

基幹バスシステムの導入に向けた 取組について

沖縄県公共交通活性化推進協議会
令和7年8月12日（火）

目 次

1. 令和7年度基幹バスシステム導入に向けた検討について
2. バス事業者との連携（勉強会）について
3. 沿線5市村との連携（勉強会）について
4. 西普天間交通対策WTについて
5. バスレーン延長WTについて

1. 令和7年度基幹バスシステム導入 に向けた検討について

1-1 令和7年度の検討内容

沖縄県公共交通活性化推進協議会

(目的)

公共交通の活性化及び再生を推進し、渋滞緩和や公共交通利用促進に寄与する、那覇市～沖縄市間への基幹バスシステムの導入

県の役割

- ・基幹バス導入に向けた検討及び、各関係機関の取り組みを取りまとめオーソライズ等

市町村の役割

- ・基幹バスと連携したまちづくり、拠点整備の検討等

国の役割

- ・道路管理者としての対応等
- ・公共交通利用促進

事業者の役割

- ・バス網再編、運行管理等

対外的なPRの取組

- ・褒章取組推進による内外へのPR
- ・授賞式、セッション発表等での情報発信
- ・県民、関係者等への情報発信、機運醸成等

継続して取組

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）

(目的)
路線バスのサービス水準向上及び定時性向上等に向けた検討

県の役割

- ・サービス水準向上、定時性向上に向けた取組について、事業者との合意形成

事業者の役割

- ・施策に対する事業者としての意見・課題出し

継続して取組

沿線5市村との連携（勉強会）

(目的)
基幹バスシステム導入に向けた沿線自治体との連携した取組検討

県の役割

- ・基幹バスシステム導入に向けた施策の取組について、自治体との合意形成

自治体の役割

- ・公共交通、沿線まちづくり、結節点等に対する意見・課題出し

継続して取組

バスレーン延長に向けた取組

西普天間交通対策WT

※沿道住民等との合意形成に向けた取組みの一環

(目的)
西普天間開発に伴う影響把握と必要な交通対策についての調整・進捗確認等

県の役割

- ・西普天間開発等に伴う影響分析
- ・必要な交通対策等の提案、調整

琉球大学・宜野湾市の役割

- ・交通施策の検討、調整、推進

継続して取組

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

継続して取組

連携

わった～バス利用促進乗車体験事業等の関連施策、沖縄県地域公共交通計画、沖縄リ・デザイン等

1-2 令和7年度のスケジュール

項目	～7	8	9	10	11	12	R 8.1	2	3
基幹バスシステム導入に向けた取組									
(1)バス事業者との連携（勉強会）	利便性向上策、定時性向上策、バス網効率化等								
	第1回(7/10)勉強会				事例調査	第2回勉強会		第3回勉強会	
(2)沿線5市村との連携（勉強会）	5市村における街づくりと基幹バスシステムの交通結節点の取組促進等								
					第1回勉強会				
バスレーン延長に向けた取組									
(1)西普天間交通対策WT	西普天間開発に伴う情報共有及び必要に応じた対策の検討・調整等								
	関係機関による事後調査				第1回西普天間交通対策WT	以降必要に応じ開催			
(2)バスレーン延長WT	バスレーン延長に向けた実証実験等の検討、総合的な施策の検討等								
	以降必要に応じた道路管理者との調整				第1回バスレーン延長WT	以降必要に応じた道路管理者との調整		第2回バスレーン延長WT	
地域公共交通総合連携計画全体の推進									
(1)活性化推進協議会開催	幹事会(7/25)★	協議会(8/12)★							幹事会★ 協議会★

参考) 沖縄における都市・地域及び交通関連の動向



2. バス事業者との連携（勉強会）について

2-1 令和7年度の取組方針（案）

- 基幹バスシステム実現に向けては自動車からバスへの転換を促しバス事業の利便性向上等を図ることが重要である。このため、**定時性向上策**として昨年度に引き続き**「乗降方法の変更」**を、また**バス利便性向上策**として**「バス時刻表の統合」**（継続実施）、**「通勤定期券利用率向上のための方策」**（継続実施）に関するテーマで**バス事業者との勉強会を実施**する。

➤ さらに、基幹バスシステム導入のための環境整備や交通結節点整備の動向を見据えた中で、段階的なバス網効率化に向けた検討も重要であるため、**運転手不足等による限られた運行リソースも踏まえ**ながら、**バス網効率化に向けた課題や方向性等をテーマに勉強会を実施**する。

