

## 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：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：学識、利用者、事業者、国、県、市町村等



## 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



### 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



### TDMワーキング

※地域公共交通協議会下部組織の位置付け

（目的）  
TDM施策推進アクションプログラムの施策推進とTDM施策の事例等の共有

#### 県・市町村の役割（例）

・各学校における児童・生徒、教職員、保護者等へのMM施策の推進

### バスレーン延長WT

※地域公共交通協議会下部組織の位置付け

（目的）  
バスレーン延長に向けた検討等  
（既存バスレーンの変更に関する内容も含む）

#### 県の役割

・バスレーン延長に向けた施策の検討実施・関係者との合意形成等

#### 道路・交通管理者の役割

・施策に対する事業者としての意見・課題出し等

※必要に応じて関係市町村も参加。



### バスレーン延長WT

※活性協下部組織の位置付け

（目的）  
バスレーン延長に向けた検討

#### 県の役割

・バスレーン延長に向けた施策の検討実施・関係者との合意形成

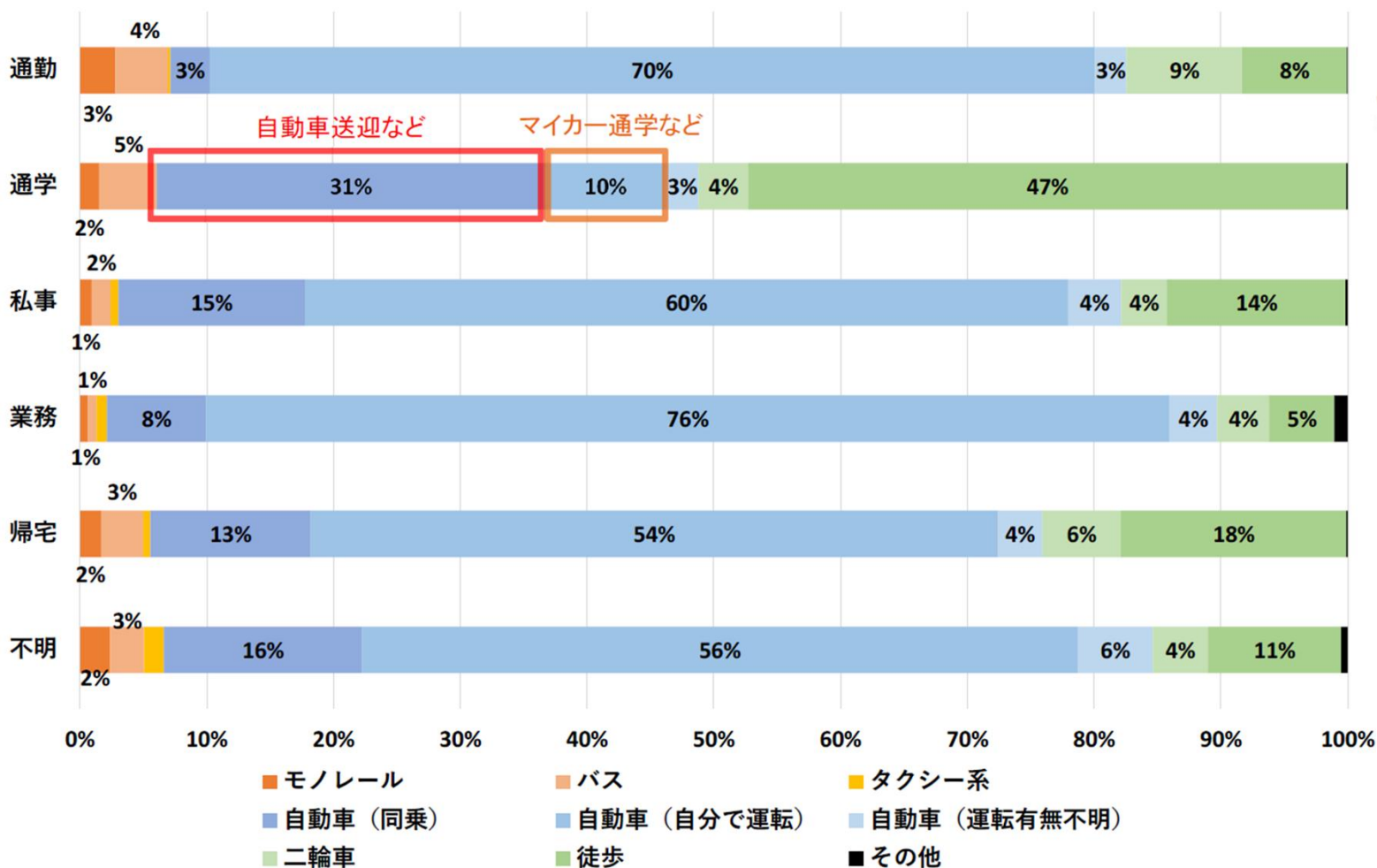
#### 道路・交通管理者の役割

・施策に対する意見・課題出し

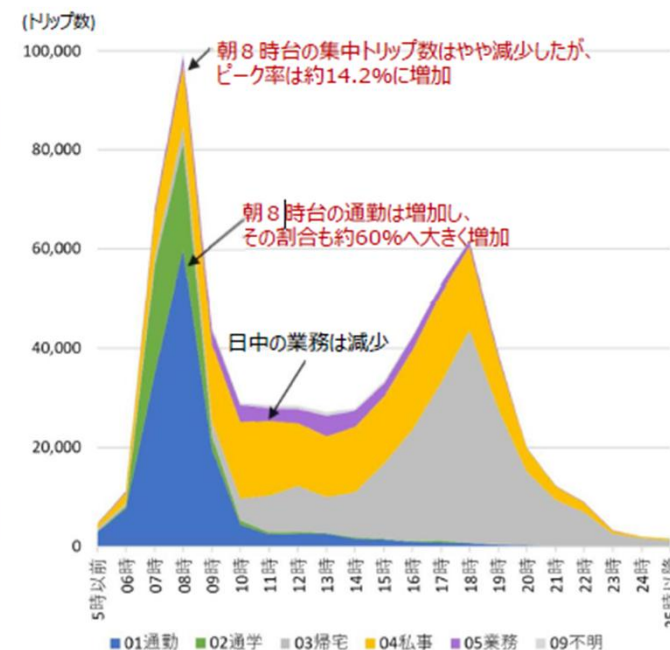
# 【参考】通学目的の交通手段分担率について

- 通勤や通学で比較的公共交通の利用が多い傾向にあるが、特に通学は徒歩の分担率が高い。
- 通学は、**徒歩と自動車の分担率が同程度**。

## 目的別交通手段分担率



## 時間帯別那覇市着の移動数



朝8時台の通勤(青)・通学(緑)の移動が多い

# 【参考】送迎理由等について

## 2-3. 送迎交通

### 送迎世帯のうち、半数以上が毎日送迎

公表  
資料

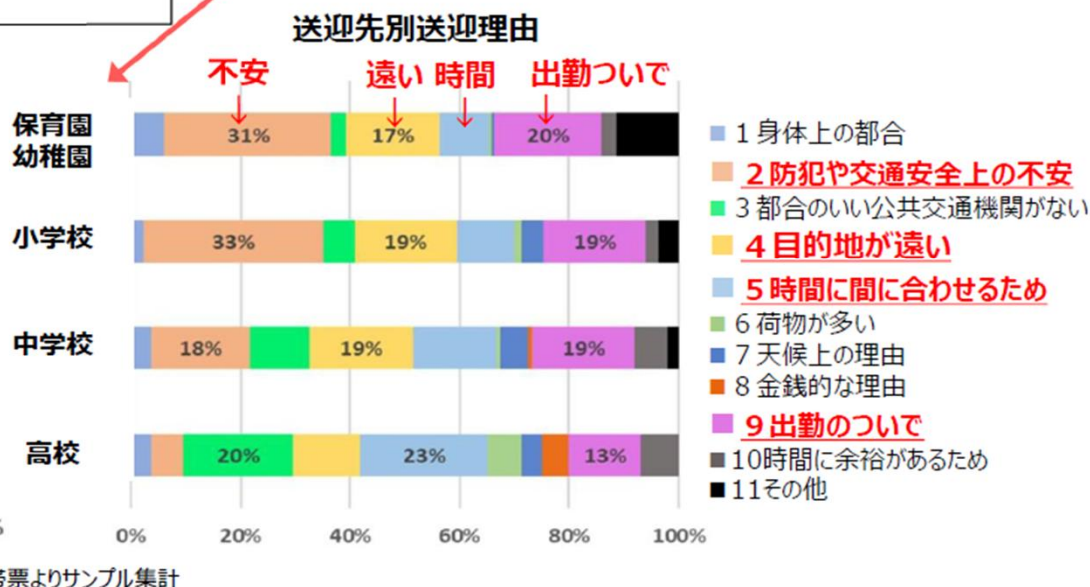
