

第2回胡屋地区交通結節点整備検討委員会 議事録

1. 開催日時：令和7年3月13日（木）10：00～12：00

2. 場 所：沖縄こどもの国チルドレンズセンター及び Web

3. 出席者：○委員

神谷 大介	琉球大学工学部工学科 社会基盤デザインコース 准教授 【委員長】
池田 孝之	琉球大学 名誉教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科（工学部） 教授（Web）
石垣 綾音	株式会社さびら 事業推進統括
慶田 佳春	一般社団法人沖縄県バス協会 専務理事
大城 晃	沖縄バス株式会社 取締役運輸部長（Web）
比嘉 良尚	東陽バス株式会社 運輸部長
小川 吾吉	株式会社琉球バス交通 代表取締役
永山 孝	中部観光バス株式会社 代表取締役社長（代理）
大城 直人	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 専務理事
比嘉 正也	沖縄商工会議所 中小企業振興部 部長（欠席）
伊禮 本子	沖縄県警察本部 交通規制課 次席（代理出席）
平敷 兼人	沖縄県沖縄警察署 交通対策課 企画・規制係長（代理出席）
平良 秀春	沖縄県 企画部 交通政策課 課長
前武當 聡	沖縄県 土木建築部 道路街路課 課長
奥間 正博	沖縄県 土木建築部 道路管理課 課長
下地 英輝	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 課長
森山 雅人	沖縄市 総務部 部長（欠席）
知念 靖	沖縄市 企画部 部長（欠席）
仲村渠 清	沖縄市 建設部 部長（欠席）
川満 輝繁	沖縄市 建設部 参事（欠席）
花城 博文	沖縄市 経済文化部 部長（欠席）
亀谷 匡哉	沖縄総合事務局 運輸部 企画室 室長
関 信郎	沖縄総合事務局 開発建設部 企画調整官
具志堅 清一	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 課長
久場 兼治	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課 課長
宮川 英明	沖縄総合事務局 南部国道事務所 所長

○事務局

沖縄市 建設部 都市整備室 都市交通担当

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

4. 議事要旨：

- 委員：資料4p15にバス事業者の意見同様、うるま市向け（一番街商店街側）だけではなく国道330号を挟んで那覇向けの機能も含めて考えていただきたい。
- 事務局：那覇向けも含めた検討は必要であると考えている。
- 委員：具体の規模・大きさがわからないので具体の意見が言いにくい。
- 事務局：今回の意見を踏まえ具体の検討を事業者等と検討していきたい。
- 委員：必要な施設（例えばサイネージも含めて）については全体の規模感も含めて考える必要がある。
- 事務局：今回の意見を踏まえ具体の検討を事業者等と検討していきたい。
- 委員：沖縄県への提案になるが、24時間のバス専用レーンが必要ではと考えている。他県の他の事例等の情報は持っているか。
- 事務局：鹿島市の事例でサッカーの試合に対応した実証実験事例もあると聞いている。
- 委員：運転手不足もあるが、法令順守の観点からも労働時間の管理が非常に厳しくなっている。
- 事務局：労働時間の問題の観点は「課題」に追加することで検討する。
- 委員：起終点にするには、様々な機能が必要となるので弊社としてはここを起終点にすることは考えられない。
- 事務局：起終点としての機能の必要性については引き続き調整していきたい協議させていただきたい。
- 委員：胡屋地区の賑わいは非常に良いと考えている。沖縄市は公民館活動も活発でありその活用（例えばエイサー）としての考えも必要。防災の観点から見ても日常の活動拠点としての活用が重要となる。
- 事務局：いただいた意見を参考にしながら検討を進めていきたい。
- 委員：レンタカーの問題もあると思うが、本拠点でも取り組むことは必要ではないか。渋滞の影響も大きいので全体の総量規制の観点も必要。
施設整備を行うにあたり、ソフト機能も重要である。今回のバスタプロジェクトも起爆剤になるのではと考えている。（沖縄アリーナを好事例として）
- 事務局：レンタカー利用が多いということは理解している。自動車の総量規制の観点及び公共交通への転換という視点は重要であると考えている。このバスタプロジェクトも施策のひとつであり、しっかり進めていきたい。
- 委員：タクシーとしては数台程度のバースがあると良いと考えている。
沖縄の人はあまり並ばない傾向があるので、カラーリングなども有効である。案内標識、上屋の整備も有効である。沖縄アリーナ臨時タクシー乗り場の設置もイベント時には有効である。ゲート通りのタクシー乗り場と中の町サンエーのタクシー利用の利便性増進が必要である。
- 事務局：バスタプロジェクトでのタクシー利用に関連した施設整備は可能であるので今後検討させていただきたい。
- 委員：観光バスの乗り入れの観点も必要ではあるがすべて乗り入れるとなると入るのか。バスタと一体で周辺に施設を整備するという考えもあるのでは。
- 事務局：観光バスの乗り入れも可能となるので必要性も含めて検討したい。

