# ４．目標達成に向けた施策･事業

# ４． 目標達成に向けた施策･事業

計画の基本方針と目標を踏まえ、掲げた４つの目標それぞれを達成するために必要と考えられる 24 の施策を掲げた。これらの施策については、各施策の実施主体、スケジュールに基づき今後具体的に推進していく。

## 目標１　都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系の構築

都市圏における骨格軸の誘導、拠点都市形成、各１次生活圏での都市サービス享受を支援する公共交通体系を構築するため、需要構造や生活ニーズ、まちづくり動向等を踏まえた基幹バスシステムの導入や都市内公共交通体系等の構築等に取り組む。

### （1）中南部都市圏における市街地と一体的な骨格軸を誘導する公共交通体系

施策 1　中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入

施策 2　沖縄都市モノレールの利便性向上

### （2）都市の活動圏域やまちづくり動向を踏まえた効率性に優れた公共交通体系

施策 3　拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築

施策 4　東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築

施策 5　高速バスの拡充及び利便性の向上

### （3）各１次生活圏でもより高次な都市サービス享受を支援する公共交通体系

施策 6　各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討

## 目標２　県民全ての安全･安心で健康的な暮らしを支える交通環境の創出

子ども世代から健康的で安全な暮らしを育む交通環境の確保するため、小中学生、高校生、大学生それぞれに必要な通学送迎対策を講じる。また、今後増加する高齢者に対しては、健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充する。さらに、まちづくりとも連携しながら、誰もがゆとりある生活ができる交通環境創出に取り組む。

### （1）子ども世代から、健康的で安全な暮らしを育む交通環境

施策 7　小中学校への歩く通学環境の整備推進

施策 8　高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充

施策 9　大学におけるキャンパスバスシステム等の検討

### （2）高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境

施策 10　高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充

施策 11　自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充

### （3）まちづくりとも連携し、誰もがゆとりある生活ができる交通環境

施策 12　各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討

施策 13　交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備

## 目標３　誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

那覇空港における公共交通のわかりやすさ向上に向けた施策を展開するとともに、空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上に向けた検討を進める。また、観光二次交通結節点を設置するとともに、那覇やその他市町村においても、観光客による地域との交流や賑わいを創出するため、観光による地域振興を促す交通戦略展開に取り組む。

### （1）シームレスな観光の実現に向けた交通拠点間の連携強化

施策 14　那覇空港の公共交通結節機能の拡充

施策 15　空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上

### （2）多様な交通モードが選択できるような観光・交通まちづくりの推進

施策 16　各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置

施策 17　観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討

## 目標４　地域・事業者・行政等が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現

沖縄に根強く定着しているマイカー中心の社会から転換するため、日々の暮らしに係る様々な側面で粘り強い取組を推進していく必要がある。このため、自治体、学校、企業等において、マイカーに依存しなくても安全・快適に通勤・通学できるよう必要な対策を講じていく。

また、これまでの赤字欠損補助を中心としたバス路線の確保・維持方策については、持続可能な新たな仕組みについて検討を進めるとともに、新たな人材確保の取組や必要となる支援についても継続的に検討するなど、持続可能な交通社会の実現に取り組む。

