

第3回胡屋地区交通結節点整備検討委員会

日 時：令和8年2月18日（水）

13：30～15：30

場 所：沖縄こどもの国

チルドレンセンター2F

議事次第

1. 開会

- ・ 開会の挨拶

2. 議事

- ・ 沖縄におけるバスタプロジェクトについて
- ・ 第2回委員会での主なご意見と対応方針
- ・ ポテンシャル・問題への対応（取組）
 - 現状・ポテンシャル・問題、基本目標の更新
 - 公共交通の取組について
 - 取組について
 - 交通結節点における取組について
- ・ 整備方針（素案）
- ・ 今後の進め方

3. 閉会

（配布資料）

- ・ 議事次第
- ・ 座席表
- ・ 出欠表
- ・ 資料1 胡屋地区交通結節点整備検討委員会 規約
- ・ 資料2 胡屋地区交通結節点整備検討委員会 委員名簿
- ・ 資料3 胡屋地区交通結節点整備の検討状況

第3回胡屋地区交通結節点整備検討委員会

座席表

日時：令和8年2月18日（水）13:30～15:30
場所：沖縄こどもの国チルドレンズセンター2F

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

沖縄県沖縄警察署
地域交通官 比嘉 康人

沖縄県警察本部 交通規制課
（代理）警部補 花城 満

沖縄商工会議所 中小企業振興部
部長 佐々木 豊

株式会社琉球バス交通
代表取締役 小川 吾吉

沖縄バス株式会社
取締役運輸部長 稲嶺 聡

東陽バス株式会社
運輸部長 比嘉 良尚

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バス協会
常勤顧問 慶田 佳春

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 都市計画・モノレール課
（代理）主任技師 西里 雅範

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 岡本 雅之

沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課
課長 伊藝 誠一郎

沖縄総合事務局 開発建設部
建設産業・地方整備課 （代理）外間 喜之

沖縄総合事務局 南部国道事務所
所長 松澤 尚利

事務局（県）	事務局（国）	事務局（市）
事務局（コンサル）	事務局（国）	事務局（市）
事務局（コンサル）	事務局（コンサル）	事務局（コンサル）

第3回胡屋地区交通結節点整備検討委員会（出欠表）

日時：令和8年2月18日（水）13:30～15:30

場所：沖縄こどもの国チルドレンズセンター2F

出欠表

No.	所属	役職	氏名	出欠	備考
1	琉球大学工学部工学科	教授	神谷 大介	出席	
2	琉球大学	名誉教授	池田 孝之	出席	
3	東京大学大学院工学系研究科	教授	羽藤 英二	出席	
4	株式会社さびら	事業推進統括	石垣 綾音	出席	
5	一般社団法人沖縄県バス協会	常勤顧問	慶田 佳春	出席	
6	沖縄バス株式会社	取締役運輸部長	稲嶺 聡	出席	
7	東陽バス株式会社	運輸部長	比嘉 良尚	出席	
8	株式会社琉球バス交通	代表取締役	小川 吾吉	出席	
9	中部観光バス株式会社	代表取締役会長	島袋 隆	出席	
10	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	津波古 修	欠席	
11	沖縄商工会議所 中小企業振興部	部長	佐々木 豊	出席	
12	沖縄県警察本部 交通規制課	課長	東濱 貴大	代理	
13	沖縄県沖縄警察署	地域交通官	比嘉 康人	出席	
14	沖縄県 企画部 交通政策課	課長	平良 秀春	出席	
15	沖縄県 土木建築部 道路街路課	課長	砂辺 秀樹	出席	WEB参加
16	沖縄県 土木建築部 道路管理課	課長	安里 嗣也	欠席	
17	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課	課長	下地 英輝	代理	
18	沖縄市 総務部	部長	平安 栄	欠席	
19	沖縄市 企画部	部長	知念 靖	欠席	
20	沖縄市 建設部	部長	川満 輝繁	欠席	
21	沖縄市 経済文化部	部長	兼城 賢信	欠席	
22	内閣府沖縄総合事務局運輸部 企画室	企画室長	亀谷 匡哉	出席	
23	内閣府沖縄総合事務局開発建設部	企画調整官	岡本 雅之	出席	
24	内閣府沖縄総合事務局開発建設部	道路建設課長	伊藝 誠一郎	出席	
25	内閣府沖縄総合事務局開発建設部	建設産業・地方整備課長	久場 兼治	代理	
26	内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所	所長	松澤 尚利	出席	
27	内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所	管理第二課 交通対策GL	比嘉 優	欠席	オブザーバー

胡屋地区交通結節点整備検討委員会 規約

(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 2

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 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 常勤顧問	慶田 佳春
	沖縄バス株式会社 取締役運輸部長	稲嶺 聡
	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 事務局長	津波古 修
商業等事業者	沖縄商工会議所 中小企業振興部 部長	佐々木 豊
行政	沖縄県警察本部 交通規制課 課長	東濱 貴大
	沖縄県沖縄警察署 地域交通官	比嘉 康人
	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	砂辺 秀樹
	沖縄県 土木建築部 道路管理課 課長	安里 嗣也
	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	平安 栄
	沖縄市 企画部 部長	知念 靖
	沖縄市 建設部 部長	川満 輝繁
	沖縄市 経済文化部 部長	兼城 賢信
	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	岡本 雅之
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 課長	伊藝 誠一郎
	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	松澤 尚利
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	比嘉 優
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	

第3回胡屋地区交通結節点整備検討委員会

胡屋地区交通結節点整備の検討状況

令和8年2月18日

目次

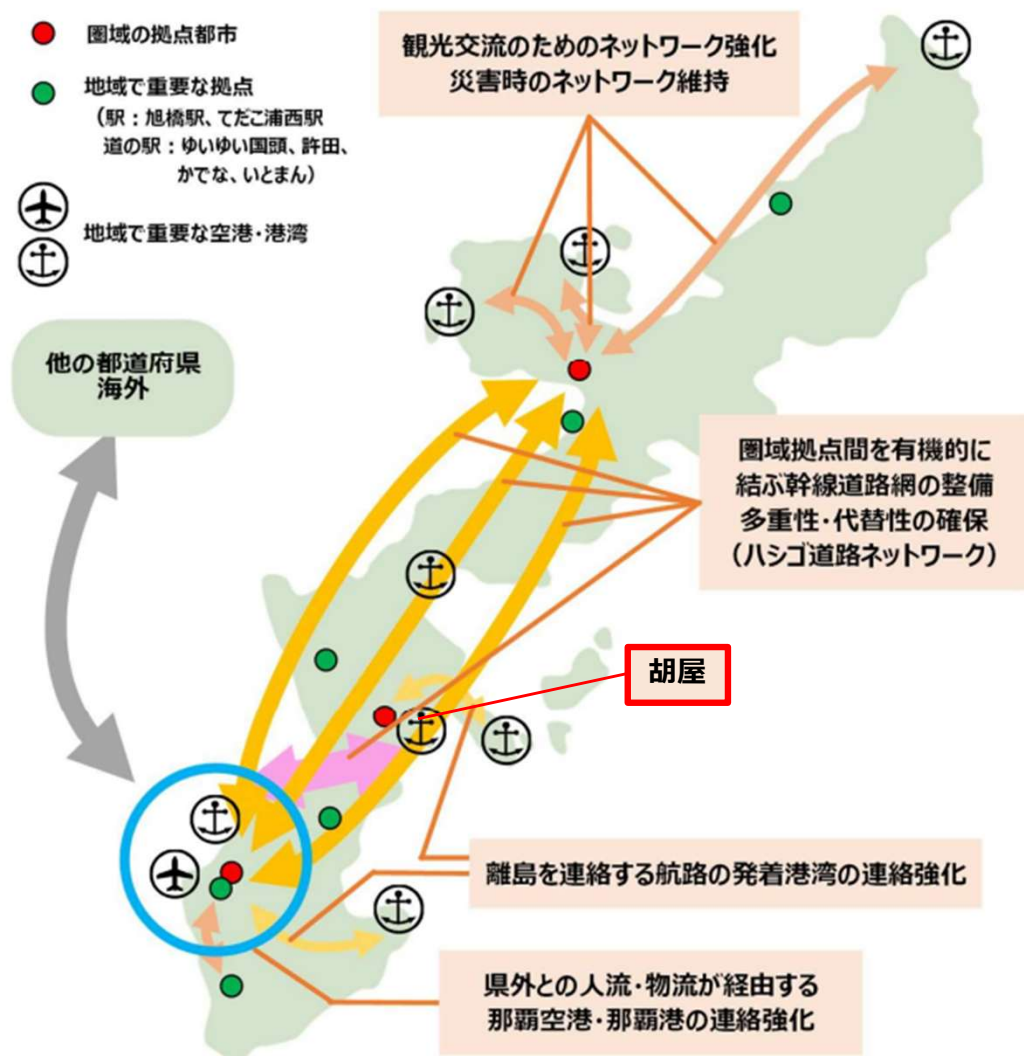
1. 沖縄におけるバスタプロジェクトについて
2. 第2回委員会での主なご意見と対応方針
3. ポテンシャル・問題への対応(取組)
4. 整備方針の検討
5. 整備方針(素案)
6. 今後の進め方

1. 沖縄におけるバスタプロジェクトについて

1-1 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。
- 人に優しい交通体系の構築として公共交通の利用促進及び交通拠点の整備を位置付けている。

＜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)
- 沖縄における道路啓開計画
- 防災拠点の整備

5. ICTを活用した交通マネジメント

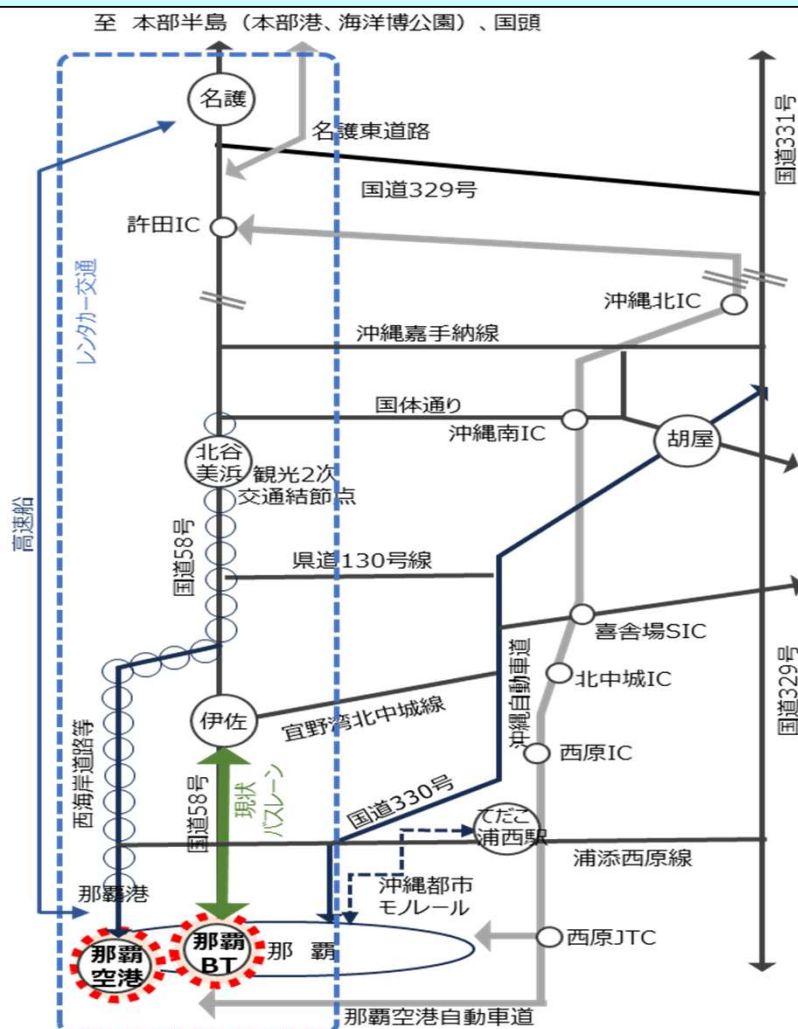
- メンテナンス分野のマネジメント
- 観光交通、渋滞対策へのICT、IoT、ビッグデータの活用
- 島しょ地域を活かした先進的、実験的な取組の導入

1-2 交通整序化を目指した将来の交通軸(案)

- 沖縄の交通軸の構築のため、道路ネットワークの機能強化、公共交通利用促進、交通結節機能強化の各施策を総合的に進めるとともに、自治体によるまちづくりの取組と一体となって進め、交通の円滑化、公共交通の維持・確保、中心市街地の活性化を図ることを目指している。

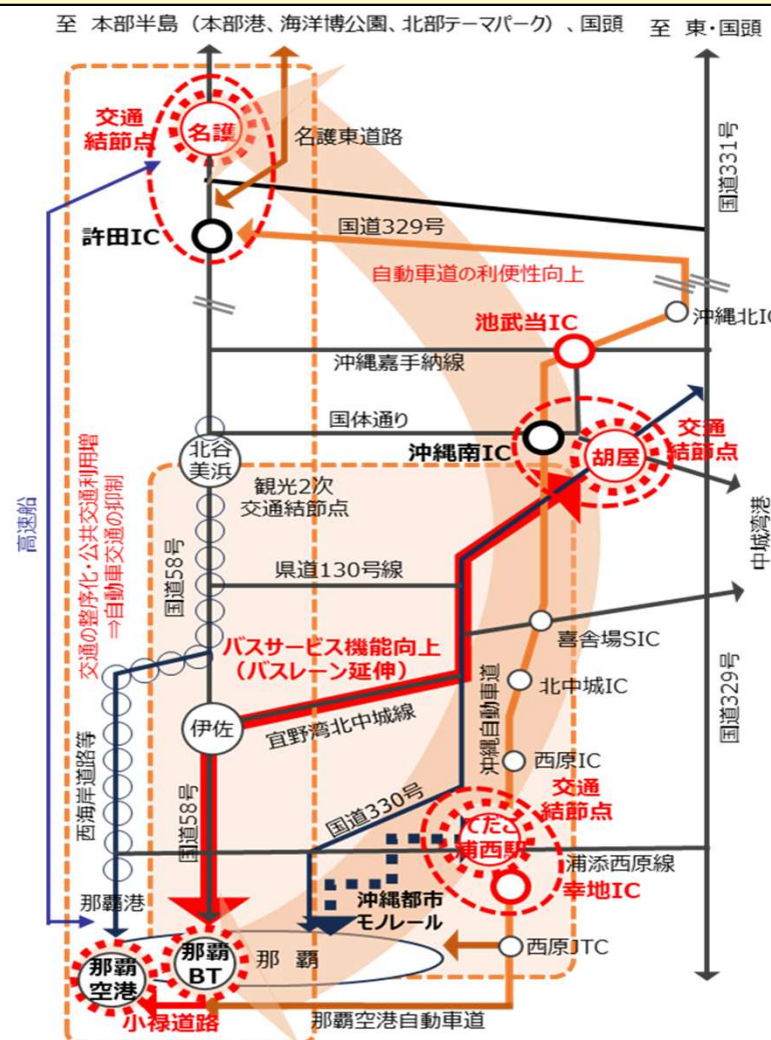
現状

- 那覇・中部都市圏や観光地周辺を中心として渋滞をはじめとした地域課題が顕在化
- バスの利用者減（モノレール増）



将来の交通軸（案）

- 那覇空港自動車道（小禄道路）や追加IC（幸地IC、池武当IC等）等による利便性向上
- 交通結節点の整備やバスレーン延伸等による公共交通の利便性向上



1-3 本検討委員会の役割、検討経緯

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】

- ・ バス事業に関連する全体とりまとめ・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

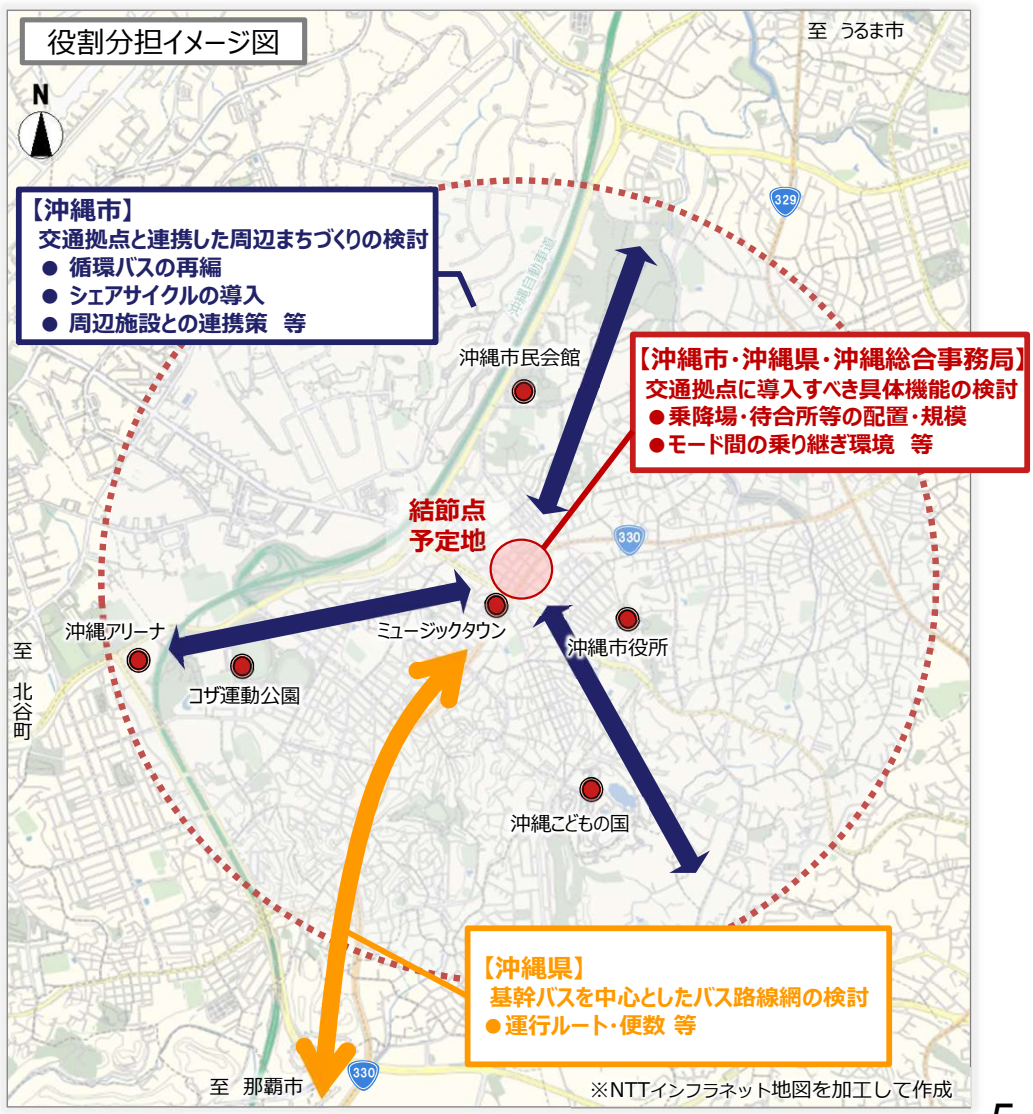
沖縄県地域公共交通協議会

【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



1-4 本検討委員会の役割、検討経緯

これまでの検討経緯

- 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】胡屋地区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		バスタ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
	★第1回胡屋地区交通結節点整備検討委員会(R6.10)		★第2回胡屋地区交通結節点整備検討委員会(R7.3)
R7	沖縄市交通拠点まちづくり基本計画(R8.3予定)	バス網効率化のイメージ(たたき台)の議論	【沖総局】胡屋地区交通結節点に必要な機能の検討実施

2. 第2回委員会での主なご意見や対応方針

2-1 第2回委員会での主なご意見と対応方針

○ 第2回検討会でいただいたご意見については、下表の通り整理。

	第2回検討会での主なご意見	対応方針
全体	・ 中南部の骨格を作ることが必要で、中部軸としての交通結節点として胡屋があるとの位置づけが必要。その上で隣接市町村等との機能分担や連携を検討 ・ 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 ・ 交通軸のイメージについては、都市構造やパーソ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	・ 広域交通ネットワーク等を構築する上で、胡屋地区交通結節点が南北を繋ぐ中継軸としての役割を果たすことや、中部圏域間のネットワークの中心軸となりうる可能性などを整理し、位置づけを検討していく ・ 基幹バス構想の推進やバス網再編計画の進捗を確認しながら胡屋地区の交通結節点の検討を進める ・ 各計画や調査など、情報収集を行いながら検討していく
交通機能	・ うるま市向けだけではなく那覇向けの機能も必要	・ 市の構想において両側で検討されていることを踏まえ、今後必要な機能を整理しながら検討していく（p37,55,59）
	・ 具体の規模・大きさがわからないので具体の意見が難しい	・ 胡屋地区における諸条件（制約等）を整理しつつ、必要機能を検討しながら配置・規模等を事業者等と議論していく（p52,53,54,59,64）
	・ 運転手不足の問題もあるが、労働時間の管理が厳しい	・ 交通結節点にかかる事業の運用適正化に向けた改善すべき課題と認識し、公共交通事業の維持確保につながる環境構築に向けて議論していく（p12,13,59）
	・ タクシーとしては数台程度のバスがあると良い。中の町サンエーも含めてタクシーの利便性向上が必要	・ 胡屋地区周辺にタクシー乗り場がないことや、乗り継ぎなどの利便性向上のため、今後検討していく（p59,64）
	・ 交通に不便な地域への移動や回遊性向上の観点から、様々な乗り物（マイクロモビリティなど）の乗り入れ含めて結節機能を考えることが必要	・ 乗り継ぎ含めた目的地までの円滑な移動を踏まえ、多様なモビリティ導入を検討していく（p52,59）
交流等機能	・ 道ジュネーを楽しむ空間などまちなかに溶け込むように考えることが必要	・ エイサーなどの他、地域資源の魅力を活かしたにぎわい創出のための空間づくりも検討していく（p13,39,40,43,44,60）
	・ ウォーカブルに関して、周辺施設すべて歩いてまわることは困難であることから、箇所を絞り検討を進めるとともに、各拠点間のシャトルバス等の連携も含めた検討が必要	・ 胡屋地区交通結節点を中心にウォーカブルエリアを整理しつつ、周辺施設への円滑な移動としてシャトルバスの再編、二次交通も検討していく（p35,38,46,60）
	・ 実証実験により、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。コンプリートストリートの観点で、バスと連携した回遊性を高める空間を構築することが必要	・ ウォーカブルや多様なモビリティ導入など、バスと連携した環境構築を検討していく（p35,38,46,60）
	・ 夜のにぎわいと連携も重要 ・ 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	・ 実証実験により、夜間時の公共交通利用ニーズやまちあるきワークショップによるポテンシャルを確認する（p42,43,44）

3. ポテンシャル・問題への対応(取組)

3-1 現状・ポテンシャル・問題、基本目標の更新

3-2 公共交通の取組について

- (1) 本島全域及び中南部都市圏における現状等
- (2) 本島全域及び中南部都市圏の公共交通の考え方
- (3) 沖縄県の取組について

沖縄県

3-3 まちづくりにおける取組について

- (1) 沖縄市交通拠点整備基本構想策定後の取組状況
- (2) 地域の現状と課題
- (3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）
- (4) 令和7年度の取組

沖縄市

3-4 交通結節点における取組について

- (1) 必要機能に関する調査
- (2) 必要機能の考え方

南部国道
事務所

3-1 現状・ポテンシャル・問題、基本目標の更新

3-1 現状・ポテンシャル・問題、基本目標の更新

○ 第2回検討会での意見、関係機関ヒアリング等を踏まえ、現状・ポテンシャル、問題を更新

対象地域の現状・ポテンシャル

人口

- ・ 沖縄市(県内人口2位)を含む中部地域の人口は増加

観光文化

- ・ 県内唯一の動物園・エイサーイベント・戦前戦後文化等の観光・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

- ・ 胡屋地区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、店舗数が増加

公共交通

- ・ 胡屋バス停はバス路線が集中しており、県内のバス停約1,600カ所中12位の利用者数、基幹バス沿線はバスレーン延長などにより利用者は増加
- ・ 市内4ルートで循環バスが運行されている

防災

- ・ 津波、高潮浸水や土砂災害のリスクが低い
- ・ 国道330号は第一次優先啓開候補ルートに指定されている

問題

交通

- ・ 沖縄市の中心部において、幹線道路で渋滞が発生
- ・ 胡屋のバス停において、バスの停車時に後続車の阻害や歩行者の乱横断による事故や渋滞が発生
- ・ バスの利用率は低い状況で、自家用車に依存
- ・ バスの移動時間の遅延や乗り継ぎが不便、支払いの選択肢がない
- ・ バスと他移動手段との乗り継ぎ（二次交通）が不便
- ・ 屋根、ベンチ、トイレ、授乳施設、交通情報案内などの良好な待合環境がない
- ・ 夜の賑わいが増加しているが、それに対応する夜間バスがない
- ・ 観光バス（修学旅行等）の乗降スペースがない
- ・ 運転手不足や労働時間規制の問題などにより公共交通サービスの維持確保が困難
- ・ 周辺駐車場が十分に活用されていない

交流等

- ・ 日中の商店街では、歩行者や人の滞在が少なく、周辺の集客施設から商店街エリアへの立ち寄りが少ない状況
- ・ まちの顔としての空間形成や、居心地の良さを感ぜられる場づくりが必要
- ・ 周辺公共空間と連携した歩行者自転車等の回遊性向上が必要

防災

- ・ 胡屋地区において、帰宅困難者等の一時滞在機能や住民、来訪者等の避難誘導・復興支援の拠点となる交通施設がない

3-1 現状・ポテンシャル・問題、基本目標の更新

○ 第2回検討会での意見、検討会以降実施の関係機関ヒアリング等を踏まえ、基本目標を更新

交通機能

①利用者の利便性を高める環境の構築

- a. マイカーに頼らず移動できる社会の実現と広域公共交通ネットワーク構築による道路交通の円滑性向上
- b. 国道330号のバス乗降による交通阻害や歩行者の乱横断を抑制
- c. 基幹バス、高速バスによる公共交通軸の構築による日常移動の利便性向上(バスレーンの延伸等)
- d. 基幹・支線・高速・コミュニティバス、観光バスの停留所の集約による乗り継ぎの円滑化
- e. 待合環境の改善(屋根、ベンチ、トイレ、授乳施設等)
- f. P&R機能・自家用車送迎乗降施設、タクシー等の多様な交通モードとの連携、障がい者・高齢者利用への配慮
- g. 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
- h. 周辺の拠点と胡屋を連絡するシャトルバスの導入
- i. 近距離移動を支援する新たなシェアリングモビリティの導入(電動キックボード等)
- j. 段階的な交通モードへの対応(短中期は基幹バス、長期は鉄軌道等)

②公共交通事業の維持確保につながる環境の構築

- a. 公共交通事業の生産性の向上、バスサービス効率化
- b. 将来的な需要の増加や拡張につながる機能(例: 連節バス、EVバス 等)

交流等機能

③回遊性向上による地域の賑わいの創出

- a. 周辺の案内施設、ウォーカブルな道路空間の創出
- b. 地域資源の魅力を活かしたにぎわい創出(イベント等)
- c. 周遊促進のための利便施設創出(トイレ・授乳室)

④まちの顔となる都市空間の形成やチャンプルー文化を活かした交流拠点の創出

- a. 魅力ある都市景観の整備、居心地が良い空間デザイン・機能の導入、広場機能や周辺公共空間と一体となった地域を体現する空間の創出
- b. 文化資源(チャンプルー文化)を活かした地域の交わりを促し、地域を繋ぐ支援や交流機能(デザインセンター等のまちづくり拠点)の創出

