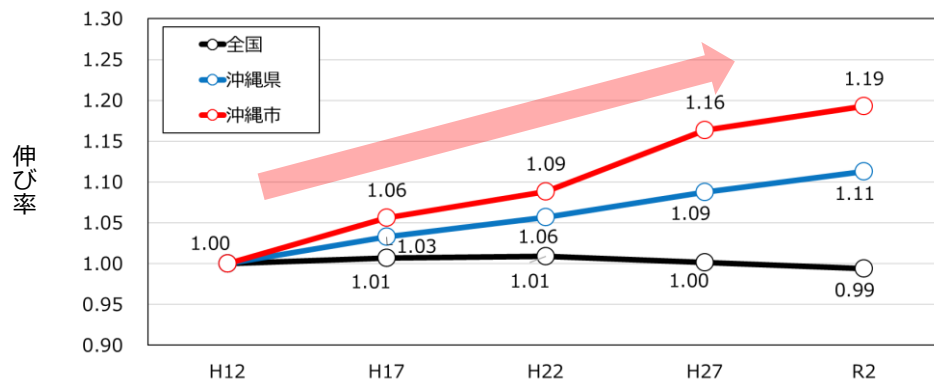
- ✓ 沖縄市の人口は約14.2万人（県内2位）

沖縄県の市町村別人口

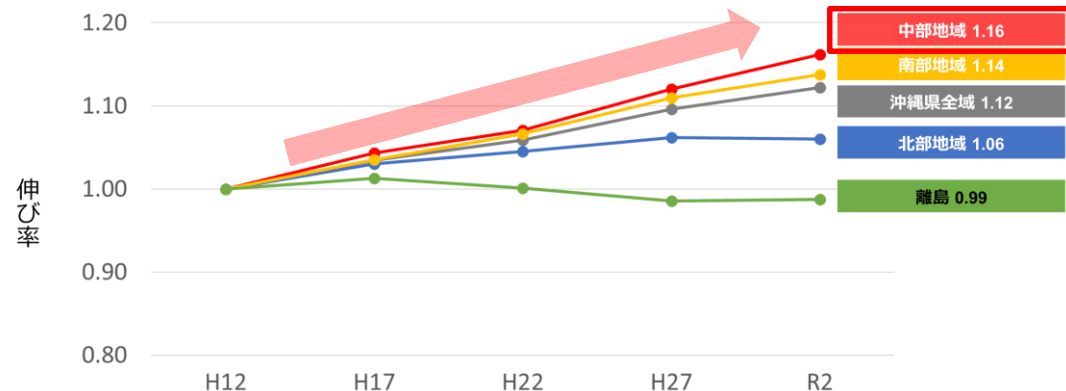


- ✓ 沖縄市の人口は増加傾向にあり、伸び率は高い水準となっている
- ✓ 沖縄市を含む中部地域の伸び率についても県内トップクラス

沖縄県の人口伸び率



圏域別人口伸び率



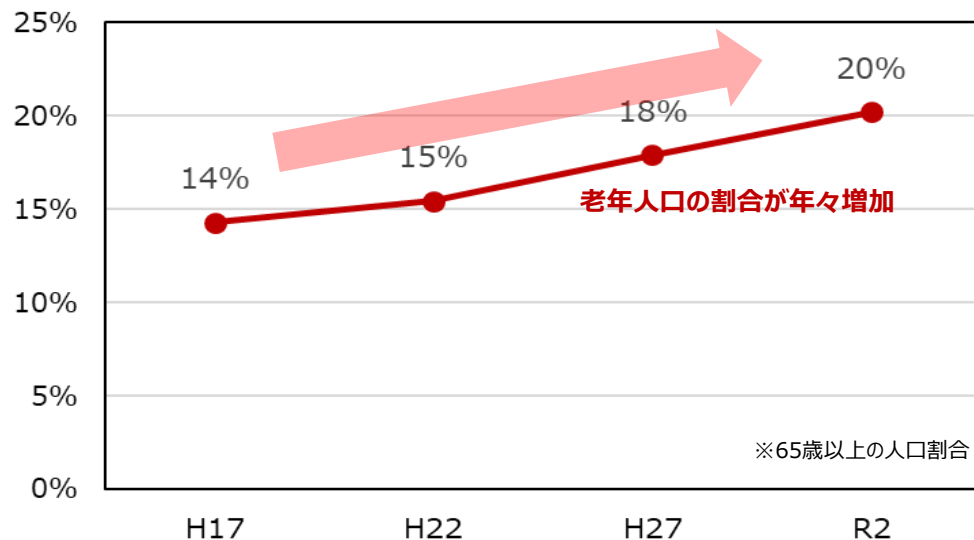
3. 対象地域の現状と課題

(1) 対象地域の現状：②高齢化・免許返納数の増加

○ 近年では高齢化が進行しており、免許返納者数も多くなってきている状況

高齢者人口割合の推移（沖縄市）

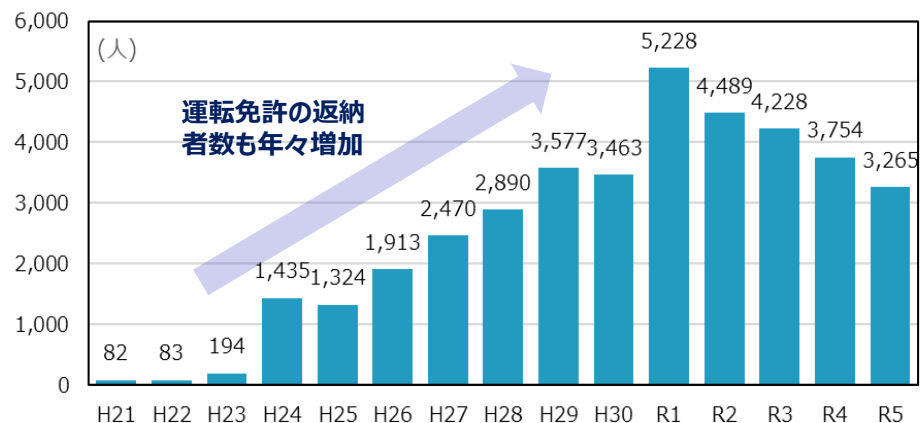
✓ 沖縄市においても徐々に高齢化が進行



資料：国勢調査（H17～R2）

運転免許返納者数の推移（沖縄県）

✓ 運転免許の返納数も年々増えており、自動車以外の移動サービスを十分に確保していく必要がある



資料：運転免許統計（警視庁）

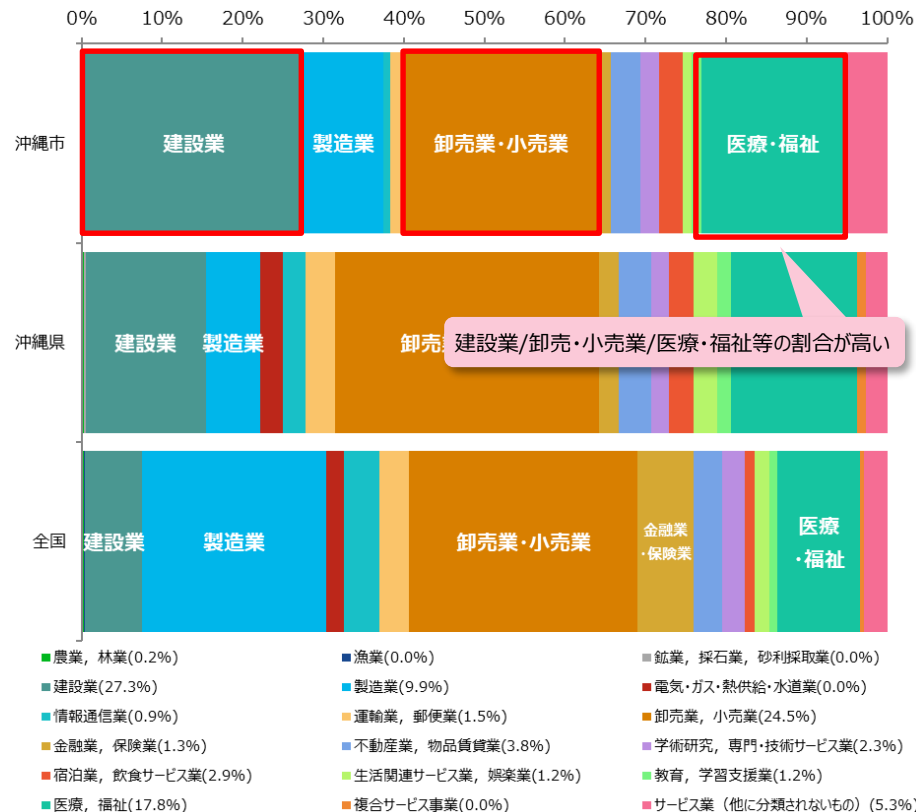
3. 対象地域の現状と課題

(1) 対象地域の現状：③産業形態

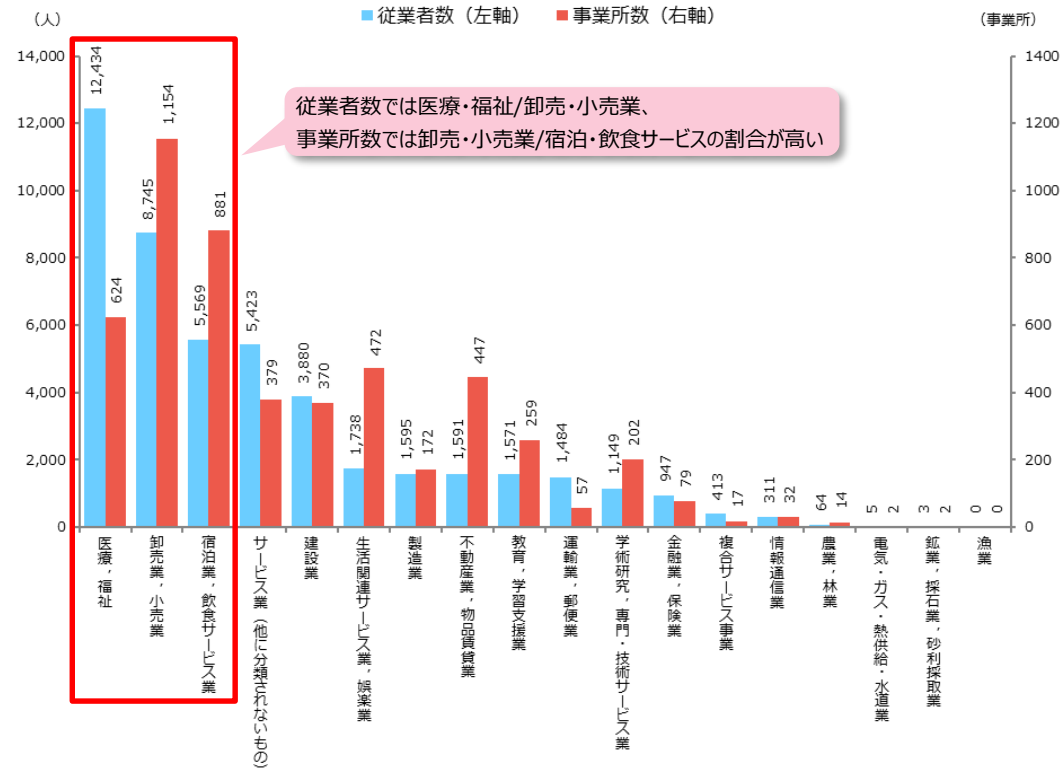
- 沖縄市の産業の売上高は、「卸売・小売業」「建設業」「医療・福祉」等の産業が占める割合が高い
- 従業者数では「医療・福祉」「卸売業、小売業」の占める割合が高く、事業所数では「卸売業、小売業」「宿泊・飲食サービス」の占める割合が高い

沖縄市の産業形態

■ 沖縄市における産業大分類別の売上高の構成比



■ 沖縄市における産業大分類別の従業者数及び事業所数



出典：RESAS（総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」再編加工）

出典：RESAS（総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」再編加工）

3. 対象地域の現状と課題

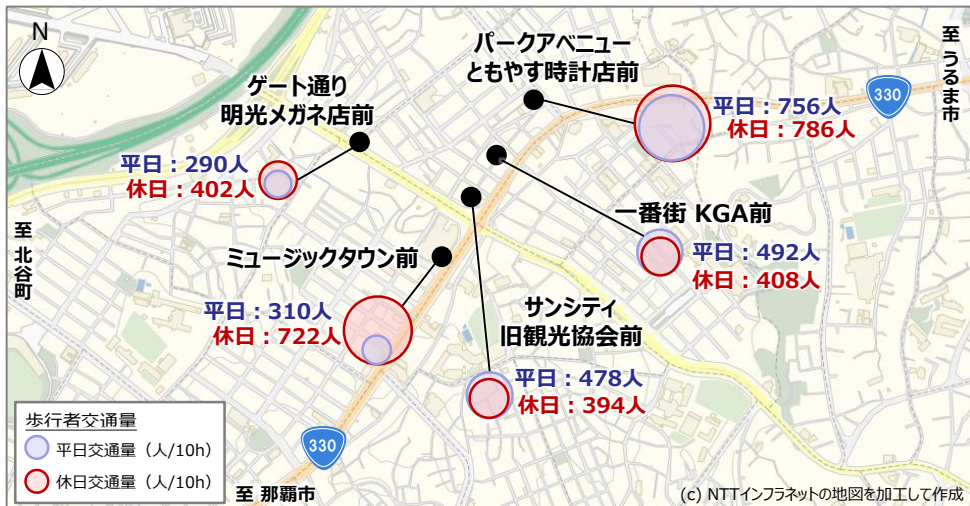
(2) 対象地域の課題：①中心市街地の賑わいについて

- 飲食店等のリノベーションの推進により、夜間の賑わいが活性化されている一方で、昼間の時間帯については歩行者・滞在者が少ない状況となっており、今後昼間の時間帯についても賑わいを創出していくことが課題となっている