バス事業者との勉強会のテーマ等

	利便性・定時性の向上に向けて	バス網効率化・交通結節点整備に向けて
第1回 (7月)	1)R7年度勉強会の進め方：R6年度勉強会の成果と課題、R7年度勉強会の検討テーマ 2)各検討テーマの検討方針（案） ・バス時刻表の統合 ・乗降方法の変更 ・通勤定期券利用率向上のための方策 ・バス網効率化の今後の検討の進め方 3)事例視察について	
第2回 (12月)	1)バス時刻表の統合：システム運用の中間報告等 2)乗降方法の変更：実証運用の実施計画案 3)通勤定期券利用率向上：事例、課題等	1)基幹バス沿線バス網のリソースを踏まえた問題、課題の明確化 2)基幹バス沿線バス網の効率化に向けた考え方 ※リソースが3～4割減少した場合に近い将来起こりえる事態を関係者と共有した上で、バス網効率化に向けた考え方を議論
第3回 (2月)	1)視察報告 2)バス時刻表の統合：運用結果等 3)乗降方法の変更：実証運用の実施計画 4)通勤定期券利用率向上：方策等	1)バス網効率化のイメージ（たたき台）の議論 2)バス網効率化に向け考えられる交通機能のあり方 ※効率化のイメージ（たたき台）を提示したうえで、その効果（利便性、事業性、社会性）や課題（公共交通相互の連携や交通結節機能）を共有しながら議論
事例視察 (11月)	四日市市（連節バスなど）、春日井市（スマートシティプロジェクト（バスレーン、ラストマイル自動運転、AIオンデマンド、パーソナルモビリティ）	

（利便性向上策・定時性向上策のイメージ）

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。

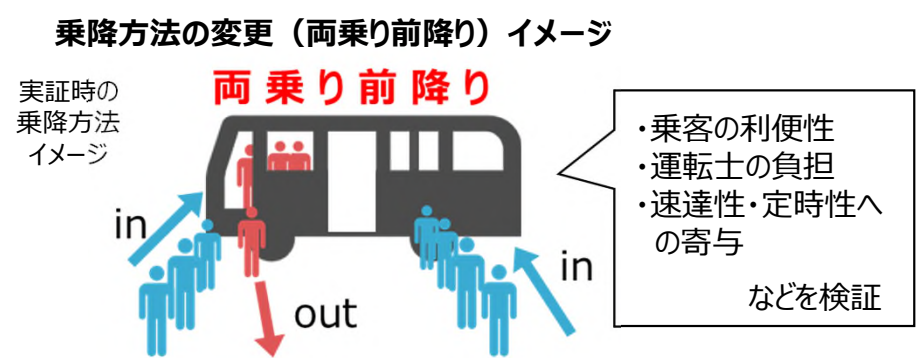
わったーバス党HP掲載イメージ



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



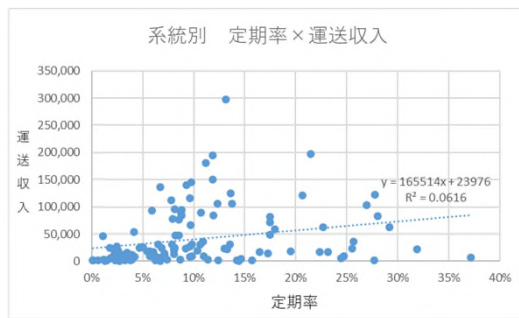
本年度は、両乗り前降りの実証方法について検討

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 （広島シティバス）



2-3 バス網効率化に向けた取組方針（案）

- 令和7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**していく予定。
- 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く予定。

