



5. バスレーン延長WTについて

- 



OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT



5-2 一定区間における協力ベースの事例

- 協力ベースの一定区間における実証実験等については、環境レーンやTOKYO2020大会時のORN（オリンピックレーン）等があげられ、自動車交通量の低減・分散等の一定の成果が報告されているが、総合的施策を含めた持続的な取組が重要。
- 金沢市では、バス専用レーンの強化のため、都心軸における日中のバス優先レーン社会実験を実施

【実施時期】
令和6年10,11月の2カ月間（昨年度は令和5年11月の1カ月間）

7:30～9:00	9:00～17:00	17:00～19:00
バス専用レーン	バス優先レーン	バス専用レーン

【広報・PR】

予告・実施看板の設置、チラシ配布（沿線施設、運送事業者）、新聞、市HP、テレビ広報、日本道路交通情報センターのラジオ放送、当課所管のX、バスマスク、職員・交通事業者等の立哨・巡回 など

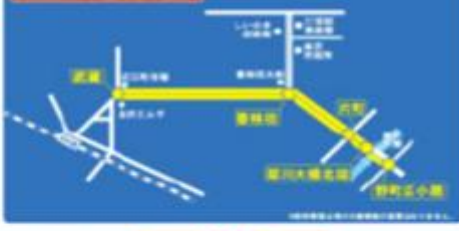
【企業への協力依頼】

バス協会、トラック協会、レンタカー協会、運送事業者、都心軸周辺の商業施設等

都心軸バス優先レーン 社会実験実施について

公共交通機関のまちづくり推進のため、都心軸バス優先レーン社会実験を実施します。また、実験期間中、長時間駐車可能な駐車場を設置しますので、ご活用ください。（詳細はこちら）
都心軸の円滑な交通の確保に向け、ご協力をお願いいたします。

実験期間
令和6年
10月1日(火)～11月29日(金)
※平日のみ実施
実験区間（下記黄色の区間）



実施中 **社会実験** **実施中**
7:30～9:00 9:00～17:00 17:00～19:00
バス専用レーン バス優先レーン バス専用レーン

お問い合わせ先
金沢市交通政策課 TEL 076-220-2138 FAX 076-220-2048

運送車両が駐車可能な長時間空き駐車場

★1都心軸沿線 ★2主要幹線沿線 ★3主要幹線沿線



【★1～★3の駐車場利用時のお願い】
都心軸沿線の駐車場の利用は、都心軸沿線のバス優先レーン社会実験期間中に限り、長時間駐車可能な駐車場として利用できます。ただし、この期間中は、バス優先レーン社会実験期間中に限り、長時間駐車可能な駐車場として利用できます。また、この期間中は、バス優先レーン社会実験期間中に限り、長時間駐車可能な駐車場として利用できます。

お問い合わせ先
金沢市交通政策課 TEL 076-220-2138 FAX 076-220-2048



バス・タクシー
がきたら第2車線へ
バス優先レーン社会実験中
都心軸区間 平日 9:00～17:00



【バスマスク】



バス・タクシーがきたら第2車線へ

(下り)	(上り)
社会実験中 ●月～日(平日のみ) バス・タクシーがきたら 第2車線へ！	社会実験中 ●月～日(平日のみ) バス・タクシーがきたら 第2車線へ！
7:30～9:00 専用	7:30～9:00 専用
9:00～17:00 優先	9:00～17:00 優先
17:00～19:00 専用	17:00～19:00 専用
社会実験	社会実験
金沢市交通政策課	金沢市交通政策課
TEL 076-220-2138	TEL 076-220-2138

5-3 協力型バスレーン導入への協力意向



- 那覇市より北側の浦添市、宜野湾市、北谷町、嘉手納町、読谷村、北中城村、沖縄市、うるま市の4市2町2村居住者のマイカー通勤者を対象に、既存バスレーンに必要性に加え、協力ベースのバスレーンの協力意向等をWEB調査で実施した。

協力型バスレーン導入への協力意向に関するWEBアンケート

対象：浦添市、宜野湾市、北谷町、嘉手納町、読谷村、北中城村、沖縄市、うるま市の4市2町2村居住者のうち、日頃マイカーで通勤者している方

(全員・必須) 問1. あなたご自身のことについてお答えください。

- ①性別 (男性・女性・その他) ②年代 (10代、20代、30代、40代、50代、60代以上)
③居住地 (市町村 丁目まで記載) ④勤務先 (市町村 丁目まで記載)

(全員・必須) 協力型バスレーンに関する概要資料 (PDF)を読んでいただく

(全員・必須) 問2. 現在のバスレーンについて、あなたはどのように感じていますか。(どれか一つ)

- ☐ 必要だと思う ☐ どちらかと言えば必要だと思う ☐ どちらとも言えない
☐ どちらかと言えば不要だと思う ☐ 不要だと思う

(全員・必須) 問3. 現在のバスレーンに加えて協力型バスレーンが導入された場合、その運用にあたっては協力しますか。(どれか一つ)

- ☐ 協力する ☐ どちらかと言えば協力する ☐ どちらかと言えば協力しない ☐ 協力しない

(問3で協力型バスレーンが導入された場合、「協力する」又は「どちらかと言えば協力する」と回答した方・必須) 問4. 問3で協力型バスレーンが導入された場合、「協力する」又は「どちらかと言えば協力する」と回答した方は、協力できる内容をお答えください。(複数回答可)

- ☐ マイカー通勤からバス通勤に変更する ☐ なるべく協力型バスレーンで通行しない
☐ 後ろからバスが近づいてきたら車線を変える ☐ 協力型バスレーン運用時間帯を避けてマイカー通勤する
☐ 協力内容はまだわからない ☐ その他 (自由回答)

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(問3で協力型バスレーンが導入された場合、「協力しない」又は「どちらかと言えば協力しない」と回答した方・必須) 問5. 問3で協力型バスレーンが導入された場合、「協力しない」又は「どちらかと言えば協力しない」と回答した方は、その理由をお答えください。(複数回答可)

- ☐ 道路が狭く混雑してマイカー通勤時間がかかるから
☐ どのような形でバスレーンが左折時や沿道施設出入時に不便だから
☐ 自動車よりバスを優先する考え方が理解できないから
☐ 協力型バスレーンだと協力しない人と協力する人で不公平が生じるから
☐ よくわからない
☐ その他 (自由回答)

(問3で協力型バスレーンが導入された場合、「協力しない」又は「どちらかと言えば協力しない」と回答した方・必須) 問6. 問3で協力型バスレーンが導入された場合、「協力しない」又は「どちらかと言えば協力しない」と回答した方は、どのような条件が整えば協力(理解)できると感じますか。(複数回答可)

- ☐ 道路がより混雑しない、或いは勤務先までの通勤時間がより短縮できれば協力できる
☐ バスの本数が増えて、所要時間も短くなればバスを利用するので協力できる
☐ バスの通勤コストが高いので、通勤費を支援してもらえばバスを利用することで協力できる
☐ 協力型バスレーンではなく、従来型の混雑型バスレーンの方が理解できる
☐ どのような条件があっても協力は難しい
☐ その他 (自由回答)

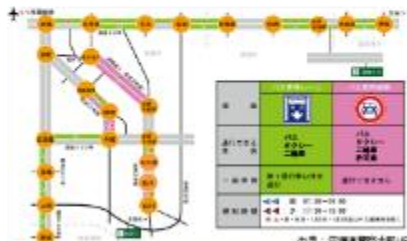
アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

協力型バスレーンに関する概要資料

1. 現在のバスレーンについて

沖縄県内では、路線バスの定時速達性を確保するため、那覇市内や那覇～宜野湾市伊佐までバスレーンが導入されています。平成31年までに、久茂地～伊佐間に段階的に時間帯別バスレーンが導入され、結果、所要時間は夕方下りは9分、朝上りは4分短縮され、バスレーンを走行する路線バスの輸送人員も約7%増加しました。

沖縄で現在導入されているバスレーンは道路交通法により規制されているため、一般車両はバスレーンを通行することはできません。



2. バスレーン拡充の必要性について

沖縄県内では、クルマ利用が大きく増加しており、道路の渋滞も大都市圏並みかそれ以下の低い水準にあります。また、今後の高齢化社会や地球温暖化に備え、クルマ利用ばかりで歩行者が少ない県民の健康を維持するためにも、過度にクルマに依存せず、子どもから高齢者まで誰もが自由に気兼ねなく移動できる公共交通利用を促進することが必要です。



しかし、道路がクルマで渋滞しているため、路線バスの走行性は妨げられ、時刻通りにバスが来ない等定時速達性を十分に確保できていません。また、路線バス利用者の低迷や運転手不足により路線バスの運行維持が困難な局面も出ています。

このため、特に混雑時間帯を中心として、路線バスの定時速達性を確保し、公共交通の利便性向上と利用増進をすることで、これからの沖縄における持続可能な交通環境構築に向けた取組が必要です。



3. 協力型バスレーンとは

協力型バスレーンは、道路交通法に基づくものではないため、規制は伴いません。このため、あくまで利用者の方々のご理解と協力により、バスの定時速達性の確保を目指すものです。一般車道で利用の方は、路線バスの走行の妨げにならないよう、できるだけバスレーンを走行しないようにしたり、後ろからバスが来た場合は通行を譲っていただくものです。