商店街エリアの来訪者特性

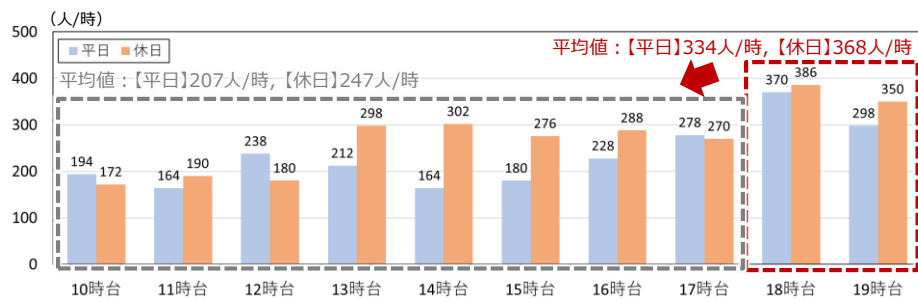
- ✓ 一番街・ゲート通り・パークアベニュー等の商店街周辺の通りでは、歩行者交通量が500人前後（10時～19時台）
- ✓ 特に18時～19時台の交通量が多い状況

歩行者交通量調査結果（観測時間計）



資料：歩行者交通量調査結果（R4）
※観測時間10時～19時台の合計値

歩行者交通量調査結果（時間帯別）



資料：歩行者交通量調査結果（R4）※調査箇所5地点の合計値

商店街の状況

- ✓ 夜間は飲食店等への来訪者で賑わっている状況
- ✓ 一方で夜間と比較すると昼間の滞在者は少なくなっており、今後昼間の時間帯についても賑わいを創出していくことが課題

夜間の賑わい状況



昼間の状況



資料：沖縄市提供資料

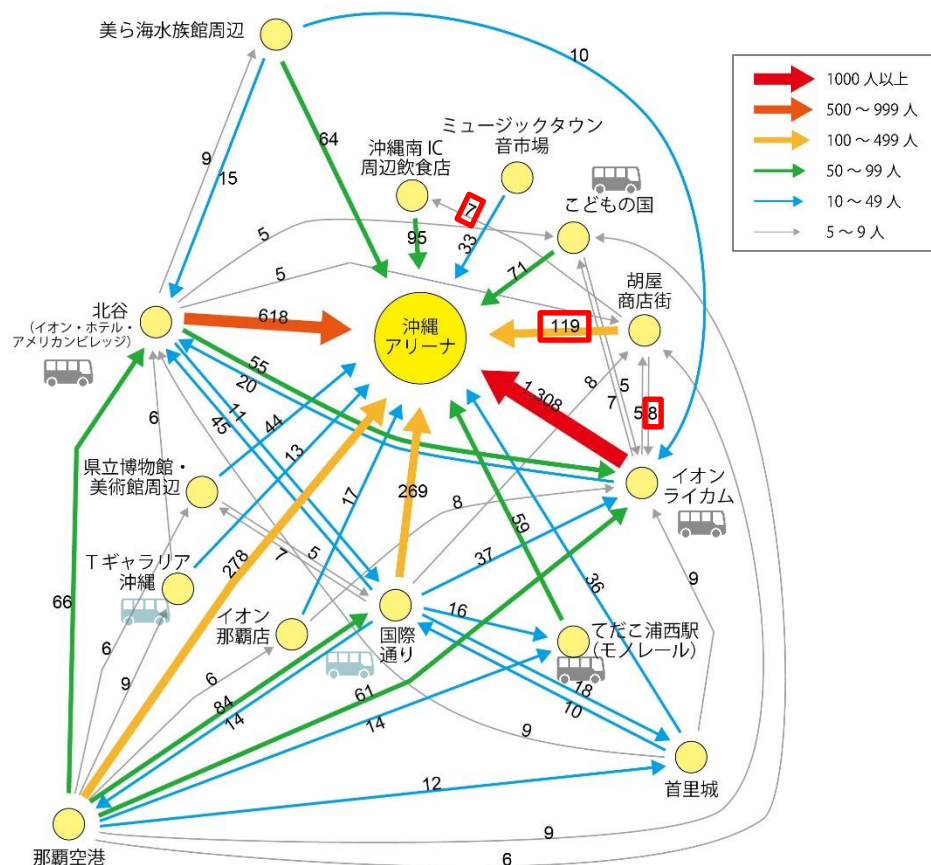
3. 対象地域の現状と課題

(2) 対象地域の課題：②拠点間の周遊状況について

- 沖縄アリーナでのイベント来訪者の胡屋地区への立ち寄り率はイベント開催前後ともに約1%程度にとどまっており、**集客力のある周辺施設来訪者の胡屋地区への誘導による賑わい創出が課題**となっている

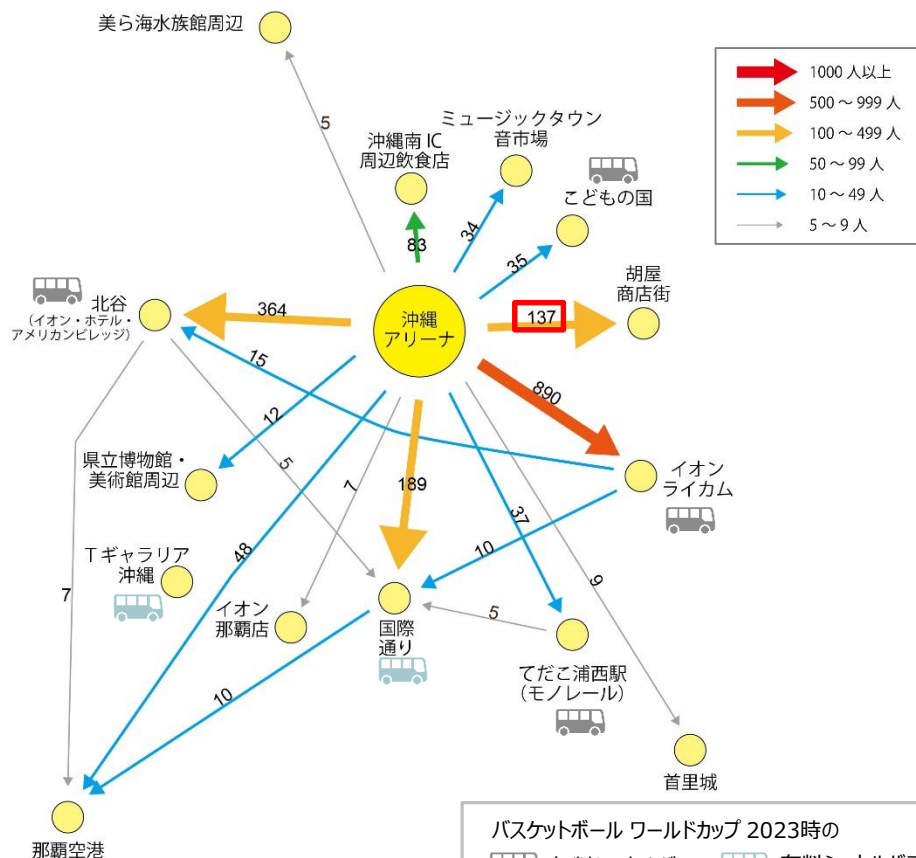
イベント開催前の拠点間流動（拠点⇒沖縄アリーナ）

- ✓ 空港やシャトルバスの発着場所からのアクセスが多い
- ✓ 胡屋の商店街へのイベント前の立ち寄り率は少ない（1.4%）



イベント開催後の拠点間流動（沖縄アリーナ⇒拠点）

- ✓ シャトルバスの発着場所へのアクセスが多い
- ✓ 胡屋の商店街へのイベント後の立ち寄り率は少ない（1.4%）



バスケットボール ワールドカップ 2023時の
無料シャトルバス 有料シャトルバス

資料：Agoopデータ（沖縄アリーナに來訪した9851人の移動データ）
分析期間：2023/5/12,13、6/24、7/9,22,23、8/25～9/3、9/8～9/10、10/2～8,14,15,21,22,28（バスケットボールワールドカップ期間、琉球ゴールデンキングス試合日含む）
立ち寄り定義：100mメッシュ内での5分以上の滞在を抽出、滞在数が5以上の拠点を抽出して整理

3. 対象地域の現状と課題

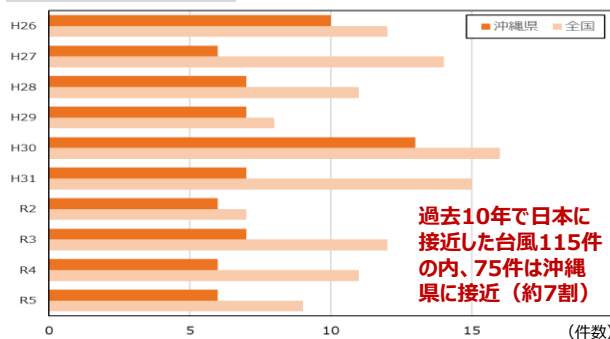
(2) 対象地域の課題：③災害への対応について

- 沖縄市地域防災計画においては、台風・津波・火災等の災害発生時に備えた他地域との連携強化や拠点確保、住民・観光客等の避難誘導支援等が重要課題として掲げられている
- また、災害後の復興支援の拠点を見据えた施設として、交通結節点の整備においてもこれらの災害発生に備えた対応が求められる

台風被害の頻発

- ✓ 日本に接近した台風のうち約7割は沖縄県に接近

台風の接近回数



過去10年で日本に接近した台風115件の内、75件は沖縄県に接近(約7割)

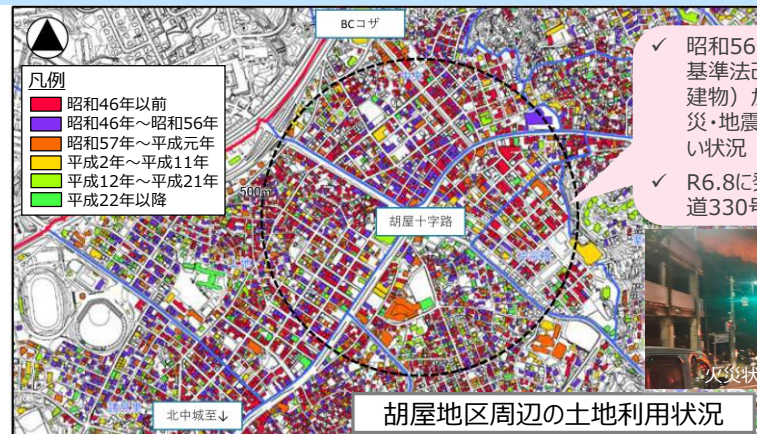
資料：気象庁HP

台風被害



資料：沖縄ブロック
新広域道路交通ビジョン (R3.3)

火災・地震リスク



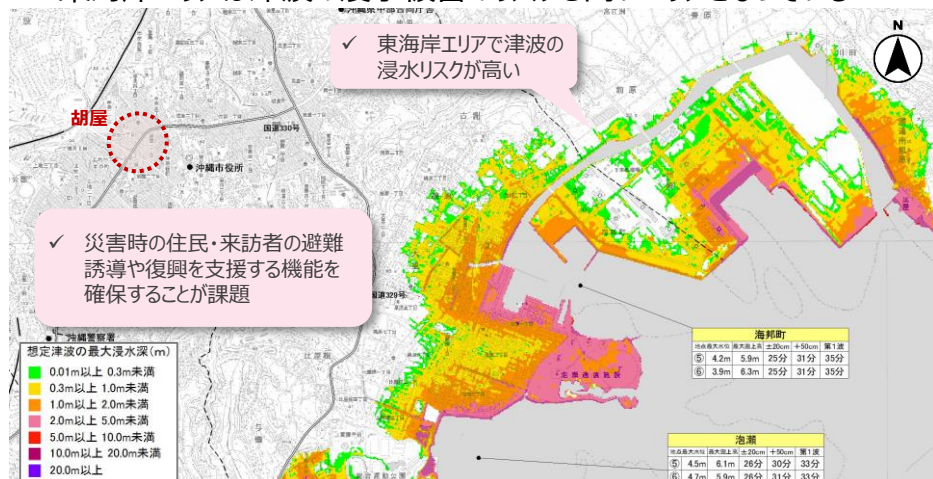
- ✓ 昭和56年以前の建物（建築基準法改正前に建築された建物）が多く分布しており、火災・地震リスクが高い建物が多い状況
- ✓ R6.8に発生した火災では国道330号の交通規制も発生



資料：H28都市計画基礎調査

津波被害のリスク

- ✓ 東海岸エリアは津波の浸水被害のリスクも高いエリアとなっている



資料：沖縄県HP

沖縄市の防災計画

- 本土からの遠隔性による条件不利性
大規模災害時には県内の空港・港湾等の機能が停止し、支援が遅れるおそれがある。
このため、本土から本市への応援が到着するまでの間を自力でいける防災資源やネットワークを充実・強化し、市の防災体制・対策の充実・強化を図る。
(1) 県内他市町村との連携強化
(2) 浸水想定区域外への備蓄拠点・物資の確保
(3) 災害時の緊急輸送拠点の確保
- 沿岸部の低地に密集する人口等への防災対策
本市の人口の約35%が低地部である東部地区に居住しており、津波の想定結果によると地震発生から30分以内に津波が到達する地区もある。
少なくとも海抜5m以上のより高い場所へ、津波到達時間内に避難できるように、以下のような津波避難対策を市内全域で対策を進めるほか、歴史上最大クラスの津波についても可能な限り対策を講じていく。
ア 津波ハザードマップの整備、学校等の防災教育及び地域の津波避難訓練の実施
イ 津波避難計画、浸水想定区域の学校、医療機関及び福祉施設等の津波避難マニュアルの作成
ウ 津波避難ビル等の確保及びびげ地の避難階段の整備
エ 海抜高度図を活用した公共施設等への標高や津波避難場所の標識設置
オ 避難誘導者及び避難支援者等の安全確保対策
- 観光客や外国人の避難誘導
地震が発生した場合、市街地、海岸等にいる観光客の避難誘導が必要となるほか、航空機が停止した場合には、県内（市内）に滞留することも予想される。
観光客等の安全を確保するため、県、市、観光協会、観光施設及び宿泊施設等の関係者を連携し、観光客や外国人への避難情報の提供、避難誘導、帰宅支援体制を整備する。
また、少なくとも海抜5m以上のより高い場所へ、津波到達時間内に避難できるように市内全域で以下のような対策を進めるほか、歴史上最大クラスの津波についても可能な限り対策を講じていく。
ア 観光施設、宿泊施設等における観光客、外国人等の避難誘導体制の整備
イ 海抜高度図を活用した、宿泊施設等への標高や津波避難場所・ルート等の標識設置
ウ 滞留旅客の待機施設等の確保