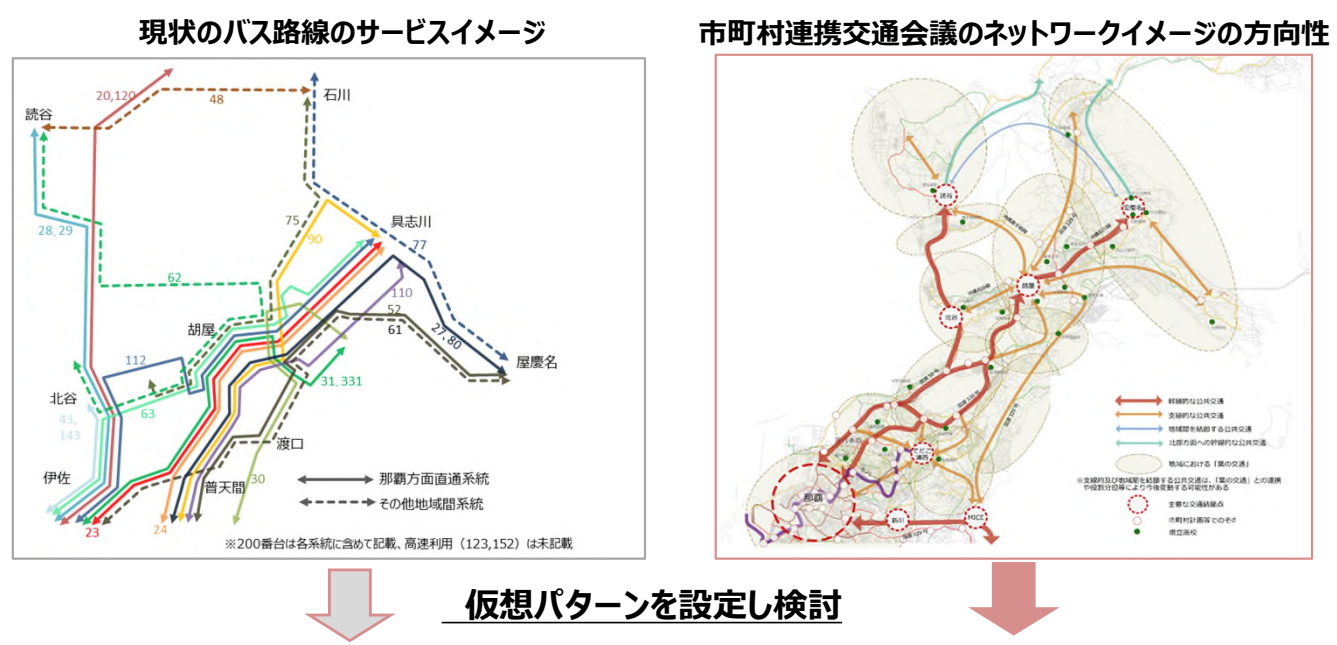
バスのリソースに関して

- 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）



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、フィージビリティ
- 関係機関内外との調整

3. 沿線5市村との連携（勉強会）について

3-1 令和7年度沿線5市村勉強会の取組方針（案）

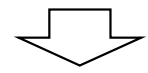
- 沿線5市村勉強会は、過年度の勉強会等のお互いが情報共有し合い、議論が深まる場面があった点等を踏まえ、今年度も引き続き5市村が一同に会することに配慮した形で実施する。
- 今年度の勉強会では、**新たなパーソントリップ調査データも活用しながら、各市村の日常生活や移動の実態について、エリア、属性等を考慮した分析を実施**し、その結果から**各自治体における地域拠点や交通結節点に関する議論を促進していく**予定である。

5市村勉強会の取組方針（案）

各市村における地域拠点や交通結節点に関する議論を促進していけるための素材を検討・準備

人口、施設、NW分布	例) 通勤の日常活動	例) 女性私事の日常活動	例) 高齢者の日常活動
	- 男性は比較的那覇方面へのトリップが多く平均8 km程度 - 女性は非正規雇用や送迎もあり、比較的那覇市周辺トリップが多い	- 買物、通院、送迎、食事等は当該市村内トリップが多く、短距離帯でのマイカーに大きく依存 - 徒歩二輪利用は極めて限定的	- 高齢化社会が到来する中、高齢者の車利用が大幅に増加（一方で運転できない高齢者も増加） - 高齢者の私事活動範囲は狭い（男性3.8km、女性3.3km、徒歩では1.5km未満）

※上記一例は新たなPT調査の現況分析でうかがえる傾向の一端
※その他上位関連計画や、交通インフラ、市街地形成等の諸条件も考慮



街の構造、地域拠点形成、交通結節点の検討促進に向けた課題等の検討

- 地域住民の日常生活等を支えるための、街の構造や機能配置などを考えていくための課題等は何か。
- 拠点形成とあわせた幹線公共交通軸の利便性を拡大するため、交通結節機能の配置や端末交通・葉の交通を含めた機能などを考えていくための課題等は何か。

3-2 令和7年度新規バス路線に関する取組方針（案）

- 新規バス路線に関しては、琉球大学病院への乗り入れ路線等を含めた周辺交通状況、北谷ゲートウェイの令和8年度以降の動向、中部圏域のバス網効率化等の動向を踏まえ、読谷方面も含めたルートを検討していく。
- 検討にあたっては、新規バス路線の最新利用実態等を把握しながら、新規路線バスの導入可能性及び実証運行計画等について検討を行う。