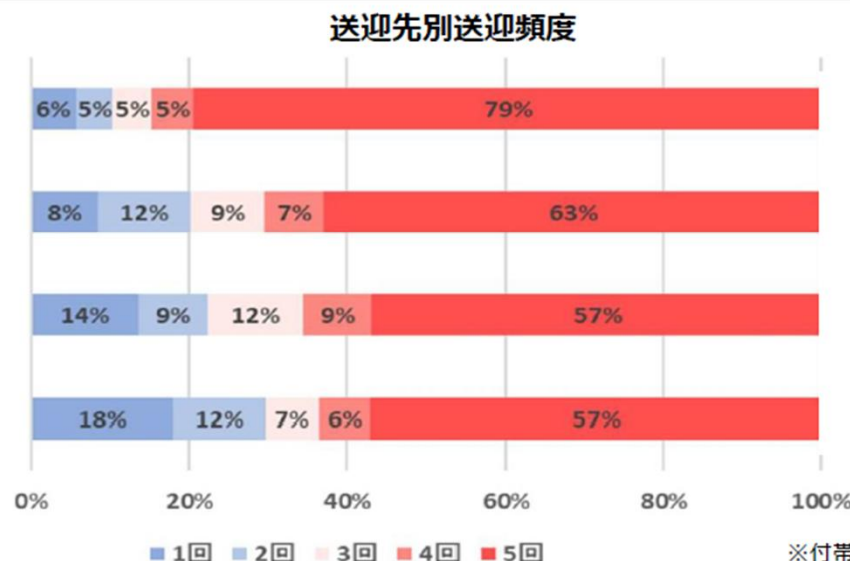
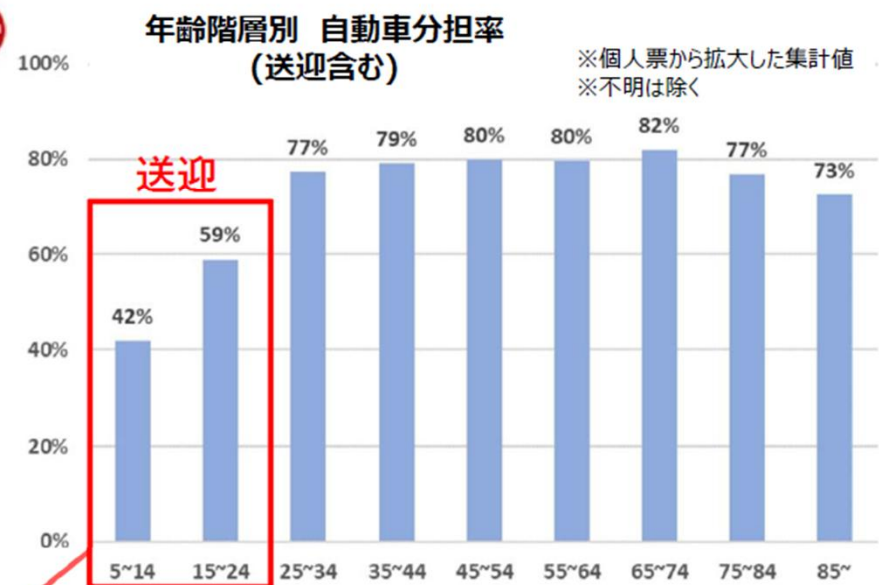
9  
自動車・バイクの  
保有率について

11  
人口密度の  
地域別について

13  
高齢者人口の  
地域別について

沖縄県  
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

- 自動車分担率を年齢階層別にみると、**25歳以下についても自動車分担率が4割を超えている。**
  - 子供を送迎している世帯のうち、平日に子供を送迎している方の割合は、保育所・幼稚園で約8割、小学校～高校で約6割程度と非常に高く、保護者の負担も大きい。
  - 送迎理由は、**遠い・通勤のついでに加え、中学生までは防犯・安全上の不安、高校では定時性など**が見られる。
- ⇒ 小中学生：学区があり（多くは徒歩自転車の圏内であり）**通学路や見守りなどの環境整備・構築**が必要。
- ⇒ 高校生：授業開始や終了時刻に合う路線バス等**公共交通網や自転車走行空間の整備**が必要。