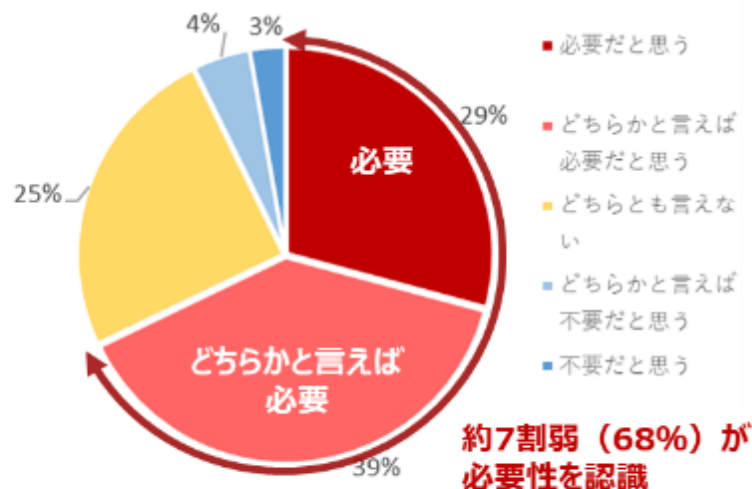


5-3 協力型バスレーン導入への協力意向

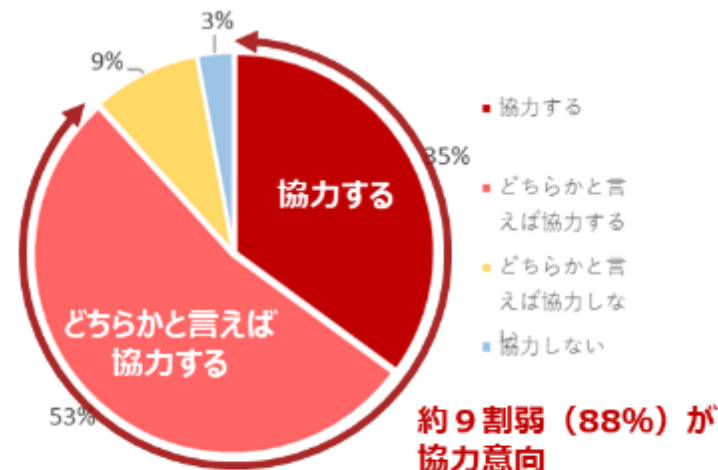


- バスレーンの必要性については、“必要”約29%、“どちらかと言えば必要”約39%を含めると、**現在バスレーンの必要性については約7割弱の必要性を認識**している。
- 協力型バスレーンへの協力意向については、“協力する”約35%、“どちらかと言えば協力する”約53%を含めると、**協力型バスレーンに対しては約9割弱の方に協力意向**がうかがえ、“どちらかと言えば協力できない”約9%、“協力できない”約3%を大きく上回る結果が得られた（協力型バスレーンに関する概要資料で周知した効果も含まれるものと想定される）。

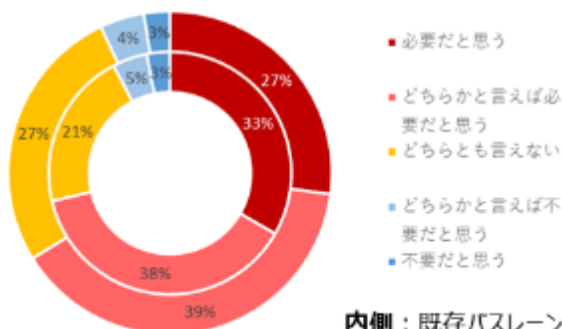
現在のバスレーンの必要性



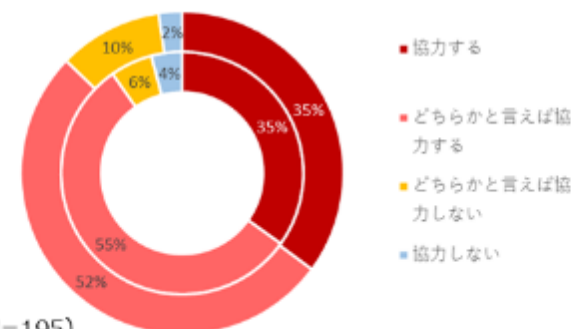
協力型バスレーンへの協力意向



参考）現在のバスレーンの必要性（OD別）



参考）協力型バスレーンへの協力意向（OD別）



内側：既存バスレーン利用可能性のある居住地⇒勤務先のサンプル（N=195）

外側：既存バスレーン利用可能性の少ない居住地⇒勤務先のサンプル（N=384）

5-4 協力型バスレーン実証実験の考え方（案）

（１）協力型バスレーン実証実験の考え方（案）

協力型バスレーン実証実験のねらい

- ① クルマから人・公共交通中心の交通まちづくりの取組を推進することは、国内外は勿論、本県においても上位関連計画等で掲げられつつあり、バスレーン延長は交通まちづくりを先導する基幹バスシステムの早期実現に向け重要な施策
- ② しかしながら、R5年PT調査結果でも、クルマ利用は前回調査よりさらに高まり、このままでは持続可能な街づくり、県民生活の維持確保が将来に向け益々困難となる恐れ
- ③ さらに近年のバス事業者のリソース不足への対応には、バス網効率化を進め限られた資源を効率的に活用することが重要となるが、そのためにもバスの定時性・走行性の向上は重要な要素
- ④ このため、バスタ事業など地域における拠点づくりや交通結節点の取組と連携が図られた、基幹バスシステムの早期実現が重要であり、これに資する協力型バスレーン実証実験の実施を通して、バスの定時性・走行性を高める環境づくりを着実に進める

協力型バスレーン実証実験の方向性

- ① 協力型バスレーンの効果を高めるとともに、一方でその影響を軽減させることが重要となる。このため、協力型バスレーン導入路線等の道路交通量の平準化や低減に向け、沖縄自動車道の有効活用に向けた各種事業との連携や企業・業界団体等との一体的なTDM等の取組を進める。
- ② 実証実験を進める上では、マイカー通勤者に事前のバスレーン必要性等に関する情報を丁寧に周知することで一定の理解が得られる可能性も伺えることから、今後は広く県民に実証実験等の理解と協力を得ていくことが重要となる。このため、実証実験前段階からの継続的な各種広報・周知手法等について検討を進める。
- ③ 実証実験による早期効果を導くことも重要であるが、これを継続することで協力型バスレーンの周知、理解と協力を高めていくことも重要である。このため、本実験を継続的に取組むことで、その先の持続的なバスレーン導入に繋げる。
- ④ 実証実験の対象路線は、基幹バスシステム等の計画内容、沿線街づくりや関連事業の取組動向、道路交通の現状、さらには道路空間の有効活用や先々の公共交通体系への展開性等を踏まえ、いくつかの候補路線・区間を整理した上で、関係機関や協議会等での議論を進め選定していく。
- ⑤ なお、実証実験実施のタイミングは、道路交通の平準化も重要となることから、沖縄自動車道の有効活用に向けた各種事業やその他取組動向を見据えていく。また、それに併せた具体実施内容についても検討していく。

（２）協力型バスレーン実証実験の候補路線・区間（たたき台）

候補 1：伊佐～胡屋

- ・ 活性協の基幹バスシステム取組区間と合致
- ・ 胡屋周辺まちづくり等沿線開発計画との連携
- ・ 都市圏南北の主要交通軸に沿う
- ✓ 西普天間開発に伴う影響の注視
- ✓ 道路空間 4 車線による一般自動車交通への影響（特に石平～普天間）
- ✓ 沖縄自動車道に近く、その有効活用策との連携が特に重要

候補 2：伊佐～北谷

- ・ 北谷観光二次交通結節点機能との連携
- ・ 国道58号は 6 車線のため、候補 1 より道路交通容量は相対的に大きい
- ・ 沖縄県総合交通体系基本計画や沖縄県地域公共交通計画において、基幹バスシステム等（中長期計画）の位置づけ
- ✓ 活性協の基幹バス取組区間とは異なる
- ✓ 国道58号混雑区間の交通量低減策が重要

候補 3：浦添拡幅区間

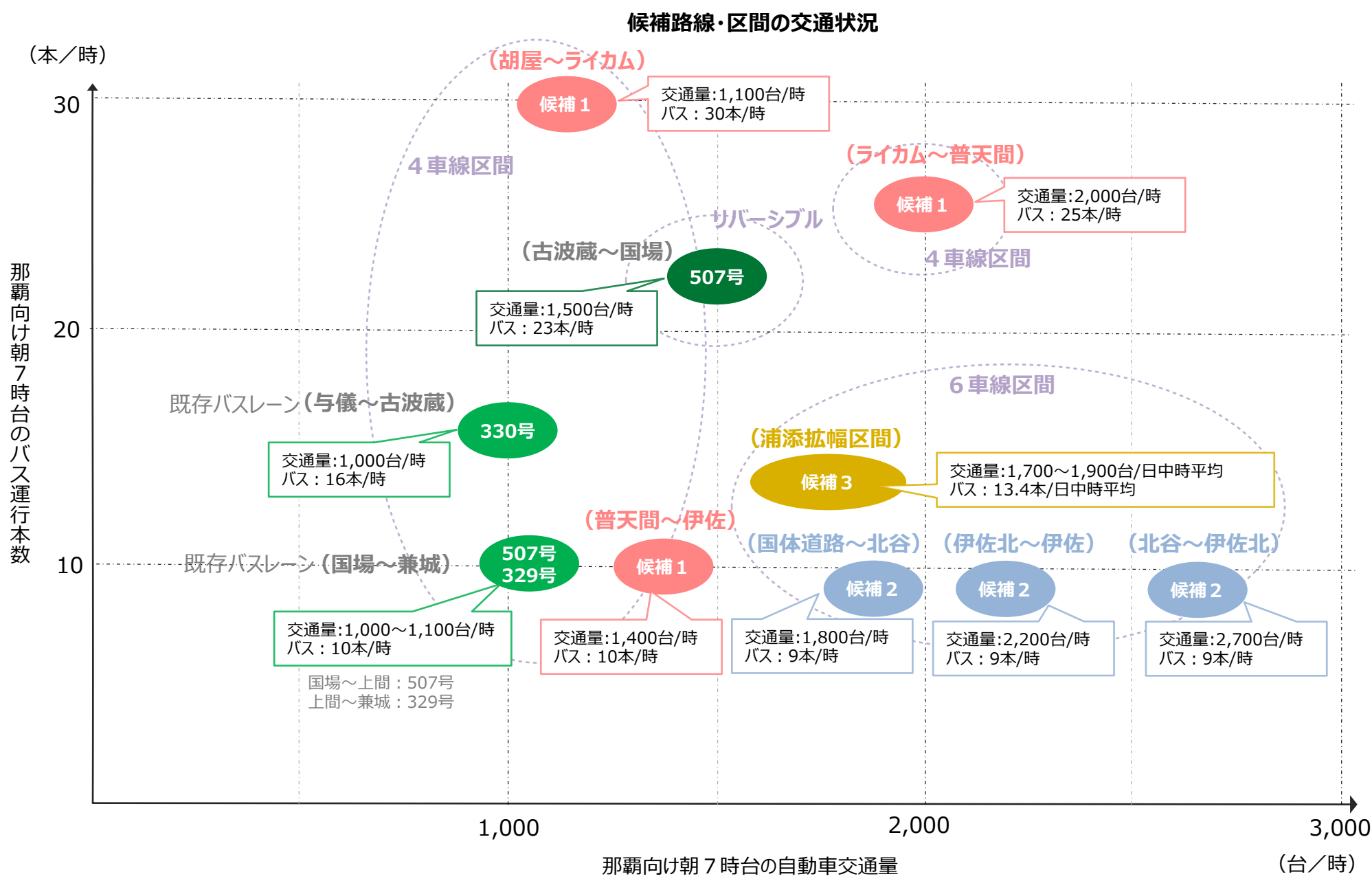
- ・ 浦添拡幅による 8 車線化供用開始が数年後のタイミング
- ・ 8 車線化を契機に、連携計画でも検討課題とされている終日バスレーン化或いは日中協力型バスレーン化を目指す
- ・ 南北都市軸上で公共交通空間への転換と創出は、将来的な強力な公共交通体系構築の先鞭（土台づくり）
- ・ 日中の展開は、路線バスのオフピーク時利用促進等に繋がることも期待（オフピーク時の効果・課題検証も可能）