新規バス路線の検討ルートイメージ（案）

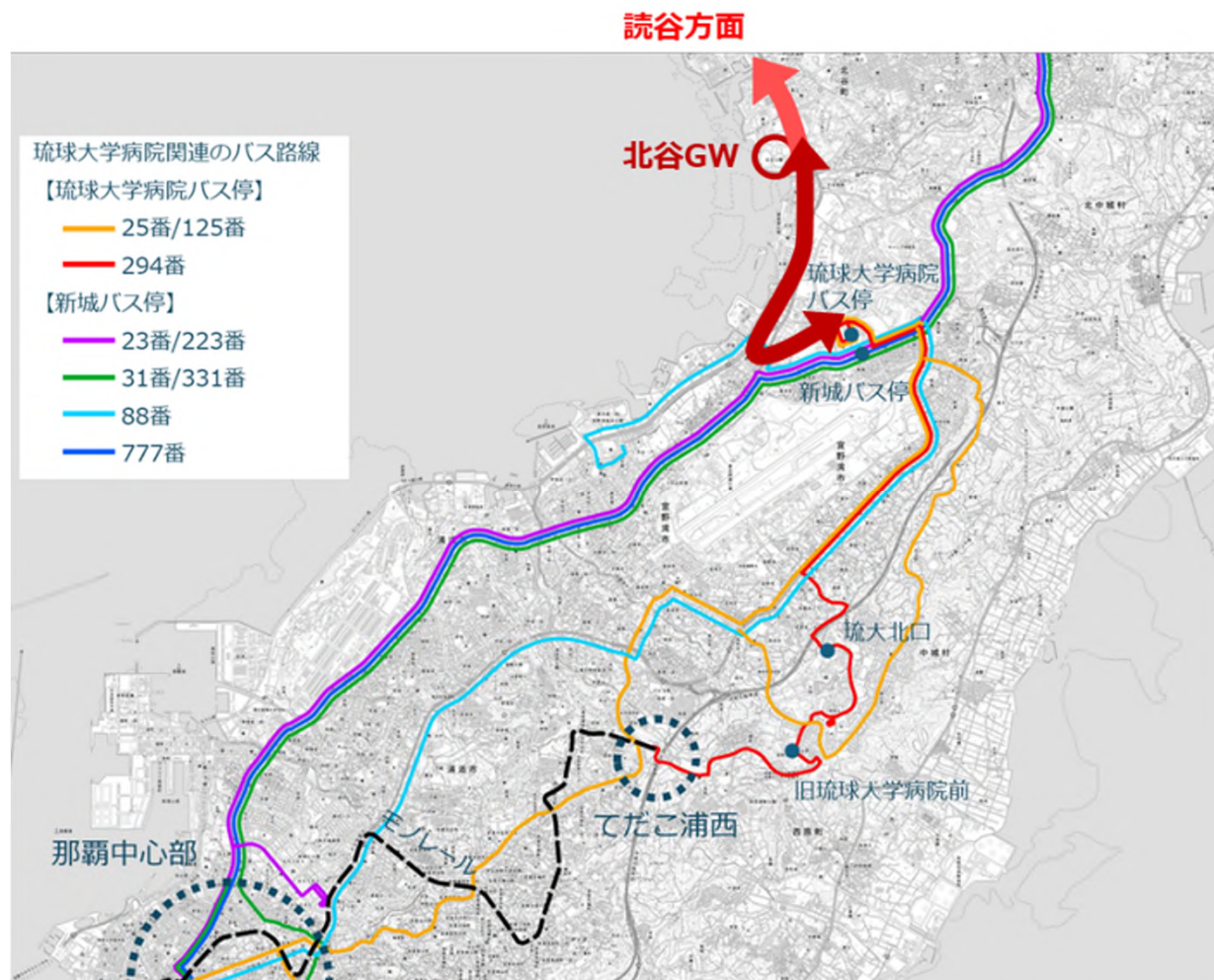
過年度までの検討ルート

- ✓ 北谷GW発着ルートの検討



今年度の検討ルート

- ✓ 北谷GWの令和8年度以降の動向や、中部地域のバス網効率化等の動向
- ✓ 読谷方面も含めたルートの検討



4. 西普天間交通対策WTについて

1. 西普天間交通対策WTの目的等

(1) 西普天間交通対策WTの目的

琉球大学病院等の移転に伴い、県道宜野湾北中城線等の幹線道路や周辺市街地の生活道路において、自動車交通量の大幅な増加が想定され、生活環境への影響が懸念されている。

このため、本WTは、琉球大学病院等の移転による影響や関連事業等も踏まえながら、地域のために必要な交通対策について調整し、その進捗確認等を行うことを目的とする。

なお、本WTは、必要に応じて活性化推進協議会、バスレーン延長WT、その他関連する会議体と相互に情報共有しながら進める他、本WTの検討状況等については、国、琉球大学、宜野湾市等からなる関係者会議に報告していくものとする。