沖縄市地域防災計画 (R2.3) においては、災害発生時に備えた他地域との連携強化や拠点確保、住民・観光客等の避難誘導支援等が重要課題として掲げられている

資料：沖縄市地域防災計画 (R2.3)

4. 交通の現状と課題

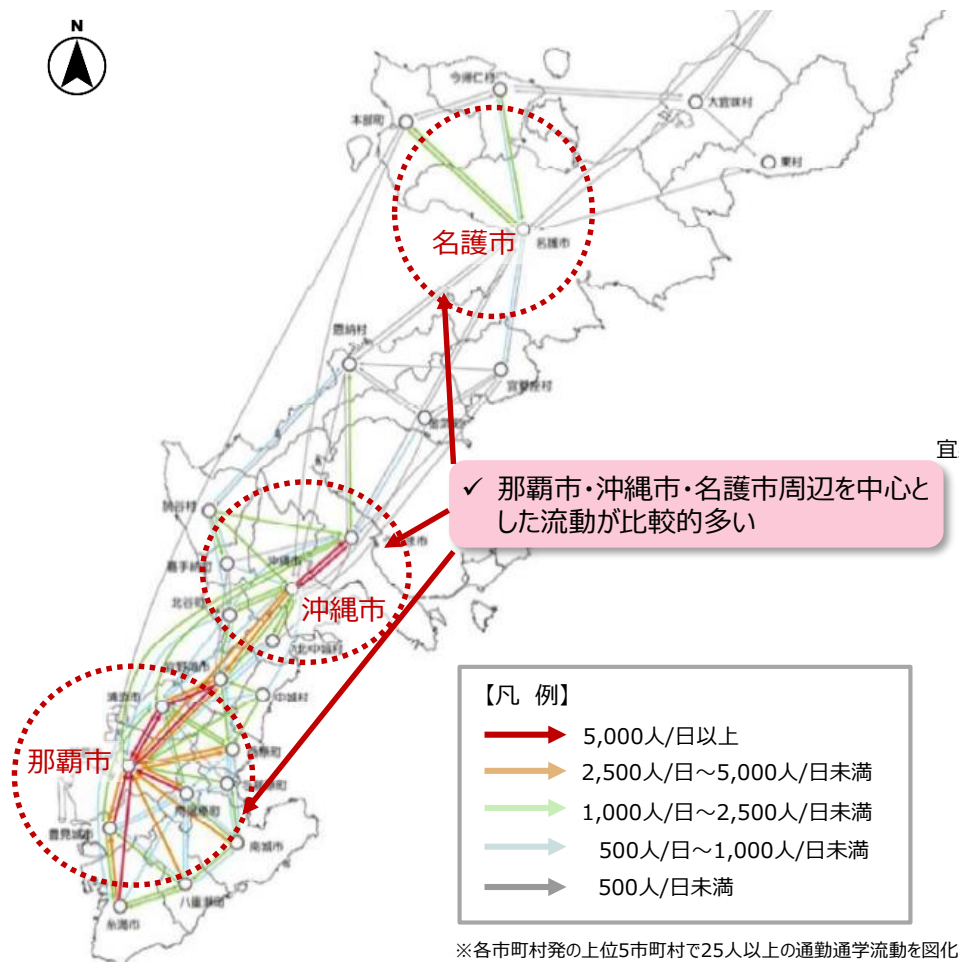
4. 交通の現状と課題

(1) 沖縄県の交通の現状：①移動実態

- 各圏域の中心都市である那覇市・沖縄市・名護市を中心とした流動が比較的多い傾向
- 沖縄市周辺においては周辺市町村から沖縄市間の流動が多く、沖縄市が中部地域の中心的な都市となっている

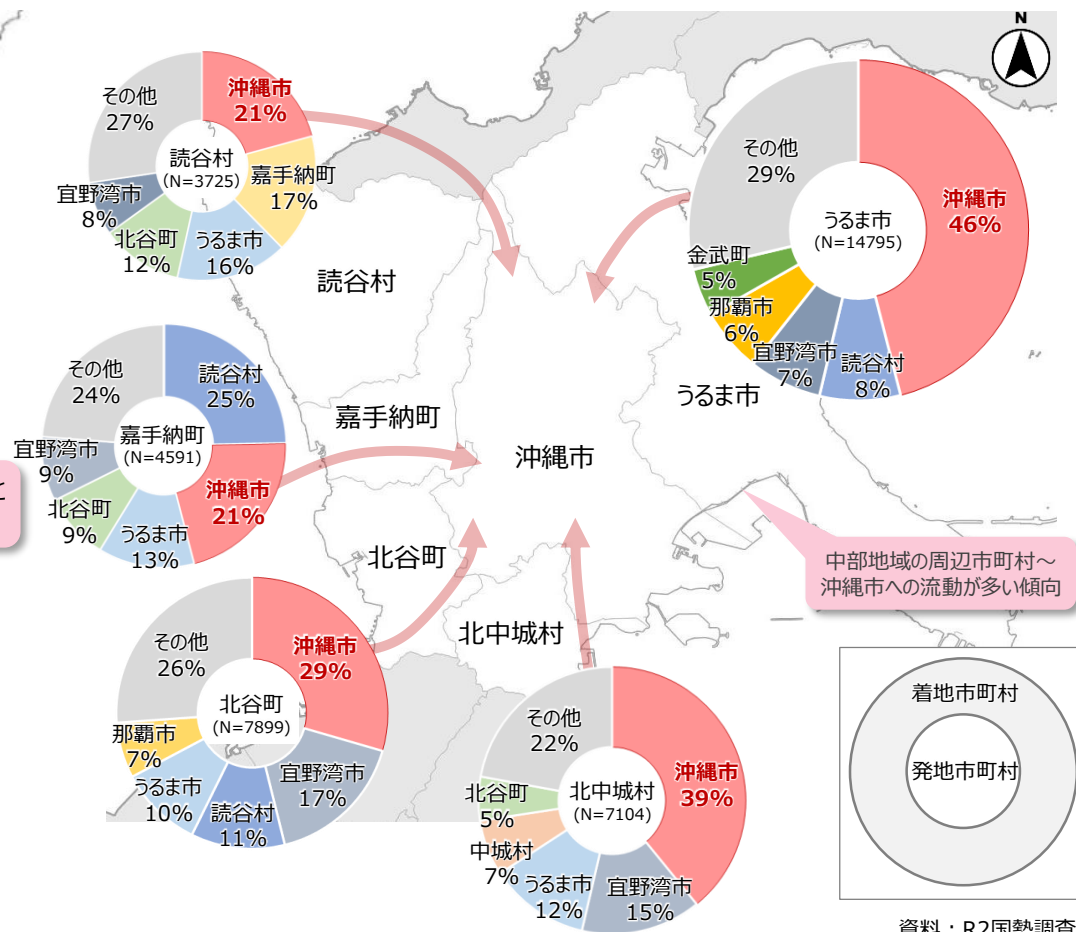
沖縄県内の人の通勤・通学流動

- ✓ 那覇市・沖縄市・名護市を中心とした流動が比較的多い傾向



沖縄市周辺の人の通勤・通学流動

- ✓ 沖縄市周辺においては周辺市町村から沖縄市間の流動が多い



資料：R2国勢調査

(1) 沖縄県の交通の現状：②渋滞発生状況

- ## 南北軸の幹線道路の交通量と速度低下状況

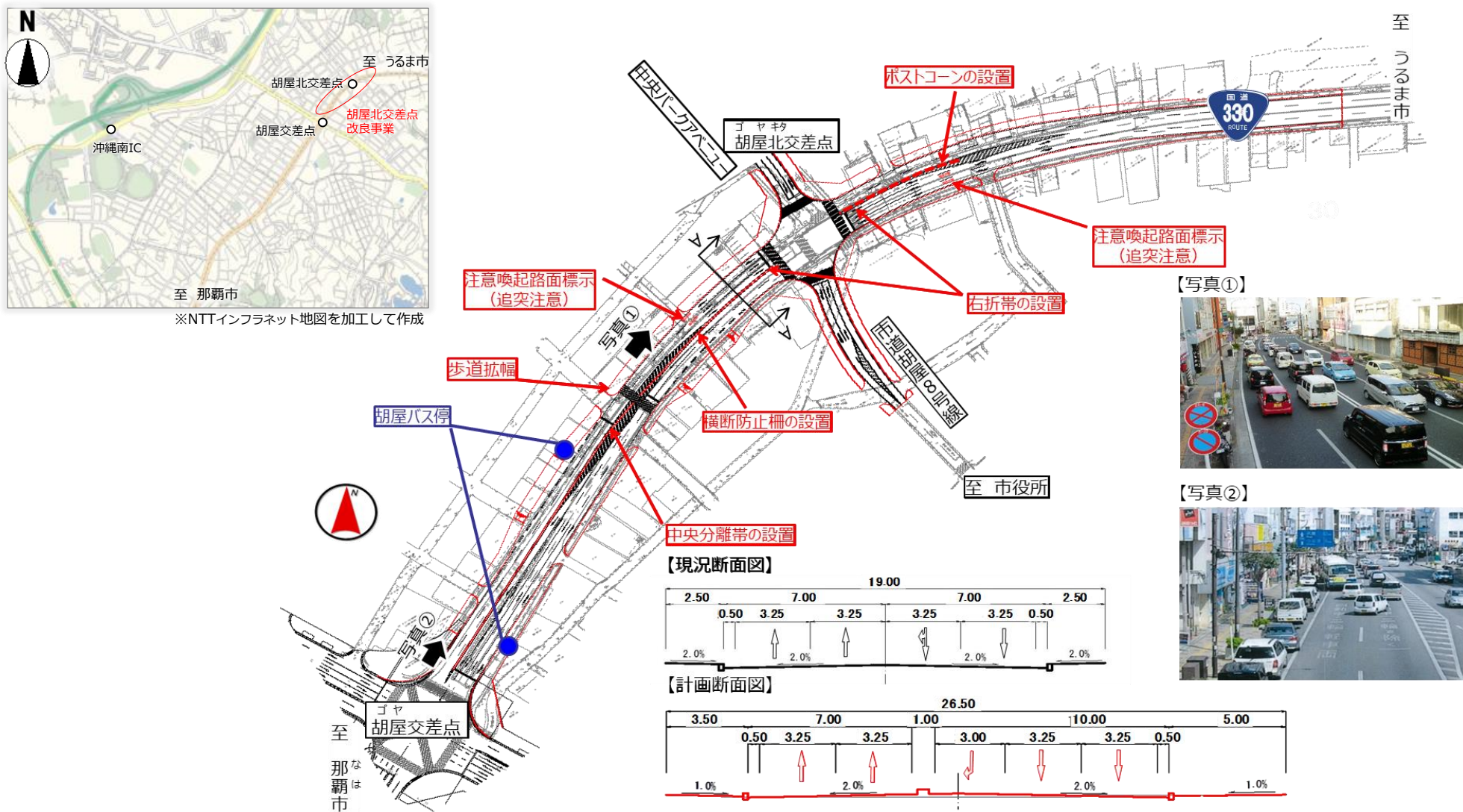
21

4. 交通の現状と課題

(2) 道路整備の取り組み状況：②胡屋地区周辺の取り組み

- 南部国道事務所による胡屋北交差点で交差点改良事業が進行中（H29事業化）

胡屋北交差点改良事業



4. 交通の現状と課題

(2) 道路整備の取り組み状況：③胡屋地区周辺の取り組み

- 沖縄市による中央パークアベニューの相互通行化事業が進行中（H28事業化）

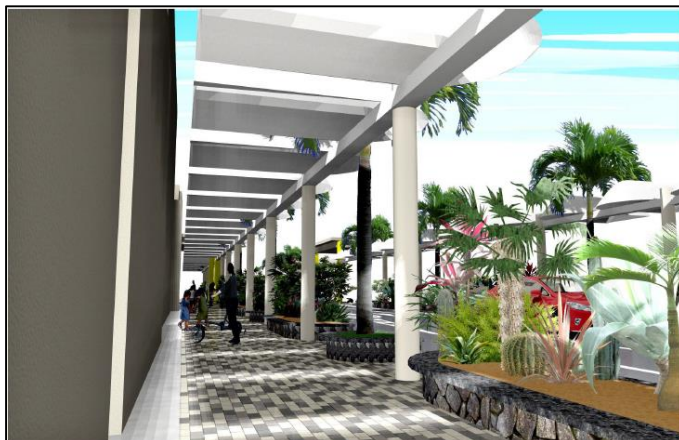
中央パークアベニューの相互通行化



①ドライバーからの視点



③店舗側からの視点



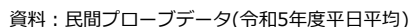
②歩行者からの視点



④横断歩道からの視点

（３）沖縄市の交通の現状：①中心市街地部の渋滞発生状況

- 平日の速度状況



資料：民間プローブデータ(令和5年度休日平均)