### （1）過度なマイカー依存型社会からの転換に向け、関係者が協力して取り組む交通社会

施策 18　地域自らの政策と資源が総動員された取組

施策 19　小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組

施策 20　業界団体・企業等に対する実効性のある TDM 施策の検討・推進

施策 21　公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施

施策 22　デジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携

### （2）県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会

施策 23　バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討

施策 24　地域公共交通の運行、担い手の確保

## 4.1　都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系の構築

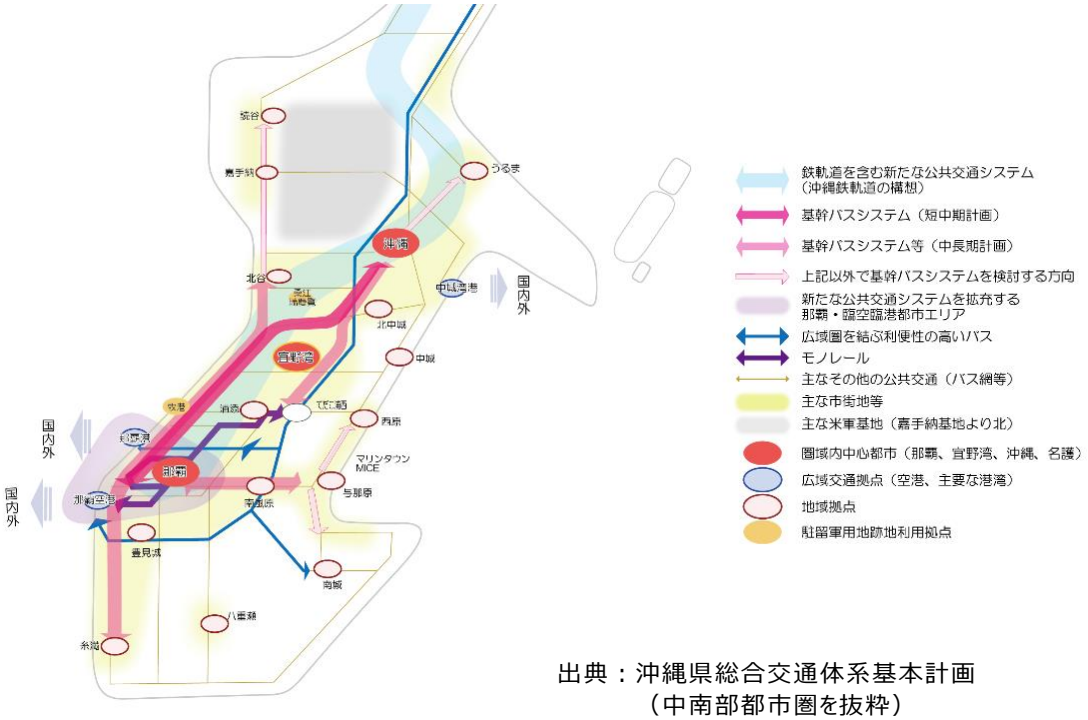
### （1）中南部都市圏における市街地と一体的な骨格軸を誘導する公共交通体系

| 施策 1 | 中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入 |
|---|---|

実施概要

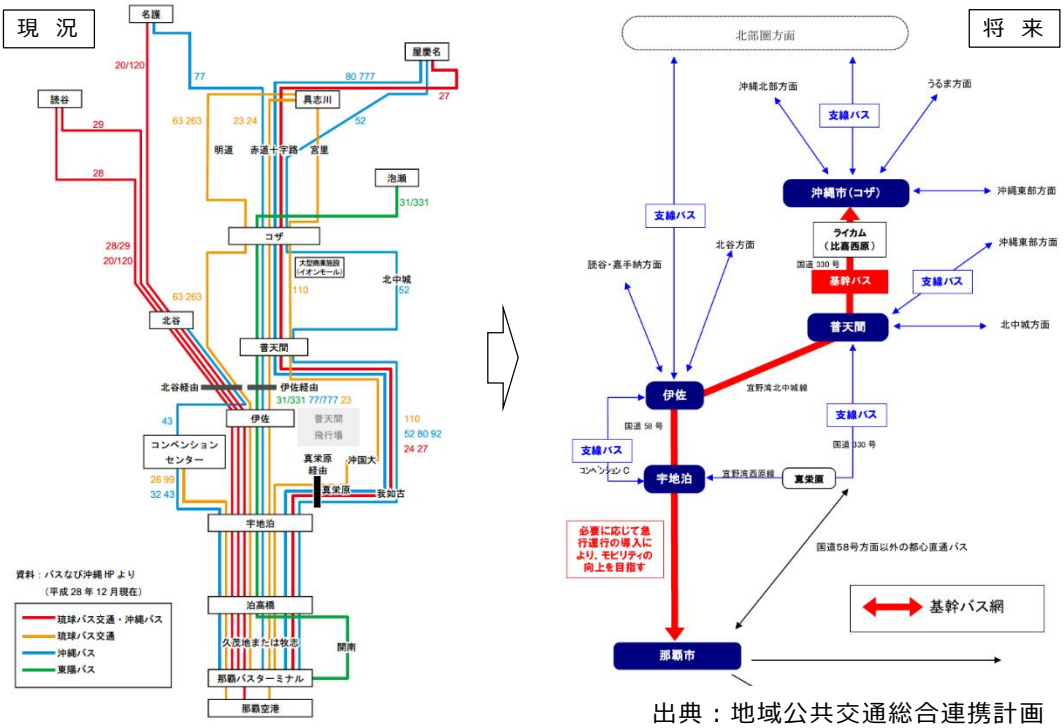
- 中南部都市圏における公共交通の骨格軸形成に向け、これまでに国道 58 号を中心とした基幹バスシステムに関して、バスレーン延長、IC カード導入、基幹急行バス運行などの多くの取組を進め、利用者数も増加してきた。引き続き、沖縄県公共交通活性化推進協議会を中心に基幹バスシステム導入に向けた更なる取組を強力に推進していく。
- 基幹バスシステムの導入は、短中期的には国道 58 号を中心とした那覇～コザ間への導入を重点的に推進していくが、総合交通体系基本計画に示されている北谷方面、国道 330 号方面、国道 329 号方面、糸満方面等についても、中長期的な導入も見据え取組を推進していく。また、沖縄鉄軌道の構想段階からの進展にむけた取組を進める。
- また、基幹バスシステム機能を高めるため、バス路線網の再編、定時速達性の向上、交通結節点整備、情報サービスの拡充、バス停のグレードアップ等の取組を進める他、輸送効率の高い連節バス車両や自動運転技術等の新たな技術の導入も期待されることから、今後の DX を含めた技術革新の動向を注視しつつ調査・研究等を推進していく。