(2) 西普天間交通対策WTの構成等

本WTは、琉球大学関係者（施設運営部門、事業部門、移転推進部門等）と関係行政機関（宜野湾市、沖縄県）を主体に構成し、限られた期間で柔軟且つ迅速な調整が必要と考えられることから、各主体構成員は課長級以下等の機動的なメンバーとする。

なお、本WTでは、必要な対策の実施内容や実施主体を明確化し、その進捗確認等を行うことを主とする中で、各対策を推進する上で必要となる関係者（例えば道路管理者、バス事業者、交通管理者、地域住民等）との調整は、各実施主体が中心となり実施する。

西普天間交通対策WTと関係会議体との関係

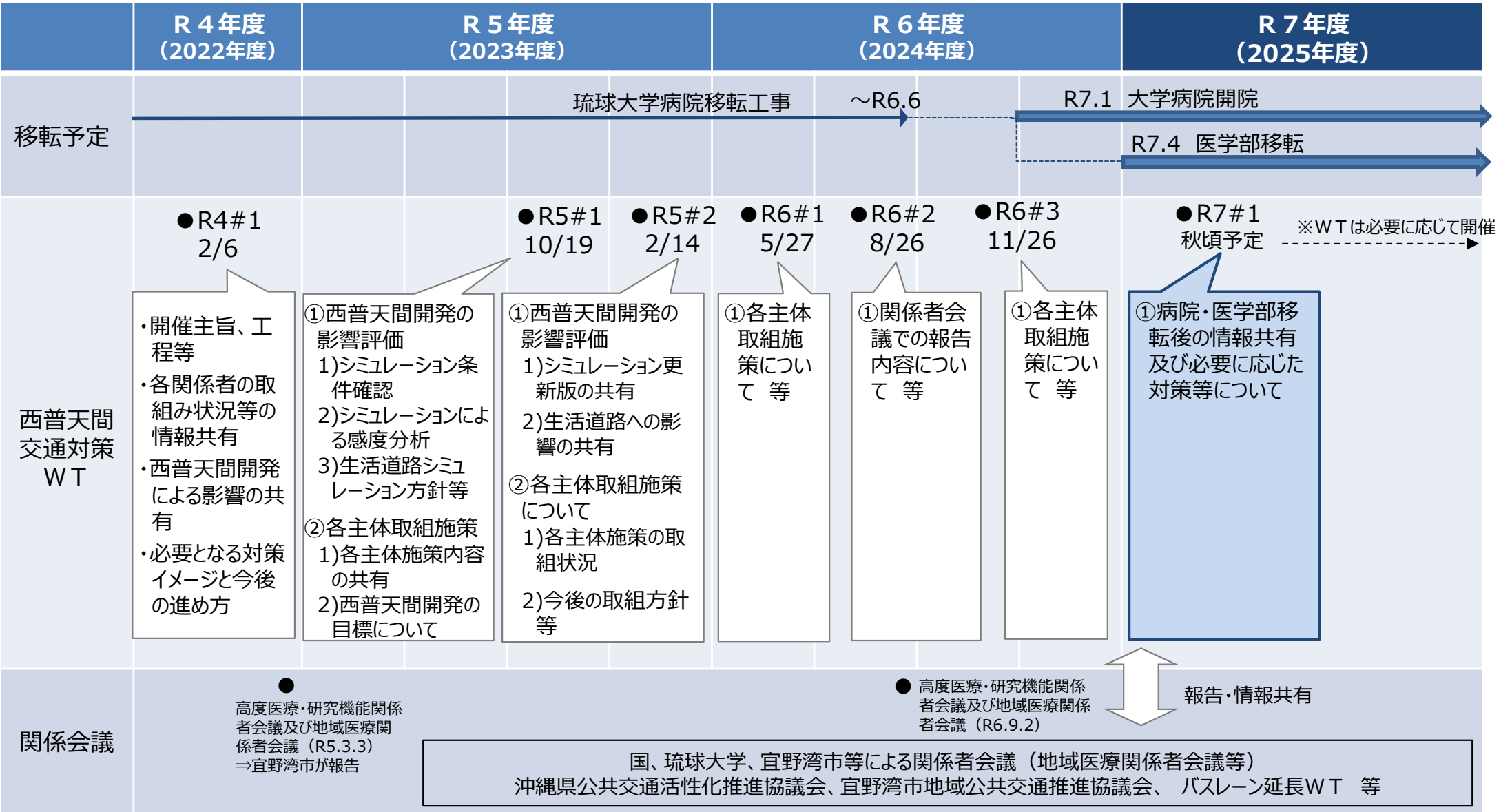


西普天間交通対策WTの構成

所 属	構成メンバー
琉球大学	
施設運営部施設企画課	課長、課長代理
上原キャンパス事業部管理課	課長、係長
上原キャンパス事業部普天間キャンパス(仮称)準備室	室長代理
宜野湾市	
基地政策部基地跡地推進課	課長、係長
建設部都市計画課	課長、係長
沖縄県	
沖縄県企画部交通政策課	班長