防災機能

⑤防災機能の強化

- a. 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
- b. 帰宅困難者支援のための施設

3-2 公共交通の取組について

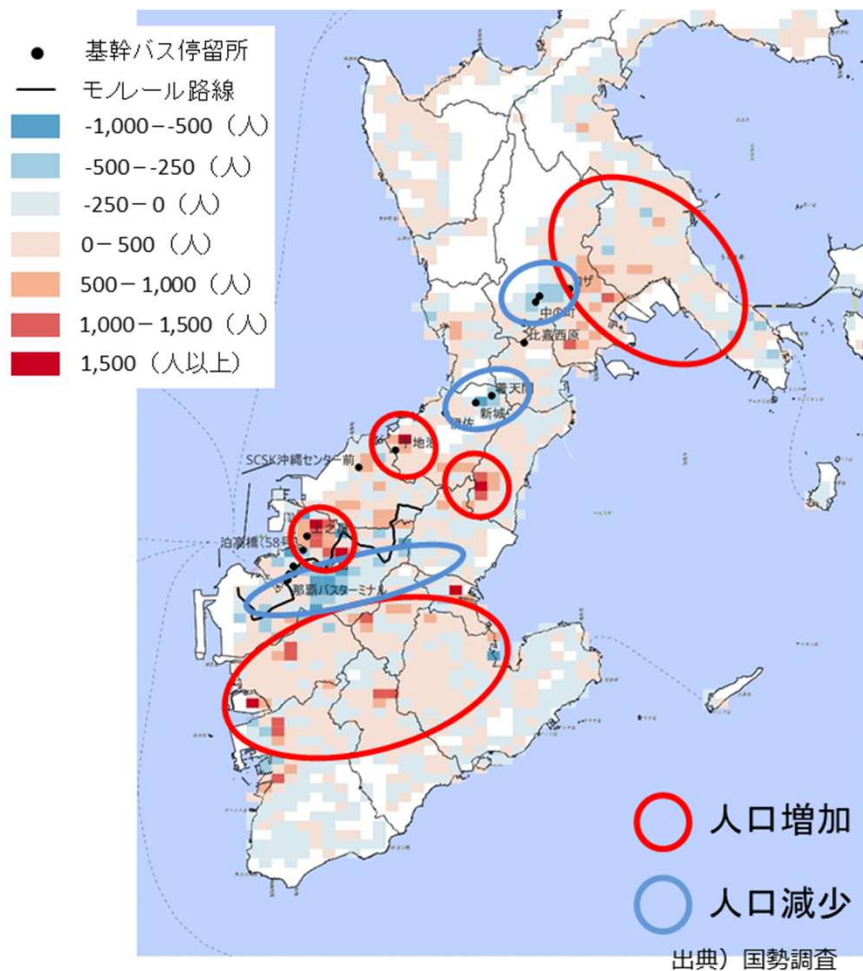
3-2 公共交通の取組について

交通
①-a

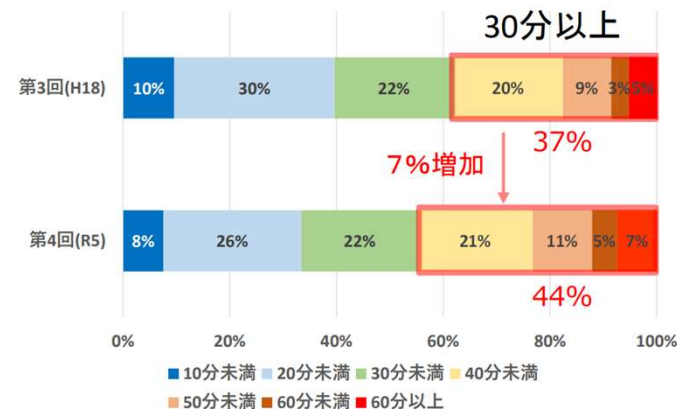
(1) 本島全域及び中南部都市圏における現状等

- 土地区画整理等の開発エリアをはじめ豊見城市、うるま市、糸満市・八重瀬町の北部で人口増加がみられ、居住地は那覇市や沖縄市といった中心部から離れる傾向がみられ、郊外化が進展していると考えられる。
- パーソントリップ第3回調査時と第4回調査時の通勤時間の分布を比較すると、20分未満のトリップ割合は第4回調査時の方が少ないが、30分以上のトリップ割合は第4回調査時の方が多い。
- 交通手段分担率は、自家用車の分担率が72.5%と、前回調査の67.4%から増加し、公共交通の利用率は低い。

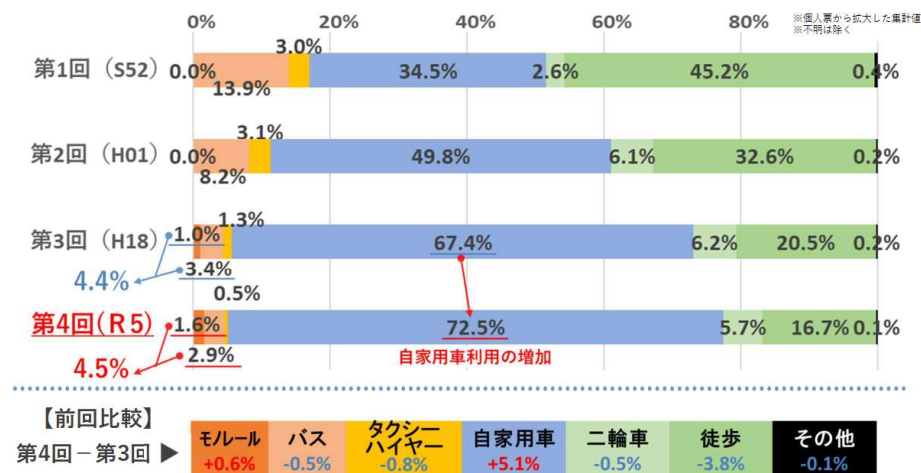
● 2005年から2020年までの間の人口増減



● 第3回調査と第4回調査の通勤時間の構成比の比較



● 代表交通手段分担率の推移



出典) 第4回沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会 委員会資料

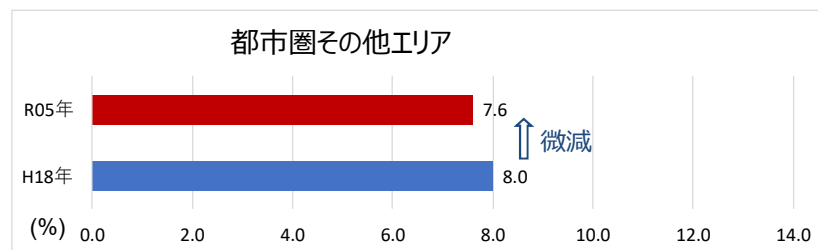
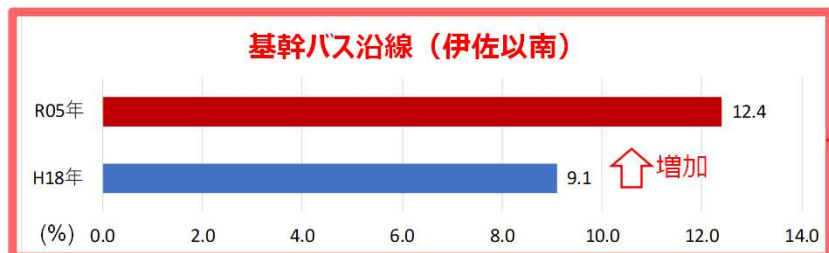
3-2 公共交通の取組について

交通
①-a, c, ②-a

(1) 本島全域及び中南部都市圏における現状等

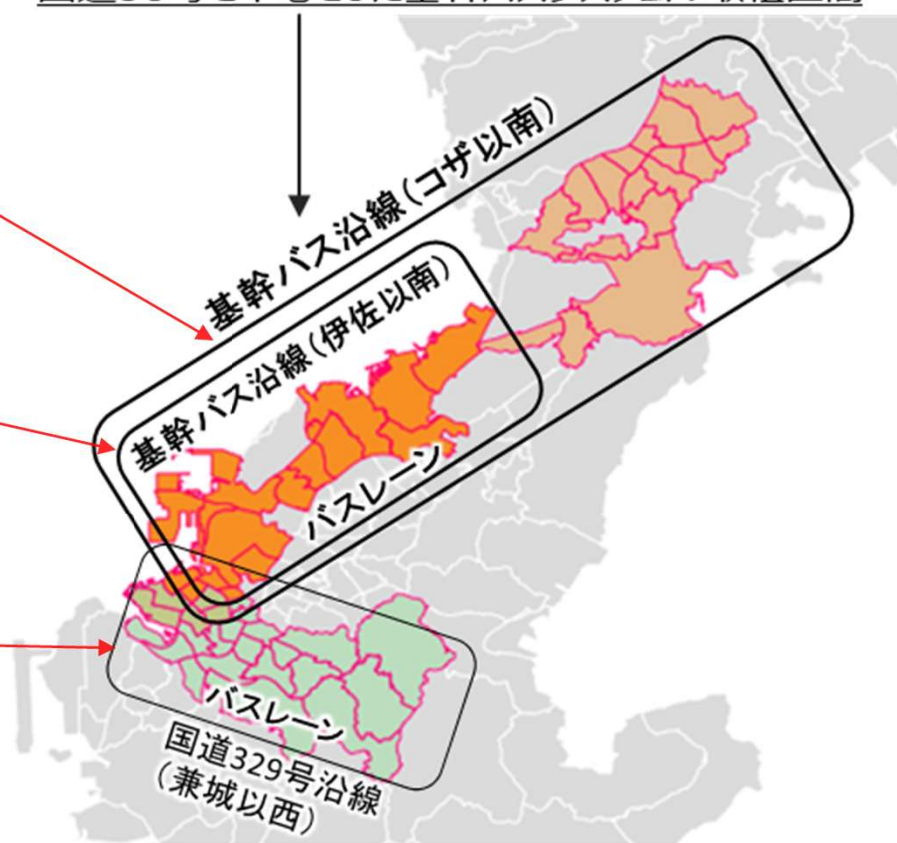
- バスレーン延長や基幹急行バス等の取組が進められた基幹バス沿線等では、那覇市着通勤目的のバス分担率が向上している。
⇒バスレーン等基幹バスの取組成果が確認され、引き続き取り組みを拡充していくことが重要と考えられる。

エリア別の那覇着 通勤目的 バス分担率の変化



沿線エリアの区分（Cゾーン）

国道58号を中心とした基幹バスシステムの取組区間



- ※国道58号（伊佐以南）ではH27、H31にバスレーンを段階的に延長
- ※国道58号（コザ以南）ではR1基幹急行バス運行開始
- ※その他、系統別カラーリング、ノンステップバス、ICカード、バスロケ等を順次導入
- ※国道329号沿線（古波蔵～兼城間等）でもバスレーンを実施中

出典）第4回沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会 委員会資料

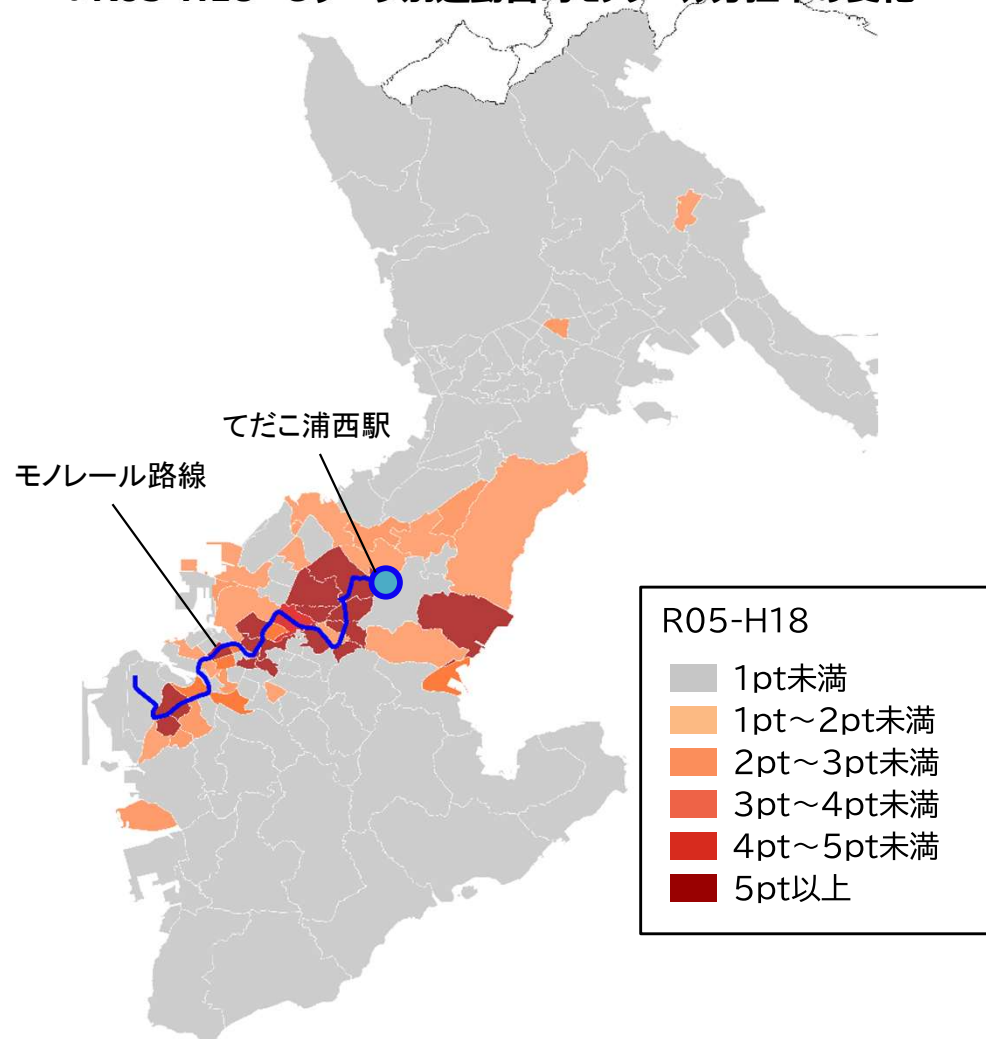
3-2 公共交通の取組について

交通
①-a

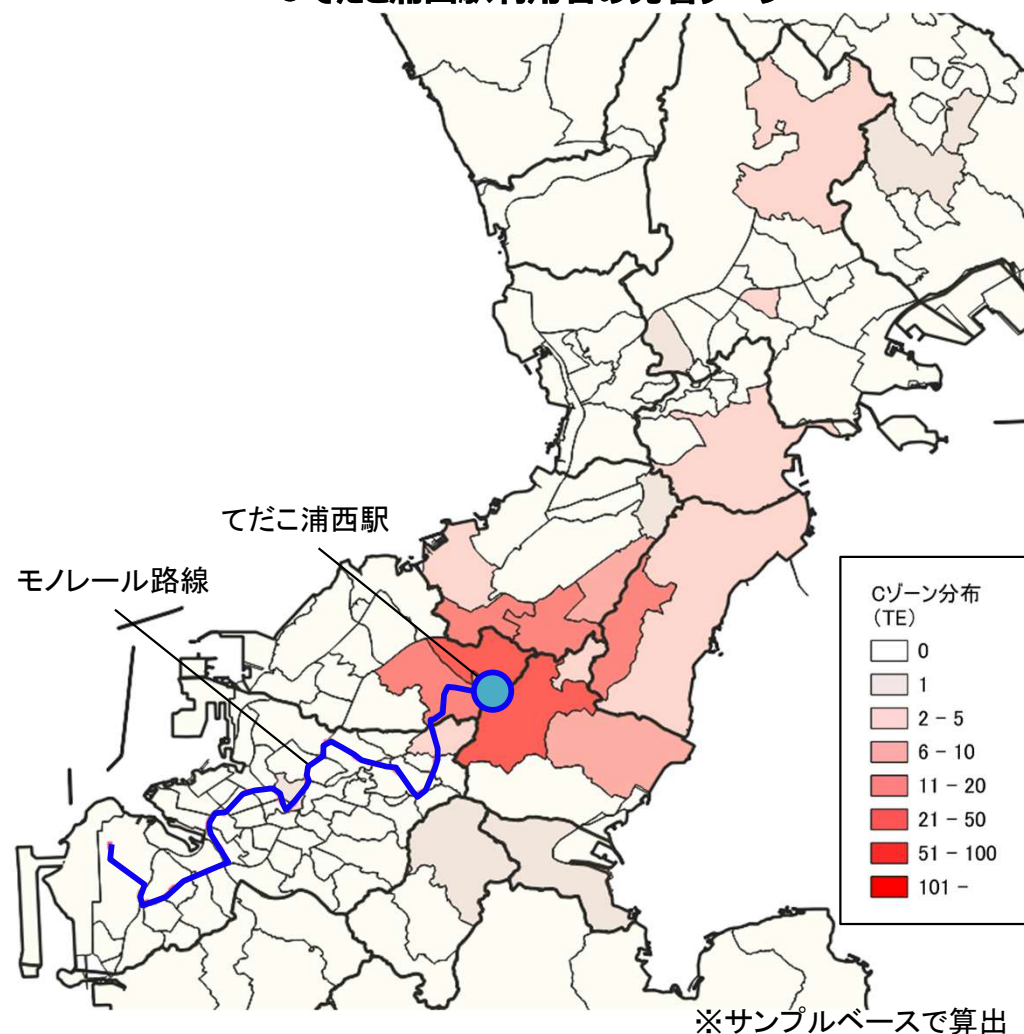
(1) 本島全域及び中南部都市圏における現状等

- モノレールの分担率が高いエリアは、モノレール沿線に特化している傾向。前回調査からモノレール分担率が増加したエリアは、特にモノレール延長沿線地域で顕著となっている。
- 大規模P&Rが設置されているてだこ浦西利用者の発着ゾーンは比較的広い。那覇都心部への自動車交通の流入抑制効果が期待できる。

●R05-H18 Cゾーン別通勤目的モノレール分担率の変化



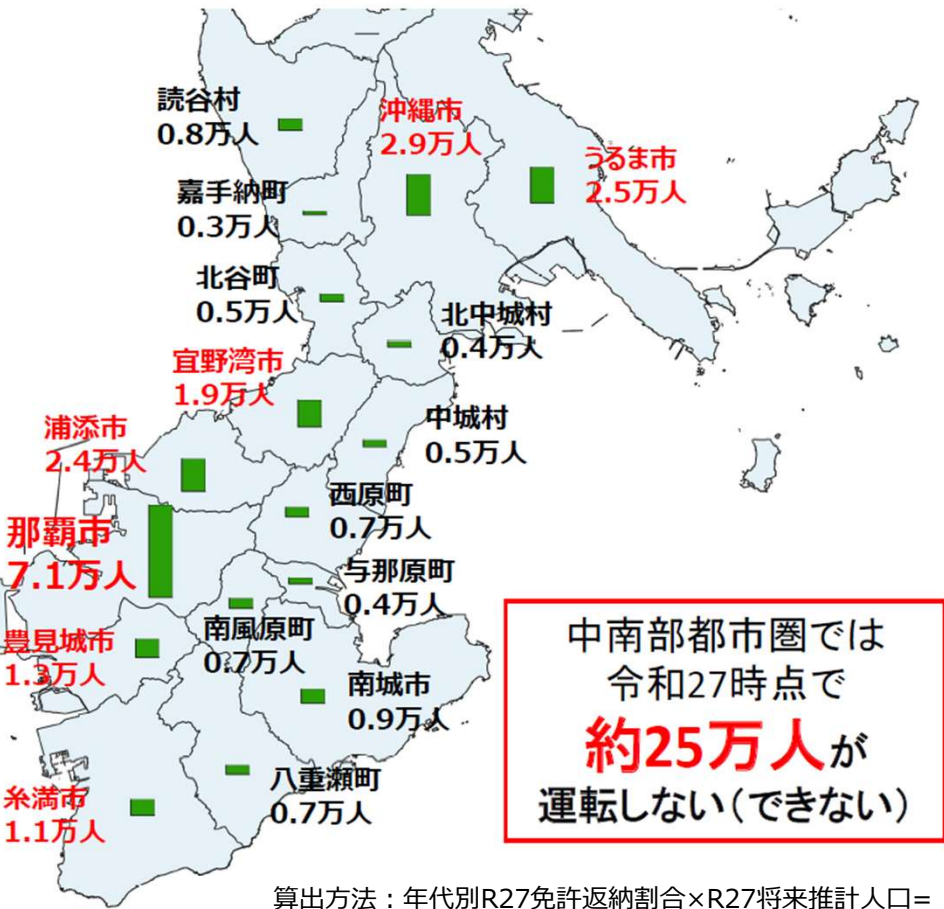
●てだこ浦西駅利用者の発着ゾーン



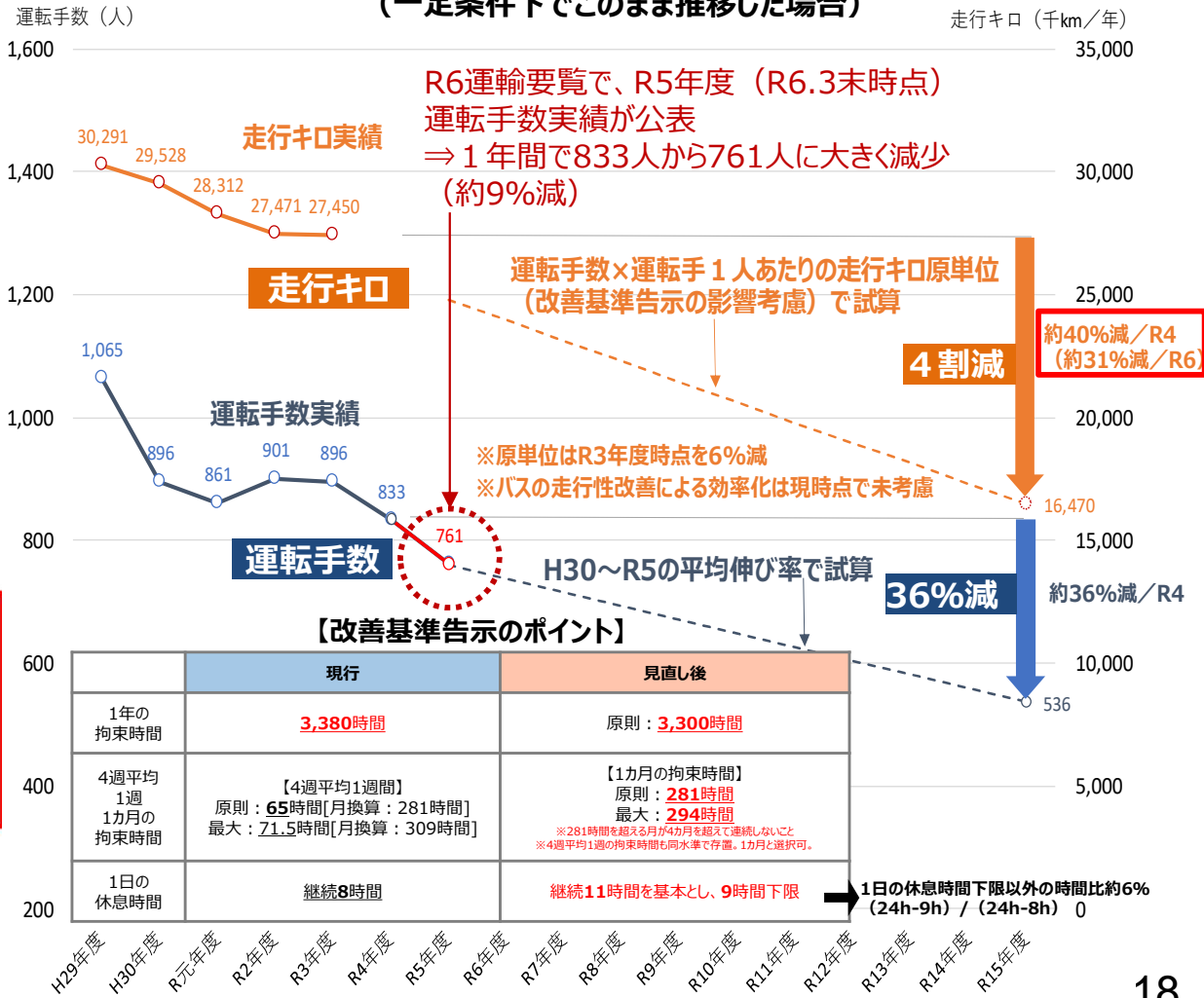
(1) 本島全域及び中南部都市圏における現状等

- 20年後、中南部都市圏全体で約25万人(免許返納予定者：約19万人＋免許非保有者：約6万人)が、自分で自動車を運転しない(できない)状況になると想定される。
- 改善基準告示における労働時間の制約や、運転手数実績、走行キロ実績等のを踏まえると、このまま推移した場合、R4年度比で運転手が約36%減、走行キロが約4割減と試算される。

● 市町村別R27免許返納&非保有者層



● 運転手及び走行キロの見通し (R6の運転手数実績加味)
(一定条件下でこのまま推移した場合)



3-2 公共交通の取組について

交通
①-a,c, ②-a,b

(2) 本島全域及び中南部都市圏の公共交通の考え方

地域公共交通協議会と公共交通活性化推進協議会

沖縄県地域公共交通協議会

内容：地域公共交通計画の策定、事業実施、モニタリング、評価、変更
体制：学識、利用者、事業者、国、県、市町村等

部会、分科会の協議内容を報告

部会：沖縄県生活交通確保維持協議会

内容：赤字バス路線の運行費欠損補助
・地域間幹線系統確保維持計画の検討
・生活バス路線確保維持計画の検討
体制：関係市町村、事業者、国、県等

分科会：市町村連携交通会議（北部、中部、南部）

内容：各圏域の公共交通課題への対応
体制：関係市町村、事業者、県

WGの設置
(課題に応じたWG)

連携・情報共有等

沖縄県公共交通活性化推進協議会

内容：国道58号を中心とした基幹バスシステムの導入
体制：学識、利用者、事業者、国、県、沿線市村等

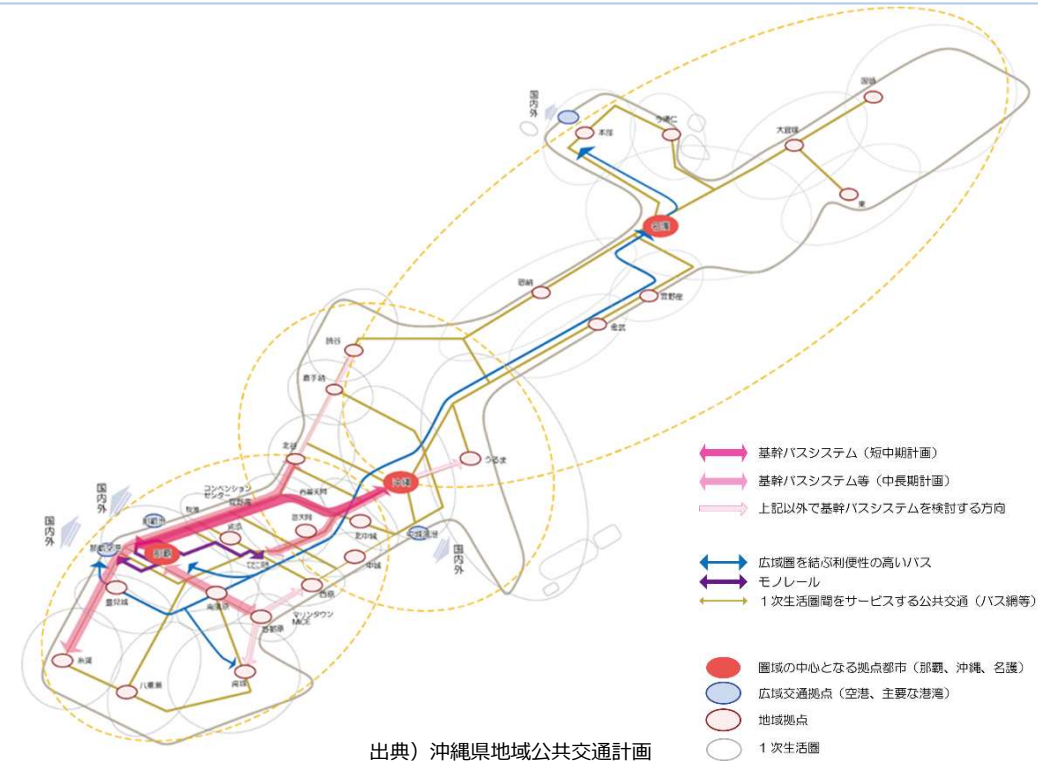
情報共有

基幹バスシステム導入に向けた取組

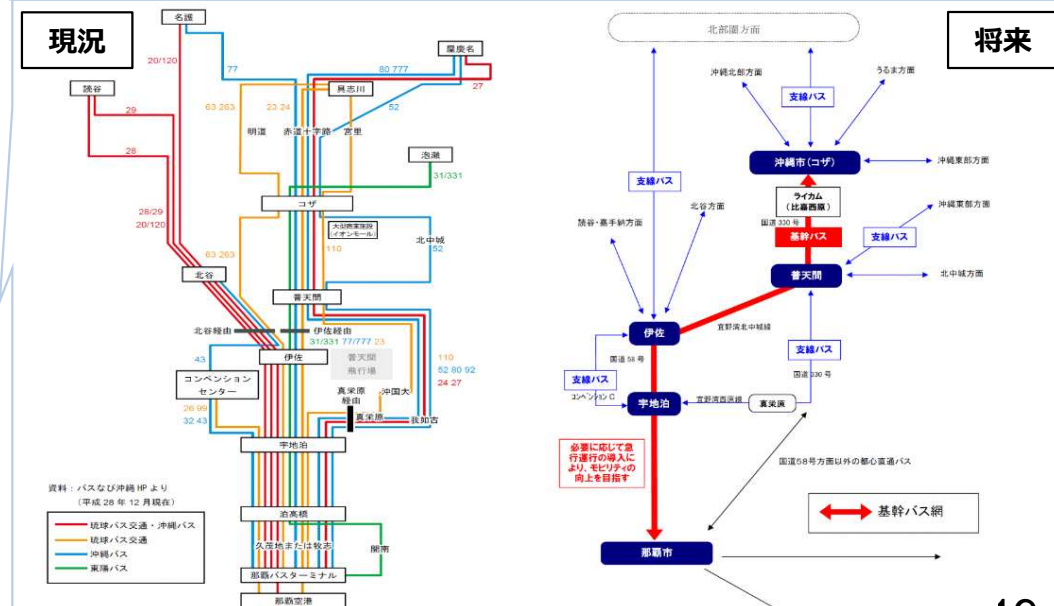
- ・バス事業者との連携（勉強会）
- ・沿線5市村との連携（勉強会）

バスレーン延長に向けた取組

- ・西普天間交通対策WT
- ・バスレーン延長WT



出典）沖縄県地域公共交通計画



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

3-2 公共交通の取組について

交通
①-a,c,②-a,b

(2) 本島全域及び中南部都市圏の公共交通の考え方

➤ 「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、基幹バスを重要な社会インフラとして位置づけている。