資料：民間プローブデータ(令和5年度9月8日-10日平均)
※全島エイサー開催時

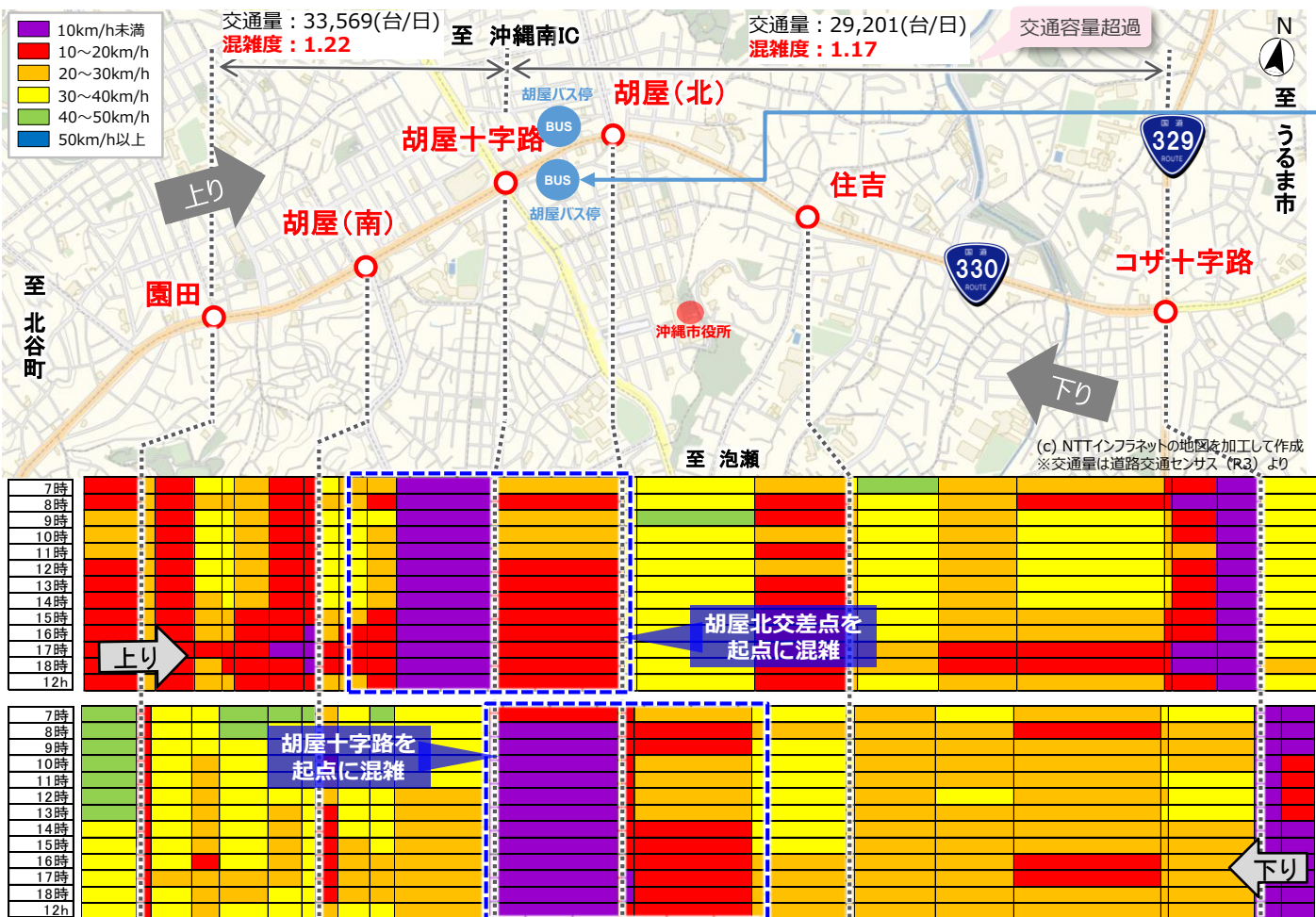
4. 交通の現状と課題

(3) 沖縄市の交通の現状：②国道330号の渋滞発生状況（平日）

- 国道330号胡屋地区においては、**胡屋北交差点(上り)や胡屋十字路(下り)を起点とした混雑が発生**
- 胡屋バス停では、約529台/日※の路線バスが運行しており、**ピーク時にはバスの滞留により後続車の進行が阻害されている**
- 道路利用者へのアンケート調査結果では、**約8割の利用者が「混雑していると感じる」と回答**

※上下線合計の運行本数（平日）

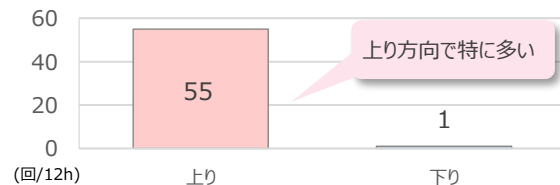
国道330号の速度低下状況



バスの滞留による本線交通の阻害状況

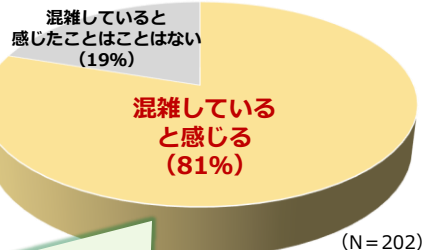


バス停車に伴う後続車の発車待ち・減速回数



資料：令和4年度ビデオ撮影調査

道路利用者の実感



- 道路利用者の声
- ・ 胡屋十字路～胡屋(北)付近の**混雑を考慮して早く出発せざるを得ない**ことがあった
 - ・ また、混雑を回避するために**遠回り・迂回を強いられる**ことがあった

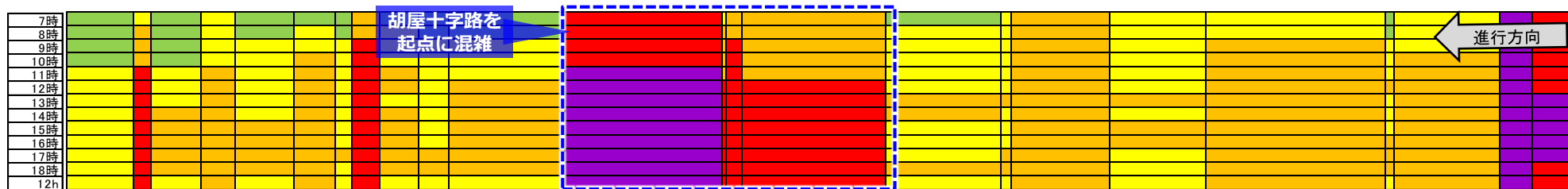
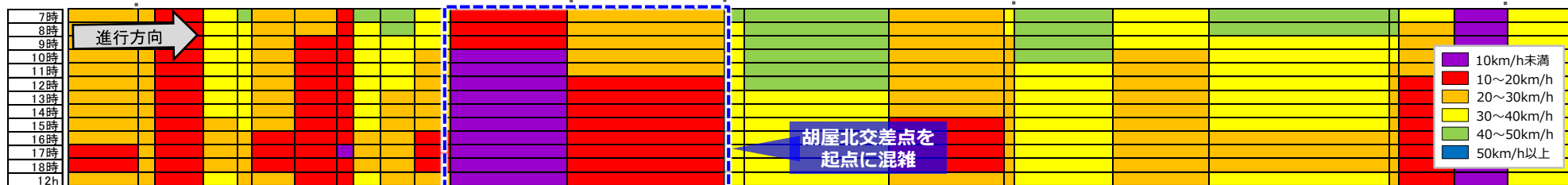
資料：民間プローブデータ(令和5年度平日平均)

資料：アンケート調査結果 (R5.11)

4. 交通の現状と課題

(3) 沖縄市の交通の現状：②国道330号の渋滞発生状況（休日）

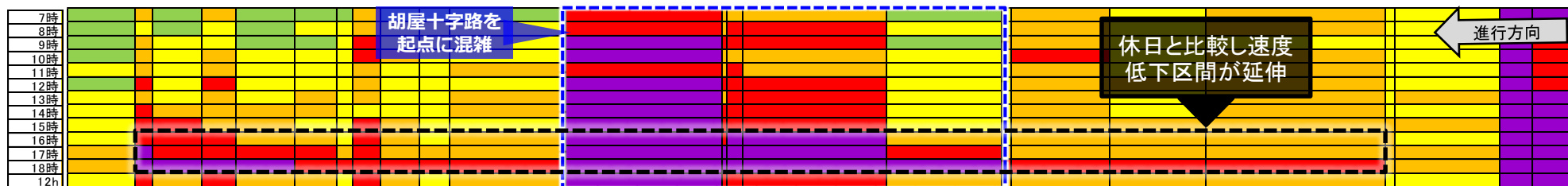
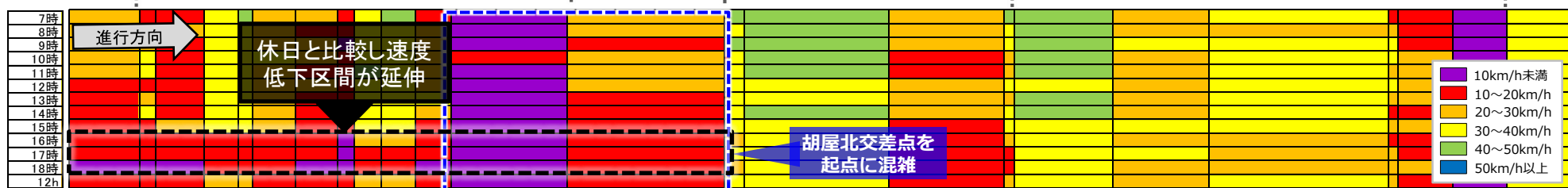
○休日においても平日同様に胡屋十字路～胡屋(北)を起点として顕著な速度低下が発生



4. 交通の現状と課題

(3) 沖縄市の交通の現状：②国道330号の渋滞発生状況（イベント時）

○イベント時は、休日よりも顕著な速度低下が発生

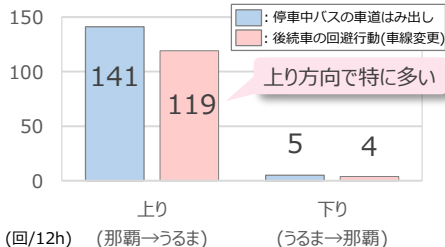


4. 交通の現状と課題

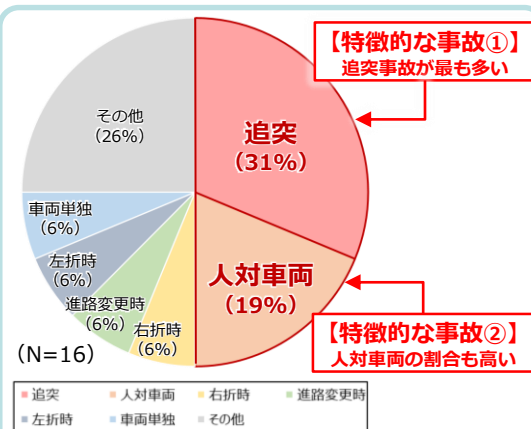
(3) 沖縄市の交通の現状：③国道330号における交通事故発生

- 国道330号胡屋地区周辺ではバス停付近での追突事故や、人対車両事故が発生している
- バス停周辺にてバスによる後続車の阻害や、歩行者の乱横断が発生しており、これらが事故の発生の一因になっているものと想定される
- 道路利用者へのアンケート調査結果では、バス停車時の後続車の車線変更や歩行者の乱横断等の理由で事故の危険を感じたことがある利用者は全体の5割以上となっている

国道330号胡屋(北)～胡屋十字路の事故特性

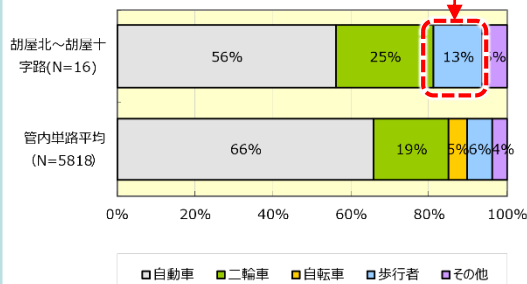


▲安全性に影響を与える挙動の発生回数
資料：令和4年度ビデオ撮影調査



▲事故類型別発生割合

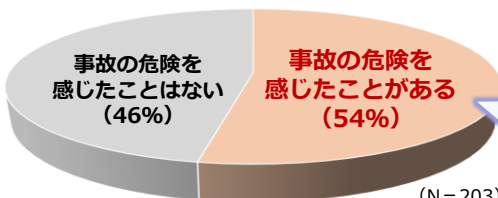
歩行者が第2当事者となっている事故が多い



▲事故形態(当事者2当)別発生割合

資料：ITARDAデータ(H24～R3)

道路利用者の実感



- ・ 停車中のバスを避けるために車線変更する車両と後続車が接触しそうになり事故の危険を感じたことがある
- ・ また、歩行者が渋滞している車両の合間を縫って道路を横断することがあり、危険に感じたことがある

資料：アンケート調査結果(R5.11)