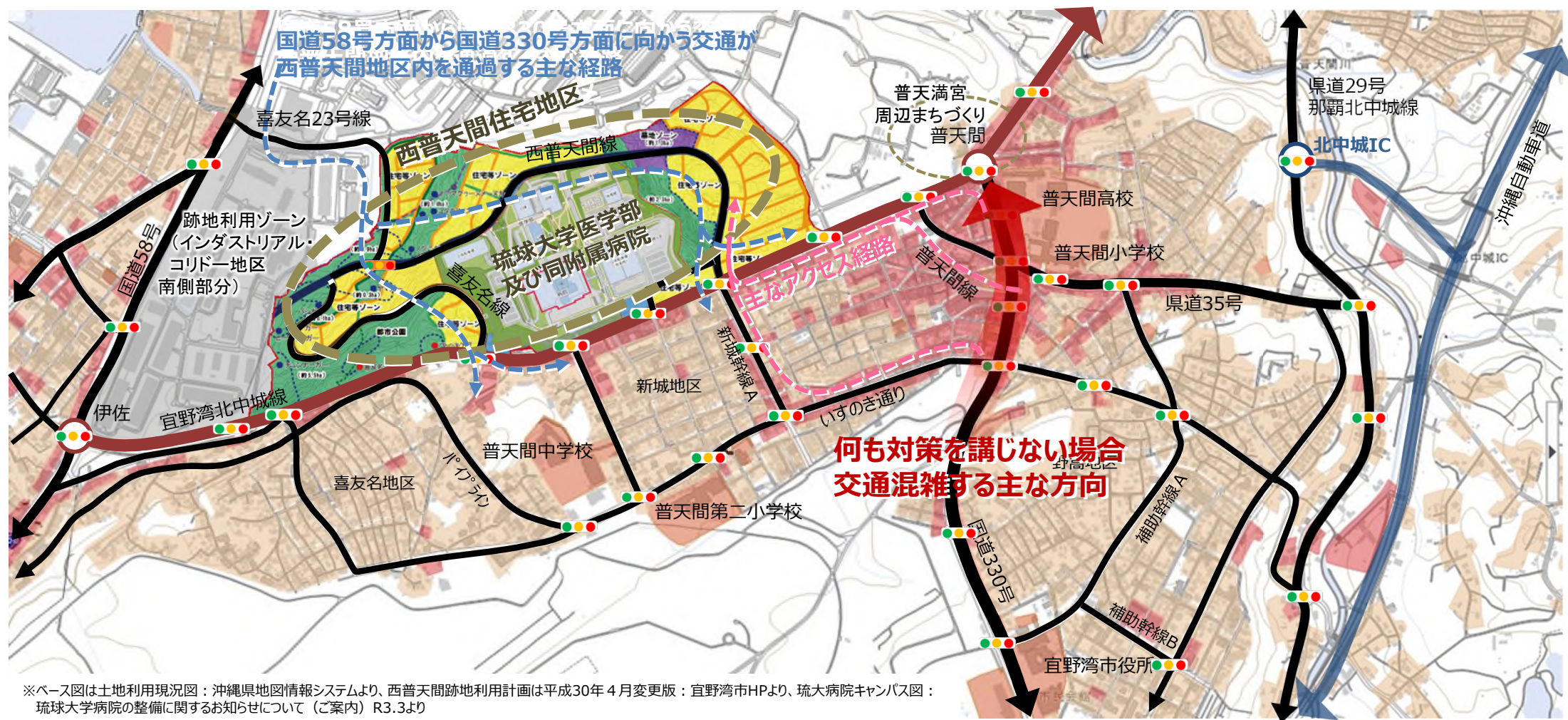
4-2 西普天間交通対策WTの工程（案）

➤ 本WTは、今年度も継続的に実施し、大学病院及び医学部移転後の情報共有を図りながら、必要に応じた対策の検討・調整等



4-3 これまでWTにおける取組概要

- **西普天間開発（住宅系含む全ての開発）に伴う交通シミュレーションを実施したところ、何も対策を講じなければ、主に普天間交差点に向け国道330号北向きの交通需要が増加することによる交通混雑が一定程度発生する他、周辺の市街地等へ通過交通が流入**を確認。
- この結果も踏まえ、**必要な交通対策**（職員・学生・外来患者等に対する各種TDM、交差点運用改善、生活道路の交通安全対策、新規バス路線等）について、**琉球大学、宜野湾市、沖縄県が連携し検討・取組**を進めてきたところ。