①基幹バスの位置づけ

基幹バスシステムの機能イメージ

- 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。
- 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。



都市構造上の課題

- 駐留軍用地による都市圏の分断と制約の中で拡大する高密度市街地
- 郊外化の進展によるトリップ数・トリップ長の増大

社会構造上の課題

- 高齢社会への対応
- 自動車への過度な依存

県民の暮らしの足
移動の多様性に寄与

道路渋滞の緩和

公共交通事業性の向上

**基幹バスシステムは、
沖縄の社会経済、豊かな県民生活を支える
重要な社会インフラ**

交通安全

地球環境や持続社会に貢献

都市づくりや県民生活に貢献



図 国道58号を中心とした基幹バスシステム

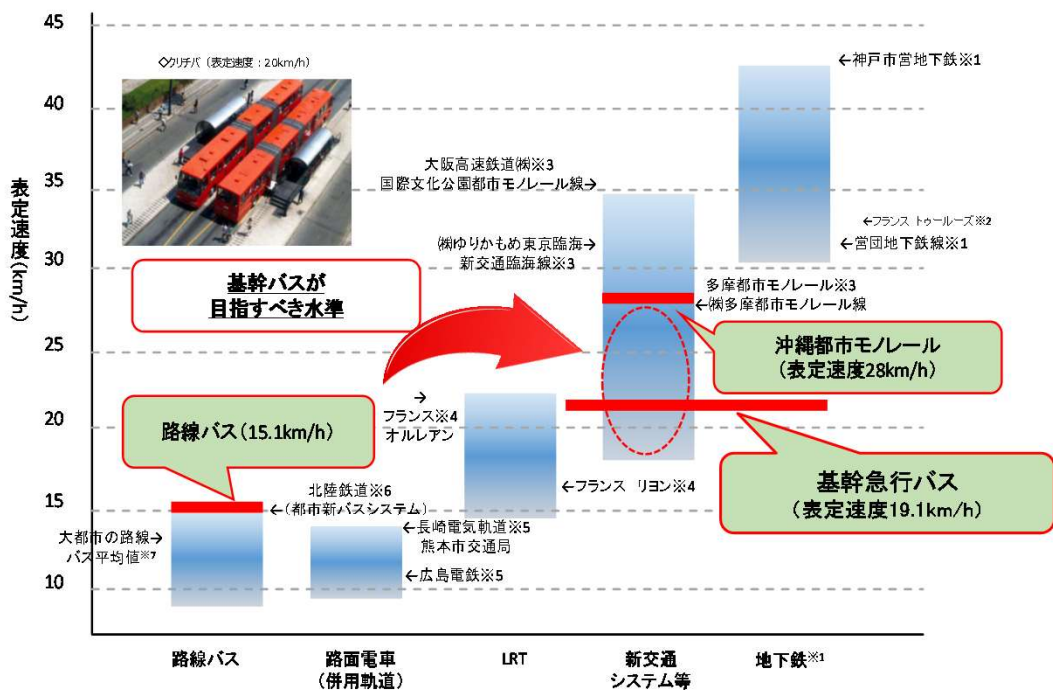
(2) 本島全域及び中南部都市圏の公共交通の考え方

②基幹バスシステムに求められるサービス水準と目標

- **基幹バスシステムでは、「軌道系交通システム並のグレード」を目指しており**、これまでのバス利便性向上に関するバスレーン延長、基幹急行バス導入等の様々な取り組みにより、**基幹バスルートのサービス水準は路線バスとしては最高水準、基幹急行バスについてはLRT並の水準にまで向上**している。
- 今後、自動車交通からの転換をさらに促すためにも、**自動車交通と比較してインパクトある表定速度の設定や、バス利用者の約7割が重要視している定時性の目標水準**が必要とされている。
- このため、基幹バスシステムのサービス水準の目標として以下を目指すこととする。

【速達性：急行バス25km/h、各停バス20km/h】 **【定時性：バス遅延10分以内】**

手段別の表定速度



資料：※1「平成8年度地下鉄事業計画要覧」
※2、4「Panorama des villes a TCSP(hors Ile de France)」JCERTU(2002年)
※3、6「平成14年度地域交通年報」財団法人運輸政策研究機構(2003年3月)
※5「路面電車活用方策検討調査報告書」運輸省、建設省(1998年3月)
※7「公共交通事業協会調査」を基に、大都市におけるバスの表定速度の平均値

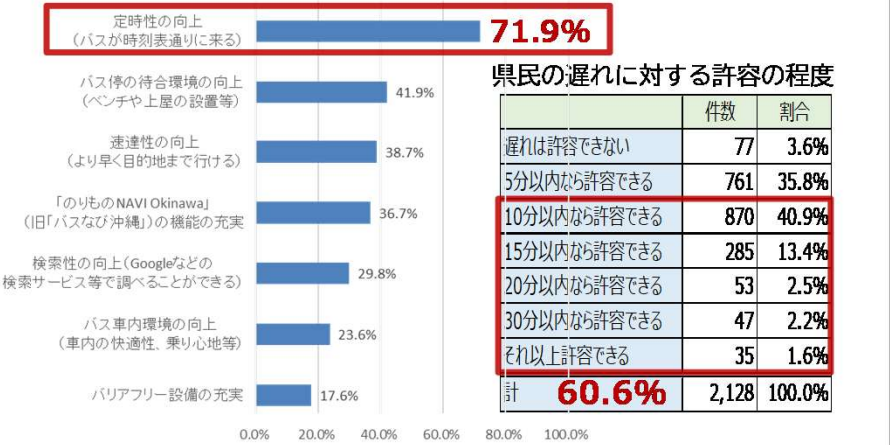
出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス(H17.10)

●更なるサービス水準の向上＜試算結果＞※8 現況

基幹急行バス			
(コザ⇒久茂地) :	26.5km/h	←	19.1km/h
(久茂地⇒コザ) :	21.6km/h	←	16.7km/h
各停バス			
(コザ⇒久茂地) :	20.0km/h	←	15.1km/h
(久茂地⇒コザ) :	19.4km/h	←	15.2km/h

サービス水準向上の取組：バスレーン延長・交差点改良・OKICAの普及・乗降方式変更・PTPS導入・胡屋スクランブル撤去

県民が求めるバスをもっと便利にするために必要なサービス



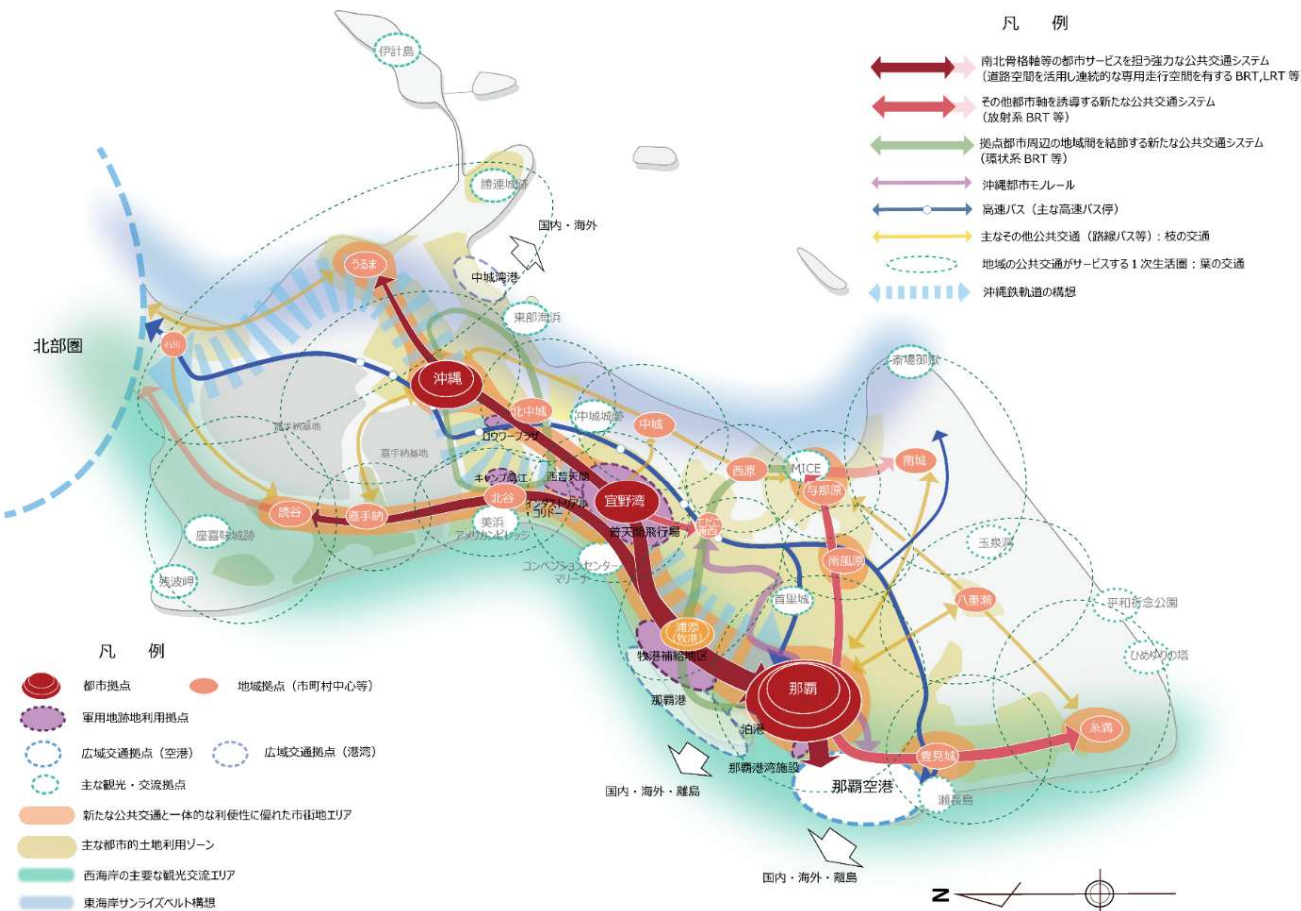
※8 沖縄県公共交通活性化推進協議会幹事会資料 (令和3年8月)

(2) 本島全域及び中南部都市圏の公共交通の考え方

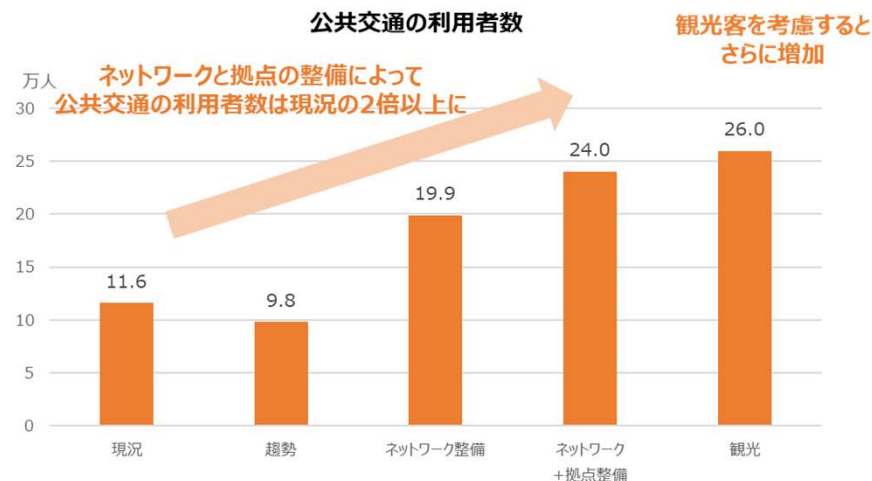
第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（素案）

- 那覇市、宜野湾市、沖縄市を都市拠点とし、3つの都市が連担して都市軸を形成することで、移動需要を都市軸に集約し、都市軸上に集約した移動需要は、強力な公共交通システムが成立する基盤となり、大量・高速の輸送を実現することを提案。
- 交通ネットワークの整備や都市・地域拠点の整備を両輪で進めることによる将来効果（2045年）をシミュレーションしたところ、新たな公共交通システムの整備を行うことで、公共交通の利用者数は現況に比べて8.3万人/日増加。さらに、拠点整備による都市拠点への従業人口の集約、地域拠点への夜間人口の集約によって、公共交通の利用者は現況と比較して12.4万人/日増加。

● 将来公共交通ネットワーク計画



● 公共交通利用者の将来予測（2045年）



3-2 公共交通の取組について

(2) 本島全域及び中南部都市圏の公共交通の考え方

● 多様な活動を支える都市拠点：都市機能を集約し、歩いて楽しめる空間

- 都市圏の中心としてオフィスや商業施設の集まる那覇市・沖縄市に加え、駐留軍用地の返還により開発が見込まれる宜野湾市に都市機能を集約することで、仕事・買い物や外食など多彩な活動を徒歩で行える拠点を位置づけ。
- また、地域拠点からの交通のターミナルとして目的地となる魅力あるまちづくりを行い、多様な人が集い、多彩な活動ができるような拠点として位置づけ。

これまで…	これから
用事のたびにクルマで別の施設へと移動（仕事・買い物・食事など、その都度クルマで移動）	- 都市拠点に多彩な活動を支える機能を集約 - 公共交通や徒歩で様々な活動ができるようになります。



多彩な活動を支える都市拠点の機能

都市圏における多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、経済を始め、多様な文化や交流が集う拠点

- 県内外から広域的に人が集まり、ビジネス機会の創出や文化交流など「人の集まり・交流の場」の機能を有し、「生活・経済・文化」を支えるインフラを集約
- 機能例：商業・業務機能、文化機能、高度医療、観光・国際交流機能等

各拠点を中心とした公共交通と一体的な新たな街づくりの実現による姿
徒歩二輪やバスによる通学環境づくりの実現による姿
新たな公共交通システム等の実現による姿

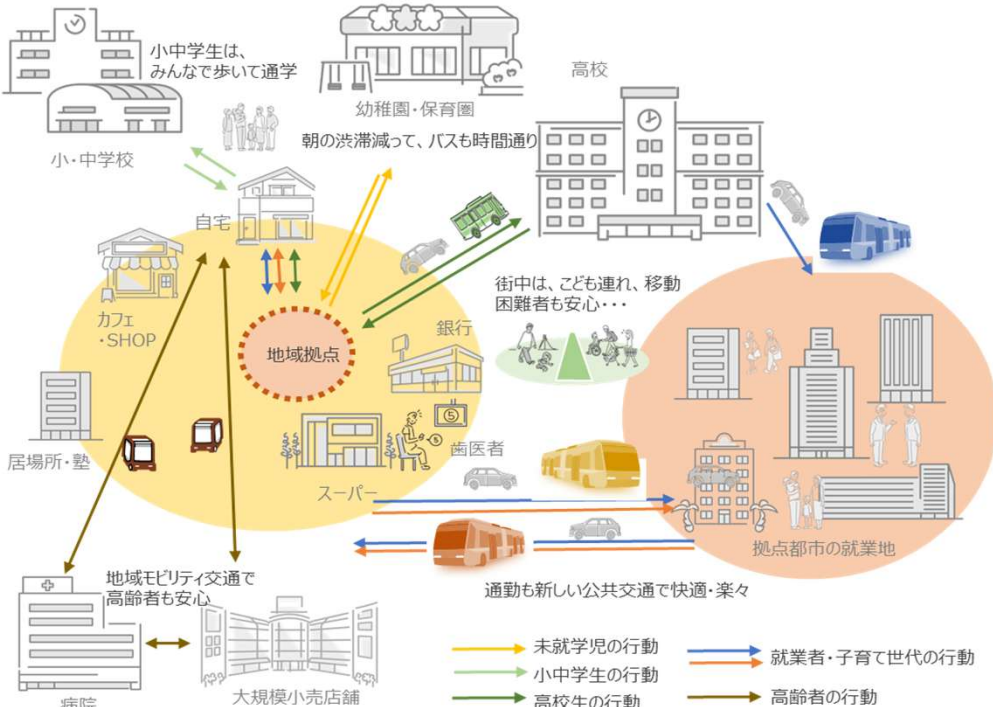
【未就学児】 拠点から通園バス…
お父さん、お母さんの出勤と一緒に駅まで歩く。駅から保育園バスに乗り、友達と楽しく通園

【小中学生】 安心して歩ける…
車も減って歩道も広くなったので、友達と歩いて通学。親子ともに心身ともに充実した日々

【就業者・子育て世代】 心身ともに快適
ターミナルに子どもを預けた。通勤コスト負担も減ったので新しい公共交通で通勤。専用空間があるので、車より早く、快適に、通勤できた。お陰で朝からストレスもなく仕事に集中できた。

【居住者】 生活に便利な場所…
新しい街づくりが進み、拠点から歩ける距離で、移動コストも低減でき、豊かに暮らせる

【高校生】 利用しやすいバスに…
バスも時間通りだし、運賃負担も軽減され、毎日バスで通学。帰りは拠点近くの塾で勉強。夜道も安全で歩きやすい



各生活圏の地域公共交通の実現による姿
拠点を中心とした新しいまちづくり、新たな公共交通システム、移動コスト低減等の実現による姿

【高齢者】 移動の不安なく生活できる…
ドア・ツー・ドアで移動できる交通システムもでき、道路もきれいになり、歩ける範囲で買い物もできるようになり、安全・安心して暮らせる

【就業者・子育て世代】 経済的にも豊かな日々…
保育園送迎や買物も便利になったほか、夫婦とも通勤手当が支給され新しい公共交通を利用できる。送迎の負担も減って、フルタイム勤務で経済的にも精神的にも豊かな日常

【移動困難者】 車が無くても暮らしやすい…
つい外出を控えがちになっていたが、街の隅々までバリアフリー化が進められ安心。街中に居場所や相談支援施設があり車は使わなくなった

3-2 公共交通の取組について

交通
①-a, c, ②-a, b

(2) 本島全域及び中南部都市圏の公共交通の考え方 地域公共交通総合連携計画(R4.3)のスケジュール

➤ 令和3年度に関連事業も含め10年後を見据えたスケジュールを示しており、令和8年度以降取り巻く動向含めて見直しを予定。

		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	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⇒胡屋等の重点広報		
	バスレーン 延長	伊佐以北	県民へのP I							県民へのP I			県民へのP I
			山里 ⇒ 普天間 導入検討					導入					
			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										
	伊佐以南	胡屋 ⇒ 山里 導入検討									導入		
		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											
		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		「沖縄本島地域公共交通計画(仮称)」 策定に向けた取組の中で検討		段階的なバス網再編実施、乗継割引検討・実施、連節車両の導入検討等（※連節車両の導入については今後の検討状況を踏まえて明確化）									
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							

(3) 沖縄県の取組み

■バス網効率化の検討

- 令和7年度は、国道58号を中心とした**全てのバスサービス水準が最大4割減少した場合の姿を試算しつつ、バス網を効率化することによる効果と課題を勉強会で共有し意見交換**している。
- これにより、基幹バスシステムとして重要となる交通結節点（幹線と支線の乗継拠点）配置の方向性等についても並行的に議論している。

バスのリソースに関して

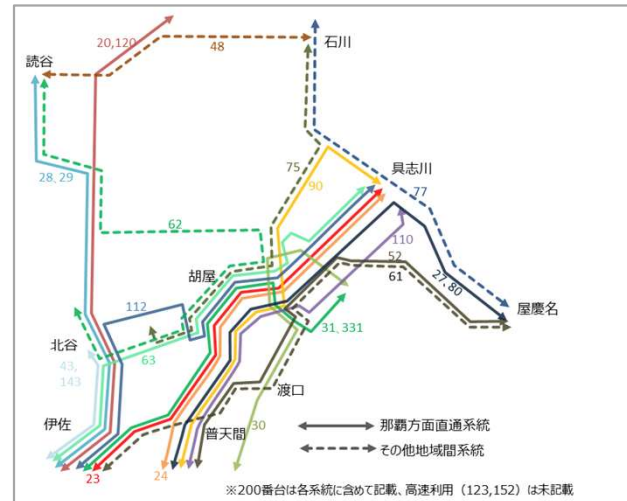
- R5年度の協議会では、運転手不足の見通し等を踏まえ、概ね10年後に路線バスの走行キロが約2割減少する恐れがあることを共有。
- R6年度の市町村連携交通会議では、運転手不足が想定以上に厳しい状況であるとの意見（R7市町村連携交通会議では3～4割減の恐れも踏まえ検討予定）

まずは、何も対策を講じない場合（全ての路線で一律最大4割減）を想定

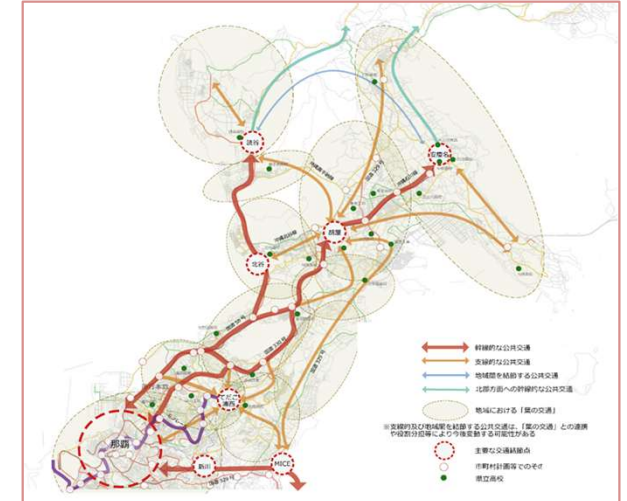
最大4割減した場合の事態

- 地域や利用者に想定される事態（日常生活への支障等）
- 事業者想定される事態（収益低下等）
- 社会全体（クルマ社会、負のスパイラルの加速等）

現状のバス路線のサービスイメージ



市町村連携交通会議のネットワークイメージの方向性



仮想パターンを設定し検討

バス網効率化の効果

- 幹、枝、葉の連携による地域の足を確保
- 限られたリソースでの路線バス事業性の確保
- 幹線交通強化による公共交通の利用促進等

バス網効率化の課題

- 幹、枝、葉の交通の連携が必須
- 交通結節点の機能や活用方法、フィジビリティ
- 関係機関内外との調整

(3) 沖縄県の取組み

■その他利便性向上に向けた取組みの検討

1) バス時刻表の統合に向けた検討

- ・ R6年度に、バス運行情報データ（GTFSデータ）から統合時刻表を生成するシステム、わったーバス党HP掲載のスキームを構築した。
- ・ R7年度は、統合時刻表の実証運用を行い、有効性や課題等の検証を行う。

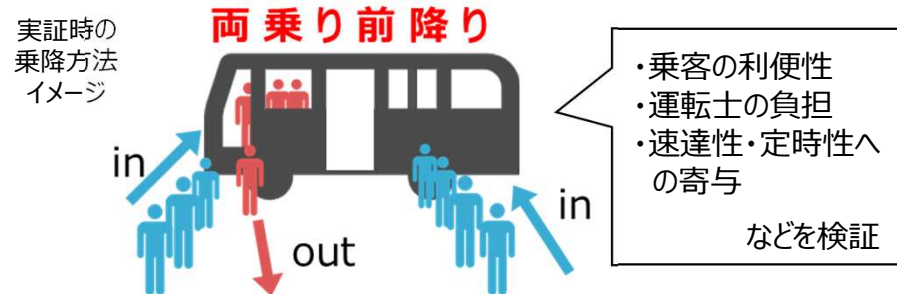
わったーバス党HP掲載イメージ



2) 乗降方法の変更に向けた検討

- ・ R5年度に、乗降方法の変更による時間短縮効果の試算を得た（基幹急行バス約2分/便）。
- ・ R6年度は大きな課題となっていた利用者の混乱やミックスダイヤ上の車両運用の煩雑性などを克服するアイデアとして、両乗り前降りのアイデアを創出しました。
- ・ R7年度は両乗り前降りの実証方法について検討を進める。

乗降方法の変更（両乗り前降り）イメージ



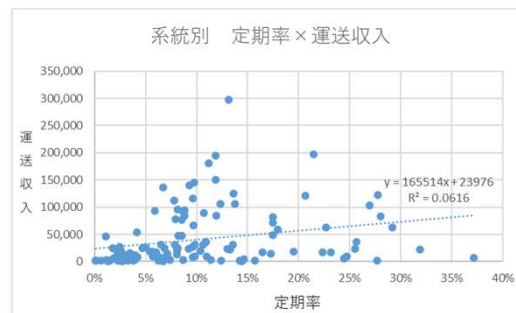
本年度は、両乗り前降りの実証方法について検討

3) 通勤定期券利用率向上のための方策検討

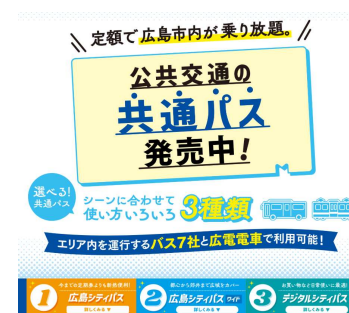
- ・ R6年度は、通勤定期券の利便向上策の事例研究や輸送実績を基にした沖縄における定期率と運送収入の関係性分析等を行った。
- ・ R7年度は、引き続き、定期券の利便性の向上と、バス事業の生産性の向上との両立を図る手立てについて、輸送実績や他地域事例を基に検討を進める。

本年度は、バスの利便性向上とバス事業の生産性向上との両立の可能性を検討する。

定期券利用状況分析 (定期券と運送収入の関係性分析)



定期券利便性向上施策事例 (広島シティパス)