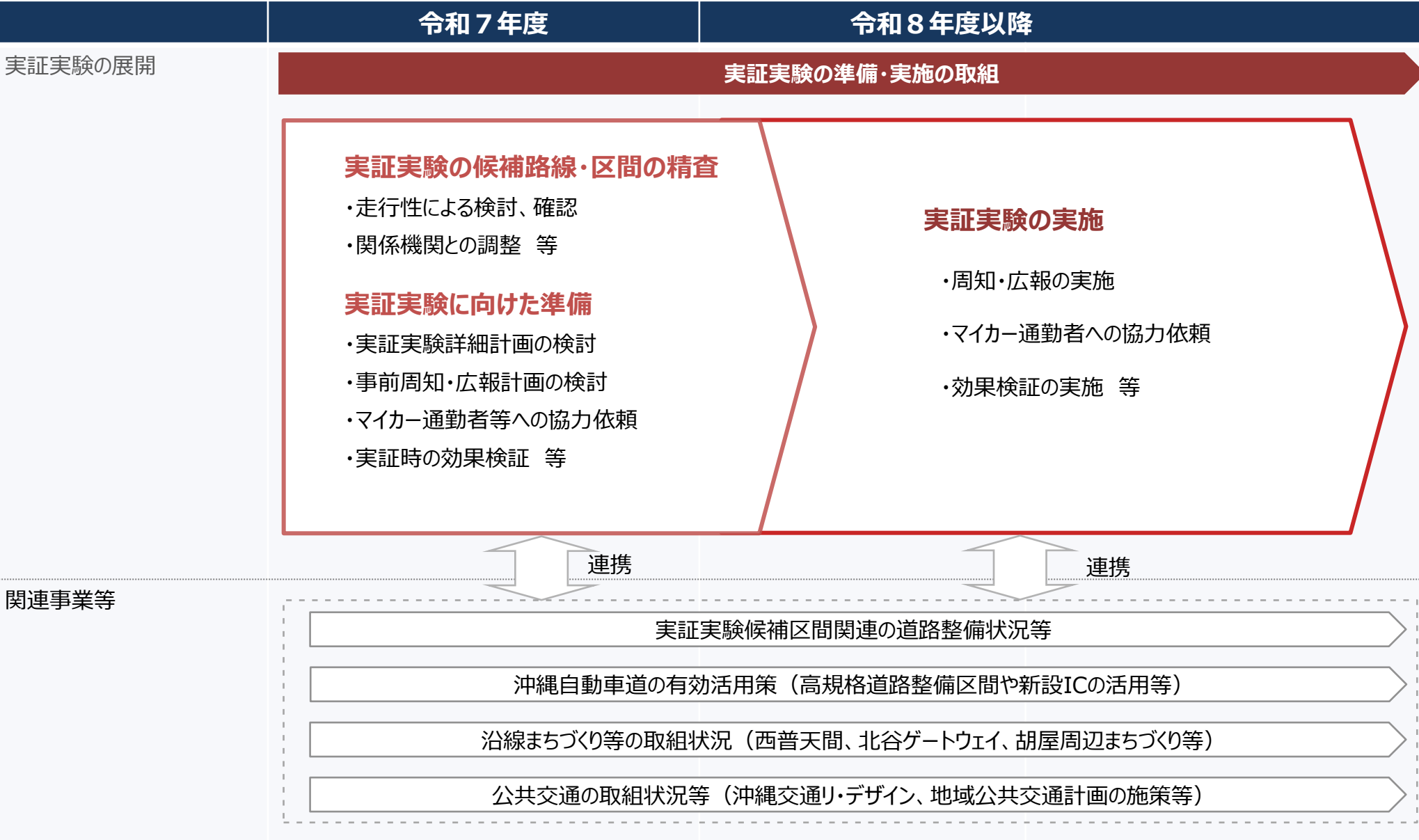
※現段階での候補路線・区間（たたき台）であり、実証実験については区間単独や複数区間の併用等を排除するものではない

協力型バスレーン実証実験の候補路線（たたき台）



5-5 候補路線・区間の交通状況





参考資料

1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

候補路線・区間の交通状況のまとめ

候補路線・区間	交通量	混雑度	バス運行本数
候補 1 : 伊佐～胡屋 L = 約8.1km 車線数 : 4 車線 (片側 2 車線)	胡 屋～ライカム : 概ね1,100台/7時台 <u>ライカム ～普天間 : 概ね2,000台/7時台</u> 普天間～伊 佐 : 概ね1,400台/7時台	0.94～1.25 <u>1.19～2.14</u> 1.07	30本/7時台 (約2.0分間隔) 25本/7時台 (約2.4分間隔) 10本/7時台 (約6分間隔)
参考 与儀～兼城 4 車線 (片側 2 車線バスレーン) 4 車線 (リバーシブルレーン)	<u>与儀～古波蔵 : 概ね1,000台/7時台</u> (バスレーン) <u>古波蔵～国場 : 概ね1,500台/7時台</u> (リバーシブル) <u>国場～兼城 : 概ね1,000～1,100</u> (バスレーン) <u>台/7時台</u>	0.89 1.63 1.08～1.18	16本/7時台 (約3.8分間隔) 23本/7時台 (約2.6分間隔) 10本/7時台 (約6分間隔)
候補 2 : 伊佐～北谷 L = 約3.3km 車線数 : 6 車線 (片側 3 車線)	国体道路～北谷 : 概ね1,800台/7時台 北谷～伊佐北 : 概ね2,700台/7時台 伊佐北～伊佐 : 概ね2,200台/7時台	1.20 <u>1.59～1.92</u> <u>1.67</u>	9本/7時台 (約6.7分間隔)
候補 3 : 浦添拡幅区間 L = 約2.9km 車線数 : 8 車線 (片側 4 車線) ※拡幅整備後	城間～安謝 : 概ね1,700～1,900台/日中時 ※交通量と混雑度は 6 車線時	1.3前後	最大18本/日中時 (約3.3分間隔) 日中平均 13.4本/日中時 (約4.5分間隔)

出典 : 交通量と混雑度は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成、
バス運行本数はのりものNAVIokinawaの時刻表より作成 (R7.2時点)

※時間帯別混雑度は、時間帯別交通量/時間道路容量で試算 (記載値は7時台、但し候補3は日中値)
※時間道路容量は、12時間交通量と12時間混雑度より時間道路容量を試算

1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

(1) 候補1（伊佐～胡屋）の交通量・混雑度・バス運行本数

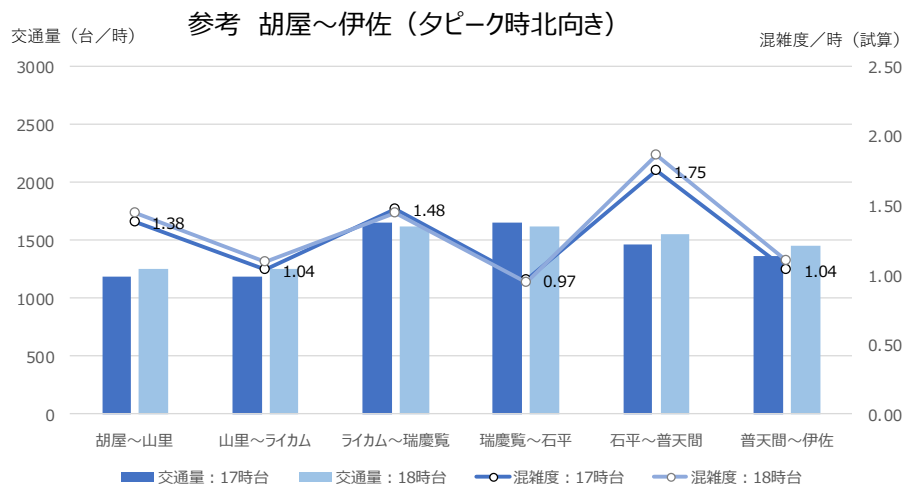
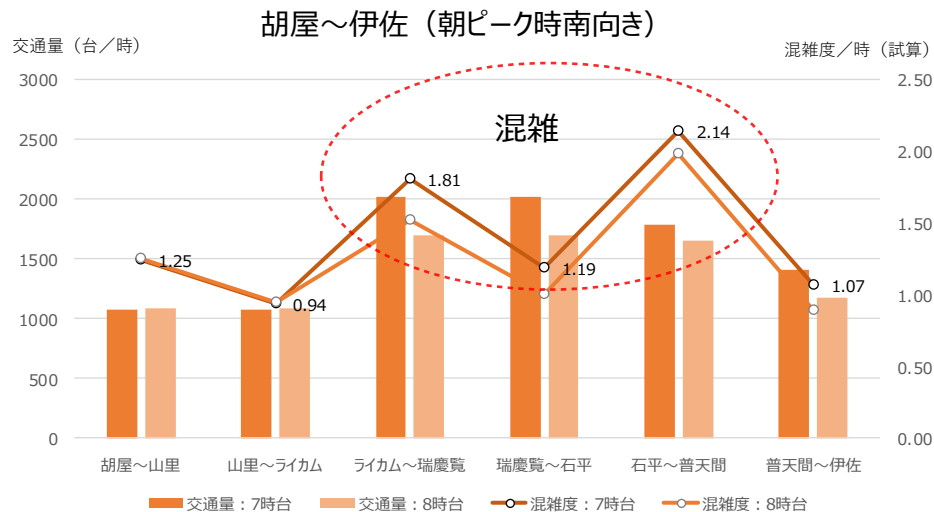
- 候補1（伊佐～胡屋：片側2車線）の朝ピーク時南向き交通量は、ライカム以北と普天間以南では概ね1,000台～1,400台/時であるが、ライカム～普天間は交通量が最大2,000台/時まで増加し混雑が生じている。なお、既存バスレーン4車区間（国道329号）交通量は、約700～1,000台/時程度であることを踏まえると、候補1区間の自動車交通量低減の重要性がうかがえる（次々頁参照）。
- バスの運行本数（ピーク時上り）は、山里バス停では最大30本/時（約2.0分間隔）、普天間バス停では最大25本/時（約2.4分間隔）、普天間～伊佐で最大10本（約6分間隔）となっている。