琉大病院【移転前】の主な取組

西普天間交通対策WTを令和4年度以降6回開催（地域医療関係者会議へも報告）

- 【沖縄県の主な取組】

 - ・西普天間開発に伴う交通シミュレーションの検討、実施
 - ・普天間交差点対策の支援（車線運用の変更は沖縄総局で実施）
 - ・琉大病院移転事前調査の実施（関係機関と連携）等
- 【宜野湾市の主な取組】

 - ・喜友名23号線道路整備、県道81号線右折帯整備、西普天間住宅地区に向かう市道の直進・右折分離等
 - ・生活道路の安全対策検討、市職員の時差出勤の導入、教育機関に対する送迎抑制等の協力依頼等
- 【琉球大学の主な取組】

 - ・西普天間キャンパスへの路線バス乗り入れ（25番,125番,294番）
 - ・新城バス停からキャンパスへのアクセス整備
 - ・患者さんの通院をより快適にサポートするアプリの導入
 - ・混雑回避に向けたポスターによる周知等

R7.1琉大病院及びR7.4琉大医学部移転

琉大病院【移転後】の主な取組

西普天間交通対策WTを継続して開催

- ① 琉大病院等移転後の影響把握

 - ・関係機関と連携しながら事後調査を実施
 - ・事前／事後調査結果の比較を通じた影響の確認
- ② 関係機関と取組状況や課題等を共有

 - ・定量的な影響等を共有
 - ・地域や関係者等の声を共有
 - ・関係機関による各種取組状況、課題等の共有
- ③ 必要に応じ対策等を議論

西
普
天
間
開
発

(1) 沖縄県の主な取組

① 普天間交差点対策への支援

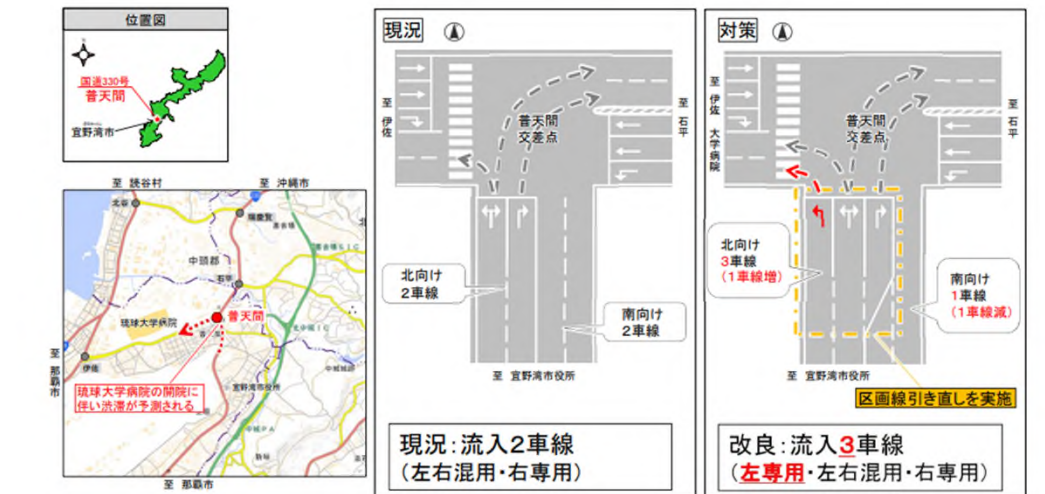
国道330号の普天間交差点北向き流入部に対して、以下案でシミュレーションによる影響評価を支援



国道330号 普天間交差点車線運用の変更

沖縄総合事務局
内閣府

普天間交差点車線運用変更(現況2車線:左右・右 ⇒ 改良後3車線:左・左右・右)
○西普天間地区での新しい琉球大学病院開院に伴い予測される渋滞への緩和策として、左折専用車線を1車線、右左折混在車線を1車線、右折専用車線を1車線とする車線運用の変更を行います。