＜沖縄県総合交通体系基本計画で示された本島の骨格を形成する公共交通体系＞




出典：沖縄県総合交通体系基本計画
（中南部都市圏を抜粋）

＜国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ＞




出典：地域公共交通総合連携計画

＜これまでの基幹バスシステムの取組成果＞

**2007（平成19年度）**
**「沖縄県公共交通活性化推進協議会」の設置**

**2008（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の策定**

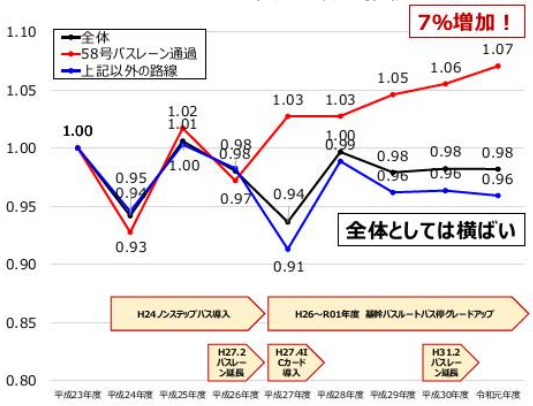
- 基幹バスシステム導入に向けて、バス事業者より、バスレーン延長、IC乗車券システムの導入、乗継施設等の課題が指摘

**2011（平成23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の改定**

- バスレーン延長の実現に向け、事業スケジュールを具体化

※以降 2016、2021 にも連携計画を改定

＜路線バス利用者数の推移＞



協議会での議論をもとに実現された具体的な取組

2009～2010 バスレーン延長及び乗継施設整備等の検討

2012 系統別カラーリングの検討、バス停改修に向けた調査
基幹バス導入に向けた交通結節点の概略検討
**ノンステップバスの導入**、**バスロケーションシステム等導入**

2013 第1段階バスレーン延長スケジュール作成
バス停の実施設計、多言語対応機器等の導入検討

2014 **第1段階バスレーン延長**、**バスレーンサポーター**、**学校MM**、**バス停グレードアップ**、**生活道路の交通環境対策**、バスレーン延長に伴う効果検証事前調査

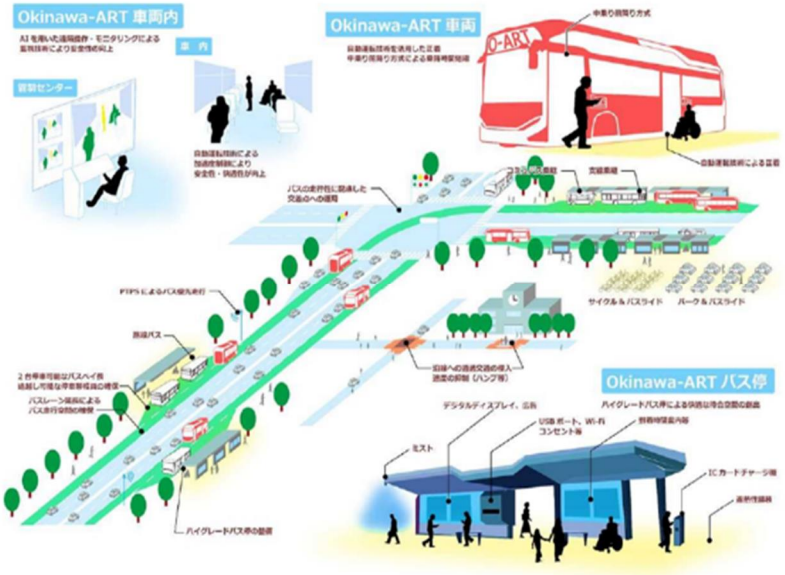
2015 **効果検証**、**系統別カラーリング**、**ICカード（OKICA）の導入**

2017～2018 第2段階以降バスレーン延長の検討
バス網再編検討、基幹バス導入検討
**第2段階バスレーン延長**
**（伊佐⇒那覇 朝ピーク時４分短縮）**