1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

(1) 候補1 (伊佐～胡屋) の交通量・混雑度・バス運行本数

道路交通量と混雑度

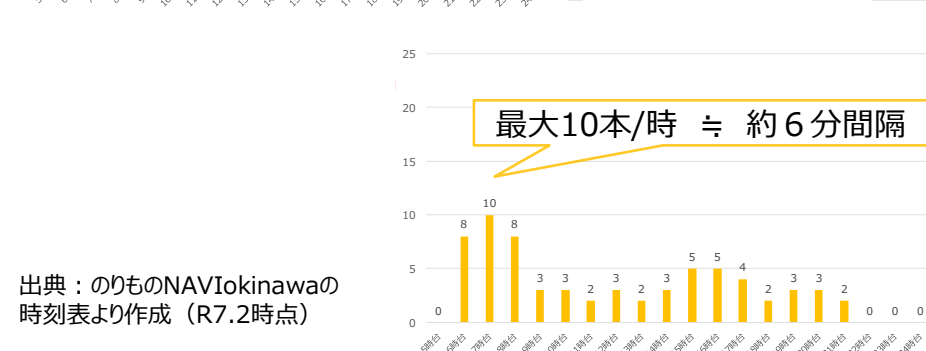
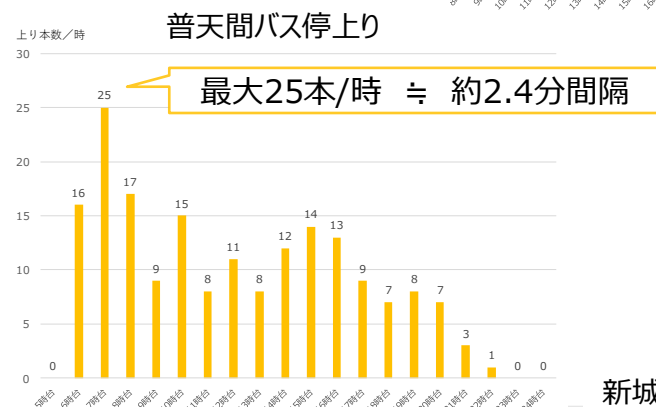
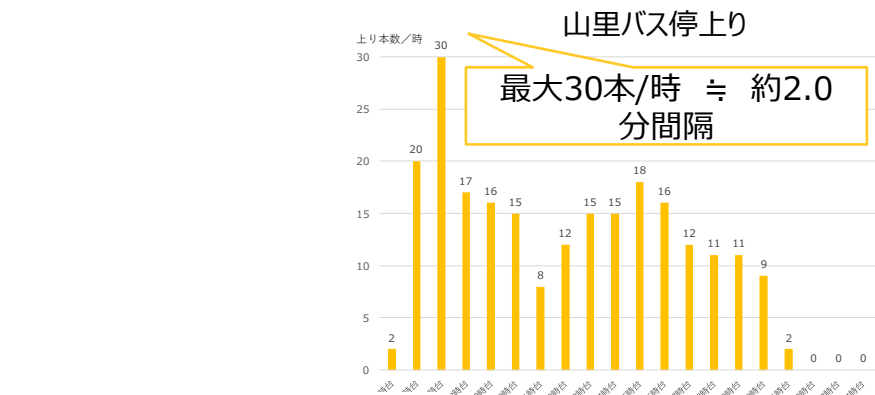


出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査より作成

※時間帯別混雑度は、時間帯別交通量/時間道路容量で試算

※時間道路容量は、12時間交通量と12時間混雑度より時間道路容量を試算

バス運行本数 (時間帯別)

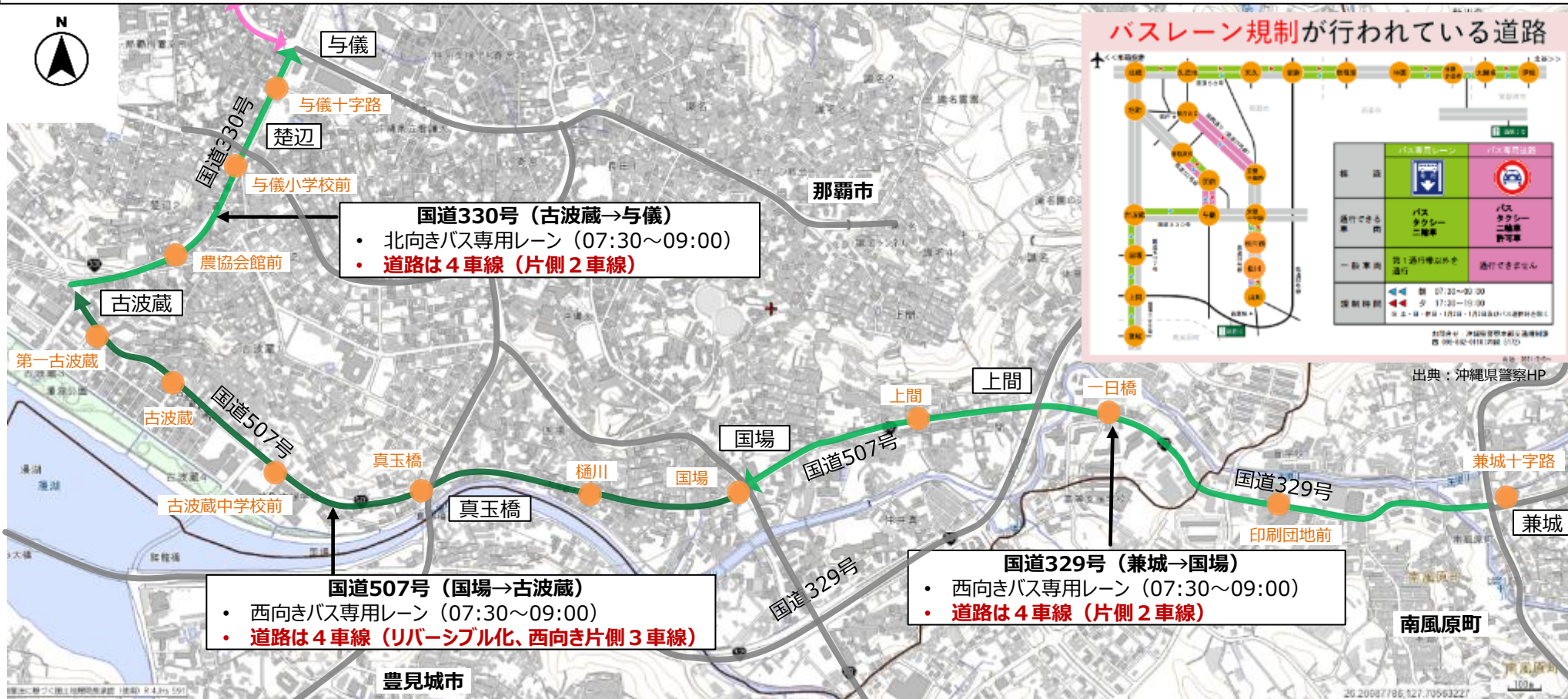


出典: のりものNAViokinawaの時刻表より作成 (R7.2時点)

1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

参考) 既存バスレーン4車線区間の交通状況

- 既存バスレーン区間（与儀～兼城）の**朝ピーク時那覇向き交通量**は、片側2車線区間では**概ね1,000～1,100台/時**、リバーシブル区間では**概ね1,500台/時まで増加し混雑**が生じている。
- バスの運行本数（ピーク時那覇向き）は、**与儀十字路バス停で最大18本/時（約3.3分間隔）**、**古波蔵バス停で最大23本/時（約2.6分間隔）**、**一日橋バス停で最大10本（約6分間隔）**となっている。