委員：連続運転時間の制約もある 4 時間以上の路線の場合 30 分の休憩が必要となる。そのようなスペースも必要。

事務局：労働時間の観点から運転手の休憩施設の整備も考えられるため検討していきたい。

委員：神谷先生の研究に関連して、渋滞によるバスの所要時間が長くなっている。バスベイの引込についてバス停から本線合流の円滑性も高める必要がある。

委員：今後の基幹バスの動向について、バスタの整備に関連した那覇向けのバスレーンの延長はどのように考えているのか。利用者の実態把握も含めて考える必要がある。

事務局：バスタやまちづくりと連携してバスレーンの延長も考えていきたい。

委員：色んな小さな乗り物（マイクロモビリティ）も含めて乗り入れてくることも含めて結節機能を考えてほしい。（スケートボード等）

事務局：シェアリングモビリティなどの必要性も含めて検討していきたい。また、ユニバーサルデザインも考慮した設計も実施する。

委員：特別な施設などを新設するというよりは、例えば道ジュネーを楽しむ空間をつくるなど、まちなかに溶け込むように考えてほしい。

事務局：まちなかに溶け込むことは重要な視点であると考えている。

委員：広域の観点が必要。国道 330 号の機能との連携が必要。那覇と沖縄市の骨格を作ることが必要でその中での胡屋があるとの位置づけである。

事務局：那覇と胡屋との連携を考えた際の 330 号については基幹バス計画を進めることが重要である。

委員：その様な観点から宜野湾との連携が重要なのでは。観光の観点からは北谷の観光拠点との連携が重要。

事務局：宜野湾との連携も考え行きたい。

委員：長期的には鉄軌道の考えも踏まえて考える必要である。

事務局：長期的には鉄軌道の考えも踏まえて考える必要があると考える。まずは、基幹バスとバスタを進めていきたい。

委員：レンタカーについては、空港から鉄軌道が整備されればレンタカーの必要性は低くなるのではないかと。そのために、公共交通の機能強化（鉄軌道や基幹バス）が必要。

事務局：レンタカーについても、公共交通の利便性を高めることで利用者の転換を促進させることが重要であると考えている。

委員：街歩き、ウォーカブルについて、歩かせようということはかなり困難なのでは。箇所を絞っての観点が重要。各拠点をシャトルバスも含めての連携を考えることが重要では。

事務局：様々な手段に配慮することが必要であると考えている。

委員：沖縄の公共交通軸を作る観点については、沖縄県の公共交通の取組みと連携しながら構築することが重要である。このイメージを今後ブラッシュアップしながら共有することが重要である。

事務局：名護や那覇 B T と連携しながら交通軸を構築する観点は重要であると考えている。

委員：バスタの規模感を考えるために、地元の観点からは、商店街だけではない生活の利活用の観点からの機能の必要性もあることは重要なことだと考える。那覇向けも取り込みながら考え

る必要がある。

事務局：那覇向けも含めた検討は必要であると考えている。

委員：実験よりパークアベニューの利用者が増えていることは重要な示唆である。コンプリートストリートという観点で、バスタと連携した回遊性を高める空間を構築していくことが重要である。

事務局：回遊性の空間については沖縄市などと連携しながら考えたい。

委員：交通軸のイメージについては、都市構造やパーセントリップなどでも議論されていることを踏まえて考えることが重要である。都市全体での使い方を考えながら胡屋を考える必要がある。

夜のにぎわいとバスタの連携も重要では。

歩く観点から、歩いて楽しい、歩きたいなというポテンシャルを高めることが重要である。

(エイサー等)

事務局：いただいた意見を参考にしながら検討を進めていきたい。

以上