

1. 現況

人口・世帯

○人口減少、少子高齢化が進行する中、高校卒業時の若者の流出が続いている。安定した人口構成を維持するためには、若い世代の流入を促し流出を防ぐ必要がある。（図表 1）

土地建物利用

○沿道地区（特に胡屋十字路～胡屋北交差点）には建物や駐車場が集積しており、人が溜まる公園・広場等のオープンスペースは皆無である。
○沿道地区の業種業態は、物販・飲食・オフィス・住宅が多いが、物販の減少や大手消費者金融の撤退等に伴う空き家・空室が、路線価の高い胡屋十字路～胡屋北交差点間を中心に散在する。
○建物は RC 構造の 2～3 階が主で、陸屋根が多い。
○建物は築 40～50 年未満が多く、給排水等設備の老朽化や躯体の耐震性が懸念される。一方で、耐用年数（50～80 年以上）や資源・廃棄物等の環境問題を考慮すると、長く使い続けることも求められている。（図表 2）

空室の要因（入居希望者の需要等）

○空室物件の入居希望の需要はあるが、用途、広さ、家賃等のミスマッチが生じている。（図表 3）
○建物オーナーの高齢化が進んでおり、再投資意欲は低いことが予想される。
○テナント誘致にあたって、従業員用の月極駐車場が確保困難であることが指摘されている。

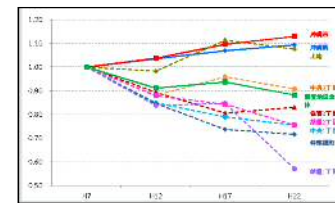
駐車場

○月極駐車場は、沿道地区の徒歩圏域にあるものの、空きは少ない。
○中心市街地内における時間貸し駐車場の稼働率は、平日・休日ともに 30% 以下（平成 18 年 10 月）と有効活用されていない。（図表 4）

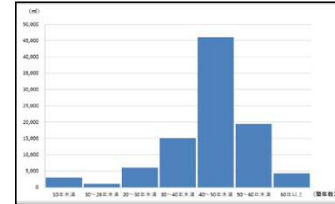
公共交通（バス）・歩行者

○胡屋バス停の日乗降客数（平成 18 年サンプル調査）は、約 2,400 人で、市内のバス停で最も利用者が多く、432 往復/日（19 系統）が運行している。
○調査地区における公共交通分担率は約 4.5% であり、那覇市中心部の約 14.9% に比較すると低い水準にある（県の H42 目標値は 10%）。
○胡屋バス停の乗降客が増えると、中心市街地の人の流れに変化を及ぼすとともに、国道 330 号周辺の拠点性が高まる可能性がある。（図表 5）

図表 1：人口の推移



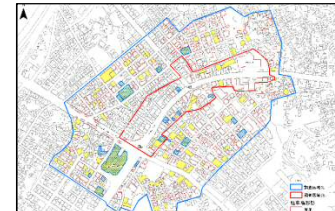
図表 2：建物築年数（H27 年）



図表 3：空室状況・路線価の下落幅



図表 4：駐車場形態



図表 5：バス利用者（胡屋からバスに乗る人）が地区内で通ったルート



2. 上位関連計画

公共交通関連

○「新たな公共交通（鉄軌道等）」は、本地区への影響の大きさ等を鑑み上位計画として想定する。
○基幹バスは交通結節点と共に想定する。

中心市街地・商店街活性化関連

○複合的な交流街への機能転換に向け連携を図る。

景観関連

○景観計画の理念・目標を踏まえ、商業景観軸、景観形成拠点に相応しい沿道景観の形成を目指す。

地方創生関連

○多様な就労環境の創出、地域産業の活力向上、まちの魅力発信、移住促進、まちのコンパクト化等

5. 国道 330 号の 拡幅整備

整備時期
平成 28～32 年（予定）

拡幅整備後の状況

○国道 330 号の拡幅に伴い多くの建物移転が発生する。（一部存置）
○拡幅に伴い、残地の奥行きは 6～1.3m 程度になってしまう。
○沿道側に出入口を持たない無骨な景観が露呈（賑わいと活力の喪失）