出典：ベース地図は沖縄県地図情報システム

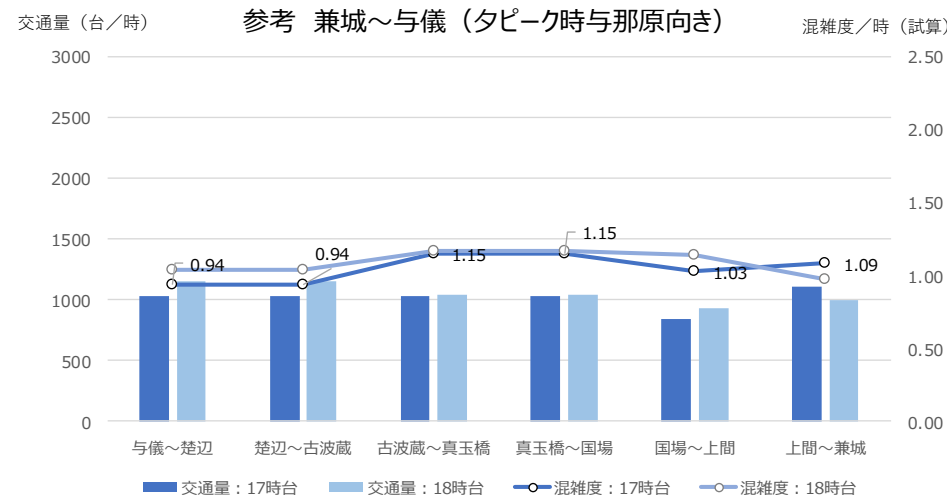
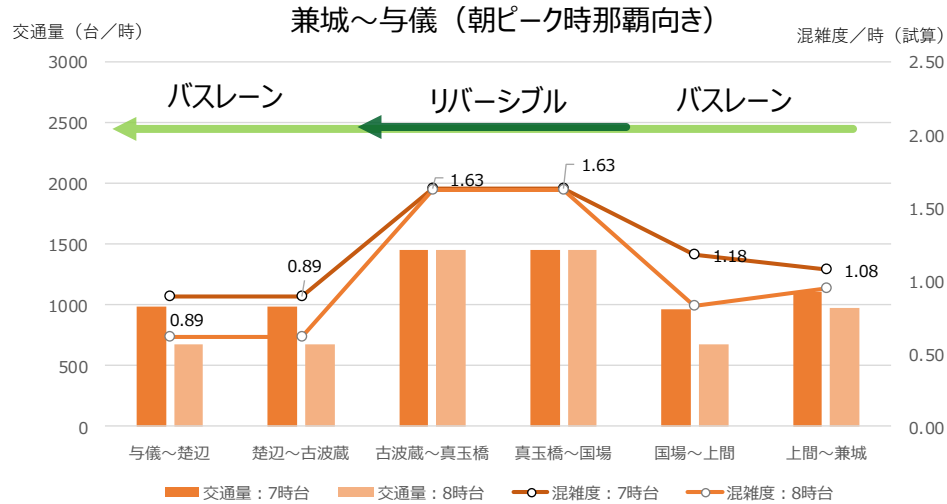
- ← 既存バスレーン区間
- ← 既存バスレーンリバーシブル区間

- 交差点 交差点名
- 主要バス停

1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

参考) 既存バスレーン4車線区間の交通状況

道路交通量と混雑度

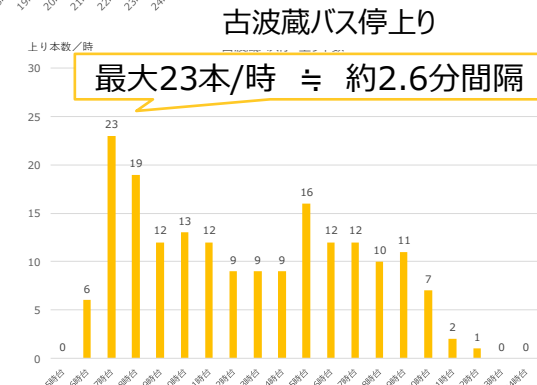
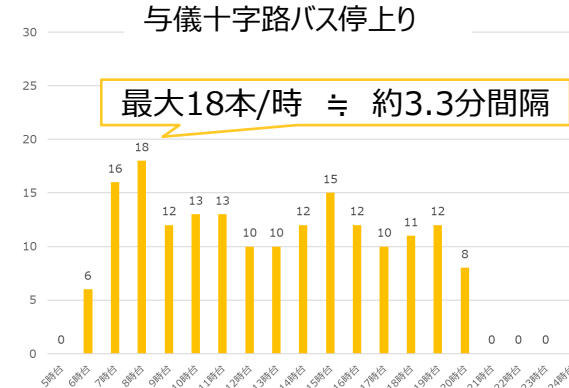


出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査より作成

※時間帯別混雑度は、時間帯別交通量／時間道路容量で試算

※時間道路容量は、12時間交通量と12時間混雑度より時間道路容量を試算

バス運行本数（時間帯別）

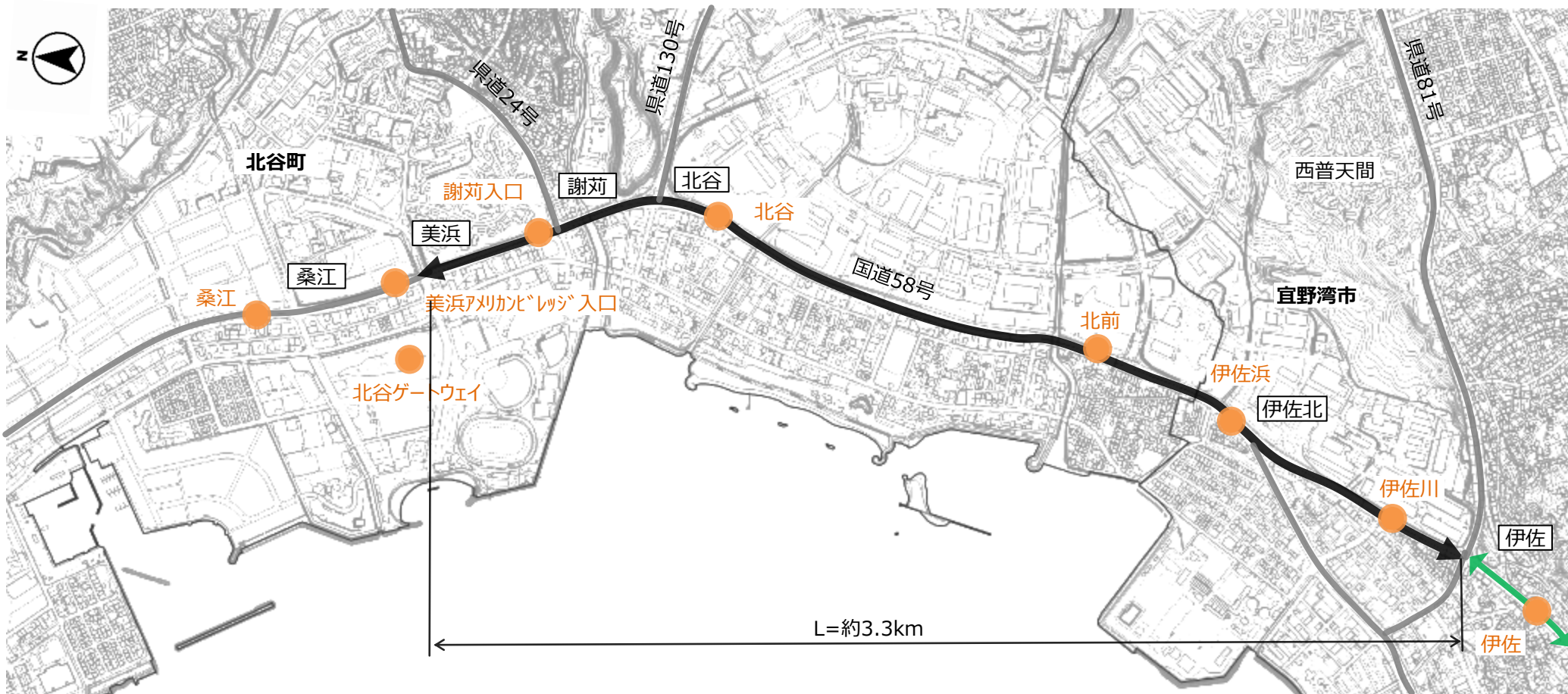


出典：のりものNAViOkinawaの時刻表より作成（R7.2時点）

1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

(2) 候補2（伊佐～北谷）の交通量・混雑度・バス運行本数

- 候補2（伊佐～北谷：片側3車線）の朝ピーク時南向き交通量は、北谷交差点以北は概ね1,800台/時であるが、北谷交差点～伊佐北は交通量が最大2,500台超/時まで増加し混雑が生じている。
- バスの運行本数（ピーク時上り）は、最大9本/時（約6.7分間隔）となっている。



↔ 実証実験の候補路線・区間

↔ 既存バスレーン区間

交差点 交差点名

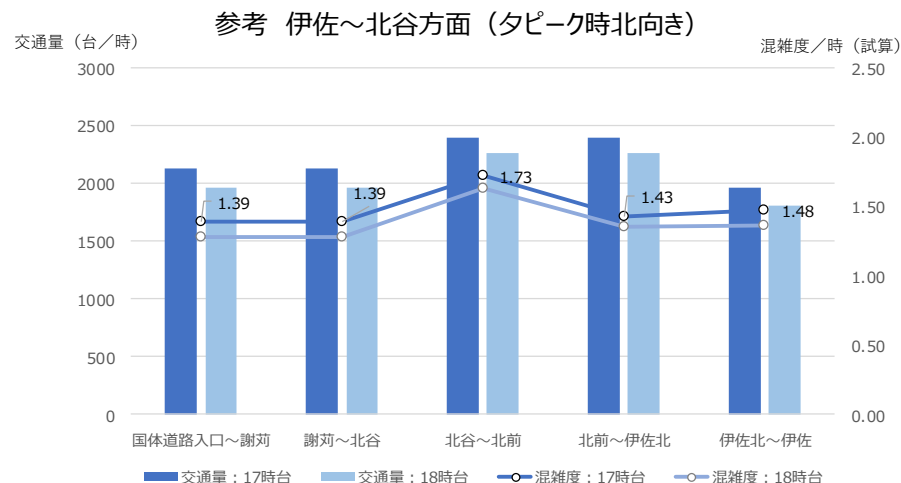
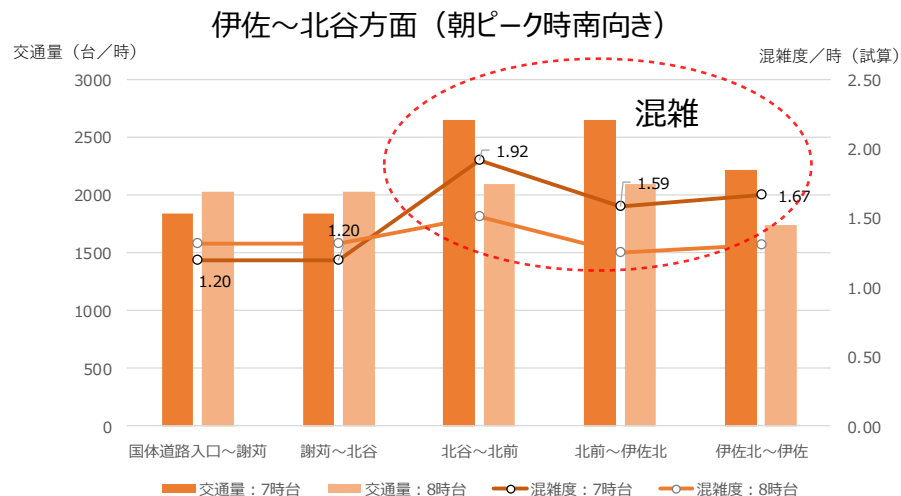
● 主要バス停