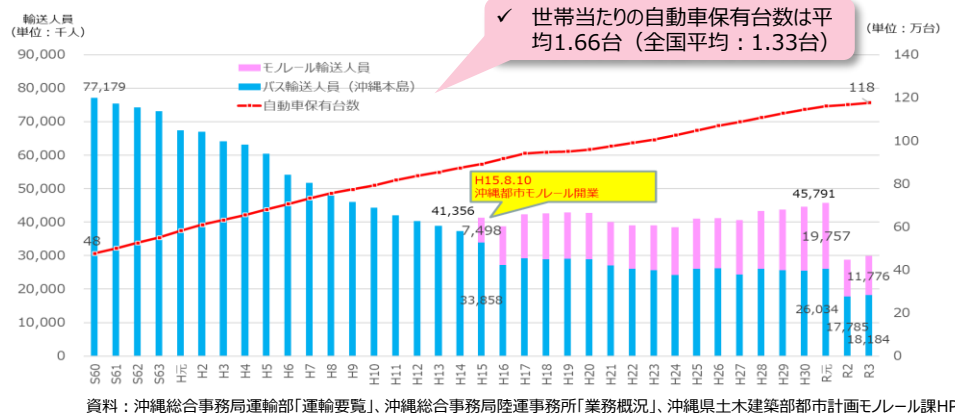
4. 交通の現状と課題

(4) 公共交通の現状：①沖縄県における公共交通の利用実態

○ 交通手段に関しては、公共交通の利便性が低く自動車依存度が高い状況

自動車保有台数・公共交通輸送人員の推移

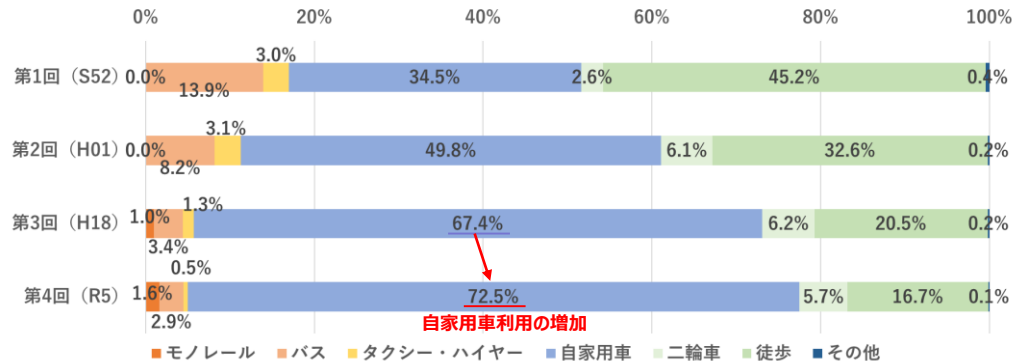
✓ 自動車保有台数は年々増加、公共交通の輸送人員は下げ止まりの傾向



県内住民の普段の移動手段割合

✓ 自家用車の分担率は年々増加しており、依存度は更に高くなっている状況

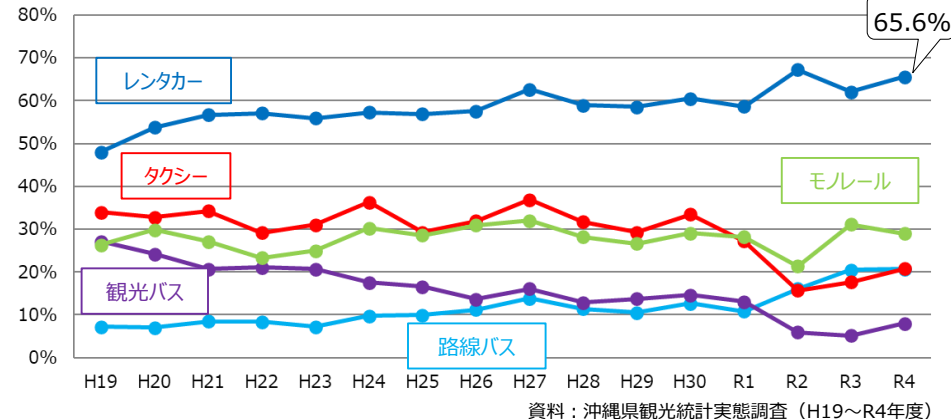
代表交通手段分担率



資料：沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（第1回～第4回）

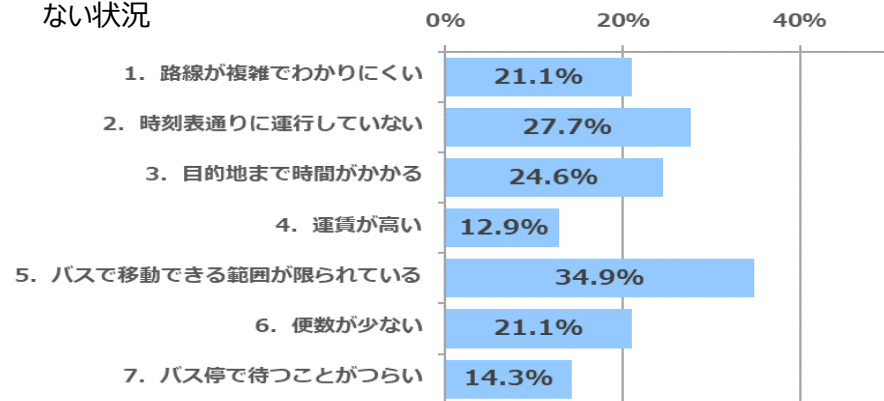
観光客の移動手段割合

✓ 観光客についても自動車利用の割合が多い状況



公共交通を利用しない理由

✓ 路線網の脆弱性や速達性・定時性等の理由で公共交通が利用されていない状況



※沖縄総合事務局運輸部アンケート結果（R4）より

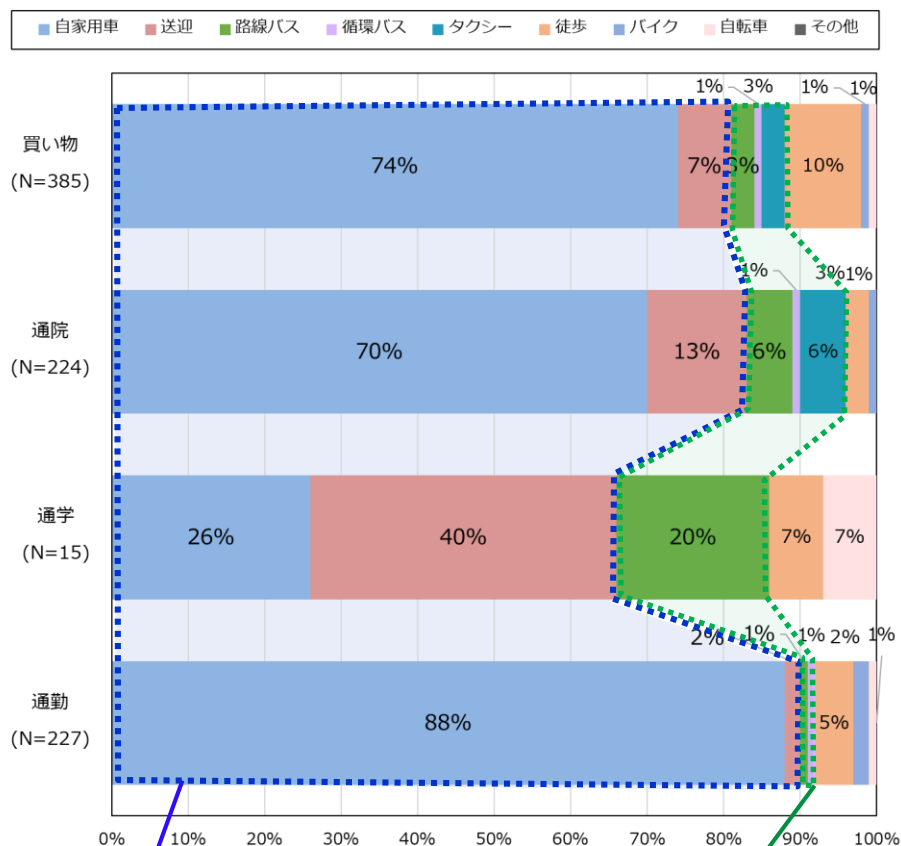
4. 交通の現状と課題

(4) 公共交通の現状：②沖縄市における公共交通の利用実態

- 沖縄市では普段の移動手段として、自動車の分担率が高く、路線バス等の公共交通の分担率は比較的低い状況
- 公共交通の利便性については、5割超の方が「不便」「やや不便」と回答

普段の目的別移動手段割合

- ✓ 自動車の分担率が高く、公共交通の分担率は比較的低い状況



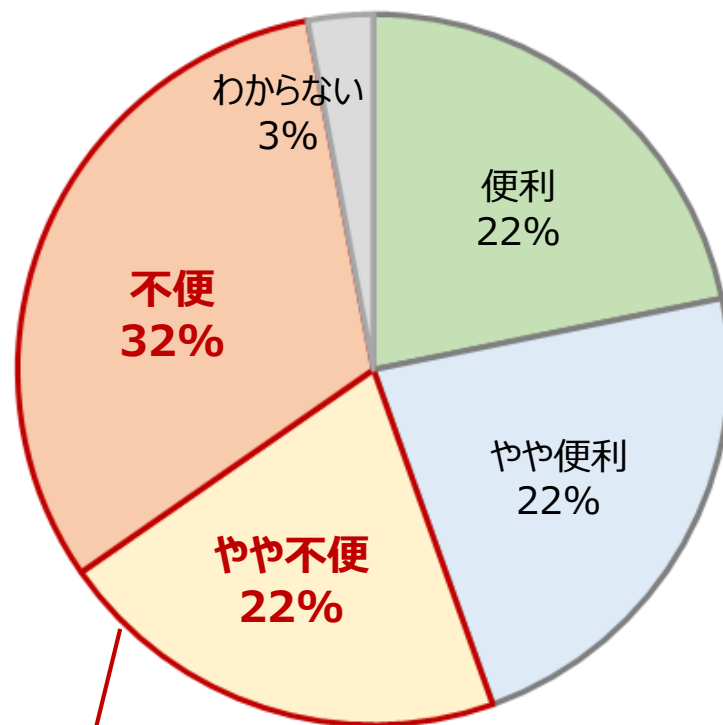
自家用車・送迎等
自動車の分担率が高い

公共交通の分担率は低い状況

資料：沖縄市地域公共交通網形成計画（H30.2）
※H29市民アンケート調査結果

公共交通の利便性に関する満足度

- ✓ 市民アンケートでは、5割超の方が「不便」「やや不便」と回答



5割超が不便側で回答

資料：沖縄市地域公共交通網形成計画（H30.2）
※H29市民アンケート調査結果

4. 交通の現状と課題

(4) 公共交通の現状：③沖縄市のバスの運行状況（路線バス）

○ 沖縄市胡屋地区では、胡屋バス停が県内12位の利用者数となっており、バス運行便数も多い状況



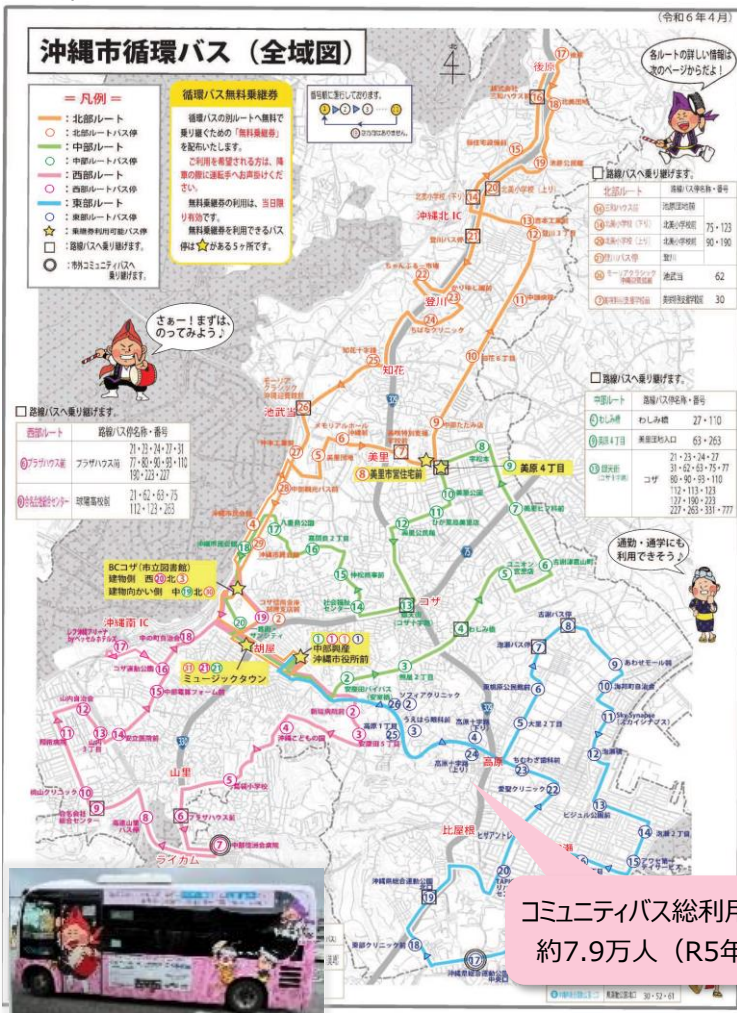
4. 交通の現状と課題

(4) 公共交通の現状：③沖縄市のバスの運行状況（循環バス）

- 沖縄市では市内を循環する4路線のコミュニティバスを運行しており、年間約7万人が利用
- 時刻表・バスロケシステムの導入、ルート延伸などサービスの向上策を継続的に検討・実施

沖縄市循環バス路線図

- ✓ 沖縄市では市内を循環する4路線のコミュニティバスを運行



資料：沖縄市HPより

時刻表・バスロケシステム

- ✓ WEBでバス時刻表、バスの位置情報をリアルタイムで確認可能
「バス予報画面」



資料：沖縄市HPより

ルートの延伸

- ✓ 沖縄アリーナ方面と胡屋地区とのアクセス性向上を目的としたルート延伸を実施（R6.4）

西部ルート

- バス停名称
- 写真
- 他ルートへ乗り継ぎます。
- 路線バスへ乗り継ぎます。
- 市外コミュニティバスへ乗り継ぎます。
- 協力企業・事業所さま

番号順に運行しております。
①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿



資料：沖縄市HPより

4. 交通の現状と課題

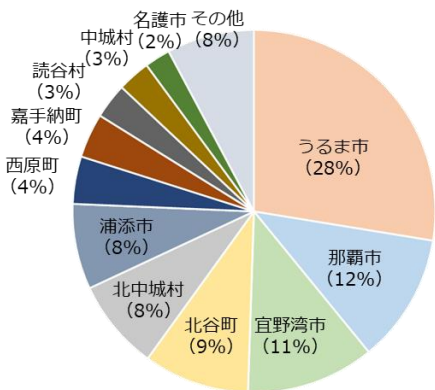
(4) 公共交通の現状：④市町村間流動とバス路線網の現状

- 流動が多い那覇市・うるま市との間ではバス路線が多く運行している一方で、北谷町・読谷村等の市町村間では、一定程度流動があるものの、バスの運行台数が比較的低い状況