2019 **基幹急行バスの運行開始（那覇⇔コザを約60分）**
58号バスレーン利用路線は**7%利用者増加**（対2011）

＜沖縄通勤ライナーの取組事例＞　　＜次世代都市交通システム（ART）のイメージ＞

出典：通勤急行バス「通勤ライナー」(実証運行期間：令和 4 年 1 月 11 日～2 月 7 日)プレス資料（沖縄総合事務局）



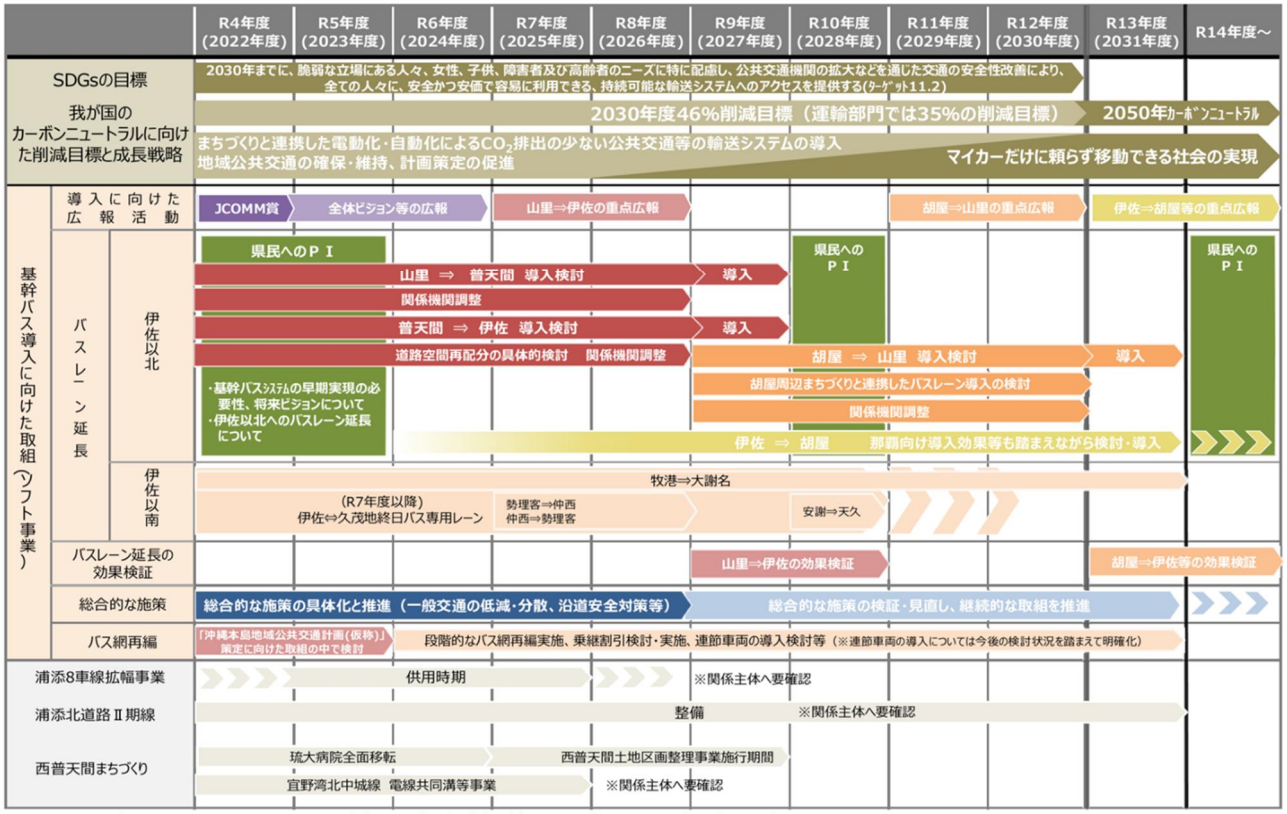

出典：沖縄次世代都市交通システム（Okinawa-ART）検討会（沖縄総合事務局）

実施主体・スケジュール　（全ての施策と連携）

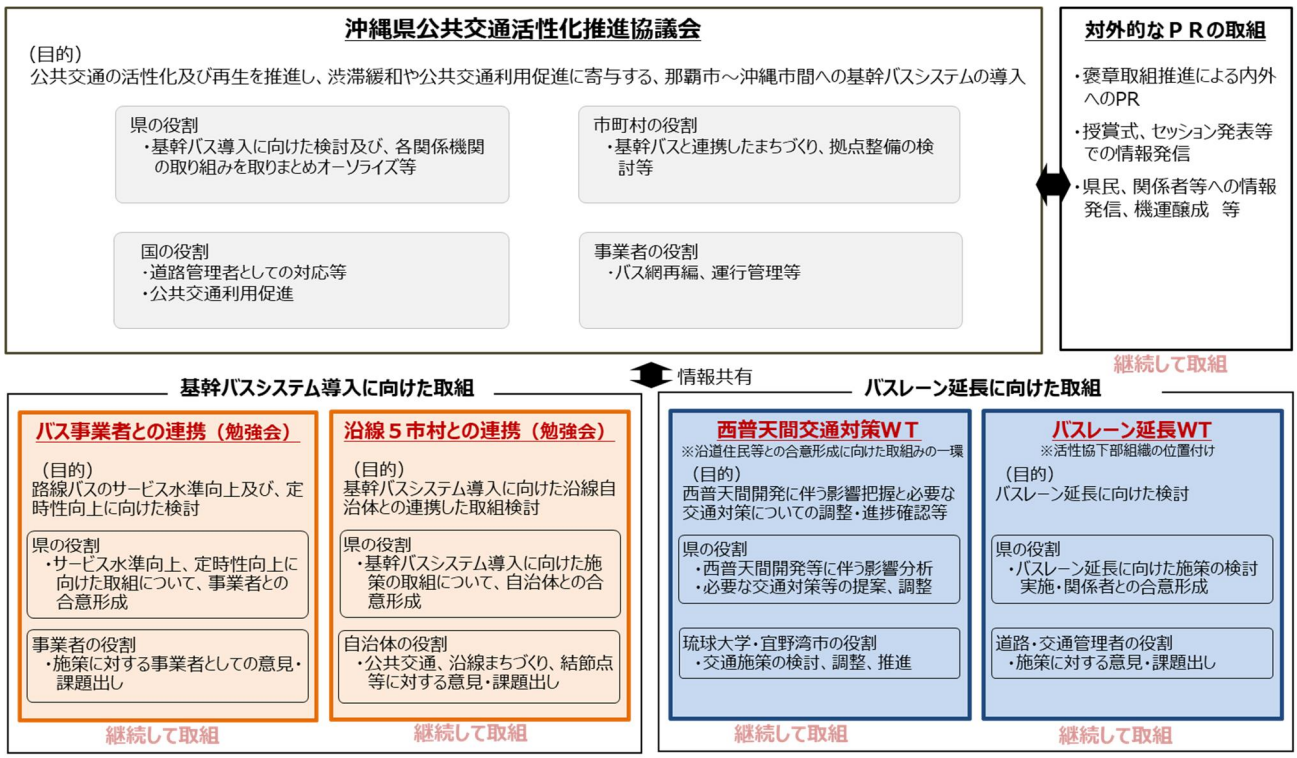
| 施策・事業 | 実施主体 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10～ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 施策 1　中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入 | 活性化推進協議会、県、沿線自治体等 | 検討・実施 | | | | |
| 1-1　基幹バスシステムを中心としたバス路線網の再編(基幹バス、支線バスの網体系やサービス水準、シームレスな乗継等) | バス事業者、県、沿線市町村等 | 検討・実施 | | | | |
| | | | 人流データの活用検討 | | | |
| 1-2　基幹バスルートの定時速達性の向上<br>・バスレーン延長 | 交通管理者、道路管理者等 | 検討・実施（山里⇒伊佐） | | | | |
| | | | 検討・実施（その他） | | | |
| ・乗降方法の変更等 | バス事業者等 | | | 検討 | | |
| ・拠点間急行バスの拡充（基幹急行や各方面通勤快速バス等を含む） | バス事業者、国、県、沿線市町村 | | | 検討・実施 | | |
| ・西普天間交通対策 | 跡地移転事業者、地元自治体、県 | 検討・実施 | | | | |
| 1-3　基幹バス交通結節点及び地域拠点等の整備促進 | 沿線市町村等 | 検討・実施 | | | | |
| 1-4　バス停のグレードアップ（上屋、情報掲示版、待合施設、端末交通結節等） | 道路管理者(国、県、市町村)、バス事業者等 | 検討・実施 | | | | |
| 1-5　連節バス車両導入に向けた実証実験の検討・実施 | 国、県、バス事業者等 | 検討・実施 | | | | |
| 1-6　自動運転技術等の新たな技術の導入に関する調査・研究等 | 国、県、バス事業者等 | 検討・実施 | | | | |