※ベース地図出典：沖縄県地図情報システム

1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

(2) 候補2 (伊佐～北谷) の交通量・混雑度・バス運行本数

道路交通量と混雑度

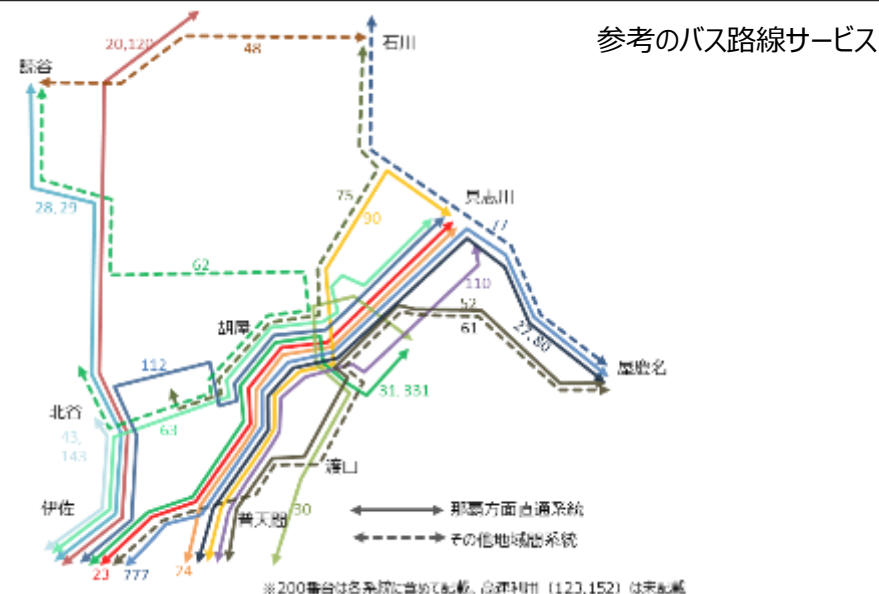
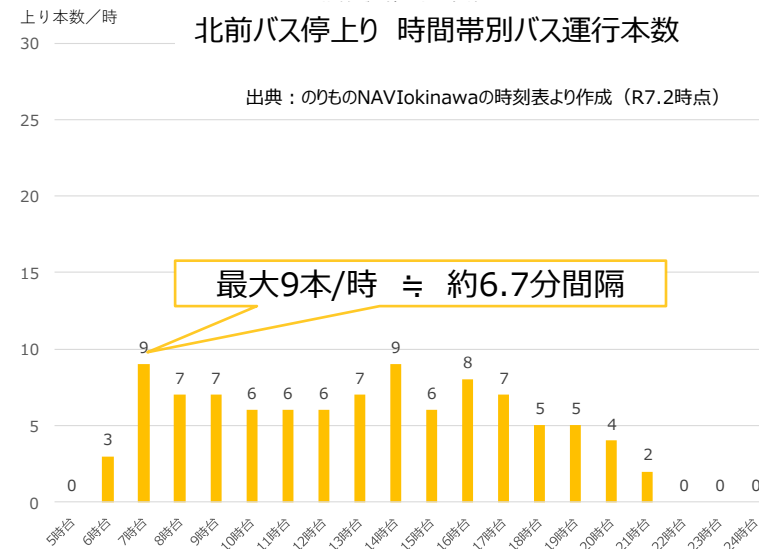


出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査より作成

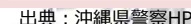
※時間帯別混雑度は、時間帯別交通量/時間道路容量で試算

※時間道路容量は、12時間交通量と12時間混雑度より時間道路容量を試算

バス運行本数 (時間帯別)