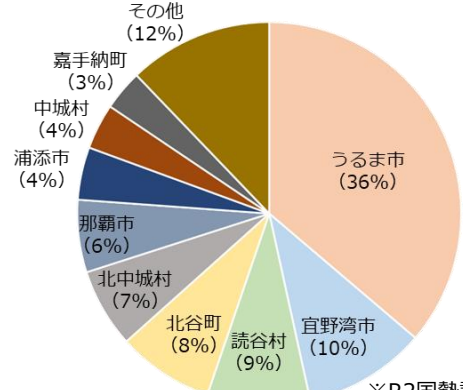
沖縄市周辺の通勤・通学流動



■ 沖縄市から他市町村への移動割合

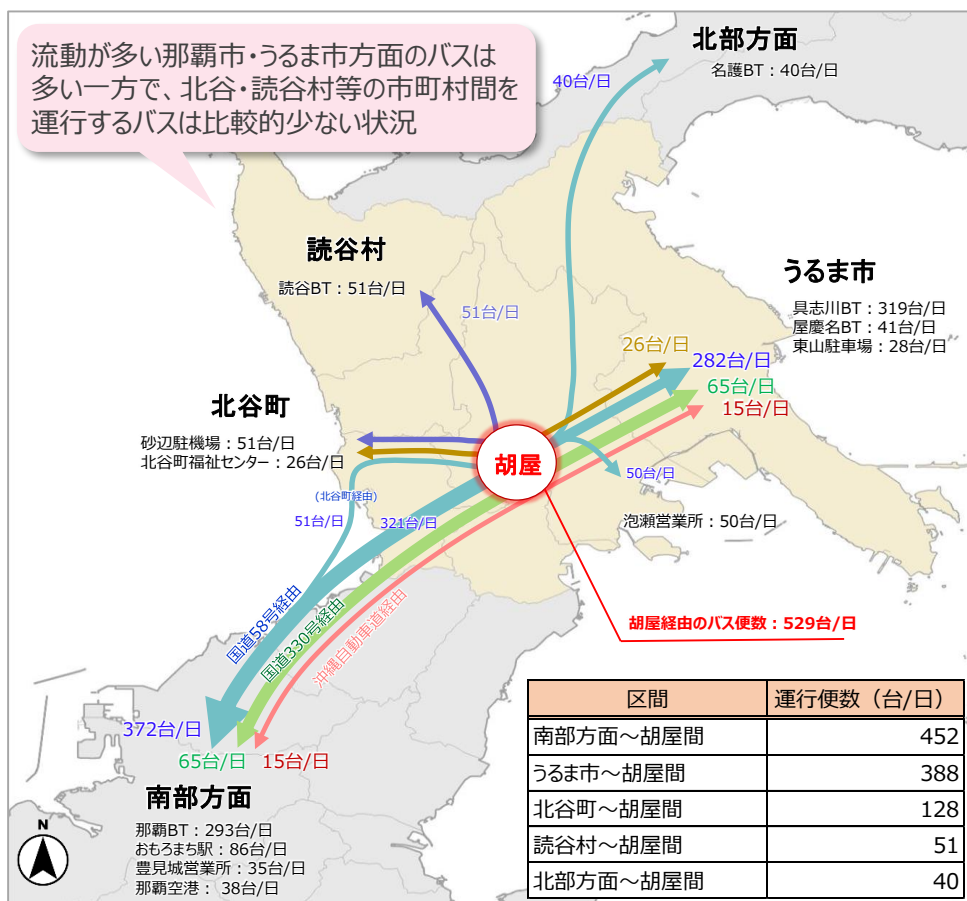


■ 他市町村から沖縄市への移動割合



※R2国勢調査より

沖縄市周辺のバス運行状況



※胡屋バス停時刻表(平日)より各路線の発着点を集計し作成 (令和5年度末時点)

4. 交通の現状と課題

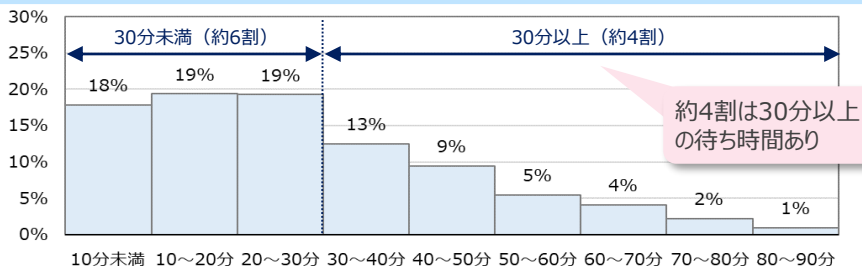
（４）公共交通の現状：⑤胡屋バス停の利便性について

- 胡屋地区周辺では路線バスやコミュニティバスが運行されているが、バス停間が離れており、バスの待ち時間も長いことから乗り継ぎが不便な状況
- また、バスの待ち環境についても十分な待合スペースや屋根等が整備されていない状況
- バス停利用者へのアンケート調査においても、上記の理由等から利用環境に関する不満の意見が挙げられている

現況の乗り継ぎ動線及びバス待ち環境

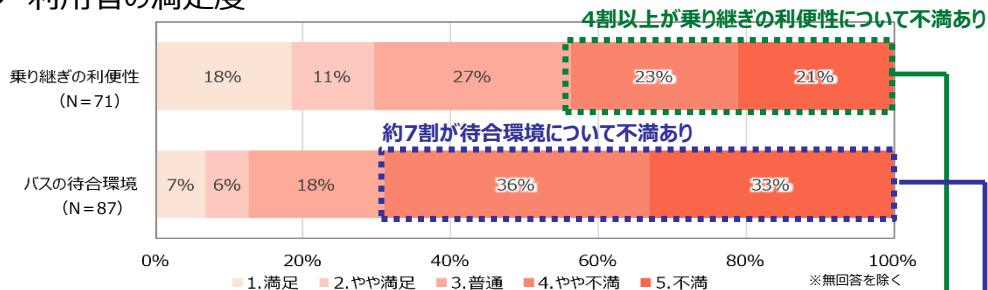


路線バス～沖縄市循環バス間乗り継ぎ時のバス待ち時間



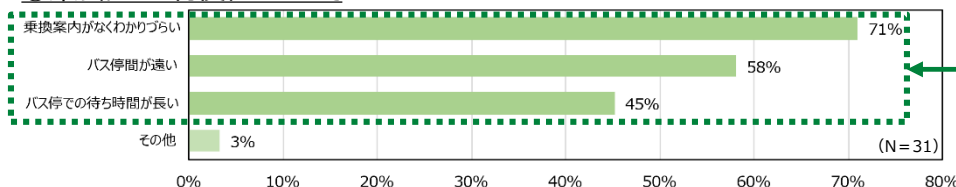
バスの利用環境に関する満足度調査結果

✓ 利用者の満足度

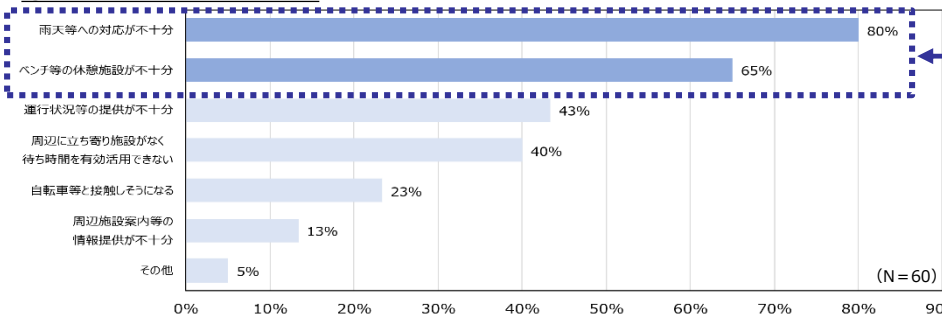


✓ 不満に感じる理由

① 乗り継ぎの利便性について



② バスの待ち環境について



4. 交通の現状と課題

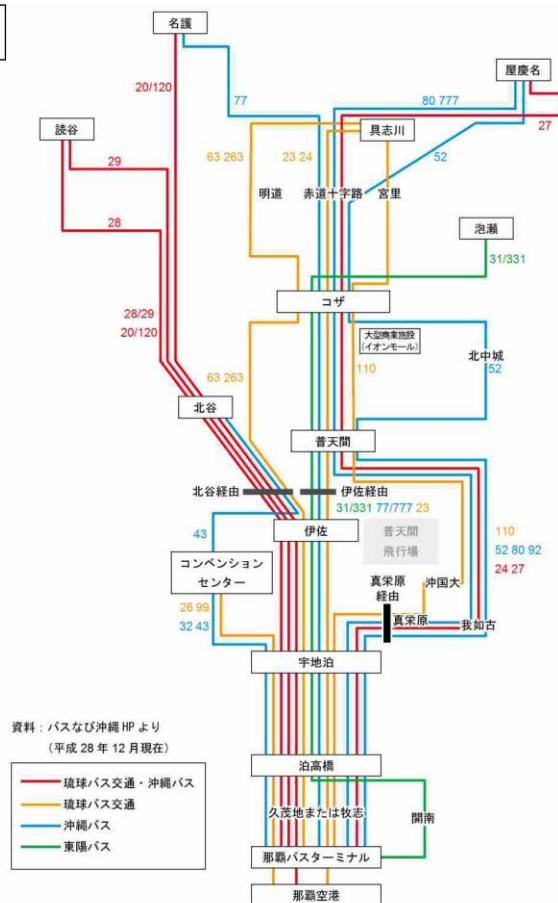
(5) 公共交通の利用促進に向けた取り組み：基幹バスシステムの導入

○ 公共交通の利便性向上・利用促進に向け、基幹バスをはじめとする路線バス網の再編を計画中

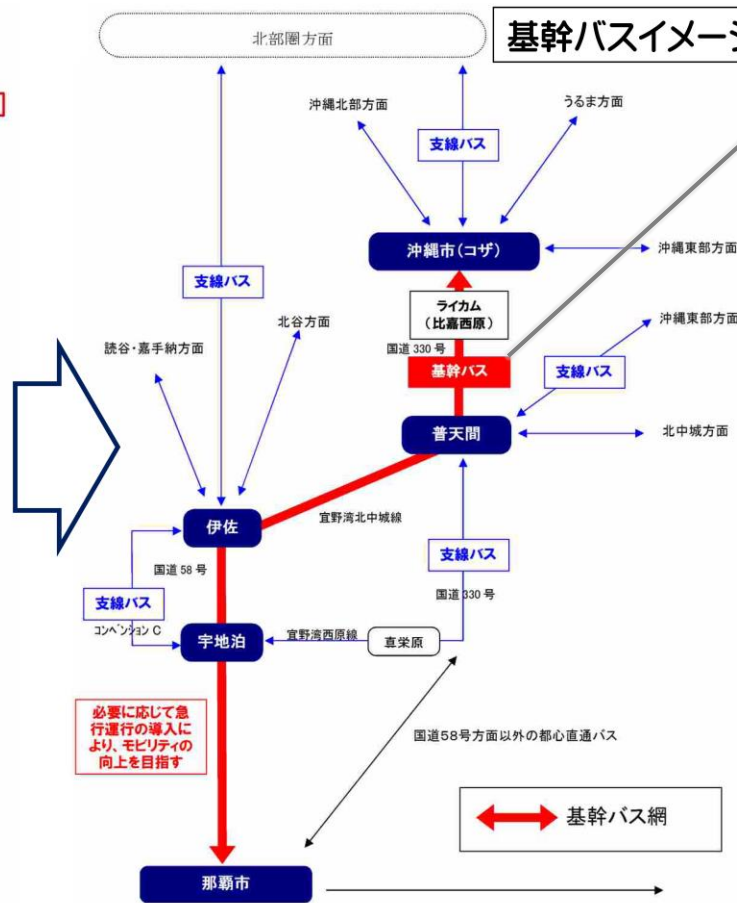
基幹バス構想

- ✓ 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みのサービスを提供、需要が高い南北都市軸を中心に基幹バス網を配置
- ✓ 基幹バスシステムの導入に併せ、バスレーンの延伸やバス路線網の再編（各系統の役割の明確化、役割に応じたルート・ダイヤの見直し等）も検討

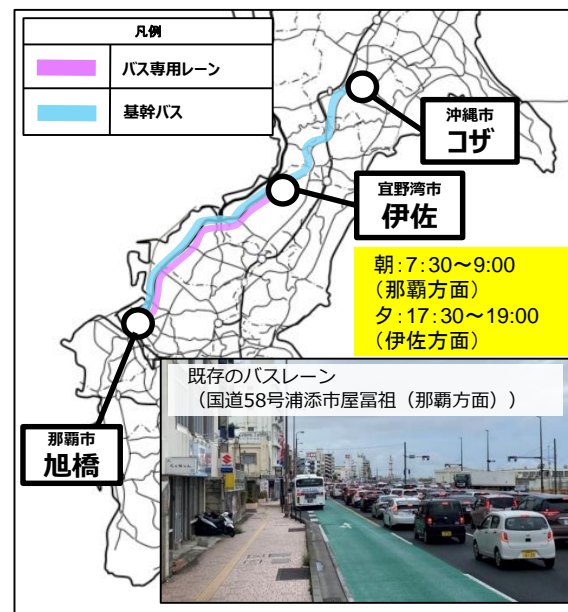
現況



基幹バスイメージ



交通量の多い基幹区間である那覇市から沖縄市の区間をスピーディーに約60分で運行



資料：沖縄次世代都市交通システム検討会

5. 対象地域のポテンシャル

5. 対象地域のポテンシャル

(1) 観光・文化資源

- 沖縄市は沖縄こどもの国やエイサーイベント等の観光・文化資源を多数保有
- また、「国際文化観光都市」（沖縄市総合計画）を将来像に掲げ、文化・芸能・音楽・スポーツコンベンション等、特色を生かしたまちづくりに取り組んでいる