※これら施策は、沖縄県公共交通活性化推進協議会の取組と連携していく必要がある。

＜地域公共交通総合連携計画のスケジュール＞




＜沖縄県公共交通活性化推進協議会の令和５年度取組状況＞




**※伊佐以北へのバスレーン延長については、今後の交通環境の変化などの課題が確認されていることから、各勉強会等の中で代替案も含めた議論を行いたい。**

出典：沖縄公共交通活性化推進協議会資料

| 施策 2 | 沖縄都市モノレールの利便性向上 |
|---|---|

実施概要

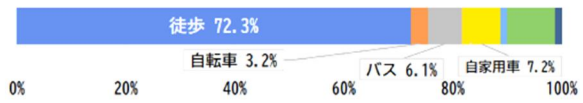
- 沖縄都市モノレールの利便性向上については、3 両化による輸送力増強に引き続き努め特に朝夕のピーク時の混雑緩和を推進する。
- 駅端末手段は徒歩利用が 7 割以上を占めていることから、周辺まちづくりとも連携しながら駅の特性に応じた交通結節機能向上を図る。特にてだこ浦西駅では、幸地 IC 開通に伴う広域交通との結節機能の拡充に取り組み、西普天間を含めた中部方面以北からの路線バスや P&R による利便性を高め、マイカー利用からの転換を促す。
- 比較的混雑が少ない時間帯では、観光、私事や買物等の利用促進に向け様々なイベント実施等を引き続き推進するなど、オフピーク時の利用促進による事業性向上を図る。

＜モノレール輸送力増強、交通結節機能整備の取組＞

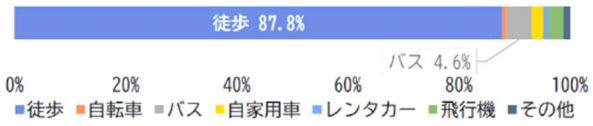
出典：沖縄都市モノレール中期経営計画、てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場 HP

＜駅の端末利用手段＞

出発地から乗車駅までの交通手段




降車駅から目的地までの交通手段




出典：令和 4 年度モノレール利用実態調査

＜モノレール駅での各種イベント＞

出典：沖縄都市モノレール HP

実施主体・スケジュール　（施策 3 、5 等とも連携）

| 施策・事業 | 実施主体 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10~ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 施策 2　沖縄都市モノレールの利便性向上 | | | | | | |
| 2-1　輸送力増強に向けた継続的取組 | ﾓﾉﾚｰﾙ事業者等 | 実施 → 3 両化拡充（9 編成） | | | | |
| 2-2　交通結節機能向上とシームレスな乗継による利便性の高い駅勢圏の拡大 | ﾓﾉﾚｰﾙ事業者、関連交通事業者、国、県、市町村等 | 検討・実施 → | | | | |
| 2-3　オフピーク利用促進に向けた継続的取組 | ﾓﾉﾚｰﾙ事業者等 | 実施 → | | | | |