バスの運行本数（日中上り）は、最大18本/時（約3.3分間隔）で、平均では13.4本/日中時（約4.5分間隔）となっている。



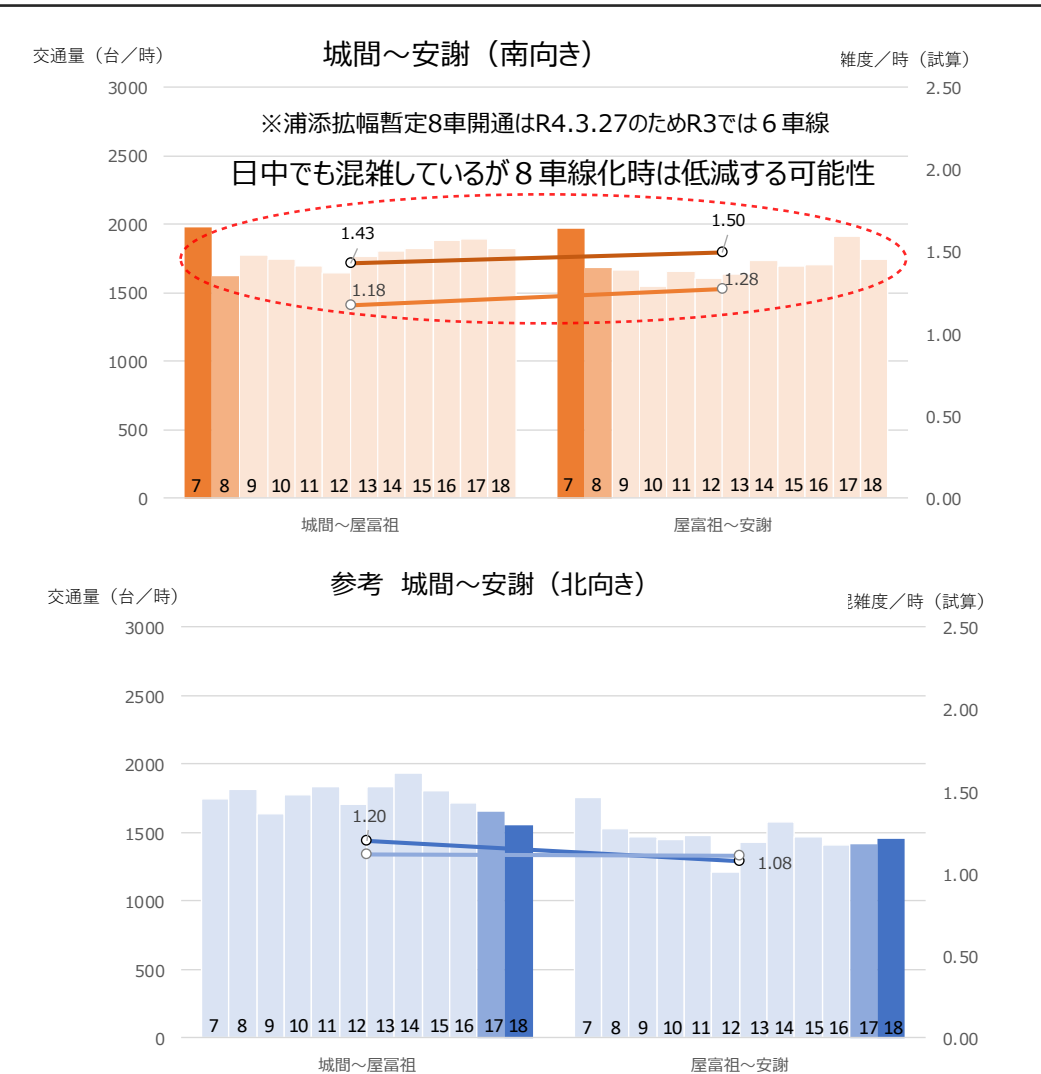
※ベース地図出典：沖縄県地図情報システム

⇔ 既存バスレーン区間

1 実証実験の候補路線・区間の交通状況

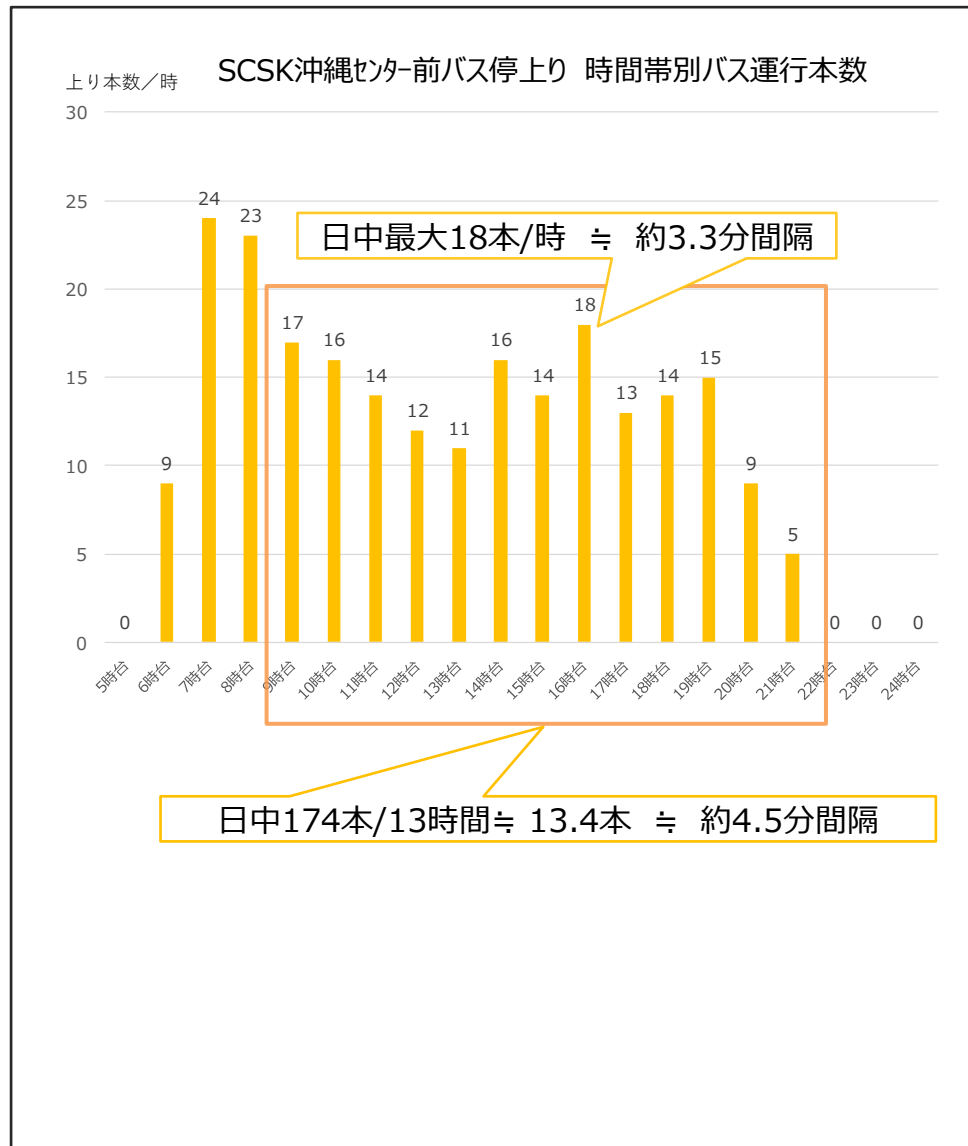
(3) 候補3（浦添拡幅）の交通量・混雑度・バス運行本数

道路交通量と混雑度



出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査より作成
 ※時間帯別混雑度は、時間帯別交通量／時間道路容量で試算
 ※時間道路容量は、12時間交通量と12時間混雑度より時間道路容量を試算