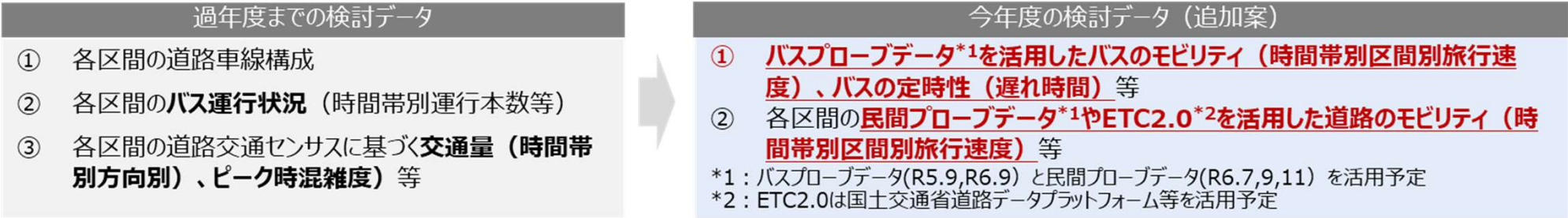


(3) 沖縄県の取組み

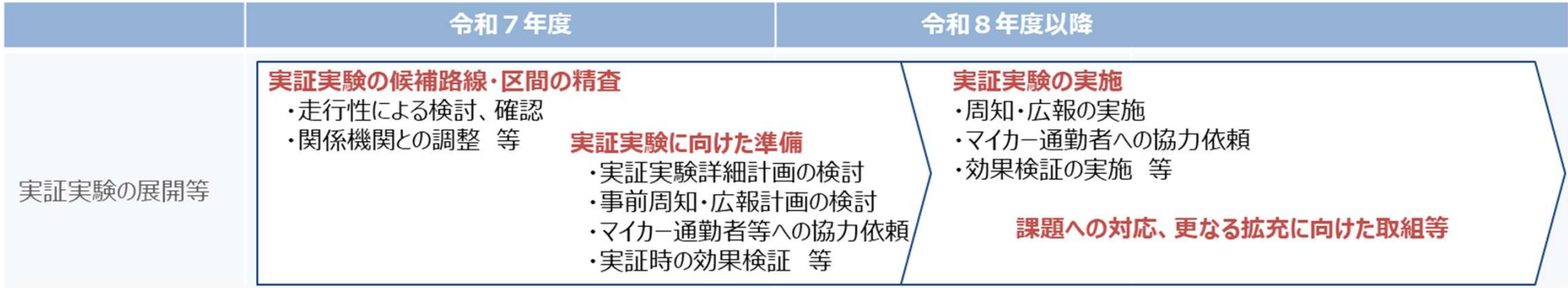
■ 協力型バスレーンの検討

(1) 協力型バスレーン実証実験 候補路線・区間の精査

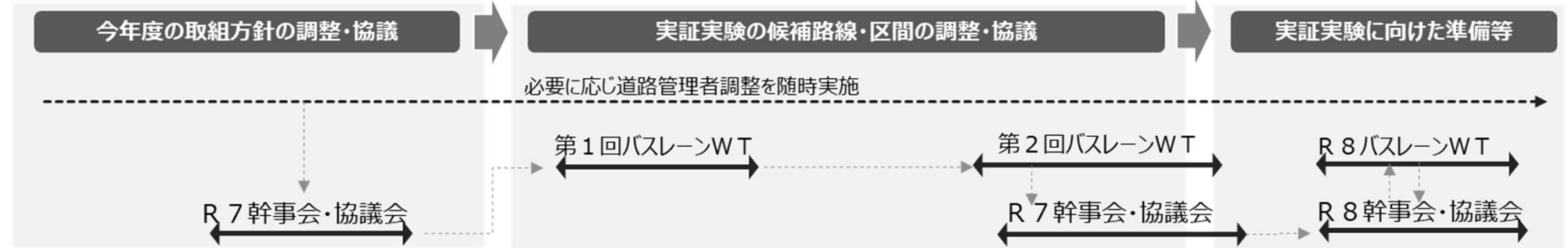
本協議会の位置づけ等を踏まえ、**協力型バスレーン実証実験は、国道58号を中心とした基幹バスシステム区間（候補1及び3）を対象に検討**を進める。なお、沖縄県地域公共交通計画等で示されているその他の区間は、沖縄県地域公共交通協議会（分科会）において今後検討していく方向で調整を進める。



(2) 協力型バスレーン実証実験に向けた展開等



(3) 協力型バスレーン実証実験に関する関係機関との調整・協議



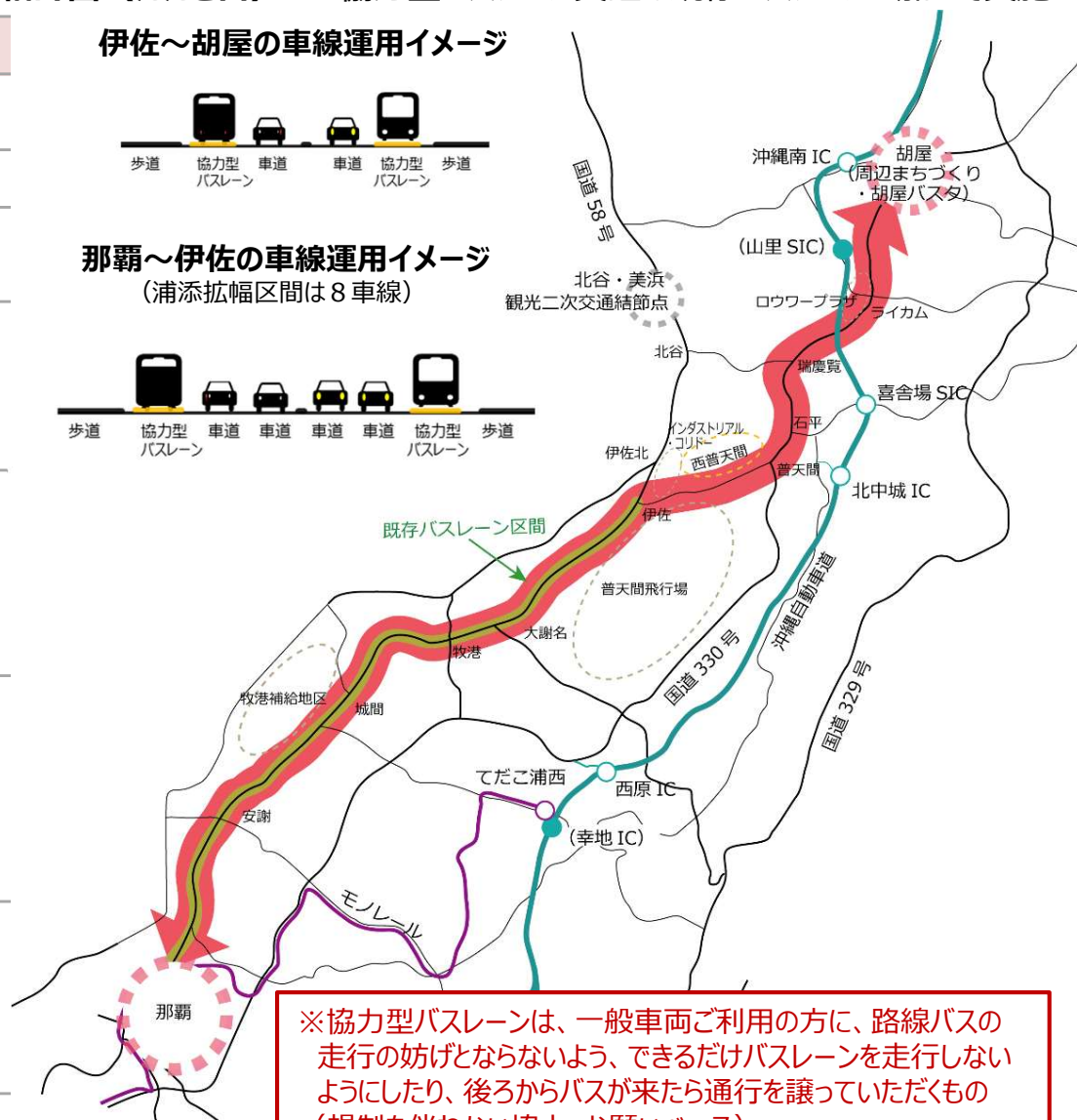
■ 協力型バスレーンの検討

実証実験詳細計画（たたき台） ※協力型バスレーン実証は既存バスレーンに加えて実施

伊佐～胡屋の車線運用イメージ



那覇～伊佐の車線運用イメージ
(浦添拡幅区間は8車線)

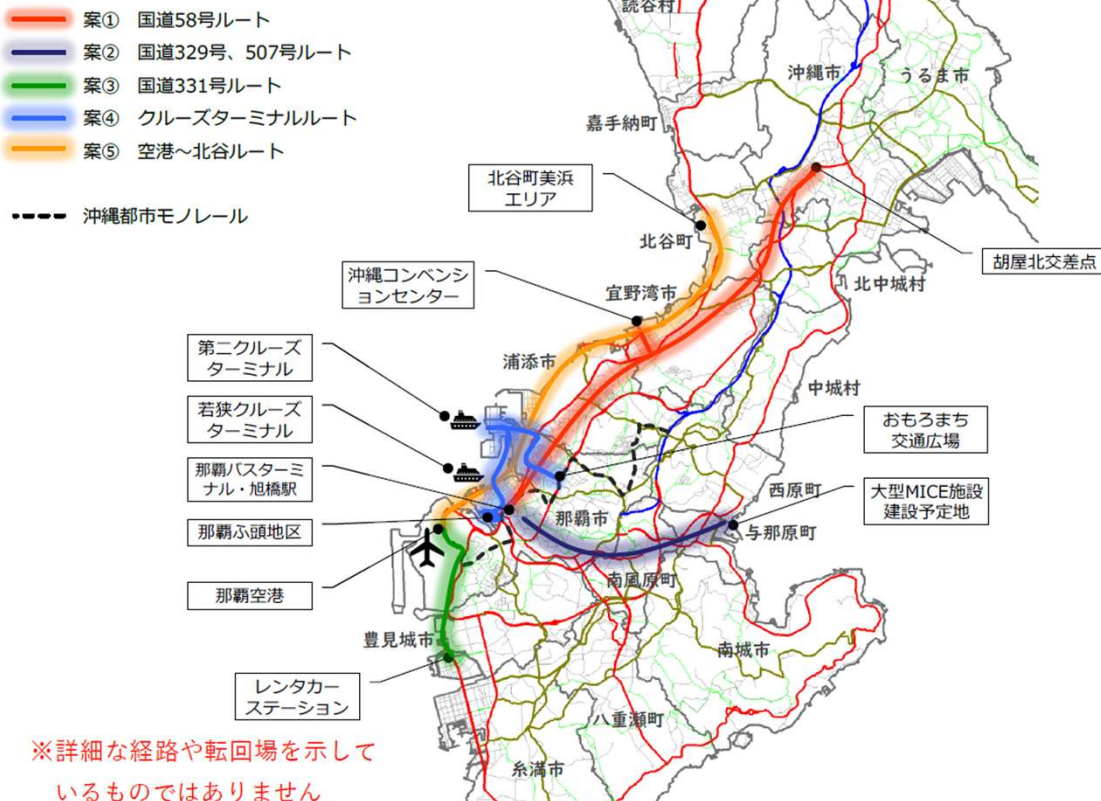


(3) 沖縄県の取組み

■連節バス導入の検討

- バス運転手の高齢化が進んでおり、今後、大量退職等によって、運転手不足が加速、深刻化していく事などが懸念されており、現在の交通サービスの水準を維持・確保していくことが増々困難になると考えられている。
- バスレーンの整備や乗降時間の短縮などにより速達性が向上することで、人員不足等を抱えるバス事業者の経営改善にもつながると考えており、効率的で利便性の高い、持続可能な「新たな公共交通システム」の導入を図りたい。
- 令和8年度は、沖縄本島における連節バス車両導入に係る基礎調査を実施を検討する。

導入ルート案



連節バス（車両乗降口と設備）※西鉄バスの例（福岡）

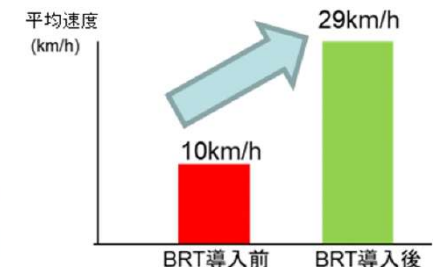


走行空間、車両などBRTを構成する要素（例）



【導入による効果】

- ・コロンビア(ボゴタ市)では、BRT導入後、平均速度が10km/hから29km/hに向上するなどの効果が確認されている。



※BRTとは、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムのことをいう
出典：沖縄本島における連節バス（BRT）導入に係る基礎調査（令和5年3月 沖縄総合事務局）

出典：沖縄本島における連節バス導入検討会資料（沖縄総合事務局）、
道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン（令和4年9月 国土交通省総合政策局・都市局・道路局）

3-3 まちづくりにおける取組について

3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-d,e,f,g,h,i

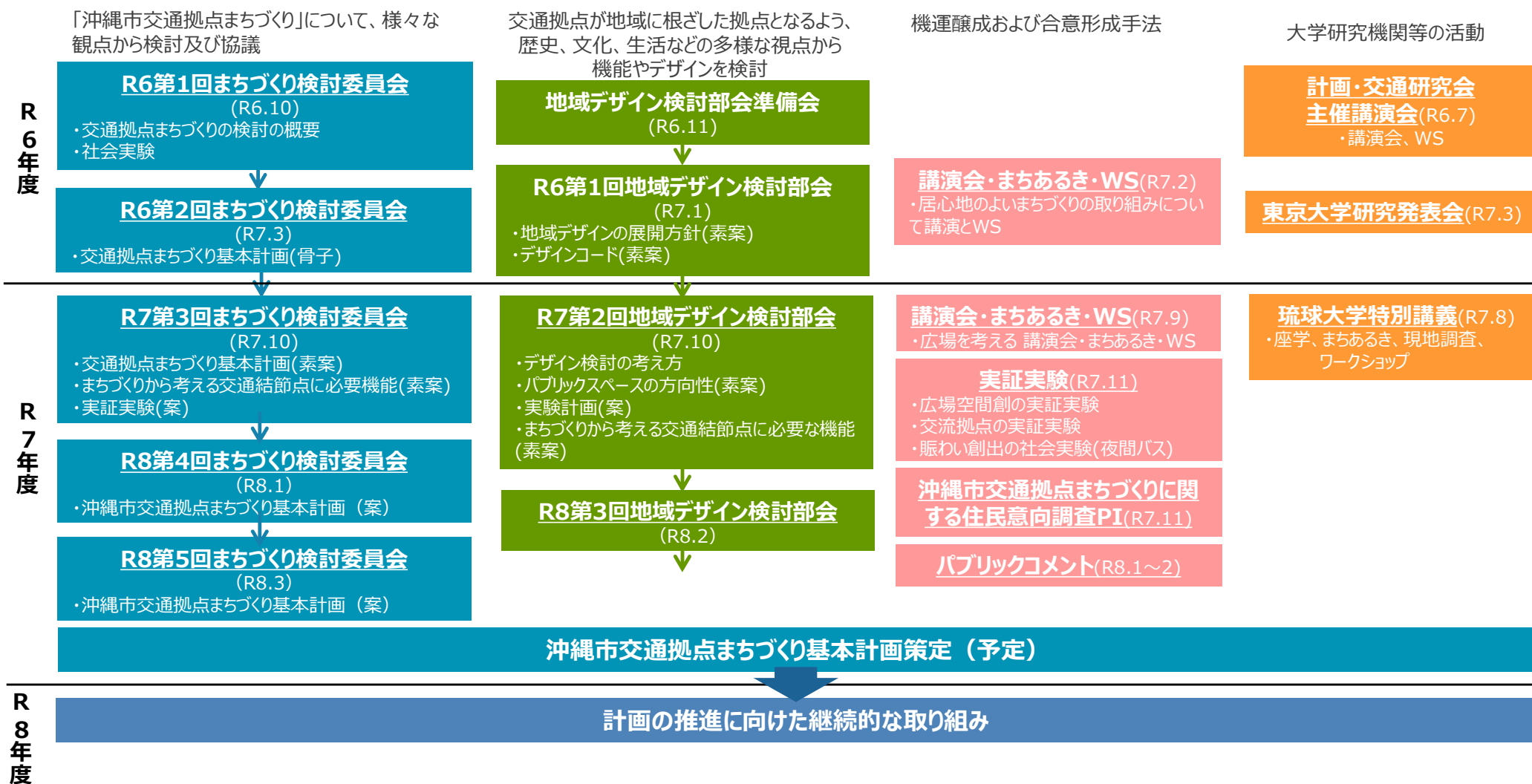
交流
③-a,b,c ④-a,b

防災
⑤-a,b

(1) 沖縄市交通拠点整備基本構想策定後の取組状況

- 基本構想策定以降、令和6年度から沖縄市交通拠点まちづくり基本計画の策定に向けて、まちづくり検討委員会、検討委員会の部会となる地域デザイン検討部会を重ね、地域のまちづくりの視点で議論を重ねている。
- 平行して、機運醸成の取組みとして、地域住民などを対象とした講演会・まちあるき・WSの取組みも進めるなかで意見収集を行うとともに、大学研究機関等による講演会、調査研究、特別講義などの活動を活用して様々な知見も収集している。

沖縄市交通拠点整備基本構想(R6.6)



(2) 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、現況・ポテンシャル・課題等を整理

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

【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。

【今後考慮していく視点】

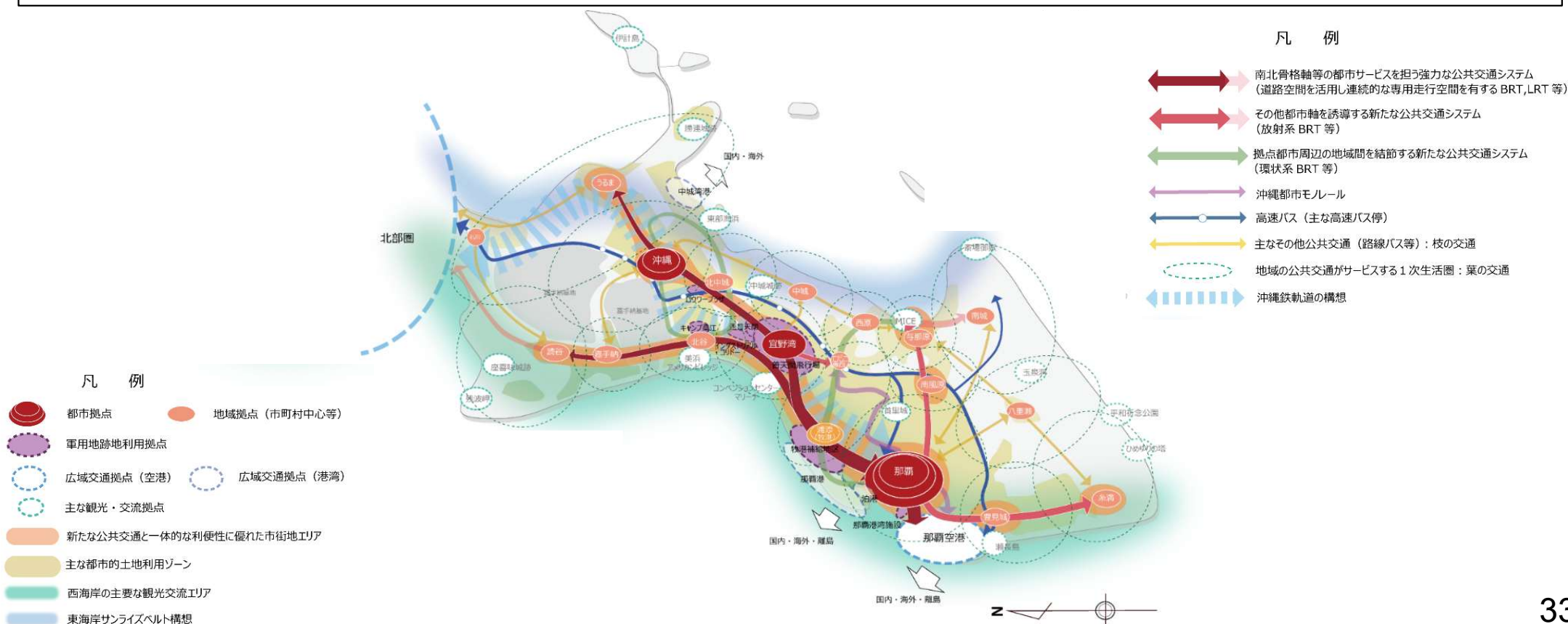
(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）

■空間スケールの考え方

- 本計画は、中南部都市圏における沖縄市の広域的な拠点性を踏まえ、都市間ネットワーク（基幹バス等）と接続する交通結節点を核として、交通拠点における拠点形成と周辺まちづくりを一体的に推進するものである。交通結節点は、広域移動と地域内の回遊・滞在をつなぐ“結び目”として機能し、その効果を拠点エリア全体へ波及させることを目指す。以下に、広域—交通拠点—交通結節点の関係を整理する。

広域スケール（中南部都市圏・都市間ネットワーク）

- 沖縄市は、中南部都市圏における都市拠点として、那覇方面を含む都市間移動の受け皿となる役割を担う。
- 沖縄市では「胡屋」を、基幹バス等の広域公共交通ネットワークとの接続を前提に、通勤・通学・通院・買い物といった日常移動に加え、観光・イベント等の来訪需要も含めた多様な移動を支える「都市間交流拠点」として位置づけている。



3-3 まちづくりにおける取組について

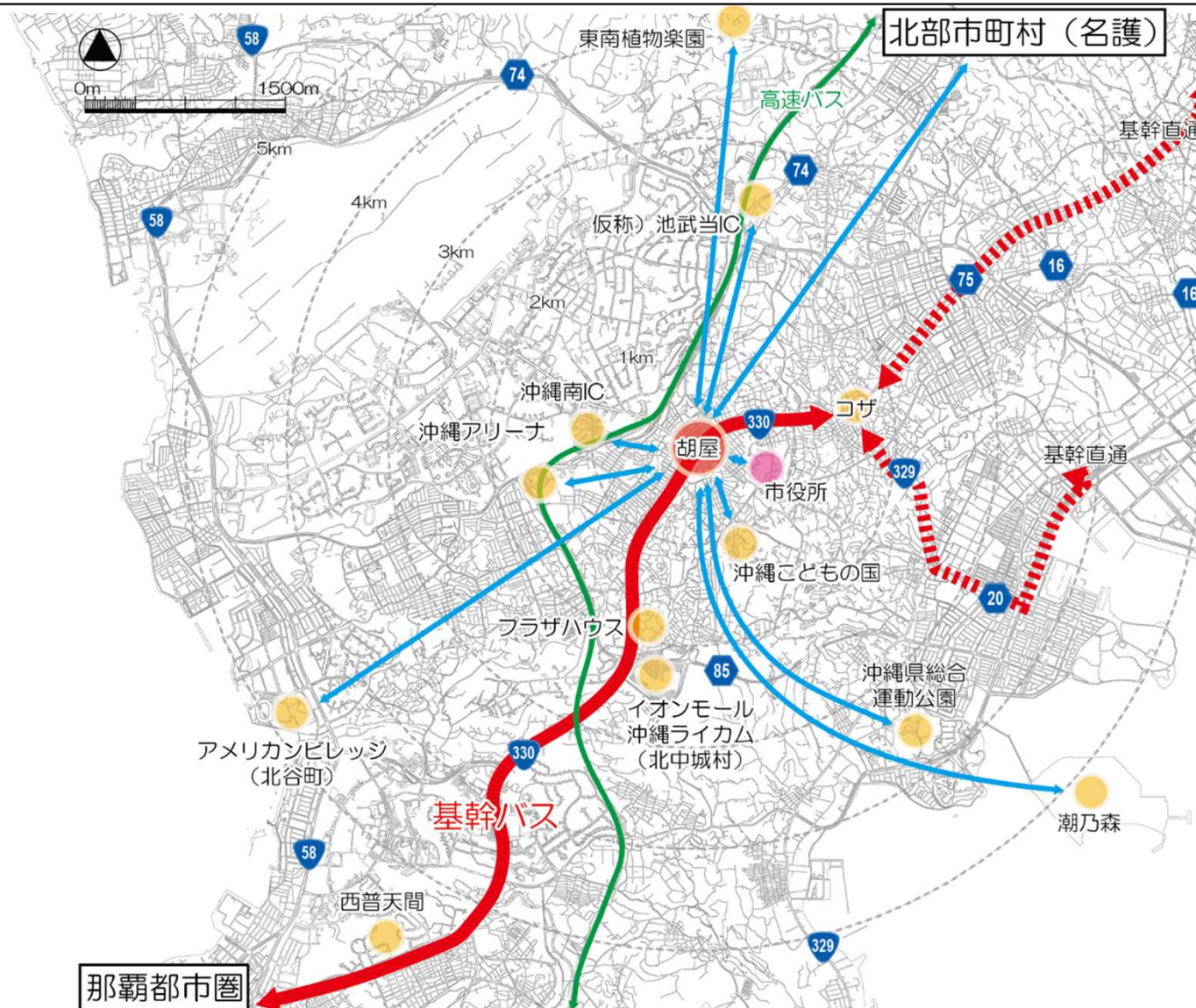
交通
①-a,c,d,f,h,i②-a

交流
③-b,④-b

(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画 (案)

広域スケール (中南部都市圏・都市間ネットワーク)

- 「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。



3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-a,c,d,f,g,h,i②-a

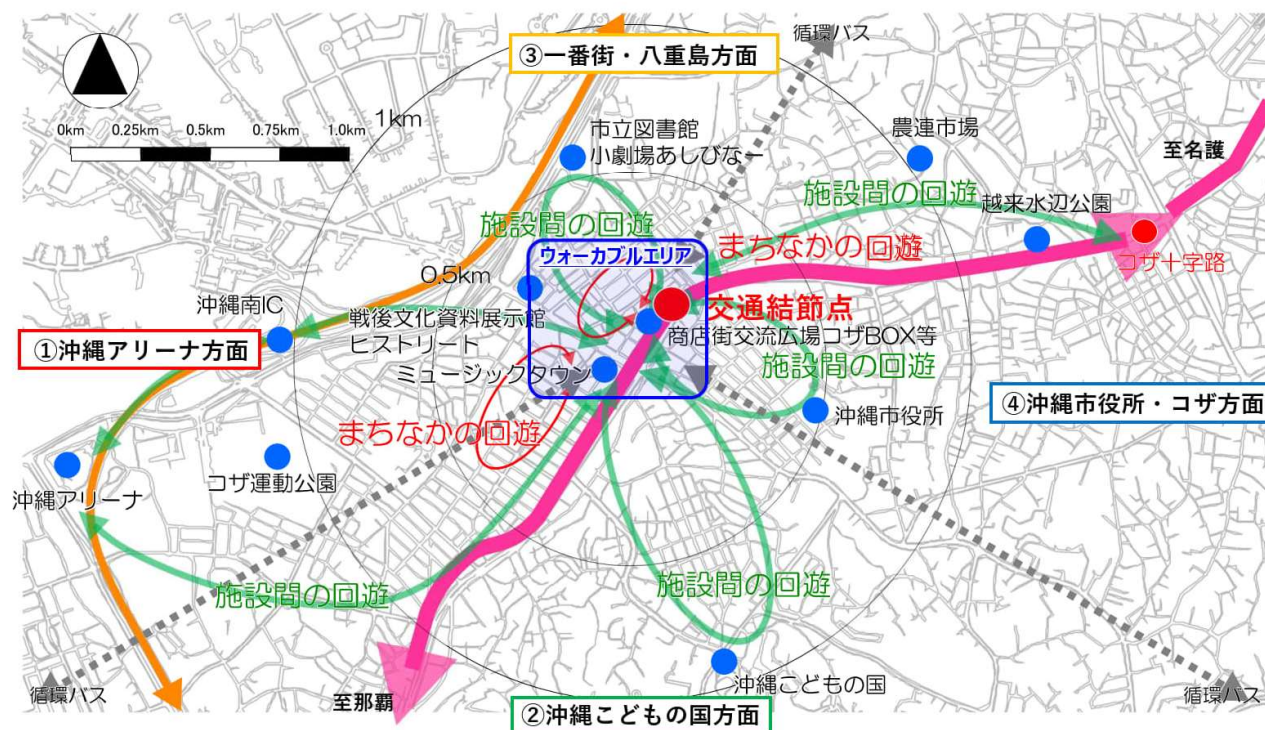
交流
③-a,b,④-b

防災
⑤-a,b

(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）

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。



交通結節点

- 交通結節点は、広域公共交通ネットワーク（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。

3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-a,c,d,f,g,h,i,j,②-a

交流
③-a,b,c④-a,b

防災
⑤-a,b

(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）

整備コンセプト

新沖縄21世紀ビジョン基本計画

県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

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)

- 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)

- 費用負担の問題で公共交通を選択できない状況を無くす
- 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や乗り継ぎ環境を整備する

交通

移動をもっと自由にする
(移動コストの緩和)