## （2）都市の活動圏域やまちづくり動向を踏まえた効率性に優れた公共交通体系

| 施策 3 | 拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築 |
|---|---|

実施概要

- 複雑でわかりにくい路線バス網については、基幹バスシステム等の骨格的な公共交通を基軸としながら、拠点都市（那覇、沖縄、名護）を中心に需要構造に対応した効率的な網体系をゼロベースからアプローチし構築することが重要である。
- このため、基幹バスシステムの取組とも連携しながら、長大路線や乗継のあり方を含めた中で、路線バスサービスレベルへの効果・影響も把握し、拠点都市を中心に定時性が確保された都市内公共交通体系を構築していく。また、交通結節点整備や新たな公共交通システムの検討についても引き続き取り組みを進めていく。

＜幹線バス路線網のイメージ＞

出典：幹線バス路線網のあり方に関する提言書（沖縄総合事務局）

＜拠点都市における交通結節点取組事例＞

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（沖縄市）

実施主体・スケジュール（施策 1、2 等とも連携）

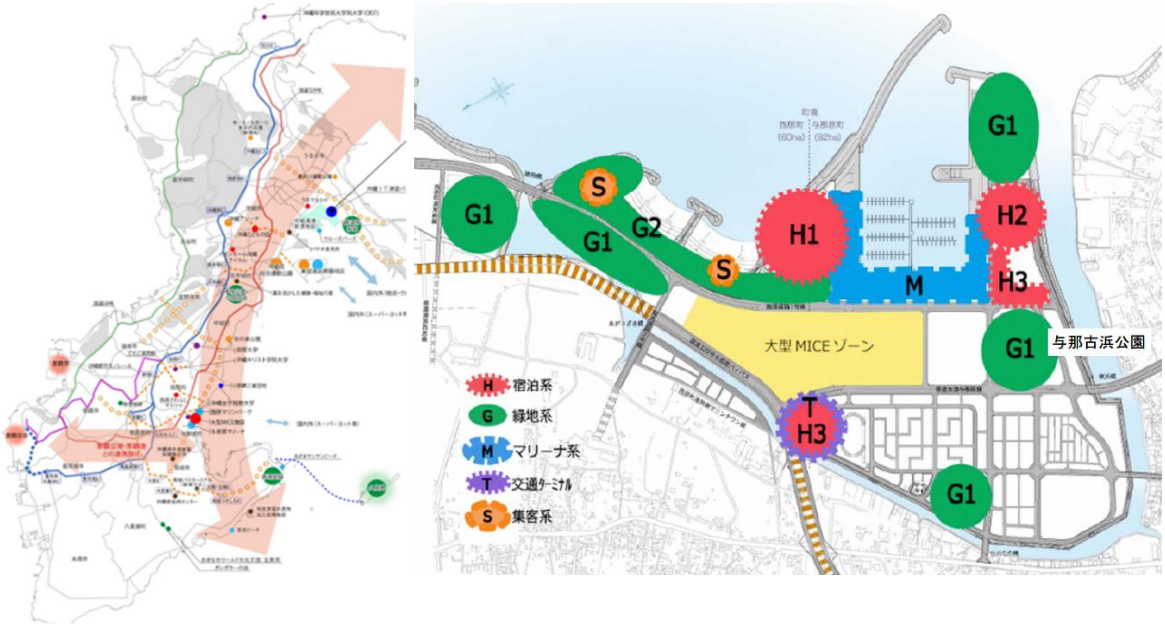
| 施策・事業 | 実施主体 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10~ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 施策 3　拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築 | | | | | | |
| 3-1　需要構造に対応したゼロベースからアプローチするわかりやすい網体系の構築 | バス事業者、県、市町村、国等 | | 検討・実施 → | | | |
| 3-2　拠点都市におけるまちづくりと連携した交通結節点の拡充・整備 | 市町村、国、県等 | | 検討・実施 → | | | |
| 3-3　モノレール延伸や新たな公共交通システムの導入可能性の検討 | 県、市町村等 | | | 検討 → | | |

| 施策 4 | 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築 |
|---|---|

実施概要

- 東海岸地域については、南北に伸びるもう一つの経済の背骨を形成する社会経済基盤構築に向け、サンライズベルト構想の実現を支援する公共交通ネットワークを構築する。
- 特に、沖縄県では「マリンタウン MICE エリアの形成を核とした戦略的な MICE の振興」を重要施策として掲げており、東海岸地域の活性化による県土の均衡ある発展が期待されている。
- このため、大型 MICE ゾーンに隣接して計画されている交通ターミナルを活用し、西海岸地域、那覇方面及び東海岸地域内とのアクセス性に優れた公共交通ネットワークを MICE 施設の整備を見据え構築し、MICE エリア及び東海岸地域全体の振興を図る。