沖縄こどもの国

日本一ユニークな動物園へ！

- ・ 沖縄県内で唯一の本格的な動物園
- ・ 既存区域約16ha（拡張予定：約13ha）
- ・ リニューアル整備進行中
- ・ 各種イベントの開催（夜の動物園サタズナイト等）

総来場者：約60万人/年
（令和5年度）

ライオン舎整備



大人気の「夜の動物園サタズ（ZOO）ナイト」



スポーツイベント

スポーツによる地域の活性化

- ・ 沖縄アリーナ・沖縄県総合運動公園等の恵まれたスポーツ環境を有している
- ・ 琉球ゴールデンキングス等のプロスポーツチームの拠点も多数
- ・ スポーツチームと地域が連携したイベントによる賑わい活性も行われている



2023-2024シーズンで
ホームゲーム来場者数約27万人

伝統芸能「エイサー」

国内外へ発信し続ける伝統文化「エイサー」

- ・ 太鼓踊りや手踊りを中心とした伝統芸能
- ・ 沖縄市はエイサーの本場として平成19年に「エイサーのまち」を宣言
- ・ 夏に「第69回沖縄全島エイサーまつり」今年は3日間で延べ30万人を集客
- ・ 平成30年3月にエイサー会館OPEN！



エイサー会館



沖縄全島エイサーまつり



3日間で
30万人来場

音楽イベント

野外音楽イベント



ライブハウス



“音楽”のまちへ繰り出そう！！

- ・ 多彩な伝統文化、芸能、音楽が豊富
- ・ 毎年数多くの音楽イベントを開催
- ・ まちには多くのライブハウスや民謡酒場が集積
- ・ 「コザ・ミュージックタウン」が誕生

コザ・ミュージックタウン



総来場者：約6万人/年
（令和5年度）

戦後文化

独特の文化・歴史を堪能

- ・ 沖縄市の戦後史と文化を感じる空間に、写真・資料等を多数展示

総来場者：約2万人/年
（令和5年度）

沖縄市戦後文化資料館



沖縄市戦後資料デジタルアーカイブ

Webヒストリート

戦後、基盤から派生する様々なエネルギーを支えられ、異文化と接点しながら極めて個性豊かな文化を創り出してきた沖縄市。
本サイトは、沖縄市が収集したさまざまな戦後史資料を、インターネット上および沖縄市戦後文化資料展示館「ヒストリート」で公開し、多くの方に閲覧していただけるよう構築されたデジタルアーカイブ「Webヒストリート」です。



5. 対象地域のポテンシャル

(2) 周辺事業の状況

- 胡屋地区周辺では土地区画整理事業や観光地開発等が推進されており、土地利用の高度化等による居住人口の増加や観光客の増加等により、今後更なる賑わいが期待される



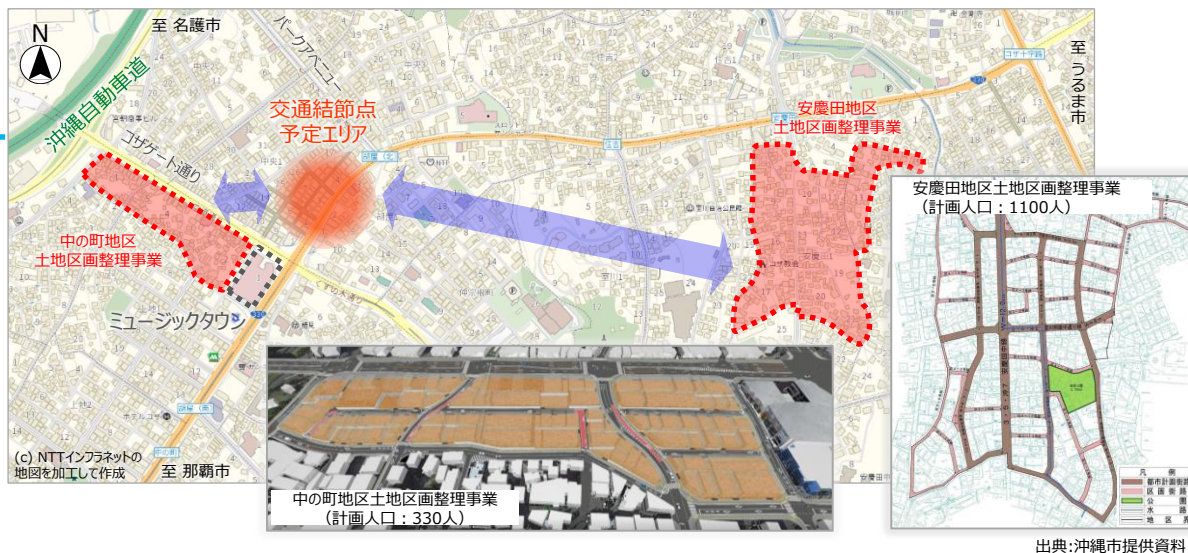
ロウワー・プラザ住宅地区

- ✓ キャンプ瑞慶覧跡地の利用計画を推進中



土地区画整理事業（中の町・安慶田地区）

- ✓ 土地区画整理により、土地利用の高度化や道路環境改善を実施



東部海浜開発事業（潮乃森）

- ✓ 沖縄県最大の約900mの人工ビーチを整備中



5. 対象地域のポテンシャル

(3) 胡屋地区の商店街の動向

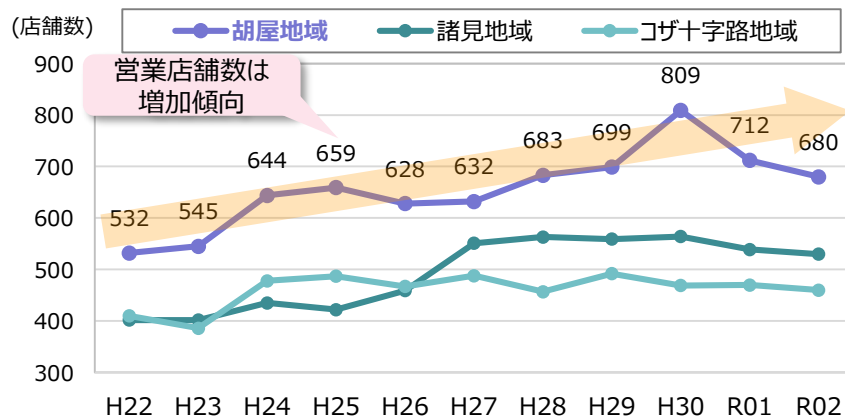
- 胡屋地区の一番街商店街では、空き店舗のリノベーションによる飲食店等の進出が進んでおり、営業店舗数は増加傾向
- 商店街エリアでは定期的な地域イベントの実施等の賑わい創出に向けた取り組みも実施

胡屋地区の営業店舗数の推移

- ✓ 対象地域となっている胡屋地区では、営業店舗数が増加傾向



《地域別営業店舗数》



空き店舗のリノベーション

- ✓ 空き店舗を活用し飲食店等が進出



地域イベントの開催

- ✓ 誘客促進の支援事業も多く行われており、一番街やパークアベニュー通り等では定期的に地域イベントが開催されている

▼一番街商店街での誘客イベント例



▼パークアベニュー通りでの誘客イベント例



6. 課題・ポテンシャルを踏まえた目指すべき方向性

6. 課題・ポテンシャルを踏まえた目指すべき方向性

○ 地域の現状・課題等踏まえ、交通結節点機能強化の目指すべき方向性（案）について整理

対象地域の現状・ポテンシャル



人口動態

- ・ 沖縄市を含む中部地域の人口伸び率は県内トップ



観光・文化

- ・ 沖縄こどもの国・エイサーイベント・戦後文化等の観光・文化資源を多数保有
- ・ スポーツ・音楽等のイベントを多数開催



開発状況

- ・ 周辺での区画整理事業や観光資源開発事業による人口・観光客増により、今後更なる賑わいが期待



商業

- ・ 商店街周辺では、飲食店等のリノベーションが推進されており、営業店舗数も増加傾向



公共交通網

- ・ 胡屋バス停はバス路線が集中しており、県内では12位の利用者数
- ・ 循環バスも運行されている

課題



交通

- ・ 県内のバスの利用率は低い状況
- ・ 乗り継ぎの利便性が低く、待合環境も不十分
- ・ 沖縄市中心部では国道330号等の幹線道路で容量超過による渋滞発生
- ・ 国道330号では停車中バスの本線車両障害が発生
- ・ 乱横断による人対車両事故や追突事故が発生



交流

- ・ 商店街では現状歩行者や人の滞在が少ない状況
- ・ 周辺の集客施設から商店街エリアへの立ち寄りも少ない状況



防災

- ・ 台風に加えて、津波・火災等のリスクもある中、住民・来訪者の避難誘導や復興支援の拠点となる交通施設はない状況

目指すべき方向性（案）

交通機能

①円滑で快適な公共交通の実現による公共交通への利用転換の促進

- ✓ 運行ルート・便数の見直し
- ✓ 基幹バスによる日常移動の利便性向上（バスレーンの延伸等）
- ✓ 基幹・高速・コミュニティバスの停留所の集約による乗換の円滑化
- ✓ 隣接する商店街と連携した魅力的なバス待ち環境の整備

②交通円滑化、安全な道路環境の確保

- ✓ 自家用車から基幹バスへの転換による自家用車への依存軽減と道路ネットワークの効果向上（交通手段及び交通需要分担率の適正化）
- ✓ バスターミナル整備により、国道330号のバス乗降による交通阻害を減少

交流機能

③周辺拠点間移動の利便性向上による周遊促進やバス利用者の一番街（商店街）への誘導による、地域の賑わいを創出

- ✓ 周辺の拠点と胡屋（商店街）を連絡するシャトルバスの導入
- ✓ 近距離移動を支援する新たなモビリティの導入（電動キックボード等）
- ✓ 立寄りたくなるような魅力的な商店街の創出（イベント等）

④戦後文化・音楽等の様々な文化資源（チャンプルー文化）を活かした、来訪者や地域住民が交流できる空間創出により、地域の賑わいを創出

- ✓ 広場空間やアーバンデザインセンターの整備

防災機能

⑤災害時の一時避難・情報発信・被災者支援のための拠点整備

- ✓ 来訪者や近隣住民の一時避難所機能の整備、防災情報提供機能の整備
- ✓ 支援のための人を運ぶバスの発着拠点整備

7. 今後の進め方

7. 今後の進め方

（１）今後の検討について（想定利用者（主要ターゲット）の設定とアンケート調査）

- 施設や設備の配置・規模・事業手法等について検討をするため、交通結節点の想定利用者（主要ターゲット）を設定。
- 想定利用者（主要ターゲット）の問題点・ニーズを把握するため、アンケート調査を実施。