- 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

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

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

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



沖縄市総合計画

世界にひらき 活力あふれる 国際文化観光都市

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

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～

交通拠点内の方面別の方向性

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）を活かした賑わいの創出
3. 安心して暮らせる環境の創出

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

一番街・八重島方面

1. まちの個性（商業・文化・歴史）を活かした賑わいの創出
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

沖縄市役所・コザ方面

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

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
がる空と緑の中に居心地のよいまちまーいを創り出す拠点を描く。

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

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

3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-a,b,c,d,e,f,g,h,i

交流
③-b, c ④-a,b

防災
⑤-a,b

(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）

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」を打ち出した。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」を基本として整理

一番街商店街隣接整備案

※下記の図は配置（案）であり、決定したものではありません。



【概要】

- ・ 一番街商店街に隣接して交通結節点を整備する案

【想定される効果】

- ・ 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

【留意点】

- ・ 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

うるま市向け・那覇市向け分離整備案

※下記の図は配置（案）であり、決定したものではありません。



【概要】

- ・ 左記案に加え、那覇向け側も交通結節点を整備する案

【想定される効果】

- ・ 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

【留意点】

- ・ 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

3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-a,b,c,d,e,f,g,h,i

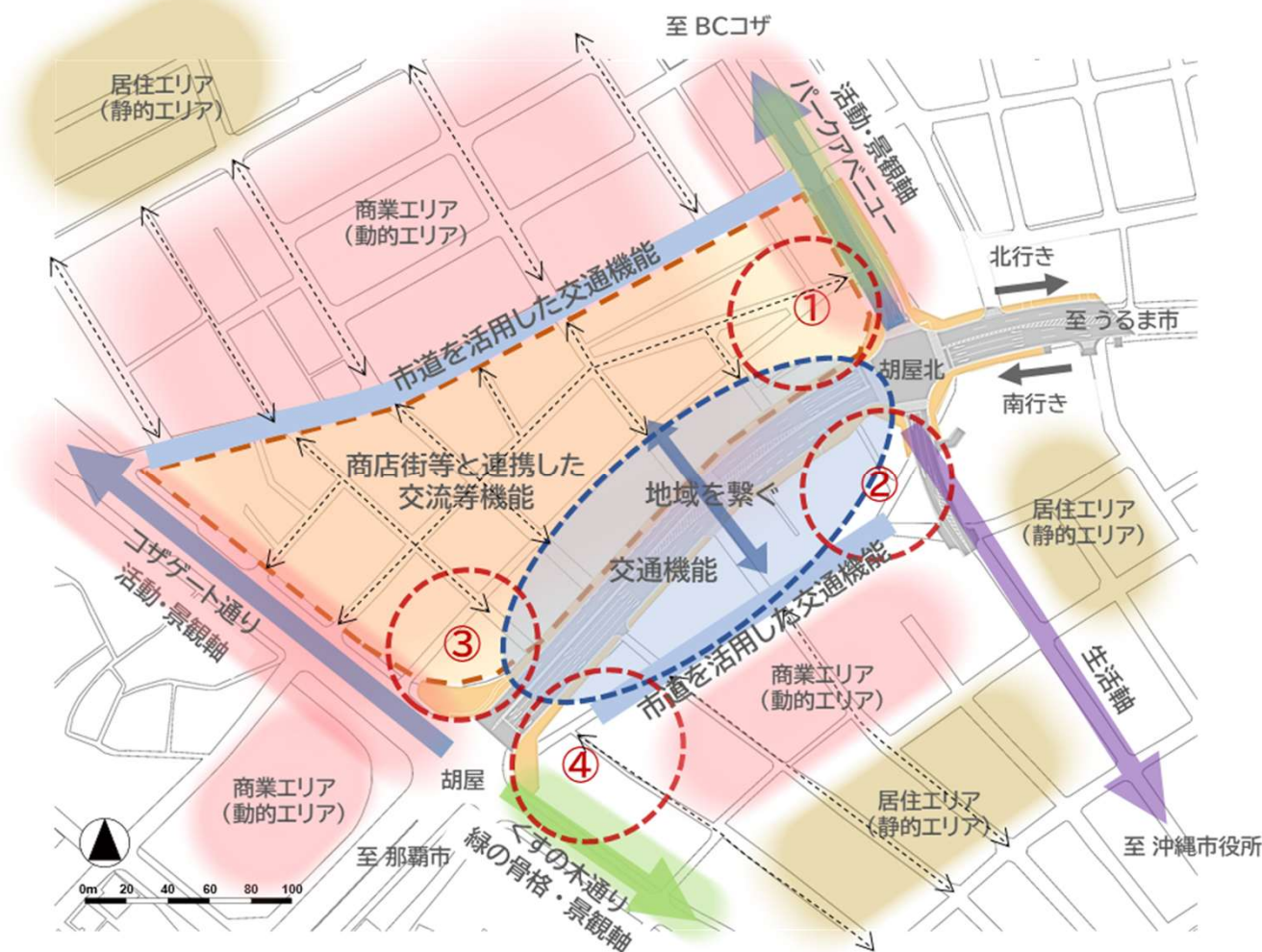
交流
③-a,b,c ④-a,b

防災
⑤-a,b

(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）

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。



配置方針	
活動・景観軸	① パークアベニューと連続した空間
生活軸	② 市役所までつながる道路と連続した空間
緑の骨格・景観軸	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
地区内歩行者動線	④ 市役所前の広場・くすの木通りから連続した空間

交通結節点	機能配置
交通機能 (非常時は防災機能)	商業エリア (動的エリア)
交流等機能 (非常時は防災機能)	居住エリア (静的エリア)
	日常・イベント等活動に資する機能
	落ち着いた空間を形成する機能
	緑の骨格・景観軸

3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-a,b,d,e,f,g,h,i

交流
③-a,b,c ④-a,b

防災
⑤-a,b

(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）

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

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



● 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と街並みの馴染みを基盤に、小さな行為の積み重ねで賑わいを育み、多様な使われ方を受け止める姿を表現している。



3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-a,b,d,e,f,g,h,i

交流
③-a,b,c ④-a,b

防災
⑤-a,b

(3) 沖縄市交通拠点まちづくり基本計画（案）

●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とともに、街並みに馴染ませ、見える活動が行動を促す、UD対応で多様性を受け止める姿を表現している。



●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を起点に、街並みに馴染む“まちの顔”と活動の連鎖を、交通との共存の中で受け止める姿を表現している。



(4) 令和7年度の取組

●地域デザイン部会

- 令和6年度では、空間デザインの根幹となる視点の言語化を行いデザインコート（素案）の検討を実施
- 今後各種取組への反映に向けて、今年度では、デザインコードの更新を行うとともに、次のステップであるイメージ化の検討を行った

第2回地域デザイン部会 実施日 令和7年10月1日（火）

1. 議題

- 1) 地域デザイン部会設置要綱（案）の改定について

2. 報告

- 1) 今年度の展開方針（案）について
- 2) まちづくり基本計画（まちづくりから考える必要機能）（素案）
- 3) デザインコードを踏まえたデザイン検討の考え方について
- 4) バスタ周辺エリアのパブリックスペースの方向性（素案）について
- 5) 各種実験計画（案）について（広場、交流拠点等）

3. とりまとめ

4. 閉会



主なご意見

- ・ 広場以外のパブリックスペース（道路を含む）を基点とし、拠点間の移動と空間の扱いを考慮することで、包括的な空間となる。今後の実証実験の結果も反映させると良いと考える
- ・ パブリックスペースというよりも、ネットワークとして捉え、動いていく中で、広場、お店、ベンチがあり、バスに乗って外に行けて戻ってこれるような、一連のネットワークを目指すべきコンセプトを考えるべき
- ・ ネットワークを作っていくにあたって、軸だけにとどめず、いろんなスペースを活かすための工夫を充実させることで、様々な動きに繋がってくる
- ・ 各種実験については、残地活用のインタラクティブなプログラムを行うことや、公民館での瓦版配布も一つの社会実験であるため、考えていくべき

3-3 まちづくりにおける取組について

交通
①-h

交流
④-b

(4) 令和7年度の取組

●都市間移動を支える交通モードの検討

- 沖縄市では、夜間バスやシェアサイクルの実証実験を実施しているところ。
- 今年度は、那覇ルート（那覇・浦添方面）と西ルート（北谷・嘉手納・読谷方面）による夜間バスの実験を実施しており、周辺自治体との結節機能強化に向けて検討を行い、胡屋を中心としたバス網の在り方、ニーズを調査。
- 利用は那覇ルートが全体の8割を占めており、那覇ルート利用者の7割が県庁北口やおもろまち一丁目で降車している。今後、モノレールとの連携も含めて検討を進めていく。

毎週土曜日 23時に運行 胡屋バス停発

無料 ヨルバスで満喫

胡屋・那覇・西ルートを夜間運行

STEP 1 詳細を知る (公式HP)

STEP 2 無料バスを予約する

STEP 3 胡屋行き路線を調べる

運行スケジュール 11月～1月の土曜日 毎週 23:00

那覇ルート (那覇・浦添方面) 西ルート (北谷・嘉手納・読谷方面)

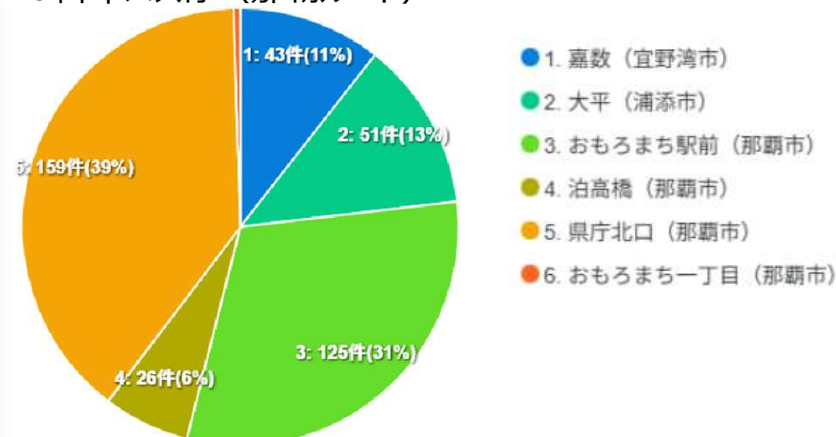
那覇ルート: 那覇(宜野湾市)・大平(浦添市)・おもろまち駅前(那覇市)・泊高橋(那覇市)・県庁北口(那覇市)

西ルート: 北谷(北谷町)・桑江(北谷町)・美浜アメリカンビレッジ北口(北谷町)・砂辺(北谷町)・水釜(嘉手納町)・嘉手納(嘉手納町)・伊良波(読谷村)・赤犬子宮前(読谷村)

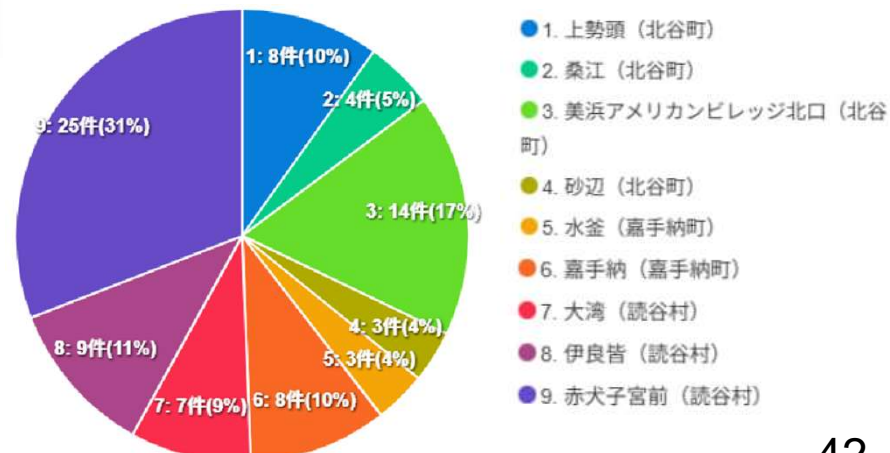
令和7年度交通拠点におけるにぎわい創出社会実験業務
問い合わせ先: 沖縄市 建設部都市交通課 098-939-1212 (内 2514) / CCC 沖縄社会福祉公社 090-6101-3409 室2



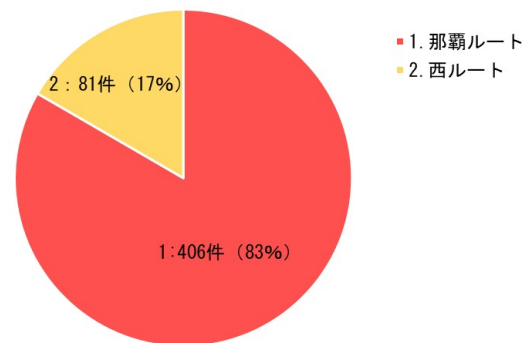
●降車バス停 (那覇ルート)



●降車バス停 (西ルート)



●利用ルート



平時

イベント時

利用人数/予約人数

60%

80%

3-3 まちづくりにおける取組について

交流
③-a,b,c,④-a,b

防災
⑤-a,b

(4) 令和7年度の取組

●広場空間を考えるまちあるきワークショップ開催

- 沖縄市では、市民と連携しながらまちづくりの視点で胡屋バス停周辺における広場空間の検討を進めている。
- まちなか広場づくりに地元の伴走者的立ち位置で活動が続け、様々な広場づくりにかかるアドバイザーとして実績・知見を有する山下裕子氏を講師として招き講演会・WSを実施。
- WSにおいては、居心地良く滞在できる空間として、カフェ併設広場や多様なくつろぎ方ができる空間を求める声が挙がった他、イベントスペースや飲食・物販スペースとしての活用が提案された。

目的

- ・市民・商店街・学生等と一体となって検討を行う場として、講演会・WSを実施。
- ・その意見等を実証実験で試行することで、WSと実証実験を一体化させ、広場の検討へ繋げていく。

対象

地域住民/商店街関係者/学生等



**昼間の顔となる
広場を考える
まちあるきワークショップ**

開催日 令和7年
9月27日(土)

時間 13:30 ~ 17:00

会場 Lagoon KOZA
一番街商店街

講師 山下裕子氏
ひび・ネットワーククリエイター/
街のリスト

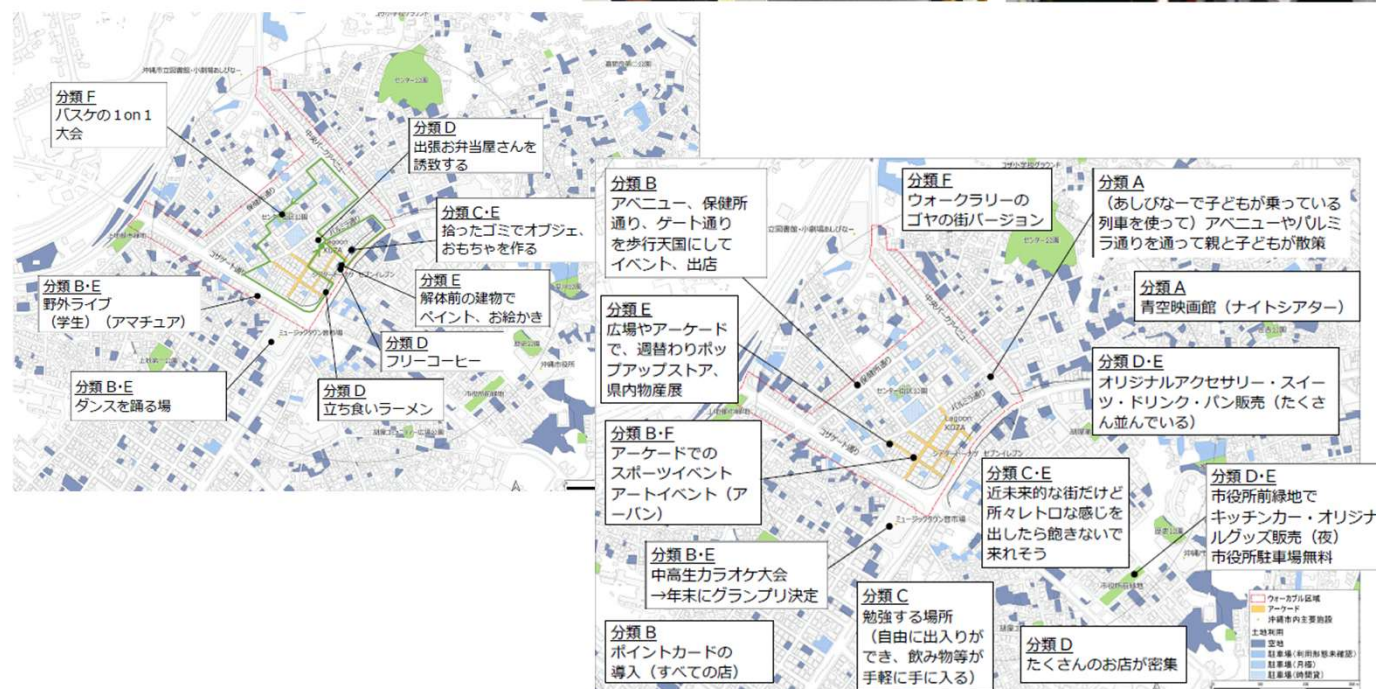
定員 まちあるき・講演会|定員40名程度
ワークショップ|定員25名程度

プログラム

- まちあるき 13:30 ~
講演のあいま
まちあるき (Lagoon KOZA 前)
- 講演会 14:30 ~
交通拠点まちづくりについての現状説明
講演会
まちあるき・講演のあいま
まちあるき (Lagoon KOZA 前)
- ワークショップ 15:55 ~
意見交換 (グループワーク)
発表
- 閉会 17:00
講演のあいま

集合場所

お問い合わせ先
沖縄市まちづくり推進課 企画・広報係
TEL 098-809-8977 E-mail machi@city.okinawa.jp



3-3 まちづくりにおける取組について

交流
③-a,b,c,④-a,b

防災
⑤-a,b

(4) 令和7年度の取組

●空地を活用した広場実証実験

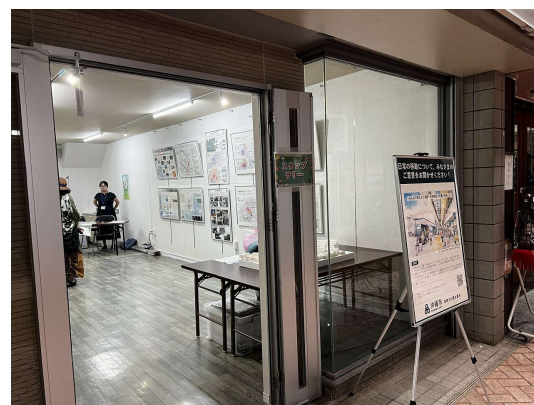
- 胡屋北交差点改良事業の進捗に伴う空地などを活用し、当該エリアに必要とされる必要機能の一つである広場の在り方について実証実験をおこなった。
- アクセス性・回遊性向上などの観点から、「空地を活用した広場の実験」「まちなか交流拠点」、及び周辺を巡るスタンプラリーを併せて実施した。
- 来訪者アンケート調査より、空地での取組として子供の遊び場やマルシェ等のニーズを確認した。



▼当日の空き地利活用状況



▼まちなか交流拠点

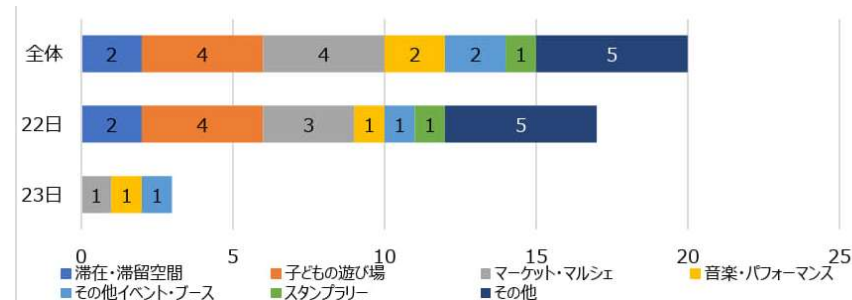


▼来訪者アンケート

Q 今後、空き地などを使った取組であつたら良いもの・こと、試してみたいこと、アイデアを教えてください。

⇒子供の遊び場とマーケット・マルシェが最も多く、滞在・滞留空間、音楽・パフォーマンス、その他イベント・ブースが続く結果となった。

	全体	22日	23日
子どもの遊び場	4	4	0
マーケット・マルシェ	4	3	1
滞在・滞留空間	2	2	0
音楽・パフォーマンス	2	1	1
その他イベント・ブース	2	1	1
スタンプラリー	1	1	0
その他	5	5	0
合計	20	17	3



(4) 令和7年度取組

●パブリックスペース空間のコンセプトや機能の検討

- 「コンセプトや機能の検討に向けた視点の整理」を踏まえ、コンセプトと導入すべき機能等を整理した。
- パブリックスペースには、ベンチや椅子、テーブル等のバス利用者が滞在する機能のほか、周辺店舗や景観等との境界をあいまいにすることで連続性を創出し、結節機能や、まちなかへの誘導機能を備えることが望ましい。

■コンセプト案 **マチガーきよてん** | まち全体で必要な機能や空間を満たし、水が湧くカーのように様々な人や活動が湧き出す拠点

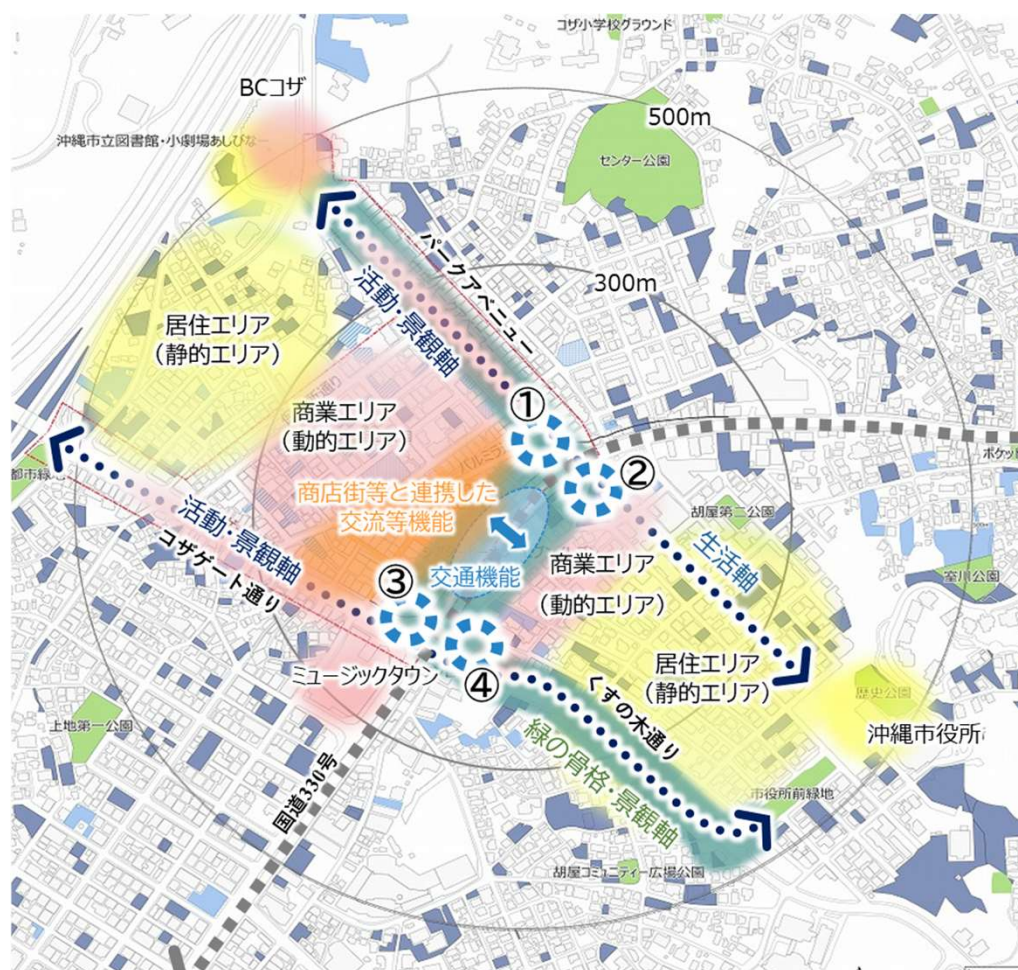
■他コンセプト案 ・コザマチガー マチガークロス マチガーの間 マチガーコア バスまちガー



(4) 令和7年度の取組

●パブリックスペース空間のコンセプトや機能の検討

- 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を踏まえ、ウォーカブルエリアを設定。
- 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。



配置方針

機能配置の考え方

パークアベニュー・コザゲート通りとの交差部・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ぶ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

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)

※ 300mはバス利用者の徒歩圏域、500mは胡屋バス停を中心にBCコザや沖縄市役所等の施設を含めた範囲

(4) 令和7年度取組
● まちなか交流拠点の実証実験

- まちなか交流拠点において、大学等がまちづくり関連の取組を行うことを見据え、琉球大学生を対象に、当該エリアのまちづくりをテーマとした特別講義を実施した。
- 講義内容は、広場の実証実験との連携を図るため、実証実験内容を検討するものとし、多様な遊び方ができる空間や飲食・購買ブースの設置の案が挙がった。

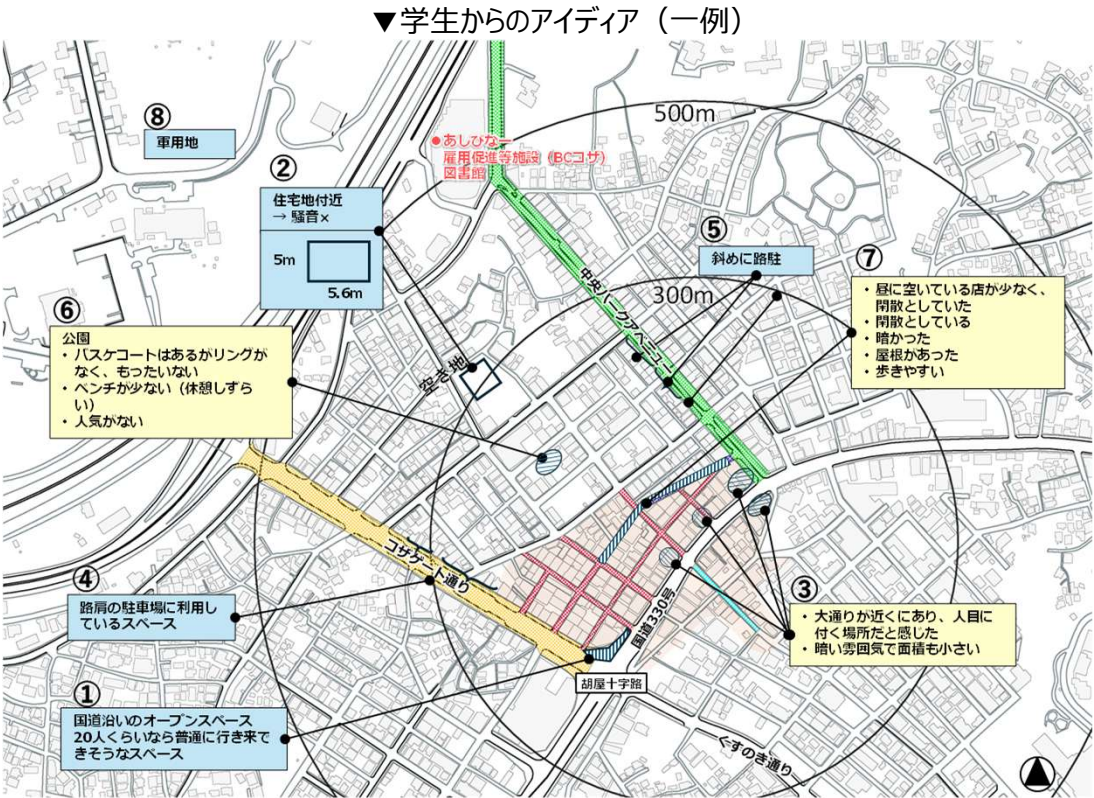
大学との連携：まちづくりをテーマとした特別講義

「沖縄市胡屋中央地区に求められる広場空間」について、皆さんの声をお聞かせください。

- ◆ 沖縄市の胡屋・中央地区では、多様な交通手段が集まる交通拠点（通称：バスタ）の整備に向けて、国・沖縄県・沖縄市が連携して検討を進めています。
- ◆ また、バスタの整備に合わせて、周辺の広場空間も一体的に整備し、地域住民や来訪者が交流できるような機能の導入も検討されています。
- ◆ この広場空間にどのような交流機能を持たせるかについて、**学生ならではの視点からアイデアやコンセプト案を考えてみましょう。**
- ◆ 上記以外の内容で、まちなかや交通拠点にこういう機能（施設）があったらいいな！というアイデアがあれば、併せてお聞かせください。
- ◆ これからの社会を担っていく皆さんの貴重な意見を、今後の施策に反映できればと考えていますので、ご協力をお願いします。