＜東海岸サンライズベルト構想、マリンタウン MICE エリアと交通ターミナル＞




出典：東海岸サンライズベルト構想（沖縄県）、マリンタウン MICE エリア形成事業基本計画（沖縄県）

実施主体・スケジュール（施策 1、3 等とも連携）

| 施策・事業 | 実施主体 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10~ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 施策 4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築 | | | | | | |
| 4-1 東海岸サンライズベルト構想を支援する公共交通体系の構築 | 県、関係市町村、バス事業者等 | 検討・実施 → | | | | |
| 4-2 マリンタウン MICE エリアを中心とした公共交通サービスや交通結節機能の構築 | 県、関係市町村、バス事業者等 | 検討・実施 → ※MICE 施策は R11.3 供用開始予定 | | | | |

| 施策５ | 高速バスの拡充及び利便性の向上 |
|---|---|

実施概要

- 南北に広がる本島の様々な広域活動や中南部都市圏の都市内活動を、高いモビリティで担うことが可能な高速バスについては、都市内自動車交通からの転換を促すためにも、その公共交通資源を最大限活用できるよう高速バスの利便性向上を図る。
- このため、中南部都市圏内ではモノレールとの連携強化、速達性向上に向けたバス停位置検討、高速バス停周辺環境整備や案内情報の拡充等に取り組む。これにより、高速バスによる本島内広域移動性を高め、産業・業務活動や観光活動の振興を促す。

＜高速バスネットワークに関するその他課題＞

- 空港・那覇とホテル・北部等を結ぶ様々な高速バス網については、那覇空港周辺等での定時性確保や、今後の道路整備にあわせたネットワーク検討等、利用者への快適な移動とわかりやすい運行・情報・乗り場等の提供が重要である。
- 北部リゾートホテル等では、離れたバス停からの無料送迎サービスも実施されている場合もあり、持続性の観点からも地域資源の有効活用について検討することも重要である。
- 沖縄自動車道内の高速バス停は、アクセスする道路環境が景観や安全面の課題に加え、案内標記の統一性も不十分な面もあり、高速バスの利用促進の観点からもバス停環境整備の促進が重要である。

出典：令和３年度 TDM 施策推進業務（沖縄県）、国土交通省 HP

実施主体・スケジュール（施策２等とも連携）

| 施策・事業 | 実施主体 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10~ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 施策５　高速バスの拡充及び利便性の向上 | 道路管理者(国、県、市町村)、バス事業者等 | 検討・実施 → | | | | |

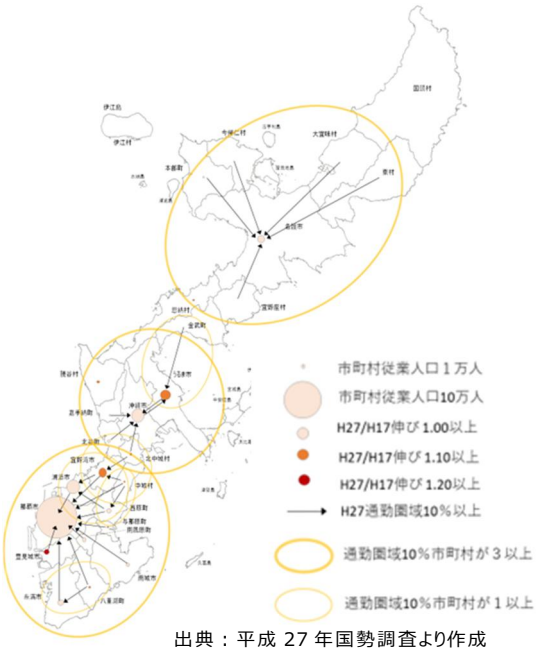
## （3）各 1 次生活圏でもより高次な都市サービス享受を支援する公共交通体系

| 施策 6 | 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討 |
|---|---|

実施概要

- 地方部では、居住する 1 次生活圏（市町村機能を有する、または生活の場としてのコミュニティである生活圏）内だけでなく隣接市町村や拠点都市にまで、通勤、通学、買物、通院等行動が及ぶため、各圏域においては 1 次生活圏を越える公共交通サービスのあり方について継続的な取組を進める。
- また地方部では、路線バスの維持が困難となり、生活交通を持続的に維持することが大きな課題となっているため、1 次生活圏においては、生活行動ニーズ、拠点都市や隣接市町村の都市機能、財源やリソース、さらには変化する社会情勢等を踏まえながら、各圏域における公共交通のあり方について地域が主体となり関係者で合意形成に向けた継続的な取組を進める。