6. 問題・課題

時間軸：新たな公共交通はまちに大きな変化をもたらす（都市機能、都市構造等）

→新たな公共交通（鉄軌道等）を見据えた上で、将来変化に柔軟に対応していく沿道まちづくりが必要

権利者の再投資機会：拡幅後の非再建意向が多く地域への再投資が行われない懸念。再建希望者は、拡幅残地の利活用制約により流出する懸念。

→国道拡幅時における再建希望者の適地確保（流出防止）と、非再建希望者の地域への再投資機会の創出が必要

既存ストックの有効活用：駐車場不足等による空室発生（需給ミスマッチ）や来訪機会の逸失がある一方で、耐用年数の残る建物や低稼働率駐車場等、既存ストックを有効活用する余地はある（ただし、中長期的には老朽建築物が増えていく）。

→既存ストックを有効活用するとともに、順次発生するオープンスペースを積極的に活用して、多機能化と KOZA の魅力継承を図っていくことが必要

景観：沿道側に出入口を持たない無骨な景観が露呈（賑わいと活力の喪失）

→既存ストックと連携した「賑わいによる魅せかた」を考えることが必要

街の活性化：将来の中心性の回復・強化に向け、地域産業の活力向上、まちの魅力発信、まちのコンパクト化と連携した役割が期待される。

→将来性のある産業との連携や多様な交通手段の利用促進に向けたモビリティマネジメント等、先駆的な取組が必要

実施体制：→公民連携による沿道まちづくりによる将来像について、権利者や地域と共有するとともにまちづくり組織の整備が必要

4. 権利者・市民等の意向

国道 330 号沿線（胡屋十字路～胡屋北交差点）【権利者】

権利者アンケート結果（本業務・平成 28 年 3 月実施）
○国道拡幅や基幹バス導入による期待は、「公共交通の利便性向上」（約 80%）が最も高く、次いで「にぎわい」「暮らしやすさの向上」（各約 62%）となっている。
○拡幅対象となった場合、非建替意向（約 44%）が建替意向（約 26%）を上回っており、道路拡幅後、沿道地域に再投資されないことが懸念される（年齢が高いと建替意欲は低い）。
○拡幅対象とならなかった場合、「現状維持」（約 40%）が最も多く、次いで「売却したい」（約 26%）、「修復・修繕」（約 17%）となっている。「建て替えたい」は約 5%に止まっていることも含め、国道拡幅整備に合わせた権利者自らによる再投資意欲は低いことが窺える。

国道 330 号沿線「胡屋十字路～胡屋北交差点」土地利用可能性検討調査（平成 27 年 3 月）
○沖縄市らしいまち並みを望む（8 割強）
○敷地と道路、敷地と敷地の間がある程度ゆとりが感じられるまち並み（3 割強）
○共同建替え等の関心度（6 割弱）
○まちづくり協議会の必要性（7 割弱）
○協議会への参加意欲（5 割弱）

国道 330 号拡幅に伴う商業機能再生調査（平成 28 年 3 月）
○土地所有者の共同建替え意向：20%
○建物所有者の共同建替え意向：12%
○店舗経営者の共同ビル入居意向：14%
○居住者の新築賃貸住宅への入居意向：25%
○共同化に対する検討の継続意向：81%

中心市街地【市民】

中心市街地活性化調査検討委託業務（平成 27 年 3 月）
○中心市街地外居住者の利用頻度が低い
○中心市街地に住みたくない意向が多く、その理由は「防犯上の不安」「住宅の駐車場不足」「買い物をする場所の不足」が多い
○まちの印象として「就業の場」「親子連れが楽しめる」「駐車場が整備されて便利」「観光客・お店が増えてにぎわい」の声が非常に少ない
○交通手段は自家用車が最も多い