▲ 特別講義の様子



	①	②	③
社会実験 アイデア	・ ベンチと噴水の設置	・ 騒がしくできない ・ 駐車場を利用する	・ 子どもが水遊びできる広場 ・ 噴水 ・ 小さめの浅瀬
	・ 小規模の映画館（お酒あり）	・ ゲームセンターを造る	・ コンビニを置く
	・ キッチンカー小さいものを4~6台（ミニフードフェス風）	・ レコーディングブース	・ モニュメントが欲しい
	・ 地下格闘技場	・ リラックス空間 ・ 銭湯、サウナ	・ キッチンカー中~大サイズくらいで4~5台ほど（ミニお祭り風）

※ マップと下表の番号は整合しており、下表にて社会実験アイデアの一例を示している

3-3 まちづくりにおける取組について

交流
④-b

(4) 令和7年度取組

● まちなか交流拠点の実証実験

- バスタ整備や周辺のまちづくりに関する情報発信を行い、多様な意見を収集したい。
- 多様な主体同士のつながりを活かした協働まちづくりの推進するため、人と人とのつながり方を設計し、地域特性を把握する。
- まちなか交流拠点においては、結節点がまちに溶け込む要素として多様な人々が集う拠点となるよう利活用の検討を進める。

まちなか交流拠点の運営

【一番街商店街の空き店舗】

営業時間：14時～16時

展示方法：展示パネル・模型

(アンケート含む)

立ち寄りやすい工夫：イスと机

運営：有人運営

週1日で半日を有人運営でおこなう

中央建設C・沖縄市：週1日

営業日は金曜日とする

瓦版（アンケート有り）を配布

実施期間：令和8年1月15日～令和8年3月5日



まちとの連携

【沖縄市青年フォーラム2026】

テーマ「胡屋のまちにバスターミナル!?交通拠点整備基本構想について学ぼう!!」

場所：BCコザ(旧コリンザ)1階
まなびの部屋

(アンケート含む)

対象：沖縄市在住・在勤・在学
(概ね10代～30代)

日時：令和8年2月1日
13時～16時

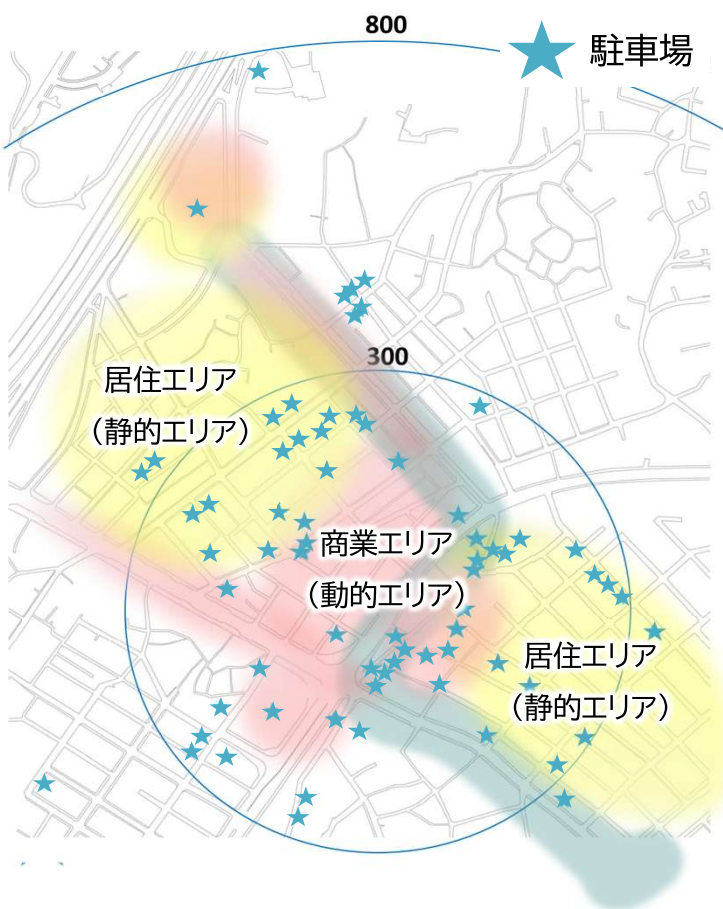
沖縄市青年フォーラム(案)	
1.フォーラムを開催する目的	沖縄市がどのような政策を行い、今後どう発展していくか青年に知る機会を与え、それについて、自分の意見を述べる事で、沖縄市への関心を持ってもらうことが目的。
2.テーマ「胡屋のまちにバスターミナル!?交通拠点整備基本構想について学ぼう!!」	交通拠点整備基本構想について、青年に知る機会を与え、胡屋のまちにバスターミナルが建設されることについて、自由に意見を述べてもらう。
3.テーマの決定理由	沖縄市青年協議会とのテーマ決めの際、バスターミナルが建設されることでどのようなまちに生まれ変わるのか、いつ頃完成するのかなど、バスターミナル建設に高い関心があったため、青年に自分たちのまちの取り組みについて考えてもらい、意見を述べる機会としたいこのテーマとした。
○開催日：令和8年2月1日(日) 12時30(集合)～16時	
○場 所：BCコザ(旧コリンザ)1階 まなびの部屋	
【フォーラムの流れ】	
第1部 交通拠点整備基本構想について	
○市内散策(胡屋～番町近辺) 30分	
○散策説明 30分程度	
・交通拠点整備基本構想(バスターミナル建設等)の目的及び概要	
・市の実況の取り組み	
例 バスターミナル建設の現在の状況	
バスターミナルの今後の展開	
バスターミナル建設のメリット	
バスターミナル建設にかかると市町村の参考事例	
・事業の課題	
・市の取り組みに対する意見や課題を解決するための案を第2部で考えてみる。	
第2部 シェアリング(グループディスカッション) 60分程度	
内 容：数グループに分かれて、テーマ毎に意見を交換し合い、最終的にはグループで考えた案等を所定の用紙にまとめる。	
第3部 グループ発表 20分程度	
内 容：第2部で考えた内容をグループ毎に発表します。	
1グループ 3～4分程度	

(4) 令和7年度取組

● 駐車場機能の検討

- 交通結節点周辺におけるP&Rを検討するために、胡屋・中央地区周辺の駐車台数（平日昼、イベント休日昼、イベント休日夜）を把握し、利用状況を調査した。
- 今後、P&Rなど周辺駐車場と胡屋地区交通結節点が一体となった利活用方法について検討を進めていく。

< 胡屋地区周辺の駐車場立地状況 >



【調査概要】

調査対象時間：10時～12時（昼）、16時～18時半（夜）

調査内容：駐車場数および駐車場ごとの駐車容量※1、利用台数※2、形態（月極・時間貸）を整理

※1 駐車容量とは駐車可能な台数を表す

※2 利用台数は調査時時点の駐車台数

● 胡屋地区周辺の駐車容量

	300m以内	300～800m以内
時間貸し駐車場	648台	528台
月極駐車場	460台	198台
合計	1108台	726台
備考	・身障者用駐車場 14台 ・バイク用 6台	・身障者駐車場 0台 ・バイク 1台

● 胡屋地区周辺の駐車場利用状況（時間貸しのみ）

	平日	休日（イベント時）	
調査時間帯	昼	昼	夜
利用台数/駐車容量	551台/1,176台	410台/1,176台	731台/1,176台
駐車率	46.85%	34.86%	62.15%

3-4 交通結節点における取組について

(1) 必要機能に関する調査

■関係者ヒアリング調査

○ 胡屋地区交通結節点に必要な機能を検討することを目的として、沖縄県内の交通事業者や沖縄県、周辺自治体の行政機関、その他関連団体、全25団体を対象に関係者ヒアリングを実施した。

目的

胡屋地区交通結節点に必要な考え方や、結節点が整備された際の利用イメージについてのご意見等を把握する。

期間

2025年6月～12月

実施件数

全25団体

手法

対面・WEB

主な聴取項目
※1

① 胡屋地区交通結節点周辺での関連事業、計画について
※バス事業者以外に聴取

② 交通結節点の利用イメージについて

③ 交通機能の配置パターンについて
※バス事業者のみに聴取

④ 必要機能・施設について

⑤ 賑わい機能（交流等機能）や防災に関する機能について

⑥ その他ご意見

表 ヒアリング先一覧

大分類	中分類	事業者名
交通事業者	バス事業者	沖縄県バス協会
		琉球バス交通・那覇バス
		沖縄バス
		東陽バス
		中部観光バス
		やんばる急行バス※2
		東京バス※2
	二次交通関係者	沖縄県ハイヤー・タクシー協会
		プロトソリューション
		タイムズモビリティ
行政機関		企画部（交通政策課）
		文化観光スポーツ部（観光政策課）
		土木建築部 （道路街路課、道路管理課、都市モノ課、中部土木事務所）
		県警察本部（交通規制課）
		うるま市
		北中城村
		北谷町
		宜野湾市
利用者	関連団体	沖縄市社会福祉協議会
		沖縄市観光物産振興協会
		沖縄アリーナ株式会社
		中部徳洲会病院

※1 ヒアリング対象毎で項目を取捨選択
※2 当該事業者については高速バスと結節点の連携可能性についてのみ聴取

3-4 交通結節点における取組について

交通
①、②

交流
③、④

防災
⑤

(1) 必要機能に関する調査

■ 関係者ヒアリング調査

○ 以下の表に示した主なご意見等を参考に、胡屋地区交通結節点に必要な機能や配置検討を行う。

ヒアリング項目	必要機能や配置検討などに参考とする主なご意見等
胡屋地区交通結節点 周辺での関連事業、計画	・ 周辺カーシェア・シェアサイクル・キックボード等事業との連携（乗降施設、走行空間整備） ・ 周辺自治体等も含む広域バスネットワークとしては中間ポイントな位置づけ ・ 周辺自治体の地域公共交通計画との連携やコミュニティバス乗り入れ ・ 周辺まち歩きツアー等と連携した観光バスの乗降施設 等
胡屋地区交通結節点の 利用イメージ	・ 将来的な折返し機能 ・ 観光バスの乗り入れ ・ イベント時の送迎シャトルバスの乗り入れ 等
交通機能の配置パターン	・ 乗降及び待機場所の両側設置（那覇方面・うるま方面） ・ 出入り時の円滑な交通規制（バス優先信号等） ・ 歩行者とバスの動線の分離 ・ 周辺エリアのイベント時の交通規制に配慮した配置 等
必要機能・施設	・ 利用者の利便施設（乗車券販売、情報案内、待合空間、物販、パウダーコーナー、授乳室、コインロッカー、着替え等） ・ 自家用車との連携機能（K&R、P&Rなど） 等
賑わい創出 （交流等機能や防災に関 する機能）	・ 周辺エリアにおける宿泊・飲食機能 ・ 隣接エリア（ライカム・北谷等）などとの連携強化 ・ 来訪者を対象とした物販施設 ・ 災害時の車両等の電源の活用 ・ 防災倉庫や備蓄倉庫などの確保 ・ 交通広場の防災機能確保 等
その他	・ バスの定時性の改善 ・ 中部圏域の重要拠点との連携強化 等

3-4 交通結節点における取組について

交通
①-a,b,c,d

交流
④-a,b

(1) 必要機能に関する調査

■観光バスおよび高速バスの乗降ニーズ検討

- 胡屋中央地区においては、まちあるきツアーに参加する修学旅行団体等が観光バスで来訪しているものの、**乗降場所（利用者滞留）や停車（駐車）スペースがなく**、ミュージックタウン音市場前の**道路（路肩）**を利用している状況。
- R5、R6のミュージックタウン音市場への停車台数を整理すると、観光バス1台または2台を道路上に停車させているケースが全体の約7割を占めている。**この状況を踏まえると、結節点には観光バス用バースを設けることが必要だと考えられる。**
- 高速バスとの連携において、定時性・速達性の観点から、**胡屋バス停を経由する既存バス路線のサービス強化を検討したほうが良い**との意見があった。

国道330号における観光バスの乗降の様子



胡屋地区交通結節点と高速バスの連携可能性について

ヒアリング調査の主なご意見

- ・ ヒアリングを実施したバス事業者からは、空港から胡屋バス停を経由している高速バス（113番、123番、127番）のサービス強化に向けた調整を行うことが良いのではないかとご意見をいただいているところ。

ミュージックタウン音市場前における観光バス停車台数別構成比

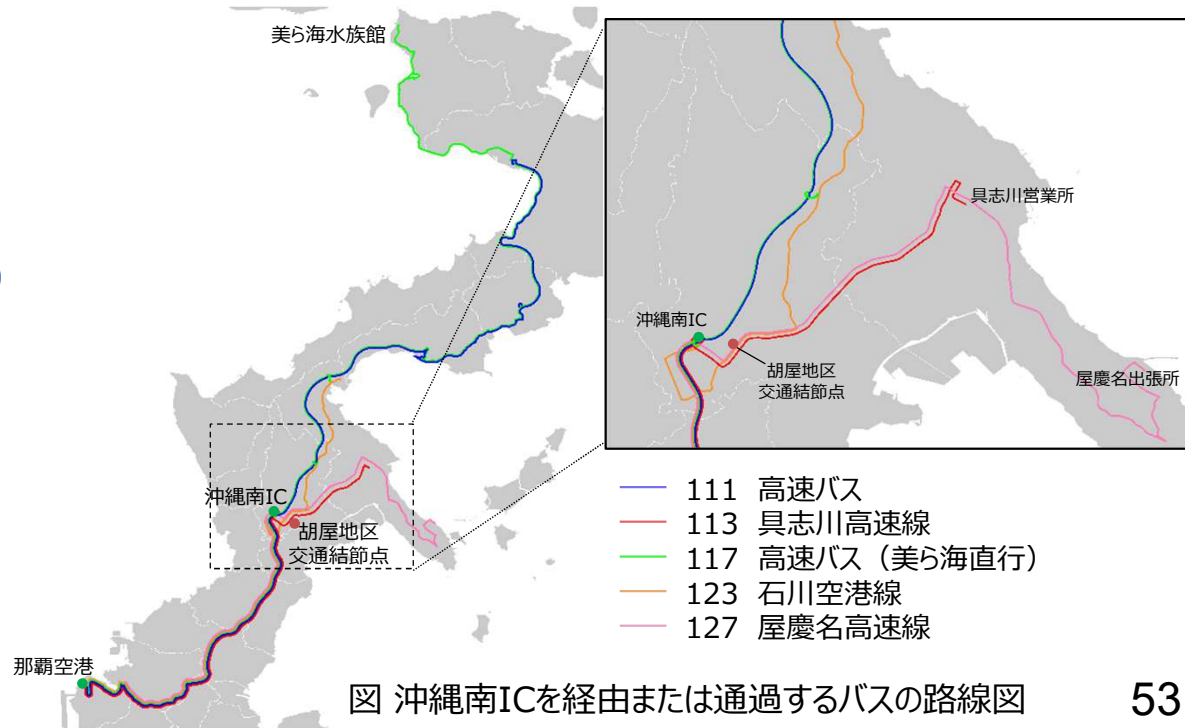
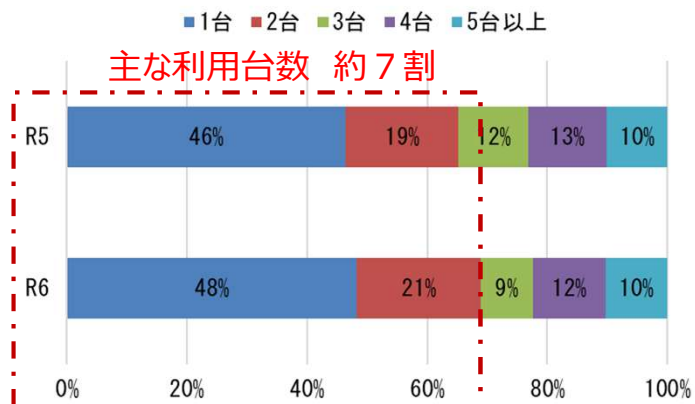


図 沖縄南ICを経由または通過するバスの路線図

3-4 交通結節点における取組について

交通
①-d

(1) 必要機能に関する調査

■ 胡屋バス停利用実態調査

- 交通機能の配置を検討するために、胡屋バス停利用者の来訪方面等を調査した。
- 各方面ともに胡屋バス停の利用者は、胡屋北交差点側からの来訪が約8割～7割であった。
- 今後も利用状況を確認し、歩行者導線や施設配置の検討を行う。

調査概要

目的

胡屋バス停利用者の来訪方面を把握し、バス乗降用バースの配置検討の参考データとして活用

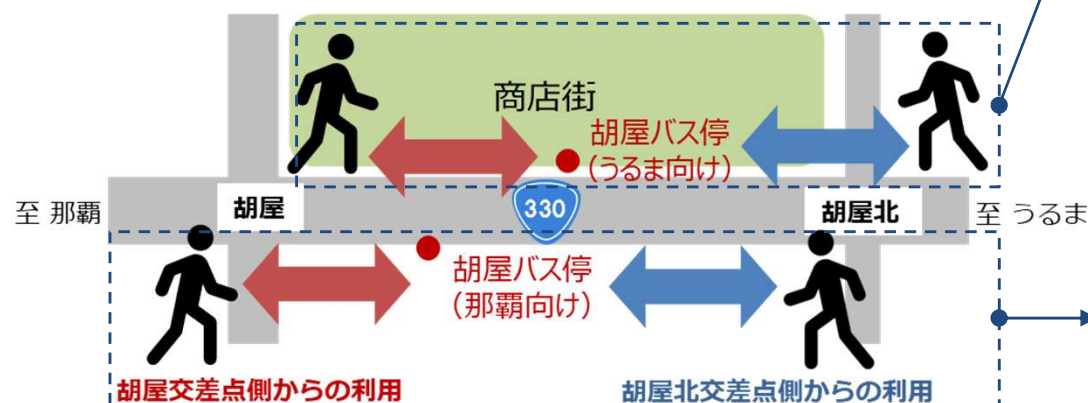
手法

胡屋バス停において、方面別乗降者数を人手観測
－ 7時～20時の13時間調査

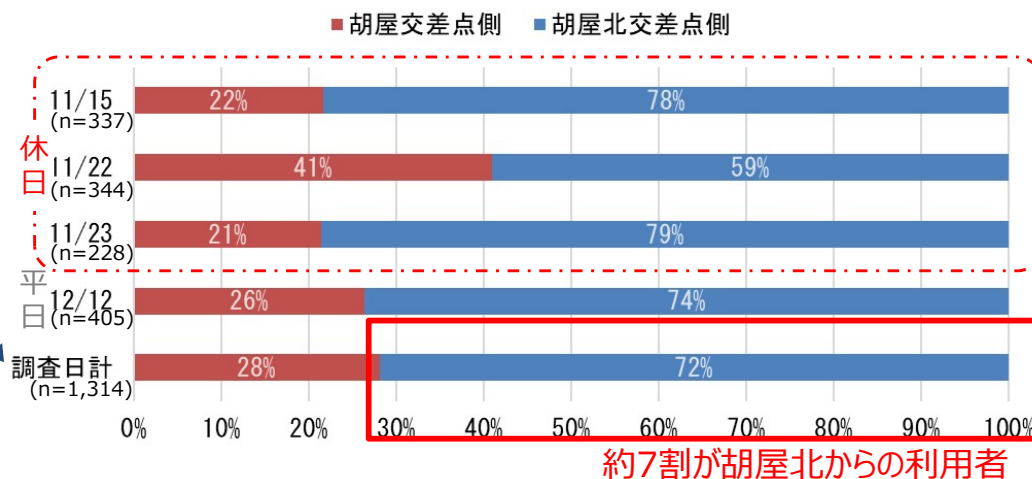
調査日

- ① 2025/11/15 (土) 休日
- ② 2025/11/22 (土) 休日 (実証実験+イベント日)
- ③ 2025/11/23 (日) 休日 (実験実験日)
- ④ 2025/12/12 (金) 平日

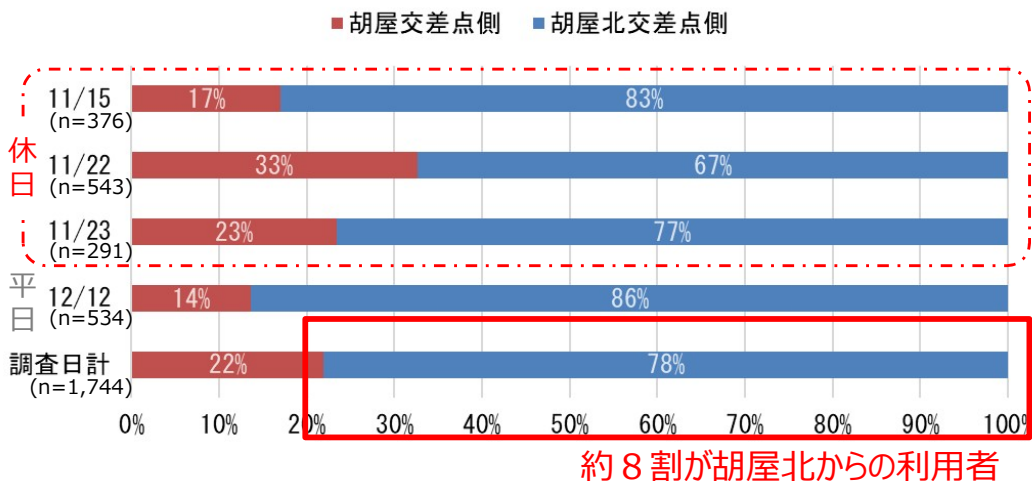
調査イメージ



うるま向け（下り）の来訪方面別乗降割合



那覇向け（上り）の来訪方面別乗降割合



3-4 交通結節点における取組について

(2) 必要機能の考え方

■ 交通ターミナル整備の考え方

※図はイメージで決定しているものではありません。

- 円滑な道路交通の確保及び沖縄市基本構想にある商店街との一体となった整備イメージ、関係者ヒアリング等を踏まえ、交通結節点の整備方法を片側、両側の2パターンで、メリット・デメリットを整理した。
- 交通機能、交流等機能、防災機能の観点から優位と判断される両側整備での検討を進める。

交通結節点 の機能	片側のみ整備		両側整備	
交通機能	メリット	デメリット	メリット	デメリット
	・交通結節点が1箇所に集約されるため、二次交通等との結節性が高い。	・右折入出庫が生じ、バスの定時速達性の低下や現道交通への影響が懸念される。 ・交通結節点1箇所で集約されることで、路線バス等の北行・南行が混在し、案内等が複雑となるため、利便性の低下が懸念される。	・両側に交通結節点があることで左折入庫でき、バスの定時速達性の低下や現道交通への影響の懸念が少ない。 ・北行、南行を分離することができ、南北それぞれの行き先に応じた案内が可能で、利用者の利便性が片側整備に比べ高い。	・乗り継ぎに国道横断が生じる。
交流等機能	メリット	デメリット	メリット	デメリット
	・結節点を利用する全ての人が、隣接する商店街やパークアベニュー通りとの関わりを持ちやすく、商店街側での賑わい創出(回遊性)において優位	・両側に比べ、交流等機能空間の確保において、商店街側への影響が大きい。(商店街との一体整備において不利)	・片側に比べ、広場や交流空間の確保において、商店街側への影響が小さく、国道を挟んで、それぞれの拠点での交流空間の整備が可能である。(商店街との一体整備において有利)	・南行バス利用者が商店街やパークアベニュー通りを利用するには、国道横断が生じる。
防災機能	メリット	デメリット	メリット	デメリット
	・一時滞在施設※1が1箇所となるため、災害時の拠点として分かり易い。	・両側に比べ、滞在空間の確保において、商店街側への影響が大きい。(商店街との一体整備において不利)	・国道を挟んで、それぞれの拠点での滞在空間の整備が可能である。(商店街との一体整備において有利)	・一時滞在施設が二分されるため、災害時の拠点が片側に比べ分かりにくい。(2つの拠点の案内等が必要)
総括		○ 事務局案		

※1 「一時滞在施設」とは、「帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者を一時的に受け入れる施設をいう。」
(出典：一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン（首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議、平成27年2月20日）P2「2.用語の定義」より）

3-4 交通結節点における取組について

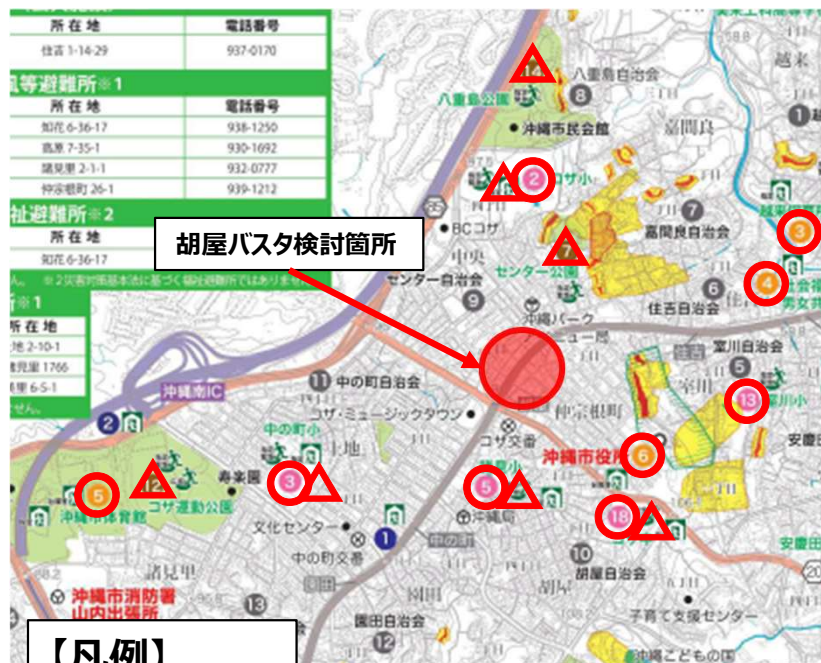
(2) 必要機能の考え方

■防災機能の関連計画

・沖縄市地域防災計画（R6年12月修正）、観光危機管理計画（第2次R4年3月）、沖縄市観光危機管理計画（R4年3月）

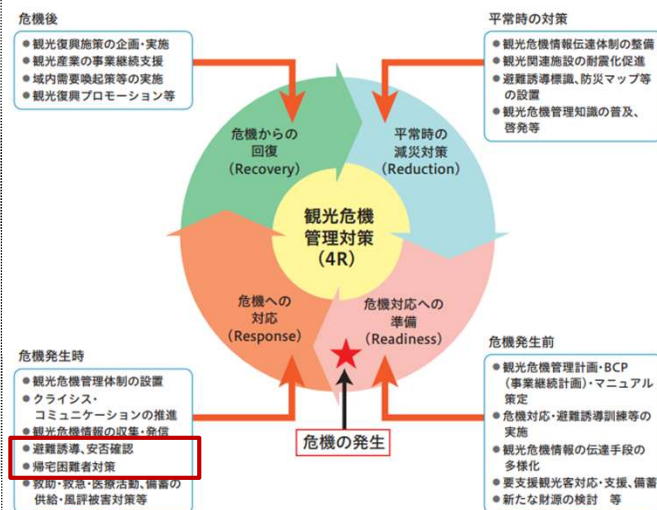
- 交通結節点の検討地区周辺では、沖縄市地域防災計画で位置付けている指定避難所等があり、それら施設と連携することで防災機能の強化を図る。
- 沖縄県・沖縄市観光危機計画において、観光客への情報発信や避難誘導、帰宅困難者の対策等を掲げている。
- **交通結節点利用者の安全確保の観点から、交通結節点整備においても、情報発信、避難誘導、帰宅困難者等に関して必要な機能を整理する**