＜本島 26 市町村の通勤圏域＞




出典：平成 27 年国勢調査より作成

＜本島 26 市町村の買物圏域＞

出典：平成 30 年度沖縄県買物動向調査より作成

＜連携交通会議（北部、中部、南部）における取組＞

| 北部市町村連携交通会議 | 中部市町村連携交通会議 | 南部市町村連携交通会議 |
|---|---|---|

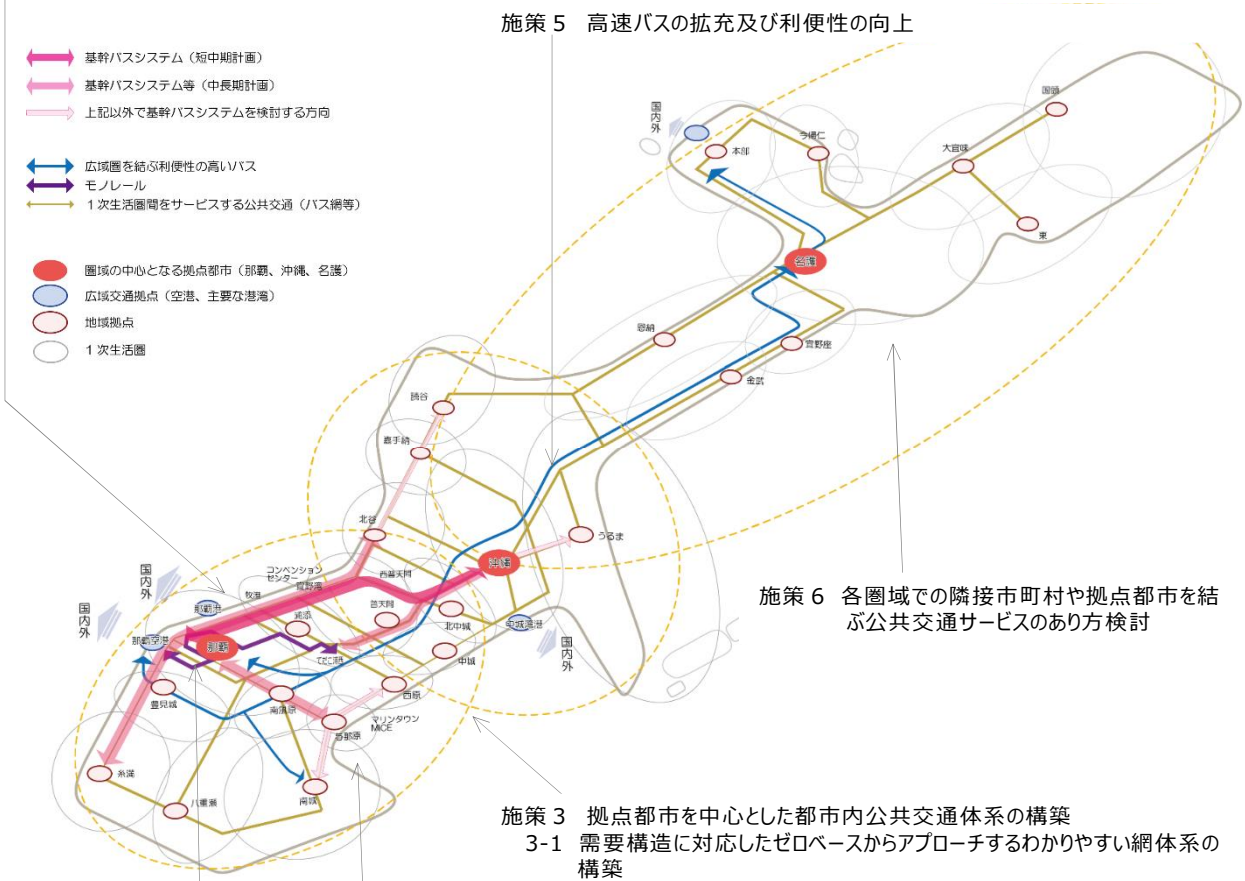
【取組テーマ】
・各圏域における交通、移動への課題への対応　・各圏域におけるネットワークのイメージの具体化　等

実施主体・スケジュール（施策 3 等とも連携）

| 施策・事業 | 実施主体 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10～ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 施策 6　各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討 | 県、市町村、バス事業者 | | | 検討 | | |
| | | ※R7 年度に各圏域のネットワークワークイメージを具体化 | | | | |

施策 1　中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入
1-1　基幹バスシステムを中心としたバス路線網の再編
（基幹バス、支線バス、シームレスな乗継等）
1-2　基幹バスルートの定時速達性の向上
・バレーン延長
・中乗り前降り等
・拠点間急行バスの拡充（基幹急行や各方面通勤快速バス等を含む）
・西普天間交通対策
1-3　基幹バス交通結節点及び地域拠点等の整備促進
1-4　バス停のグレードアップ（上屋、情報掲示版、待合施設、端末交通結節等）
1-5　連節バス車両導入に向けた実証実験の検討・実施
1-6　自動運転技術等の新たな技術の導入に関する調査・研究等

施策 5　高速バスの拡充及び利便性の向上




施策 6　各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討

施策 3　拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築
3-1　需要構造に対応したゼロベースからアプローチするわかりやすい網体系の構築
3-2　拠点都市におけるまちづくりと連携した交通結節点の拡充・整備
3-2　モノレール延伸や新たな公共交通システムの導入可能性の検討

施策 4　東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築
4-1　東海岸サンライズベルト構想を支援する公共交通体系の構築
4-2　マリンタウン MICE エリアを中心とした公共交通サービスや交通結節機能の構築

施策 2　沖縄都市モノレールの利便性向上
2-1　輸送力増強の取組
2-2　交通結節機能向上とシームレスな乗継による利便性の高い駅勢圏の拡大
2-3　オフピーク利用促進に向けた継続的取組

図　4-1　都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系