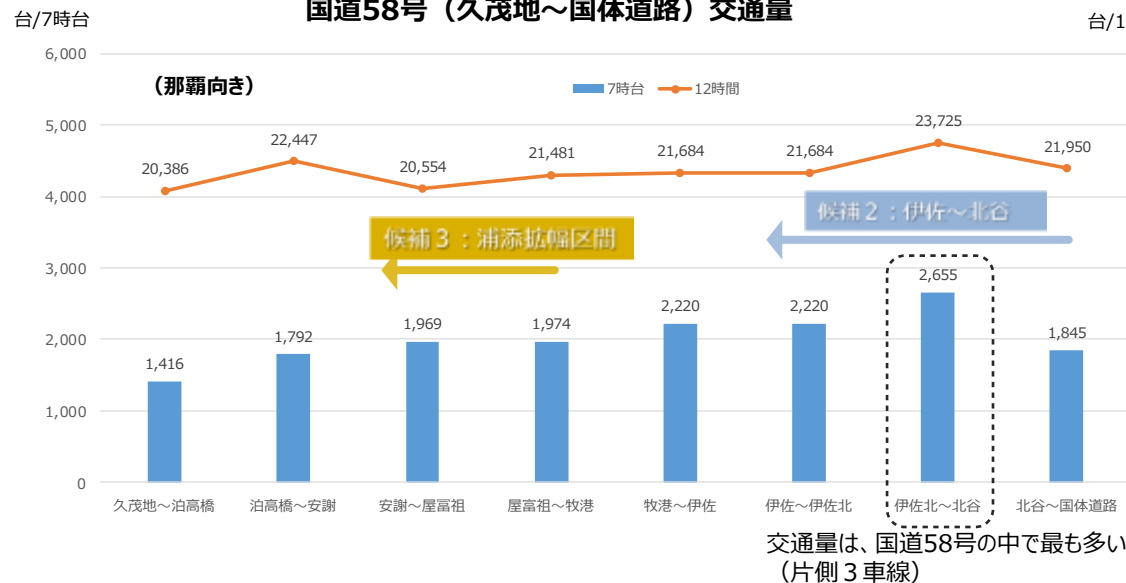
バス運行本数（時間帯別）



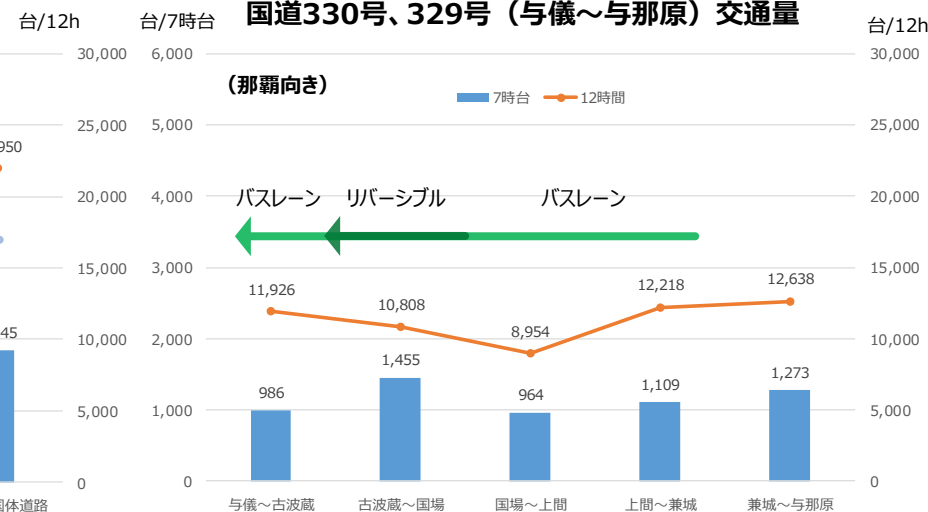
出典：のりものNAVIokinawaの時刻表より作成（R7.2時点）

2 実証実験の候補路線・区間の交通量規模

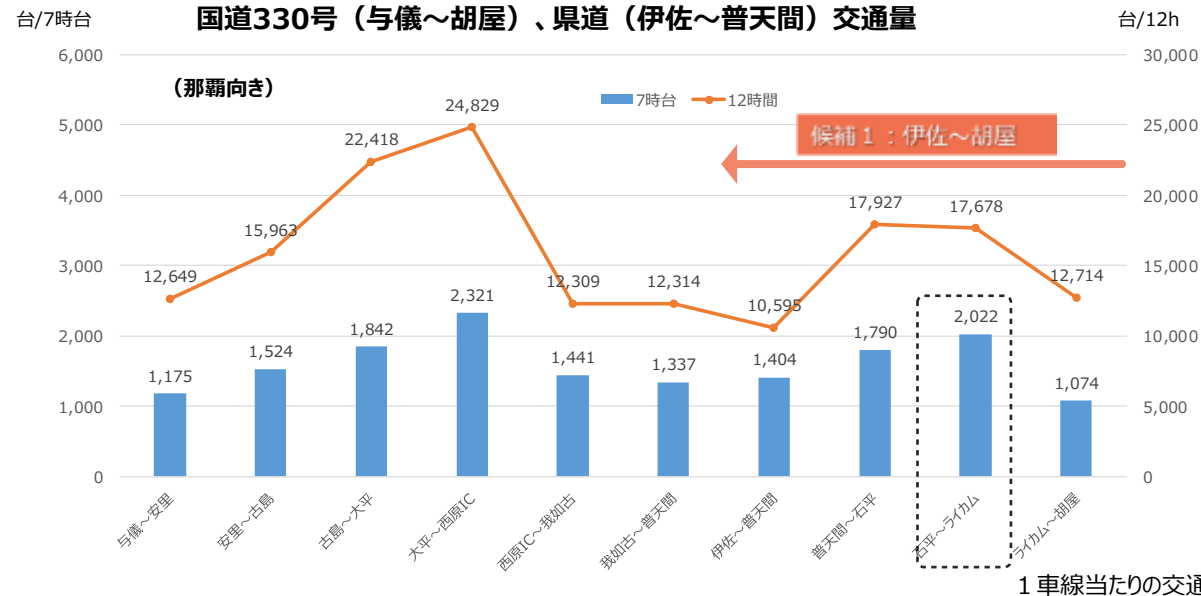
国道58号（久茂地～国体道路）交通量



国道330号、329号（与儀～与那原）交通量



国道330号（与儀～胡屋）、県道（伊佐～普天間）交通量

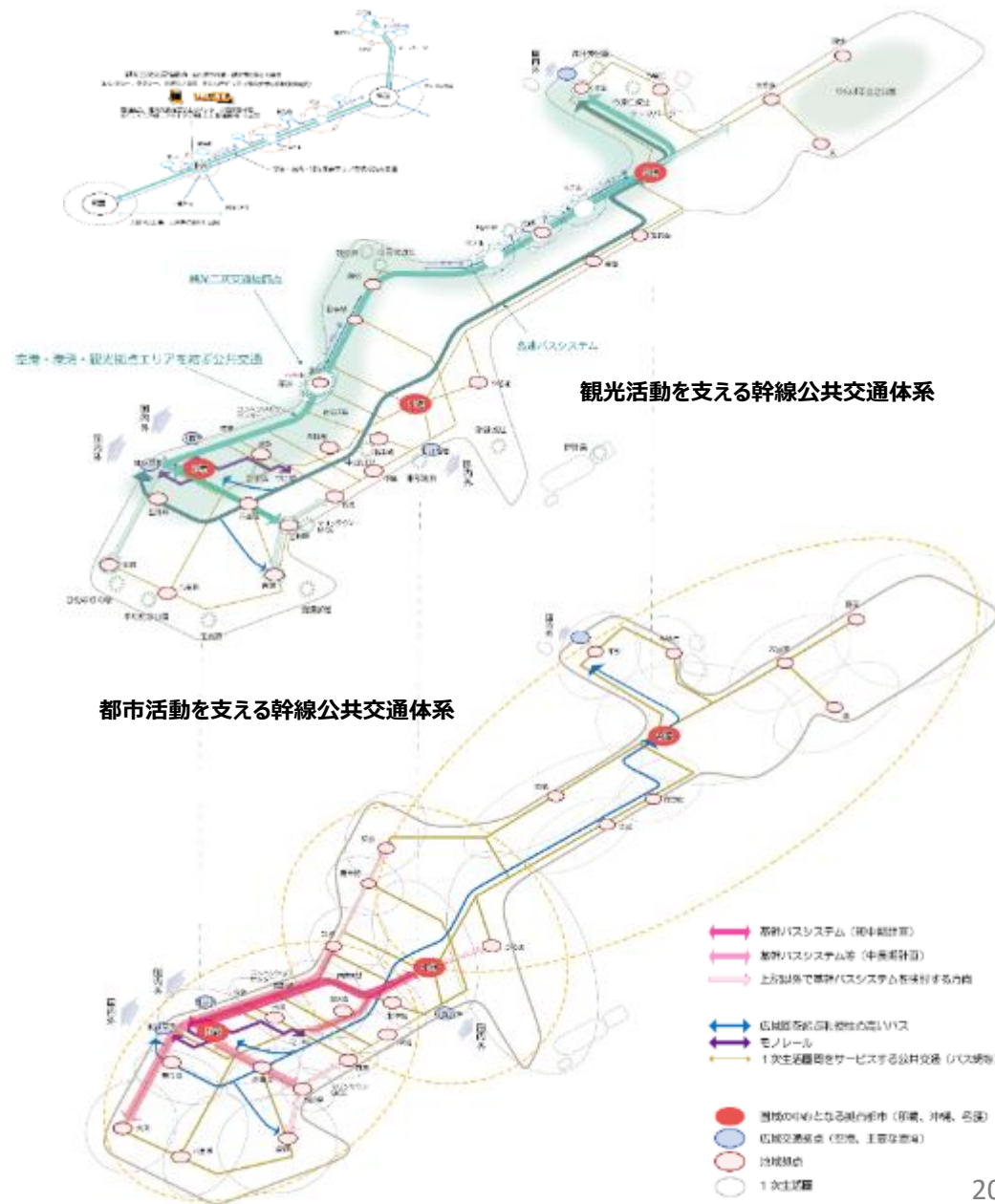
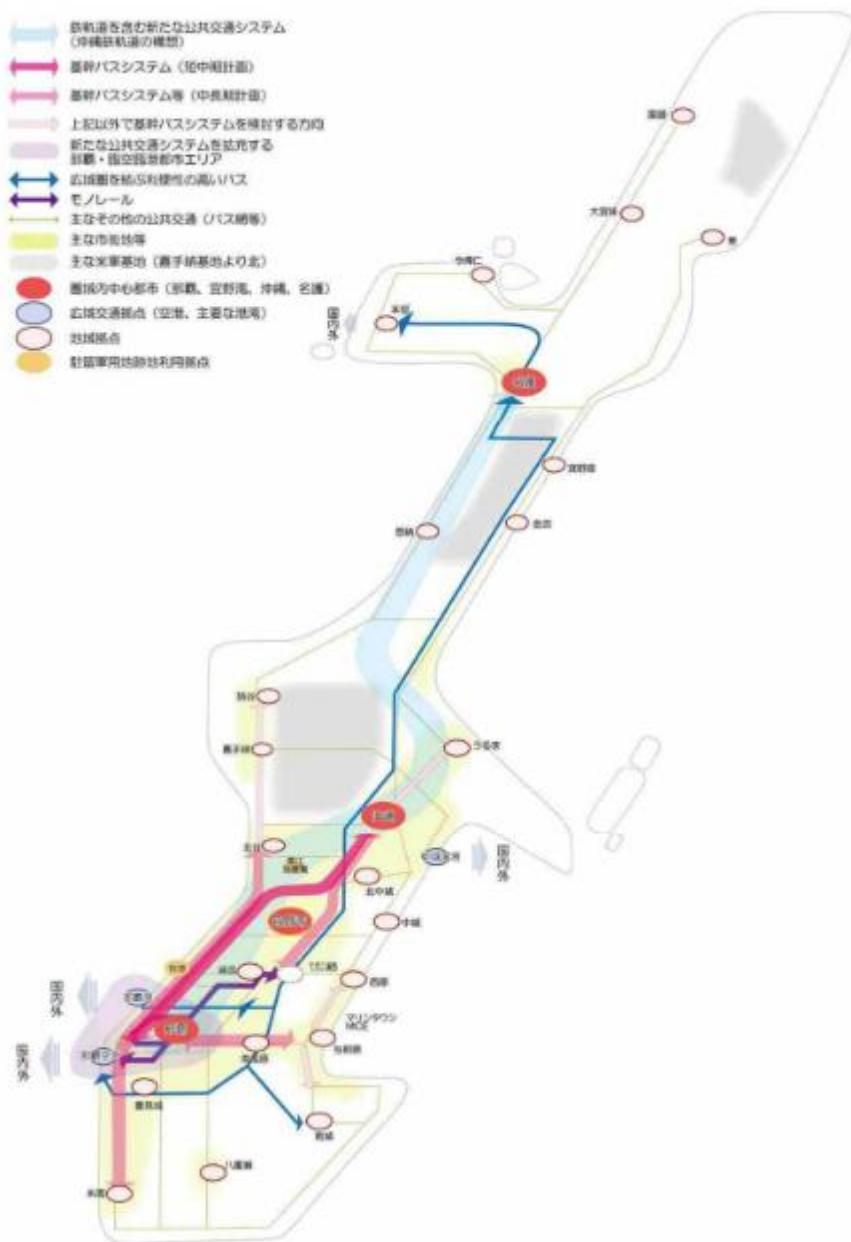


出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成

3 上位関連計画における位置づけ

沖縄県総合交通体系基本計画（R4.5策定）

沖縄県地域公共交通計画（R6.5策定）

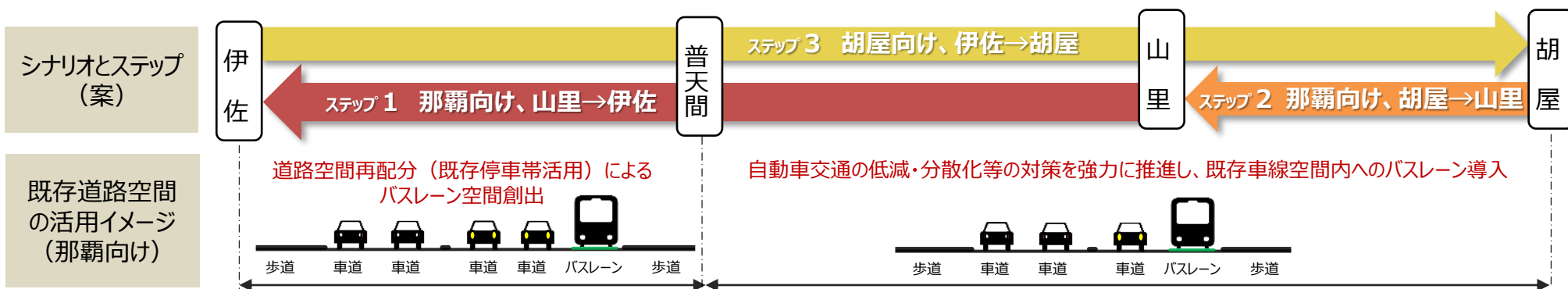


4. 既存道路空間の活用イメージ



※第37回協議会（R4.8.30開催）資料より抜粋

- 伊佐以北へのバスレーン延長について、シナリオ（案）として、**ステップ1：那覇向けの山里⇒伊佐**、**第2ステップ：那覇向けの胡屋⇒山里**を検討し、各区間の状況を踏まえた既存道路空間の活用イメージについても検討。
- さらに、マイクロシミュレーションも活用し**バスレーン延長の効果と影響**を捉えた上で、**交通円滑化対策や沿道安全対策を含めた総合的な施策メニューを検討**
- 協議会では、バスレーン延長に向けP Iを含めたスケジュールを示し理解は得られたが、バスレーン延長の影響や課題を踏まえ、**自動車利用者等への丁寧な対応が重要**との意見があった。



バスレーン延長の効果と影響

バスの走行性は大幅に短縮され、所要時間は朝ピーク時南行きで約9分程度短縮され、**定時性確保にも寄与**する効果が期待される。しかし、バスレーン延長により車線数が減少する区間が生じるため、**国道330号の車線当たり交通量が増加により負荷が懸念**される他、**並行する国道58号等にも迂回交通の発生**が想定される

必要となる総合的な施策

バスレーン導入に向け必要と考えられる総合的な施策メニューを検討（一般交通の低減・分散等に向けた円滑化対策（公共交通への利用転換促進、他路線への迂回誘導など）、沿道安全対策等）
県民や企業等との理解と協力を得ながら強力に推進する必要があるため、今後具体的な検討を進める

西普天間等 関連計画・事業 との調整

西普天間開発（琉大病院移転）、胡屋周辺まちづくり計画（交通結節点整備事業）、宜野湾北中城線電線共同溝事業等
特に、西普天間開発については、**琉大病院移転により県道81号や新城市街地内の生活道路で大幅な交通量増加が想定**され、**交通円滑化対策、交通安全対策に加え、公共交通利用促進策などの重要性を確認**