目的 沖縄市居住者や市外から沖縄市への来訪者を対象に、問題点・ニーズ等を把握

手法 WEB・郵送によるアンケート

アンケート概要

沖縄市
市内
利用者

胡屋バス停を利用しているか？

Yes

No

日常的に利用

たまに利用

便利になれば
利用したい

便利になっても
利用しない

何があるにより便利か？

どうすればもっと利用するか？

なぜ利用していないか？

何がある并利用するか？

なぜ利用していないか？

何がある并利用するか？

市外
来訪者

沖縄市来訪時に
バスを利用してい
るか？

Yes

No

日常的に利用

たまに利用

便利になれば
利用したい

便利になっても
利用しない

何があるにより便利か？

どうすればもっと利用するか？

なぜ利用していないか？

何がある并利用するか？

なぜ利用していないか？

何がある并利用するか？

想定利用者（主要ターゲット）

問題点・ニーズ

7. 今後の進め方

(1) 今後の検討について（アンケート調査内容）

○ 具体的な施策検討が可能となるように設計するために、アンケートは移動目的別に目指す姿に対する現状や問題点・ニーズを詳細に把握

主なアンケート対象者		目指す姿（案）		アンケート調査内容（調査結果イメージ）	
移動目的	移動パターン			現状	問題点・ニーズ
 通勤通学	・ 沖縄市⇄那覇、うるま市等への通勤・通学している方	通勤通学者の公共交通利便性の向上によるバス利用者の増加 ① 沖縄市から主な就業地（那覇市）まで〇〇分で到着 ② 乗継のための徒歩移動なし ③ 乗継時間〇〇分以内 ④ 移動の途中で子供を保育園に預けることができる ⑤ 夜間でもタクシー利用可能	通勤・通学者の商店街への立ち寄りによる賑わい活性 ① 立ち寄り者数の増加	① 沖縄市から主な就業地（那覇市）まで〇〇分で到着 ② 乗継のための徒歩移動が発生 ③ 乗継時間〇〇分以内 ④ 保育園・幼稚園に預けるために、通勤ルートと合わず時間がかかる ⑤ タクシープールが近くにないため、タクシーを捕まえにくい ⑥ バス停利用の前後で胡屋地区への立ち寄りはほとんどなし（約●割）	✓ 自宅（〇〇団地）から基幹バス（胡屋）までの移動手段がない、又は時間がかかる ✓ コミバス停留所から胡屋バス停まで徒歩移動が発生し、乗継が面倒である ✓ 保育園・幼稚園に預けるために、通勤ルートや時間帯が合わず負担が大きい ✓ 夜間に帰宅した際、帰りの交通手段がなくタクシーを利用しているがタクシーが捕まらなく困ることがある
		買い物移動における公共交通利便性向上によるバス利用者の増加 ① 主な居住地（〇〇）から主な商業施設（中の町サンエーやライカム）まで〇〇分で到着 ② 乗継のための徒歩移動なし ③ 乗継時間〇〇分以内 ④ 子供と一緒に安心して移動可能	買い物客の商店街への立ち寄りによる賑わい活性 ① 立ち寄り者数の増加	① 主な居住地（〇〇）から主な商業施設（中の町サンエーやライカム）まで〇〇分で到着 ② 乗継のための徒歩移動が発生 ③ 乗継時間〇〇分以内 ④ 子供と一緒に安心して移動できない（トイレやおむつ交換場所がない等） ⑤ バス停利用の前後で胡屋地区への立ち寄りはほとんどなし（約●割）	✓ 自宅（〇〇団地）から基幹バス（胡屋）までの移動手段がない、又は時間がかかる ✓ 胡屋からライカムまでのバスは迂回及びすべてのバス停に停車するため、時間がかかる ✓ コミバス停留所からライカム方面バス停留所まで徒歩移動が発生し、乗継が面倒である ✓ 胡屋からライカムまでのバスは乗継のための待機場所でトイレやおむつ交換場所がないため不安である
 買い物	・ 自宅（沖縄市内）⇄胡屋バス停⇄中の町サンエー・ライカム	通院における公共交通利便性向上によるバス利用者の増加 ① 沖縄市から主な病院（県立中部病院、中部徳洲会病院）まで乗継のための徒歩移動なし ② 乗継時間〇〇分以内	通院移動者の商店街への立ち寄りによる賑わい活性 ① 立ち寄り者数の増加	① 乗継のための徒歩移動が発生 ② 乗継時間〇〇分 ③ バス停利用の前後で胡屋地区への立ち寄りはほとんどなし（約●割）	✓ 病院までのシャトルバスが運行しているが、居住地や現状の主なバス停（胡屋等）から離れているため、バス乗り継ぎのための徒歩移動が発生し、乗継が面倒である
		市外から沖縄市来訪時における公共交通利便性向上によるバス利用者の増加 ① 主な居住地（那覇市やうるま市）から主な拠点（アリーナやこどもの国等）まで〇〇分で到着 ② 乗継なしでいけるが、胡屋への立ち寄りも可能	市外からの来訪者の周遊活性による賑わい創出 ① 立ち寄り者数の増加	① 主な居住地（那覇市やうるま市）から主な拠点（アリーナやこどもの国等）まで〇〇分で到着 ② 乗継のための徒歩移動が発生 ③ 胡屋地区を経由しないため、立ち寄りが困難 ④ 沖縄市来訪時の胡屋地区への立ち寄りはほとんどなし（約●割）	✓ イベント後の余韻に浸りながら飲食や買い物を楽しめる施設・店舗があれば立ち寄りたい ✓ 割引サービス等イベント参加者への特典等があれば立ち寄ってみたい ✓ 観光帰りに沖縄市の名物（タコス等）を味わえる飲食店やお土産を売るアンテナショップ等があれば立ち寄りたい
 通院	・ 自宅（沖縄市内）⇄胡屋バス停⇄主な病院				
 市外来訪者	・ 市外からの沖縄市への来訪者（観光、レジャー、スポーツ観戦、買い物、仕事等）				

7. 今後の進め方

(2) 検討会スケジュール・議題案

○ 今後、検討会を通して関係者間で協議・情報共有しつつ、検討を深度化していく予定

■ 検討会議題（案）

整備方針策定

※見直しや追加検討がある場合、必要に応じて各回議題や開催回を追加



<アンケート構成（精査中）>

分類	設問番号	質問文	回答形式	選択肢	回答対象
スクリーニング	選択1	現在お住いの市町村を教えてください	単一回答	※沖縄県市区町村＋県外[自由欄：○○県]	
	選択2	胡屋バス停・ミュージックタウンバス停の利用状況について教えてください	aの選択肢ごとにbを単一回答	【a】利用目的 1.通勤・通学 2.買い物 3.通院 4.娯楽・レジャー 【b】利用頻度 1.ほぼ毎日（週に4 日以上） 2.週に1～3 回程度 3.月に1～3 回程度 4.半年に1 回程度 5.ほとんど利用しない	選択1を沖縄市内で回答
	選択3	観光目的で沖縄市に訪れたことはありますか	単一回答	1.あり 2.なし	選択1を沖縄市外で回答
	選択4	いつ頃来訪したか教えてください	単一回答	1.1週間以内 2.1ヶ月以内 3.3ヶ月以内 4.半年以内 5.1年以内 6.1年以上前	選択2をありで回答
以下、スクリーニングで下記の通り回答した方を対象に聴取 選択1：沖縄市内在住 ⇒市民アンケートへ 選択1：沖縄市外在住＋選択2：観光目的で来訪経験あり ⇒観光客アンケートへ					

分類		設問番号	質問文	回答形式	選択肢	回答対象
①市民アンケート						
移動状況把握	通勤・通学	Q1	バスを利用した際の主な目的地を教えてください	単一回答	※沖縄県市区町村 + 沖縄市[自由欄：○○地区]	選択2で利用有
		Q2	バスに乗車する前・降車した後の主な移動手段を教えてください	aの選択肢ごとに b を単一回答	【a】前後 1.乗車前 2.降車後 【b】移動手段 1.徒歩 2.自転車 3.自動車 4.その他	
	買い物	Q3	バスを利用した際の主な目的地を教えてください ※複数ある場合は最も頻度の高い場所を教えてください	単一回答	※沖縄県市区町村 + 沖縄市[具体の目的地：○○]	選択2で利用有
		Q4	バスに乗車する前・降車した後の主な移動手段を教えてください	aの選択肢ごとに b を単一回答	【a】前後 1.乗車前 2.降車後 【b】移動手段 1.徒歩 2.自転車 3.自動車 4.その他	
	通院	Q5	バスを利用した際の主な目的地を教えてください ※複数ある場合は最も頻度の高い場所を教えてください	単一回答	※沖縄県市区町村 + 沖縄市[具体の目的地：○○]	選択2で利用有
		Q6	バスに乗車する前・降車した後の主な移動手段を教えてください	aの選択肢ごとに b を単一回答	【a】前後 1.乗車前 2.降車後 【b】移動手段 1.徒歩 2.自転車 3.自動車 4.その他	
	娯楽・レジャー	Q7	バスを利用した際の主な目的地を教えてください ※複数ある場合は最も頻度の高い場所を教えてください	単一回答	※沖縄県市区町村 + 沖縄市[具体の目的地：○○]	選択2で利用有
		Q8	バスに乗車する前・降車した後の主な移動手段を教えてください	aの選択肢ごとに b を単一回答	【a】前後 1.乗車前 2.降車後 【b】移動手段 1.徒歩 2.自転車 3.自動車 4.その他	

分類	設問番号	質問文	回答形式	選択肢	回答対象
商店街への立ち寄り状況把握	Q9	Q1～8での利用の際の胡屋地区商店街の立ち寄り状況を教えてください	aの選択肢ごとに b を単一回答	【a】利用目的 1.通勤・通学 2.買い物 3.通院 4.娯楽・レジャー 【b】立ち寄り頻度 1.ほぼ毎回立ち寄る 2.たまに立ち寄る 3.ほとんど立ち寄らない	選択2で利用有
	Q10	商店街に立ち寄った目的を教えてください	複数回答	1.買い物 2.飲食 3.休憩 4.イベント 5.その他（自由欄： ）	Q9で利用あり
	Q11	商店街に立ち寄らなかった理由を教えてください	複数回答	1.興味のある小売店がなかったため 2.興味のある飲食店がなかったため 3.広場・ベンチ等休憩できる場所がなかったため 4.便利な移動手段が手段がなかったため 5.体への負担が少なく楽に移動できる手段がなかったため 6.商店街に何があるかわからなかったため 7.居心地のよい空間ではなかったため 8.商店街とバス停が離れていたため 9.時間が無かったため 10.その他　【自由欄： 　　　　　　　　　　】	Q9で利用なし
ニーズ把握	Q12	中心市街地部（胡屋地区）がどのように変われば、より一層立ち寄りしたいと思いますか	複数回答	1.魅力的な飲食店が増える 2.魅力的な小売店が増える 3.広場・ベンチ等の休憩施設が増える 4.景観が良くなる 5.商店街の情報発信が増える 6.魅力的なイベントが増える 7.その他具体意見【自由欄： 　　　　　　　　　　】	選択2で利用有
	Q13	胡屋地区周辺について、どのような交通環境・サービスがあればより一層商店街エリアを周遊してみたいと思いますか	複数回答	1.シェアサイクルの導入 2.電動車椅子・シニアカー等のシェアサービス 3.回遊しやすい歩行者・自転車空間 4.バス停と商店街の近接化 5.快適なバス待ち環境 6.バス利用者への割引サービス 7.その他サービス（自由欄： 　　　　　　　　　　）※電動キックボード等	
	Q14	バスを普段利用しない理由について教えてください	複数回答	1.自宅付近にバス停が無いため 2.乗り継ぎが不便なため 3.移動時間がかかるため 4.バス停での待ち時間が長い 5.バス乗車時や待っている際の体の負担が大きい 6.利用すべき路線・バス停がわかりづらい・わからない 7.バス乗車前・降車後に利用できる便利な移動手段がない 8.その他（自由欄： 　　　　　　　　　　）	選択2で利用なし

分類	設問番号	質問文	回答形式	選択肢	回答対象
	Q15	バスの利用環境について、どのような施策があれば普段からより一層バスを利用したいと思いますか	複数回答	1.市外～沖縄市間を結ぶバスの速達性向上 2.市外～沖縄市間を結ぶバスの高頻度化・ダイヤ調整 3.路線バス・循環バスのバス停集約（乗り継ぎ時の移動時間短縮） 4.循環バスの増線・バス停整備 5.循環バスの高頻度化・ダイヤ調整 6.循環バスの定期券・回数券・1日乗車券の販売 7.バス停付近でのシェアサイクルの導入 8.市内での移動手段の案内・情報提供 9.快適な待合空間の整備 10.乗降場・待合空間のバリアフリー化 11.「現金・オキカ以外の支払い方法の導入 12.その他サービス（自由欄：　）	

分類	設問番号	質問文	回答形式	選択肢	回答対象
②観光客アンケート					
移動状況把握	Q1	来訪した施設について教えてください	複数回答	1.胡屋地区商店街 2.イオンモール沖縄ライカム 3.沖縄こどもの国 4.プラザハウス 5.東南植物楽園 6.アメリカンビレッジ 7.沖縄市内その他施設　【施設名称：　　　】	
	Q2	周遊する際利用した主な移動手段について教えてください	複数回答	1.自動車 2.路線バス 3.沖縄市循環バス 4.観光バス・シャトルバス 5.自転車 6.徒歩 7.タクシー 8.その他　【自由欄：　　　　　　　】	
	Q3	バスを利用しなかった理由について教えてください	複数回答	1.行きたい目的地付近にバス停が無い 2.乗り継ぎが不便なため 3.移動時間がかかるため 4.バス停での待ち時間が長い 5.バス乗車時や待っている際の体の負担が大きい 6.利用すべき路線・バス停がわかりづらい・わからない 7.バス乗車前・降車後に利用できる便利な移動手段がない 8.複数箇所周遊する際不便なため 9.その他（自由欄：　　　）	Q2をバス以外で回答
商店街への立ち寄り状況把握	Q4	来訪した際商店街に立ち寄りましたか	単一回答	1.立ち寄りあり 2.立ち寄りなし	
	Q5	商店街に立ち寄った目的を教えてください	複数回答	1.買い物 2.飲食 3.休憩 4.イベント 5.その他（自由欄：　　　）	Q4で立ち寄りあり
	Q6	商店街に立ち寄りなかった理由を教えてください	複数回答	1.興味のある小売店がなかった 2.興味のある飲食店がなかった 3.広場・ベンチ等休憩できる場所がなかった 4.便利な移動手段が手段がなかった 5.体への負担が少なく楽に移動できる手段がなかった 6.商店街に何があるかわからなかった 7.居心地のよい空間ではなかった 8.商店街とバス停が離れていた 9.時間が無かった 10.その他　【自由欄：　　　　　　　】	Q4で立ち寄りなし

分類	設問番号	質問文	回答形式	選択肢	回答対象
ニーズ把握	Q7	中心市街地部（胡屋地区）がどのように変われば、より一層立ち寄りた と思いますか	複数回答	1.魅力的な飲食店が増える 2.魅力的な小売店が増える 3.広場・ベンチ等の休憩施設が増える 4.景観が良くなる 5.商店街の情報発信が増える 6.魅力的なイベントが増える 7.その他具体意見[自由欄：]	選択2で利用有
	Q8	胡屋地区周辺について、どのような交通環境・サービスがあれば商店街エ リアを周遊してみたいと思いますか	複数回答	1.シェアサイクルの導入 2.電動車椅子・シニアカー等のシェアサービス 3.回遊しやすい歩行者・自転車空間 4.バス停と商店街の近接化 5.快適なバス待ち環境 6.バス利用者への割引サービス 7.その他サービス（自由欄： ）※電動キックボード等	
	Q9	バスの利用環境について、どのような施策があれば普段からより一層バスを 利用したいと思いますか	複数回答	1.市外～沖縄市間を結ぶバスの速達性向上 2.市外～沖縄市間を結ぶバスの高頻度化・ダイヤ調整 3.路線バス・循環バスのバス停集約（乗り継ぎ時の移動時間短縮） 4.循環バスの増線・バス停整備 5.循環バスの高頻度化・ダイヤ調整 6.循環バスの定期券・回数券・1日乗車券の販売 7.バス停付近でのシェアサイクルの導入 8.市内での移動手段の案内・情報提供 9.快適な待合空間の整備 10.乗降場・待合空間のバリアフリー化 11.その他サービス（自由欄： ）	