# 【参考】送迎交通の割合について

## 2-3. 送迎交通

通勤時間帯で送迎交通14%、半数以上占める「通勤ついで」

公表  
資料

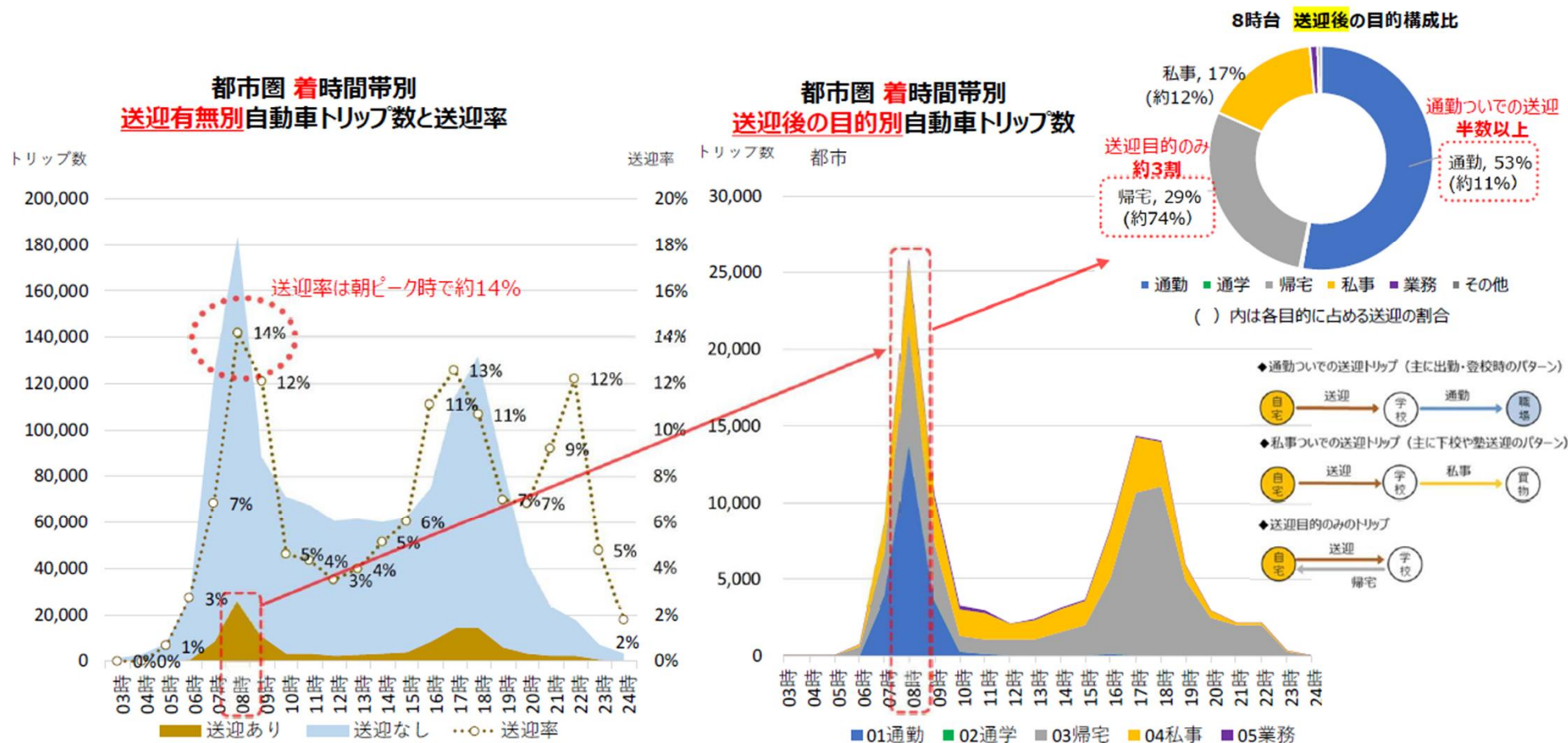
9  
自動車と乗客の移動  
を促進するため

11  
送迎交通の削減  
を促進するため

13  
送迎交通の削減  
を促進するため

沖縄県  
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

- 都市圏全体の自動車トリップ数に占める送迎交通の割合は、朝ピーク時で約14%に及ぶ。
  - 送迎後の移動目的は、朝ピーク時では通勤（通勤ついででの送迎）が約53%と最も多い。
- ⇒ 送迎交通低減に資する交通環境の構築・TDM(交通需要マネジメント)施策等が必要。



※送迎ありとは、各トリップの一つ前トリップで送迎トリップがあるもの、都市圏全域関連トリップで目的別送迎ありトリップの着時刻別トリップ数（時刻不明は除く）

# 【参考】バスレーン規制が行われている道路