●沖縄市地域防災計画に基づく避難所（避難場所等）



出典）沖縄市防災マップ

●沖縄県観光危機管理計画の基本方針



出典）沖縄県観光危機管理計画

●沖縄市観光危機管理計画の体制

観光危機管理体制		主な取組
初動体制	観光危機の状況及び推移等によっては、観光客及び観光産業に甚大な被害をもたらす可能性がある場合に設置する。	- 観光危機の状況及び推移等の監視 - 観光危機情報の収集、分析及び共有 等
警戒体制	観光客の生命、身体に相当程度の被害が生じ、若しくは生じる恐れのある場合、又は、観光産業の事業継続に相当程度の支障が生じ、若しくは生じる恐れがあり、その危機の程度が対策本部を設置するに至らない場合に設置する。	- 観光客及び観光産業の被害状況の収集・分析・共有の実施 - 状況に応じた観光客への情報発信、避難誘導・安全対策、帰宅困難者対策の実施 - マスコミなどメディアを活用した正確な情報発信 - 観光産業の早期復興・事業継続支援の実施等
対策本部	観光危機の確度が高まり、観光客の生命、身体に重大な被害が生じ、若しくは生じる恐れのある場合、又は、観光産業の事業継続に重大な支障が生じ、若しくは生じる恐れのある場合に設置する。	- 危機対応方針の策定及び共有 - 状況に応じて協力・支援依頼の実施 - 観光客及び観光産業の被害情報の収集・分析・共有の実施 観光客への情報発信、避難誘導・安全確保、帰宅困難者対策の実施 - マスコミなどメディアを活用した正確な情報発信 - 観光産業の早期復興・事業継続支援の実施等

出典）沖縄市観光危機管理計画

4. 整備方針の検討

4-1 整備コンセプト

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. 拠点連携を支える広域的交通ネットワークの強化
2. 観光・交流のための魅力的な交通基盤の実現
3. 人に優しい交通体系の構築
4. 災害に強い交通ネットワークの構築
5. ICTを活用した交通マネジメント

沖縄の交通軸の構築 ・交通の整序化

- ・道路ネットワークの機能強化
- ・公共交通利用促進
- ・交通結節機能強化

新沖縄21世紀ビジョン基本計画

県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり

シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

沖縄県地域公共交通計画

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（クルマから人中心の社会へ）

沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン

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

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

基幹バスシステムを基軸としたバス網の再構築を展開

沖縄市総合計画

世界にひらき 活力あふれる 国際文化観光都市

沖縄市交通拠点基本構想

KOZAのみんなでつくる活力に満ちたまち

沖縄市交通拠点まちづくり基本計画

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～

整備コンセプト・基本目標

交通拠点形成

- ・ 沖縄本島の南北基幹公共交通軸形成による拠点となる広域公共交通円滑化～那覇・宜野湾・沖縄の3つの都市拠点を結ぶ公共交通(基幹バス)システム構築との連携～
- ・ 沖縄市を都市拠点とする中部地域における交通拠点形成
- ・ 各方面のアクセス性、回遊性を高めるため、様々な交通手段との乗り継ぎ機能強化

交流等拠点形成

- ・ 交通結節機能を活かした中部都市拠点の形成
- ・ 胡屋地区を中心としたまちなか賑わい交流拠点形成

防災拠点形成

- ・ 各防災施設と連携した発災時の情報発信や一時滞在機能等強化

「南北を結ぶ中部の交通拠点」～歴史・文化・人を紡ぎ、世界にひらく活力みちたまち KOZA

交通機能

- ① 利用者の利便性を高める環境の構築
- ② 公共交通事業の維持確保につながる環境の構築

交流等機能

- ③ 回遊性向上による地域の賑わいの創出
- ④ まちの顔となる都市空間の形成やチャンプルー文化を活かした交流拠点の創出

防災機能

- ⑤ 防災機能の強化

4-2 交通結節点に必要な機能

(1) 必要機能の考え方（交通機能）

- 交通機能については、現状及び将来においても必要な機能の検討を行うことを前提とし、利用者の利便性を優先とするとともに、まちづくりと連携した必要機能の検討を行う。
- バス運転手不足・改善基準告示等により、公共交通事業の維持確保を図るには、効率的な運用が求められており、公共交通事業の維持確保につながるための必要機能は十分に配慮した検討を行う。

基本 目標

①利用者の利便性を高める環境の構築

- ・ 中南部都市圏の骨格的公共交通軸である基幹バスとの連携、支線、高速バス、沖縄市コミュニティバス、送迎関連車両など乗入れが想定される交通との乗継利便性の確保
- ・ 多様な交通手段との連携機能の確保およびユニバーサルデザインに配慮した機能の確保

機能 の考 え方

②公共交通事業の維持確保につながる環境の構築

- ・ 公共交通事業の維持確保を図るため、生産性の向上やバスサービス効率化などの柔軟な展開に備えた、運転手の休憩施設や操車場等の機能の確保
- ・ 将来の公共交通需要増、多様なバス運行（直通、折り返し）等に対応した機能の確保

具体 施設

バス乗降場	路線バス（基幹バス、支線バス等）、高速バス、コミュニティバス（沖縄市循環バス等）、観光バス等の乗降
バス優先施設	バスレーン、優先信号等
タクシー乗降場、送迎バス乗降場	タクシー及び送迎バス（病院、学校等）の乗降
自家用車関連施設	自家用車送迎乗降施設、P&R（駐車場施設）、カーシェア等
送迎関連車両乗降施設	アリーナ等の地域振興施設等の送迎車両の乗り入れ（滞留スペース含む）等
他市町村乗入れバス乗降施設	他市町村が運行するコミュニティバス等の乗り入れ等
端末移動手段関連施設	シェアサイクルポート、電動キックボードの乗降
歩行者の動線移動施設	旅客通路、歩行者動線円滑化、施設間及び周辺関連施設との連絡施設等

運転手休憩施設	特定車両の運転手が休憩等に利用する施設
充電施設	電動化等への対応施設
将来導入可能性がある車両に関する施設	連節バス・自動走行化等へ受入可能な施設



トイレ



充電設備



連節EVバス



コミュニティバス



シェアサイクル



電動キックボード

4-2 交通結節点に必要な機能

(2) 必要機能の考え方（交流等機能）

- 交流等機能については、沖縄市が考えるまちづくりとの連携を図るとともに、交通ターミナルの目的地となる魅力あるまちづくりの観点から必要機能の検討を行う。
- 新しい都市の拠点空間創出や地域交流活動支援の観点から、必要機能の検討を行う。

基本 目標

③回遊性向上による地域の賑わいの創出

機能 の考 え方

- ・ 中心市街地内、隣接ウォカブルエリア等と連携した交流機能の確保
- ・ 商店街との連携による賑わいの創出

具体 施設

歩行施設	周辺ウォカブルエリアとの連携、連絡施設等
情報提供施設	多言語対応の情報案内施設、乗車券等販売所、大型ビジョン
待合施設	コインロッカー等の預かり施設、待合施設（屋根、ベンチ、トイレ、授乳室、パウダールーム、更衣室、料金決済施設等）
物産飲食施設	飲食・購買、土産品店



歩行者空間



情報案内版



歩行者横断施設



駅前広場



地域交流施設



地域イベント

④まちの顔となる都市空間の形成やチャンプルー文化を活かした交流拠点の創出

- ・ 地域の歴史、文化、生活を感じられるイベント空間の確保、交流を促進し取組の実践を促す拠点機能の確保
- ・ 都市の新たな拠点となる居心地が良い空間デザインの導入、隣接する重点地区であるコザゲート通り地区・くすの木通り地区や中央パークアベニュー等の個性豊かな空間との連携

広場、緑地空間施設	交通拠点の利用者や地域を訪れる人にゆとりや安らぎを与える施設
地域交流施設	デザインセンター等の地域交流施設
地域イベント活動空間施設	電源・水道施設などの地域イベントにも活用可能な施設
修景施設	交通拠点として地域の顔に相応しい景観の創出を図る施設

4-2 交通結節点に必要な機能

(3) 必要機能の考え方（防災機能）

- 防災や危機管理に関する上位関連計画等を踏まえた必要機能の検討を行う。
- 必要機能については災害だけではなく、平時の利用も含めて検討を行う。

基本 目標

⑤防災機能の強化

機能 の考 え方

- ・ 沖縄市地域防災計画や県・市の観光危機管理計画と連携した一時滞在として必要な機能の確保
- ・ 周辺防災施設との連携機能確保（発災時に避難所等へ帰宅困難者を円滑に誘導する機能の確保）
- ・ 災害時の情報提供や災害状況に応じた柔軟な運用を検討する

災害時の情報発信施設	デジタルサイネージ、大型ビジョン等
災害対応に必要な設備等	非常用発電機、給水タンク、通信環境施設
一時待合施設	災害時における帰宅困難者等の一時滞在機能の確保

具体 施設



災害時のバス発着状況※1



デジタルサイネージ※2

※1 第2回バスタプロジェクト検討会 神田委員提供資料（令和2年11月10日）

※2 国土交通省・神戸市 国道2号等神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】（令和2年3月25日）

※3 沖縄総合事務局 「令和6年11月豪雨 緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の活動報告（11月10日）」

●救急隊・支援物資等の受け入れ※3



●沖縄市における豪雨災害時の様子（2025年1月）



5. 整備方針(素案)

胡屋地区交通結節点整備方針(素案)

※決定されたものではありません。今後変更の可能性あります。

ポテンシャル

- 胡屋地区は中部圏域の中心地として、南部と北部を結ぶ幹線交通軸の中間に位置
- 県内唯一の動物園、世界大会が開催された施設やエイサー・スポーツ・音楽等の豊富な観光・文化資源
- 多様な文化が混在する多国籍な居住者の街



課題

- 周辺道路での安全性・円滑性の向上
- 過度な自家用車依存(公共交通利用促進)
- 広域ネットワークを支える南北拠点との連携
- 周辺施設や中心市街地の回遊性向上
- 災害時の一時受入空間整備



『南北を結ぶ中部の交通拠点』

～歴史・文化・人を紡ぎ、世界にひらく活力みちたまち KOZA～

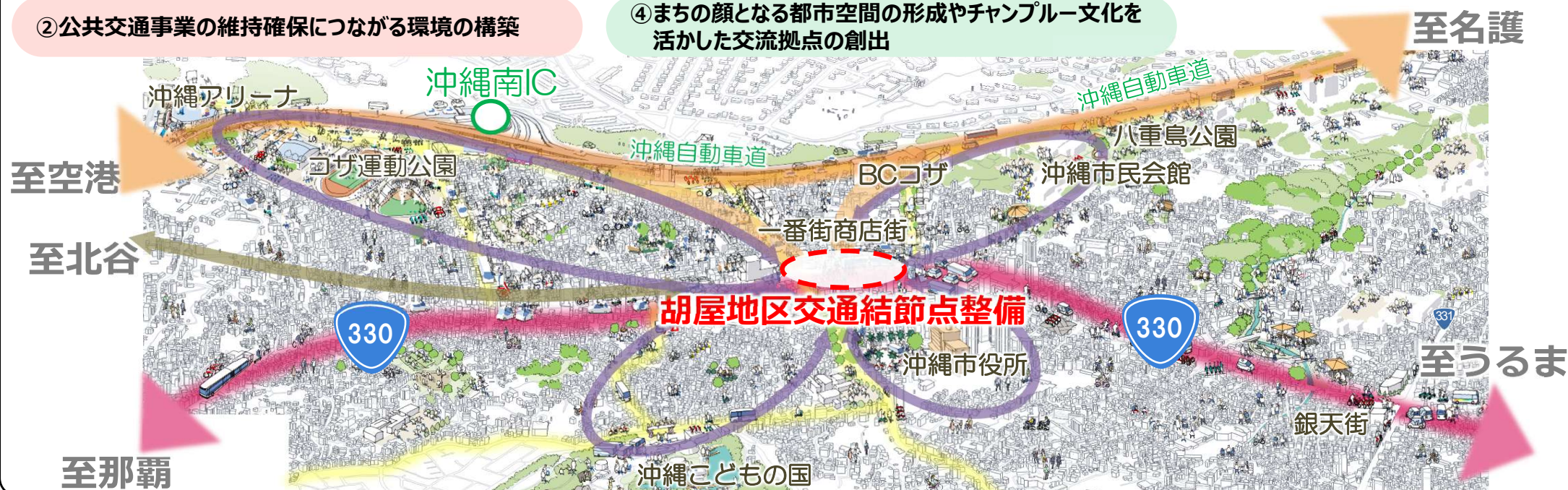
①利用者の利便性を高める環境の構築

②公共交通事業の維持確保につながる環境の構築

③回遊性向上による地域の賑わいの創出

④まちの顔となる都市空間の形成やチャンプルー文化を活かした交流拠点の創出

⑤防災機能の強化

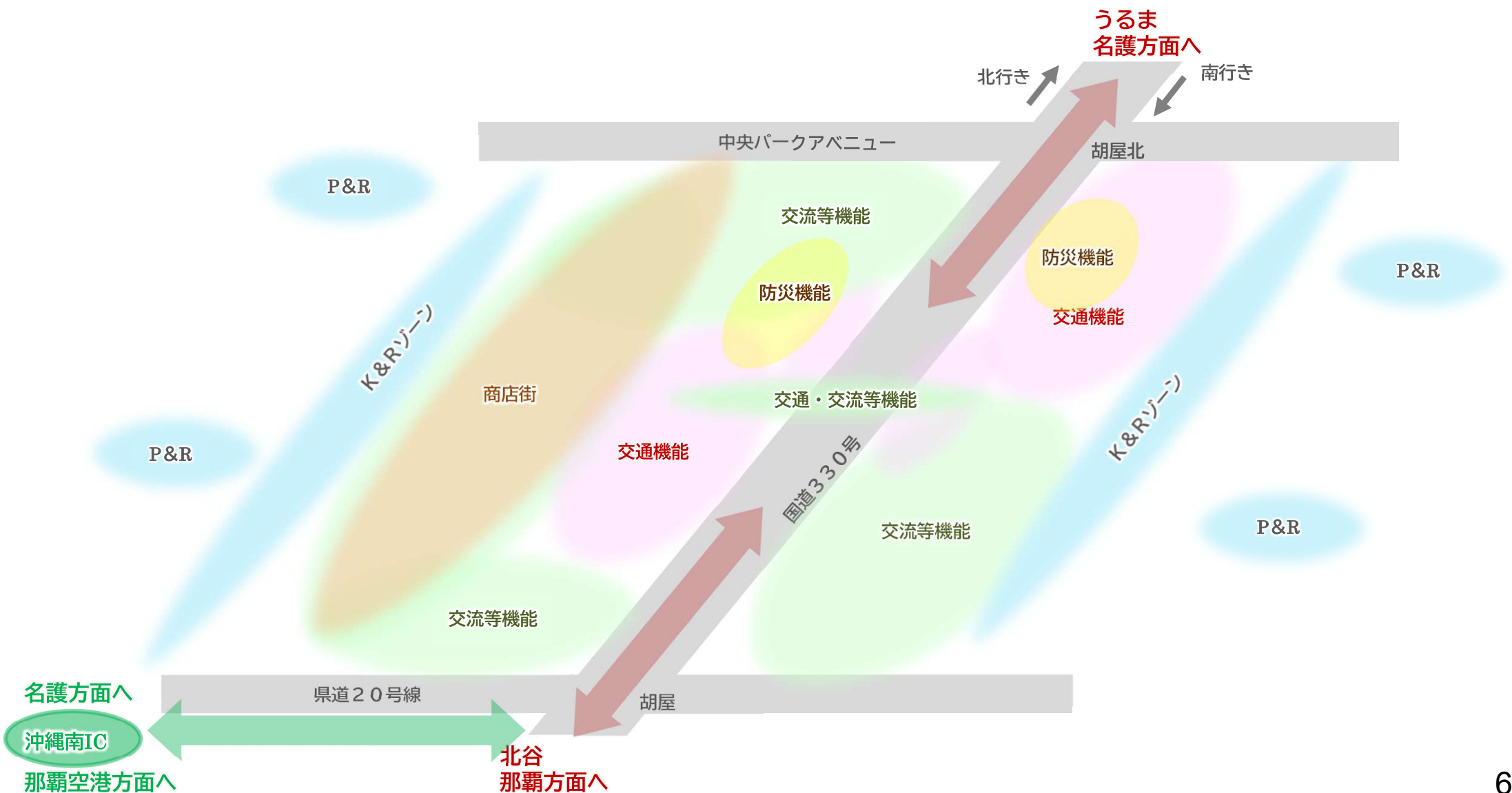


胡屋地区交通結節点整備方針(素案)

※図は決定されたものではありません。今後変更の可能性があります。

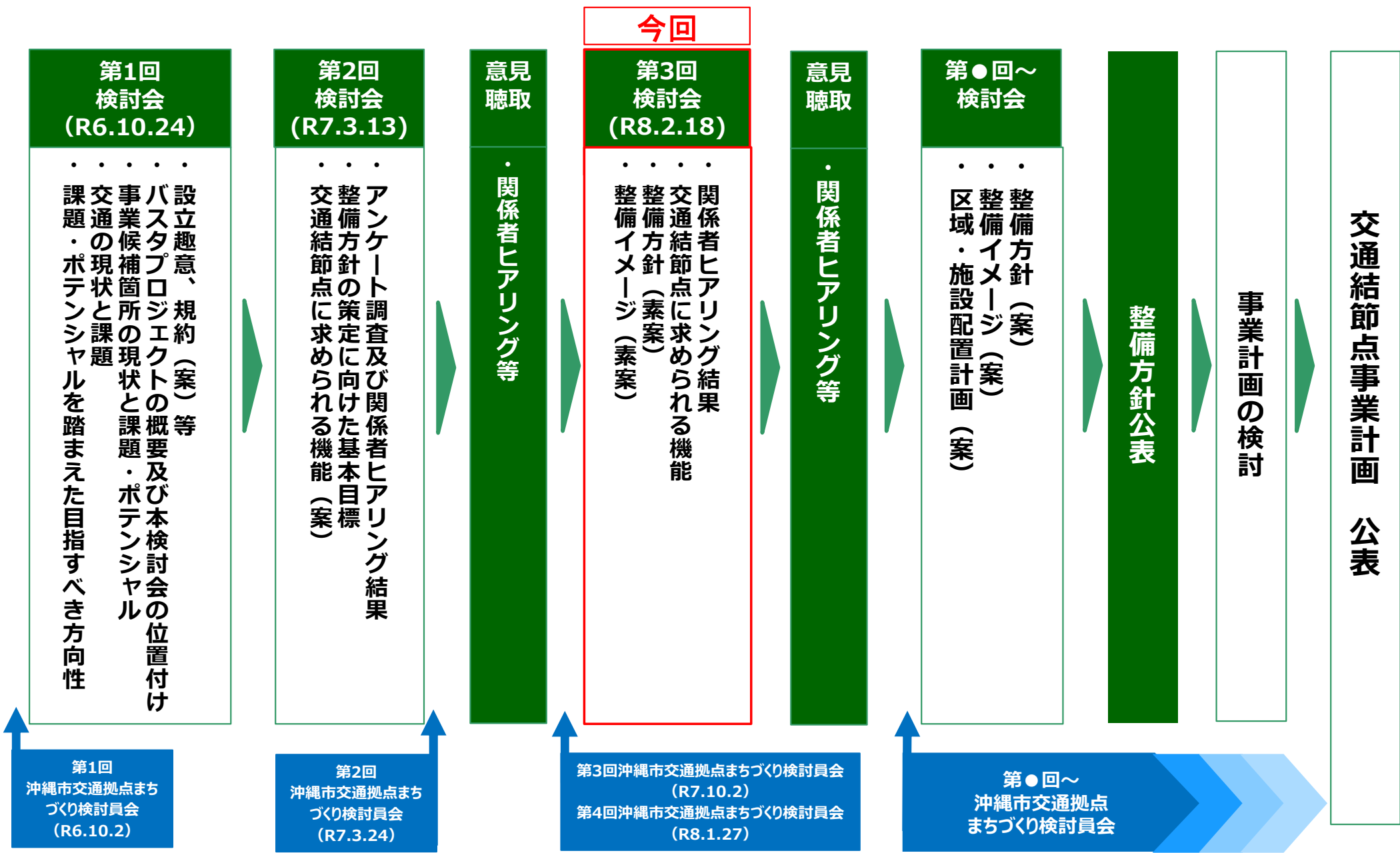
- 交通機能・交流等機能を国道330号の両側に配置。
- 災害時は、交通・交流機能等を防災機能として活用することを想定している。(例) デジタルサイネージ、広場等

必要機能のゾーニングイメージ



6. 今後の進め方

6. 今後の進め方



參考資料

参考)関係者ヒアリング調査の主な結果

(1) 胡屋地区交通結節点周辺での関連事業、計画について

- 2次交通においては、今後増加が見込まれる需要に応じた機能配置の可能性や周辺自治体のコミュニティバスとの交通連携による利便性向上の可能性を確認した。
- 現状について、観光客等が利用する観光バスの乗降スペースがないことや、パーソナルモビリティを考慮すると交通結節点周辺の道路環境が適していないなどの課題が挙げられた。

二次交通関係者

- 胡屋地区周辺にはカーシェアステーションを3か所配備。結節点の整備によって、人流の増加が見込まれることから、需要に応じた車両台数を配備していきたい。
- 沖縄市内には、シェアサイクルを20台、ポートを7か所配備。沖縄市と連携しながら、ステーション密度の向上と自転車の増設を行っていく必要があると考えている。

行政機関

- 中部圏域公共交通会議で示された「中部圏域の交通ネットワークの方向性」では、那覇から安慶名までが幹線となっており、胡屋は中間ポイントで、安慶名が起終点になるという認識。路線再編について検討する場合は、那覇～安慶名までが幹線であるという考えに基づき検討いただきたい。
- 地域公共交通計画では、那覇方面や沖縄市方面にも利便性の高い公共交通ネットワークを目指すことを基本方針としており、胡屋地区交通結節点との交通連携を図ることで住民や訪問者の利便性向上を推進したい。
- 地域公共交通計画(近隣市町村との連携)を踏まえ、結節点整備に伴い沖縄市のコミュニティバスのルート変更が生じるのであれば、(市と同一バス停を利用していることから)変更・再編の可能性が生じる。
- 観光バス利用者はライカム交差点付近での乗降が多いと思われる。今後もライカム地区の開発により、観光バス利用者はライカム地区での乗降が多くなると予想されるのではないかと。

関連団体

- 胡屋地区周辺で修学旅行生や観光客を対象にまちあるきツアーを実施しているが、まちあるきツアー参加者の来訪手段となる観光バスの乗降場所、待機場所が課題となっている。結節点が整備された際は、各種ツアーの拠点として利用したいと考えている。
- 過去に、胡屋地区周辺で電動キックボードの実証事業を実施したことがあるが、道路環境が適していないため導入を断念した。パーソナルモビリティを配備する場合は、周辺道路環境の改善も必要ではないかと。

参考)関係者ヒアリング調査の主な結果

(2) 胡屋地区交通結節点の利用イメージについて

- 結節点の利用イメージとして、乗り入れや折り返しポイントとして利用することの可能性を確認するとともに、観光バス、シャトルバスの乗り入れのニーズを確認した。

バス事業者

- 将来的に折り返しポイントとして利用する可能性があるものの、現時点で明言できるものではない。
- 結節点が整備された際には観光バスを乗り入れて利用したいと考えているが、結節点内が混雑しないよう、乗り入れる車両は必要性踏まえ最小限にとどめていただきたい。

二次交通関係者

- カーシェアの需要に応じて、結節点周辺ヘステーションの増設を進めていきたい。増設する際は、小台数のステーションを多数配備すると利便性が良い。
- シェアサイクルポートを結節点へ設置すること自体は可能であるが、結節点への設置だけでは民間事業としての継続が難しい。ステーションを主要な国道に一定間隔で設置したり、主要バス停や大規模小売店舗、学校等の近くにステーションを付設し、市内全域を面で捉えながら運用することが重要。

行政機関

- コミュニティバスは公共交通空白地域や便数が少ない地域と胡屋地区交通結節点を繋ぐ必要手段の1つと考えられることから、コミュニティバスと結節点は連結すべきと考える。(起終点としての利用も考えられる)
- コミュニティバスの運行について、現時点では村域内での運行を想定しているが、村外へ範囲を広げることについては、運行体制への影響やニーズ等を踏まえて必要性を検討したい。
- 沖縄市以外の自治体が、胡屋の結節点にコミュニティバスの乗り入れで利用する可能性は低い。
- 夜間の回遊行動を促進するために、市町村双方の商業地を結ぶバスが運行すると良いと考える。

関連団体

- 観光バスの利用は大いに考えられる。
- イベント時のシャトルバスの発着地としての利用が想定され、乗降場所の他に2、3台程度は待機スペースを利用したい。

参考)関係者ヒアリング調査の主な結果

(3) 交通機能の配置パターンについて

- 結節点の多様な運用利用形態（乗り入れ、通過、折り返し）を考慮し、交通機能の配置パターンを検討するよう意見が寄せられた。
- 配置パターンの検討を進めるうえで、ダイヤが将来的に変化する可能性があることや、事業者ごとに運用方法が変化することの留意し検討を進める必要があることが伺えた。

バス事業者

- 将来的に、一部の路線が結節点内に乗り入れることも考えられるが、現時点では路側（通過）での乗降を考えている。
- 将来的に、結節点で一部路線を折り返して運行させ、その路線の運行本数を多くすることも考えられる。
- 将来的に、基幹バスとして連節バスを活用する可能性があるため、スペースを考慮してほしい。
- 待機バスの数について、現時点では問題ないと思うが、今後、県の計画の進捗に応じて見直しの可能性がでてくると思われるので留意していただきたい。
- 定時性をふまえ、円滑にターミナル内から国道に出ることができるよう、歩道橋やデッキ等を検討してほしい。
- ターミナル内の設計を行う際は、乱横断を防止するため、横断歩道の設置や柵を考慮してほしい。
また、ターミナル内の安全かつ円滑な走行を考慮し、バスとタクシーの動線を検討してほしい。
- 接続する国道の渋滞により、バスがターミナル内から出られず滞留する可能性があるため、信号制御により円滑な交通が確保できるようにしていただきたい。
- 胡屋地区におけるタクシーの現況待機を考慮し、タクシーの待機スペースを十分に確保してほしい。
- 観光バスの乗降場所およびスペース確保を検討してほしい。

参考)関係者ヒアリング調査の主な結果

(4) 必要機能・施設について

- バス利用者の利便性向上として、情報案内施設などの整備のほか、折り返しを考慮した運転手の休憩施設設置の意見があった。
- 結節点の機能を向上されるものとして、P&R・K&Rや関連施設の検討など、仕組みづくりの意見があった。
- 観光客が利用することを見据え、旅客の待合空間の充実と併せて、お土産ショップの併設といった意見があった。

バス事業者

- 乗車券販売窓口を備えつつ、路線バスの案内も含めた情報案内施設があると良いのではないか。
- 結節点を折り返しポイントとして利用する場合、労務管理上、運転手休憩施設が必要となる。
- 必要機能を検討する際には、利用してもらいたいターゲット層を想定したうえで考えていくことが必要である。
- P&R、K&Rのポイントとなる箇所や一般車両の動線も検討することが必要ではないか。

二次交通関係者

- タクシープールを整備する場合は、移動制約者の乗降に配慮して整備することが必要である。また、最近はスマホアプリでの利用者も増えていることを考慮し台数は検討いただきたい。

行政機関

- 結節点の日よけのための屋根など旅客待合空間も必要であるが、利用者は結節点以外でも乗降するため、結節点以外のバス停においても待ち時間の快適性を向上させる等の利便性向上に取り組むことが必要ではないか。
- P&R等を見据えた駐車場、商業施設、飲食スペースの必要性検討も行ってはどうか。

関連団体

- 沖縄アリーナでイベントが開催される際には、周辺道路においてイベント参加者の乗降や駐車による混雑が想定されることから、駐車場機能が必要だと考えている。
- 路線バスだけでなく、観光バスやタクシー、一般車両の乗降場所が備わっていることが望ましい。
- 観光バスや高速バス、空港リムジンバスが結節点へ乗り入れる場合、旅客の待合空間は必須だと考える。併せて、お土産が購入できるショップがあると良いのではないか。
- 更衣室、パウダーコーナー、トイレ・授乳室、Wi-Fi、携帯電話の充電設備、多言語対応のインフォメーション、コインロッカー

参考)関係者ヒアリング調査の主な結果

(5) 賑わい創出(交流等機能)や防災に関する機能について

- 交流等機能について、まちなかでの飲食に対応する夜間バス運行の検討もよいが、周辺で宿泊できる環境整備も必要といった意見があった。
- 飲食施設をはじめ広場や情報発信施設等のニーズを確認した他、近隣主要施設へ訪れた観光客の胡屋地区への誘導等の仕組みづくりの意見があった。
- 防災機能については、災害時の飲料水や電源確保に関して意見があった。

バス事業者

- 来訪者は宿泊場所(または自宅)とまちなかが遠いと、食べ歩きをしない傾向にある。夜間バスを運行していく場合、宿泊施設を増やすこともセットで取り組む方がよい。

二次交通関係者

- EVカーシェアを配備することで、災害時の電源確保として利用することが可能である。
- 災害協定により、有事に行政等(状況に応じて一般利用者)に対してシェアサイクルを無償開放することが可能である。
- 停電の際には、シェアサイクルのバッテリーを活用した電源供給が可能である。

行政機関

- 防災倉庫の設置や災害時の飲料水の確保(地下タンク等)が必要ではないか。
- 胡屋地区の賑わい創出に関して、ライカム地区周辺を訪れる観光客を胡屋地区へ誘導する仕組みをつくるなど、相乗効果を高める取り組みを検討してもいいのではないかと。

関連団体

- 携帯電話用貸出充電器、飲食施設や小売店(ドラッグストア機能を有することが望ましい)、アンテナショップなどの多種多様な販売機
- バスの時刻表やその他情報発信、広告を流す大型ビジョンや情報発信施設・機能(ラジオ、TV等)
- 観光案内所
- まち歩きの集合場所として活用できる広場やイベント等で活用できる電源
- 結節点周辺の道路環境整備が必要であるとともに、周辺の公園は街灯が少なく防犯上の課題があると考えている。

参考)関係者ヒアリング調査の主な結果

(6) その他ご意見

- 結節点において、那覇空港・胡屋間を結ぶ高速バス等があれば観光客誘客や地域住民の公共交通の利用促進に繋がるという意見があったほか、コミュニティーバスの起終点とし市内の観光地等主要施設に接続することで利用価値が上がるといった意見が寄せられた。
- 結節点が近隣施設のみならず、中部圏域の要所と連携することや、地域住民と観光客が利用することを想定したときの仕組みづくりの必要性について意見が寄せられた。

バス事業者

- 那覇方面への高速バスに関して、結節点で乗降したいというニーズがあれば、結節点を乗降場所として利用することが考えられる。また、利用者が多いと想定されるキングスの試合が開催される日程に絞って運行する可能性も考えられる。
- バス利用促進のためには定時性を確保することが必要。
- 330号線と58号線それぞれの路線で、バスの運行本数を確保していくことが必要。

二次交通関係者

- シェアサイクルは公共交通の役割を担う事が可能なサービスと捉え、渋滞対策やCO2排出の抑制に繋がると考えている。バス停と同等扱いとして、国道・県道・市道への設置を基本的な施策に据えながら、1人親世帯への支援策の一つとして、沖縄市と連携して通学利用は無償提供を行っている。

行政機関

- 中部圏域の交通拠点として位置づけられていることを踏まえ、胡屋地区交通結節点は沖縄アリーナや近隣施設だけではなく、中城湾港等の中部圏域の要所と連携を図る必要があると考えている。

関連団体

- 胡屋十字路の徒歩圏に複数ホテルがあることから、高速バス等の接続が必要だと考える。また、ホテル宿泊者が、飛行機の早朝便に間に合うように、胡屋と那覇空港を結ぶ高速バスがあると、観光客だけではなく、地域住民も利用するのではないかと。
- 交通結節点として利用価値が上がるように各部署連携してほしい。結節点を起終点としてコミュニティーバスが運行し観光地にも接続すると、市民に加え観光客の利用が増えることが見込まれるのではないかと。
- 金沢市のように、1日乗車券を循環バス・路線バス（一部区域限定）ともに利用することが可能な仕組みづくりも良いのではないかと。

○ 胡屋地区付近の宿泊施設、主要施設等は以下の通り

凡例
● 宿泊施設

胡屋地区交通結節点
検討箇所

BCコザ

ミュージックタウン音市場

沖縄アリーナ

沖縄南IC

レフ沖縄アリーナbyベッセルホテルズ

デイゴホテル

サンライズホテル

ホテルニューセンチュリー

出典：OpenStreetMap、沖縄県都市計画基礎調査、沖縄市観光物産振興協会HP、沖縄アリーナHP、沖縄こどもの国HP、ミュージックタウン音市場HP

参考)前回委員会までのヒアリング調査の主な結果

○ 前回委員会までにいただいたご意見も含め必要機能等に関する検討を行う。

ヒアリング項目	必要機能や配置検討などに参考とする主なご意見等
胡屋バス停周辺における公共交通の利用実態	・ 胡屋バス停は上下ともに朝は通勤・通学利用が多く、日中から夕方にかけて私事と通院、沖縄市役所利用の高齢者の利用が多い ・ 中部地域における公共交通の障がい者利用は一定数存在し、乗務員が乗降の補助を行う ・ 週末（金・土）の夜間は中の町・胡屋の繁華街を中心にタクシー利用者が多い 等
道路交通や地域公共交通の維持等に関する課題・ニーズ	・ 慢性的な交通渋滞により、バスの円滑な運行が阻害。公共交通輸送対策としてのバスの運行の円滑性確保が必要 ・ 運転手の労務管理が厳しく、環境を改善し乗務員を確保することが必要 ・ 様々な運行パターンに対応することが必要 等
交通結節点への期待・要望	・ 交通運用の改善や地域活性化のための戦略拠点としての期待 ・ 胡屋地区への来訪者増加により、まちが賑わい、結果的に公共交通利用者増加に繋がる ・ 他自治体で検討されている結節点との連携・調整が必要 等
交通結節点に求める機能・施設や規模	・ 発着点となるバス関連設備、乗務員待機場所や事務所的な機能、利便増進施設 ・ 障がい者が利用しやすい環境整備 ・ 両方面へのバース設置、コミュニティバスやタクシー乗り場、P&R施設等のエリア確保 等
交通結節点整備時の運行の考え方	・ 長距離路線運航の効率化と長時間勤務の緩和を目的とした交通結節点の折り返し利用 ・ 通過的な停留所としての利用 ・ 将来の拡張性（連節バス、EV化、自動走行化等）への対応 ・ 高速バスの運行については、定時性低下が懸念 ・ コミュニティバスの始終点と乗り継ぎ円滑化 等
その他	・ 胡屋地区周辺にて開催されるイベントが数多くあることから余裕を持った結節点の規模が必須

参考)沖縄次世代都市交通システム(Okinawa-ART)

- 急激な自動車利用の進展に伴う慢性的な交通渋滞を解消するため、基幹バスシステムの導入を核とした公共交通利便性向上の取り組みを実施し、自家用車から公共交通への転換を促し、渋滞緩和と円滑な道路交通環境の実現に向けた『沖縄次世代市交通システム』の取組を推進中。

次世代都市交通システム ART(Advanced Rapid Transit)

BRTに加えて自動運転技術等を活用してドライバーの運転を補助し、常に正確で、安全、快適な運行を目指し、滑らかな交通流動の実現や車いす利用者等もスムーズに乗降可能な隙間と段差の実現等への取り組み。

BRT(Bus Rapid Transit)

速達性・定時性の確保や輸送力の増大が可能となる
高次の機能を備えたバスシステム

【車両・設備の高度化】

- 車両・設備の高度化を図り、利便性・快適性を向上
- 連結ノンステップバス(大容量、バリアフリー、快適性)
- バス停のハイグレード化(雨天時の快適性、円滑な乗降)
- バスロケーションシステム(バス待ち時のイライラ解消)等

【運行の効率化】

- 運行の効率化を図り、最適な交通ネットワークを構築
- 急行運行
- バス路線の再編(幹線・支線)

【定時・速達性の確保】

- 走行環境の改善を図り、定時性・速達性を確保
- 専用走行路
- 専用レーン、優先レーン(バスレーンのカラー塗装)
- PTPS等による信号制御

沖縄次世代都市交通システム(Okinawa-ART)のイメージ

1. 速達性、定時運行性の向上

- ・基幹バスシステムの導入
- ・信号制御との連携(PTPSの高度化)
- ・バスレーンの延長、拡充
- ・シームレスな乗継

4. シンボル性の向上

- ・PR性の高い先進技術の導入
- ・一貫したデザインメッセージ
- ・まちづくりと一体となったシステムデザイン

2. 安全性・快適性の確保

- ・高度運転支援
- ・最適加速制御、衝突回避制御
- ・自動走行(正着)技術
- ・車椅子等搭乗時対応制御
- ・シームレスな乗継
- ・ハイグレードバス停
- ・バリアフリー、ユニバーサルデザイン

3. 利便性の向上

- ・バス網再編(基幹、支線)
- ・観光客対応(多言語化、観光情報発信、全国系IC対応)
- ・ICカード(OKICA)
- ・シームレスな乗継
- ・情報発信(運行情報)

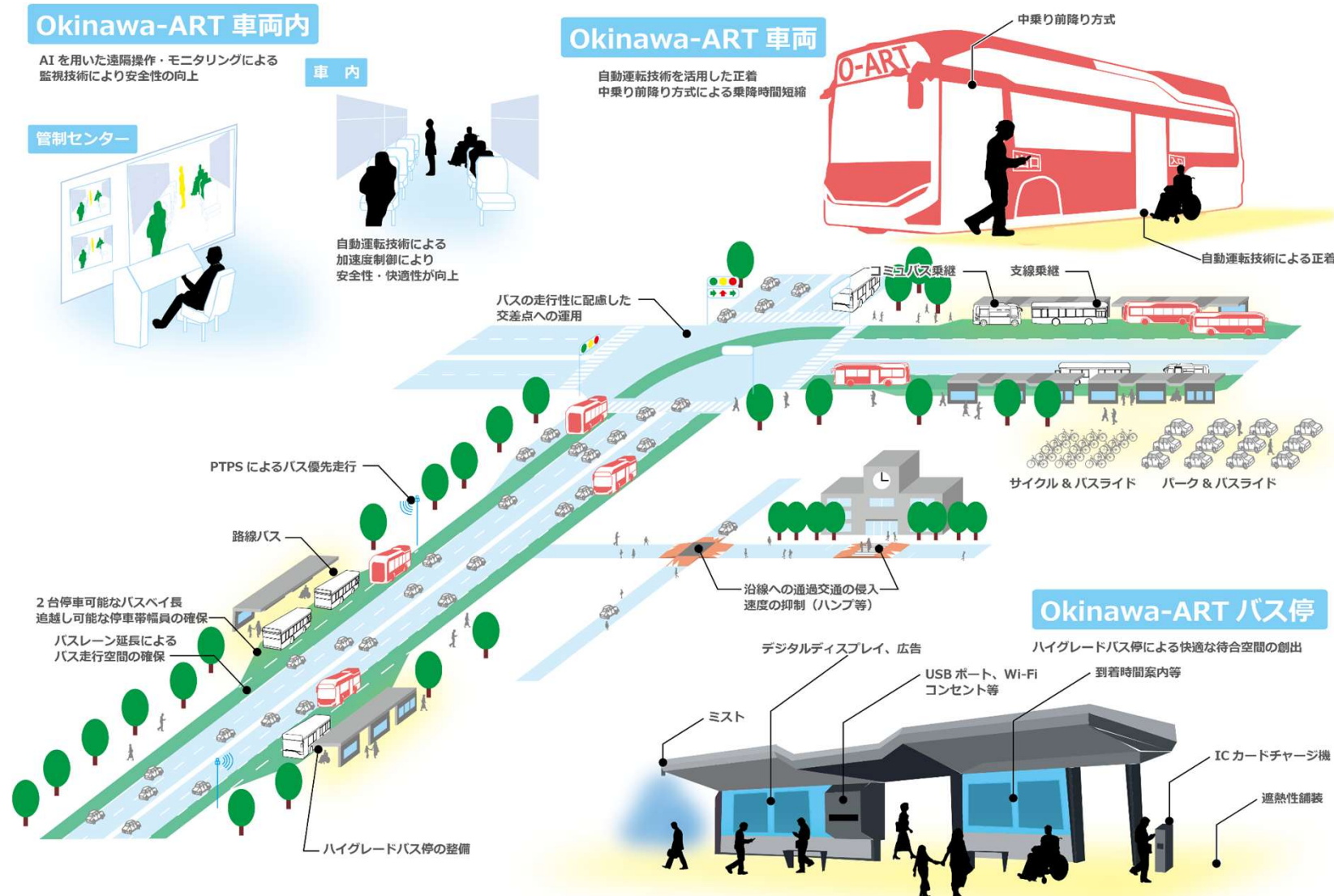


参照)BRTの導入促進等に関する検討会(H25.10 国土交通省)

参考)沖縄次世代都市交通システム(Okinawa-ART)

- 沖縄次世代都市交通システム（Okinawa-ART）の取り組みメニューとして、基幹バスシステムの導入や乗継拠点（交通結節点）整備、自動運転技術の活用その他、バス停のハイグレード化、ロングバスベイの設置等の取組が位置付けられている。

●次世代都市交通システム（ART）のイメージ



参考)整備方針の事例

3.1 名護市総合交通ターミナル整備方針（案）

- ・ 北部地域・名護漁港周辺のポテンシャル・課題に基づき、総合交通ターミナルの整備方針（案）を取りまとめ。
- ・ 「暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすく居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ」の実現を目指す。

ポテンシャル

【北部地域】

- ◆ 北部地域の中心都市
- ◆ 道路交通の移動需要が増加
- ◆ 豊富な自然・文化的資源
- ◆ 観光・経済・医療の集積、更なる発展

【名護漁港周辺】

- ◆ 広域的な交通軸のクロスポイント
- ◆ 防災上重要な道路との近接性
- ◆ まちづくりと連動した中心市街地の玄関口

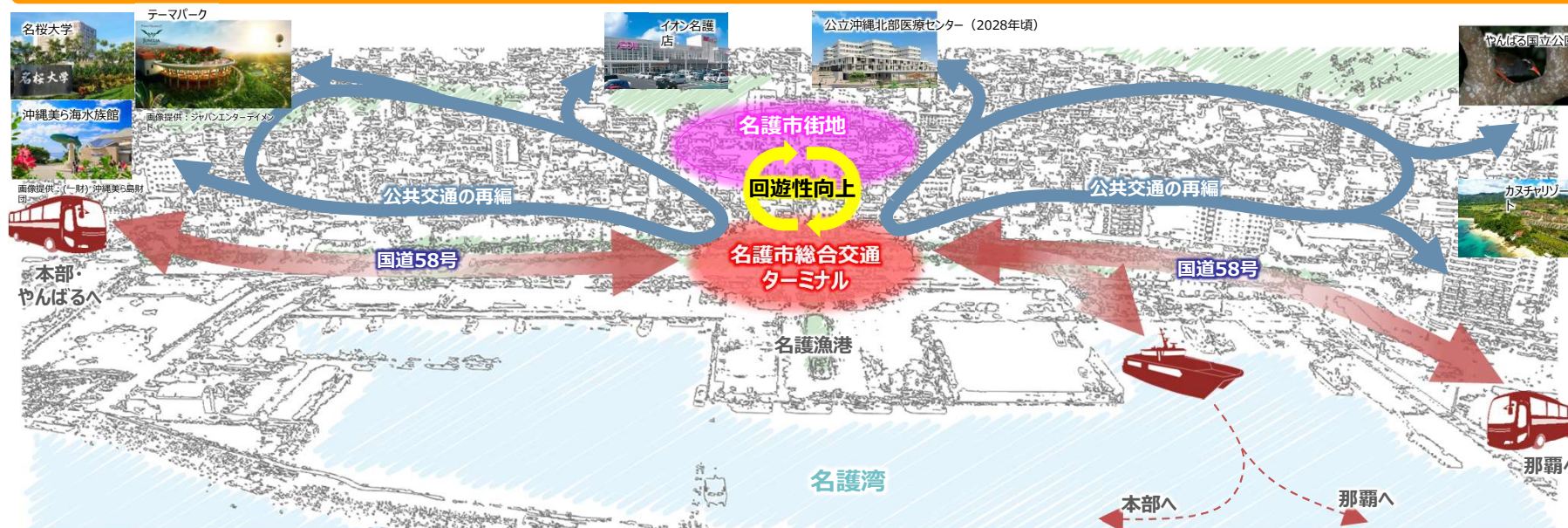


課題

- ◆ 北部地域における公共交通（バス・タクシー等）の利便性の課題
 - ◆ 国道58号を含む周辺道路
 - ◆ 自家用車への依存
 - ◆ 中心市街地の活力低下
 - ◆ 防災機能強化の必要性
- 



暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすく居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ



- ①円滑で快適な市街地アクセス・公共交通利用の実現

- ## ②周辺道路の安全性・円滑性の確保

- ### ③自家用車からの 利用転換

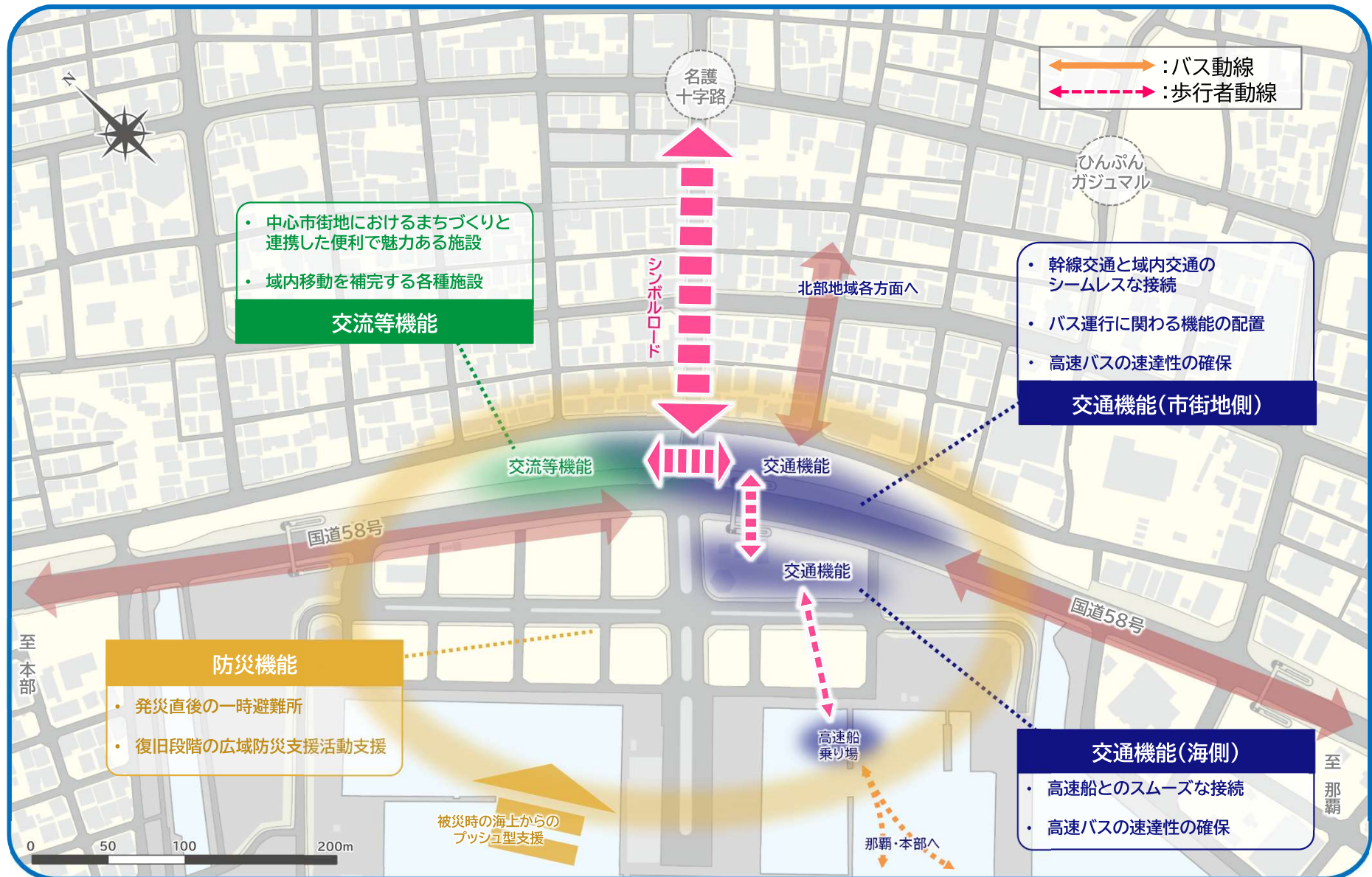
- #### ④回遊促進・賑わいの創出

- ## ⑤防災機能の強化

参考)整備方針の事例

3.1 名護市総合交通ターミナル整備方針（案）

- 国道58号に沿って交通機能・防災機能・交流等機能を配し、バリアフリーな歩行者動線で接続。
- 中心市街地におけるまちづくりと連携し、**総合交通ターミナルに訪れた人々のまちなかへの回遊を促す。**



参考)整備方針の事例

3.1 名護市総合交通ターミナル整備方針（案）

- 現在事業中・調査中の道路ネットワーク整備とあわせて、**みち・うみ・まちの近接性を生かした交通拠点整備**により、**高速バス・高速船による広域移動と、路線バス・各種二次交通による地域内移動が接続し、北部地域の回遊性向上を図る。**



参考)整備方針の事例

呉駅交通ターミナルの整備方針

ポテンシャル

- 国道・港・鉄道駅が近接したコンパクトな都市構造
- 旧海軍ゆかりの施設や瀬戸内の風景など豊富な観光資源
- 県都(広島市)・玄関口(広島空港)との高いアクセス性



課題

- 自動車・バス・歩行者など複数モードが輻輳
- 公共交通拠点へのアクセス性が悪い
- バス停・港・鉄道駅の低い連結性
- 高齢化の加速による交通弱者の増加
- 災害時の受入空間・設備の不足



道・港・駅・まちが一体となった 『安心・安全・快適、「住む人」「来る人」全てにやさしいまち、呉』



呉中央横断
ターミナル



①モータールコネクトの強化

- ・交通ターミナルにバス停、タクシーや自家用車の乗降場を整備し、呉駅北側の多様な交通モードの集約を図ります。
- ・交通ターミナルと呉駅を連結するデッキを整備し、データを活用してモータールコネクトの強化を図ります。

②呉駅周辺地域の交通円滑化

- ・デッキ整備による上下方向の歩行者動線を導入することで、歩行者と自動車の輻輳を解消し、安全な歩行空間を創出します。
- ・橋上駅舎と合わせたシームレスな移動やユニバーサルデザインを導入し、利用者の利便性や回遊性の向上を図ります。

③次世代モビリティ等との連携による移動利便性・回遊性の向上

- ・自動運転化への対応や次世代モビリティの拠点整備など、今後の新たな技術導入も見据えながら、既存の道路空間やデッキの活用により、誰もが使いやすい次世代モビリティの導入に向けた環境を創出し、移動利便性・回遊性の向上を図ります。

④防災機能の強化

- ・平成30年7月豪雨の経験等を生かし、交通ターミナルにおいては、災害時の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、災害時の情報収集・情報発信等の拠点として利用できる機能を備えるなど、地域の防災機能の向上を目指した空間の活用を図ります。

⑤官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携して計画の具体化を図ります。

市民や観光客が快適で
利用しやすい総合交通
拠点を創出



参考)整備方針の事例

近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針

地域ポテンシャル

- リニア中央新幹線の開業
- 広域幹線道路網の整備進展
(新名神高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス)



東海環状自動車道東員IC

課題

- 路線バスのりばの分散
- 中心市街地の回遊性不足
- 並木空間の未活用



近鉄四日市駅前(中央通り)の状況

国・市の連携のもと、中央通り・国道1号と一体となった新たなバスターミナルを整備 まちづくりと連携し、モーダルコネクト(交通結節機能)を強化

バス停の集約・スマート化 による交通結節機能の強化

- 乗り場の集約化による公共交通の利用促進
- 北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ乗り入れ
- デジタル化によるスマートバスタの構築

歩行者の円滑な移動・乗換 を支援する交通拠点の整備

- シームレスな乗換の実現
- バリアフリーな交通拠点の整備
- 分かりやすい案内の充実
- 運行効率に配慮したバス停配置
- 天候等に左右されない快適な待合空間

並木空間の再編による 魅力あるスペースの創造

- シックブライドを醸成する絵になる景観
- 歩行者優先の回遊・滞留空間の確保
- 市民活動のフィールドとなる空間の確保



駅周辺と一体となった 賑わい・歩行空間の創出

- 玄関口として高質で魅力的な都心空間
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 総合インフォメーション機能の充実
- 空間の高度利用による賑わいの創出

防災機能の強化

- 帰宅困難者の受入れ拠点として活用
- 防災物資の備蓄機能
- 災害発生時の効果的な情報提供機能

新たなモビリティや 交通サービスとの連携

- 将来的な新モビリティ導入への対応
- MaaS等を活用した市内の回遊性向上
ならびに公共交通の利便性向上
- ICTなどを用いた高度なサービスの提供

参考)整備方針の事例

追浜駅交通結節点の整備方針

ポテンシャル

- 自動車や造船を中心とする産業が活発で、若い世代の人口が増加している地域
- プロ野球球団の拠点を施設や、地元企業のスポーツイベント等、スポーツタウンとしての賑わい



課題

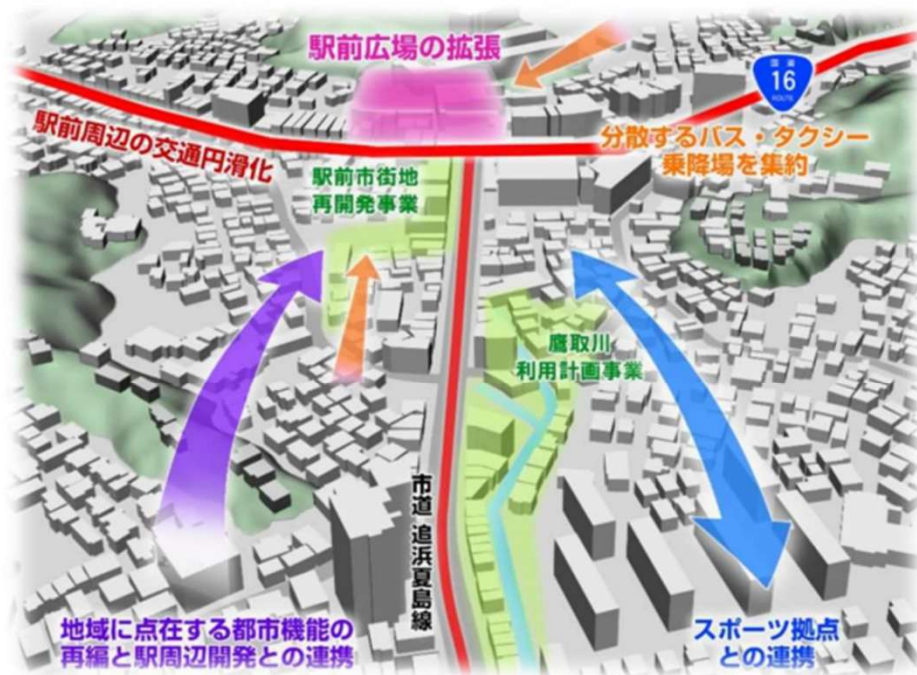
- 駅前広場が狭小で、バスやタクシーの乗降場が分散
- 駅周辺道路での交通混雑
- デッキ等がバリアフリー化されておらず、歩行者の回遊性に課題



駅前広場が狭小でバスと一般車が錯綜

先端技術とスポーツを通じて「世界」とつながる 追浜

『みんなで「夢」を育み、みんなに優しい、未来を見据えた駅前拠点の創出』



①歩行者回遊性の向上

- ・ユニバーサルデザインに配慮した歩行者デッキの整備 等

②防災機能の強化

- ・周辺住民や帰宅困難者等を考慮した防災情報提供施設の整備 等

③先端技術導入による移動効率化

- ・次世代モビリティなど先端技術の導入を見据えた駅前広場の整備 等

④まちづくりとの連携

- ・駅前再開発等と連携した整備 等