② 琉大病院移転前の事前調査の実施

琉大病院移転前の交通状況を把握するため、関係機関とも調整しながら交通量調査等を実施



③ 普天間高校へのワークショップの実施

高校生の通学送迎を含めた日常的な移動に着目して、沖縄のよりよい暮らしや必要となる交通について議論

通学送迎等が顕著な中部圏、南部圏の高校を対象に、よりよい暮らしや移動・交通の姿を探るためのワークショップを実施

・普天間高校 約40名 ・浦添高校 約40名
別途、県立高校の生徒・保護者等を対象に、通学や送迎等に着眼したアンケートを実施

沖縄の現状と課題やアンケート等から、送迎通学に対する実態、送迎の理由と必要性、送迎家族への負担、行動変容の可能性と持続可能な対策等を中心に議論

これにより、生徒や保護者のあるべき姿や必要なアクション等を共有

例) 経済的、時間的負担の少ない通学環境
家族の時間的制約のないゆとりある生活 等



(2) 宜野湾市の主な取組

ハード整備

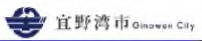
- ◆ 喜友名23号道路整備 ➡ 西普天間住宅地区から国道58号へのアクセス確保
- ◆ 県道81号線における右折帯整備(過年度実施済)
- ◆ 西普天間住宅地区へ向かう市道の直進・右折分離、県道81号における導流路(右左折交通のための走行路の路面標示)設置

当該地域は、R7.3国土交通省より、小学校等周辺の面的な交通安全対策を促進する「モデル地域」に設定(全国で65箇所)

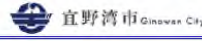
その他対策

- ◆ 西普天間住宅地区周辺における生活道路(通学路)の安全対策 ➡ 市関係機関、教育委員会・学校、警察等と連携して今後対策を検討
- ◆ 宜野湾市職員における時差通勤の導入 ➡ 琉球大学病院が開院する令和7年1月実施に向けて関係課調整中
- ◆ 琉球大学への要請(交通マナーの遵守徹底、生活道路への進入自粛等)、教育機関(大学、高等学校)に対する送迎抑制等の協力依頼

喜友名23号整備事業概要



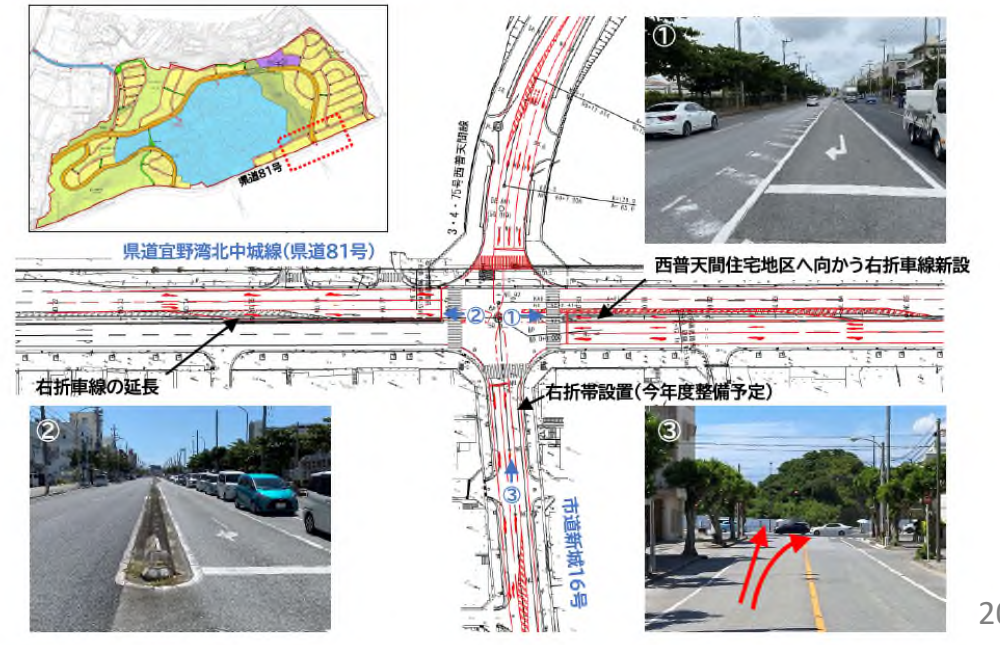
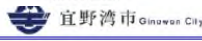
生活道路の安全対策



- 西普天間開発に伴う、普天間交差点に向けた国道330号北向き交通混雑に加え、周辺生活道路への通過交通の影響をシミュレーションで把握したところ、普天間交差点を起点とした渋滞を回避するため、**現況ほとんど車両が走行していない生活道路に車両が流入する恐れがあることを確認した。**
- これにより住宅地の生活環境や小中学校周辺を含めた交通安全性の低下が懸念されるため、**普天間交差点に関する交通対策や通過交通の流入回避に向けた生活道路の交通安全対策について、関係機関とともに検討を進めているところ。**

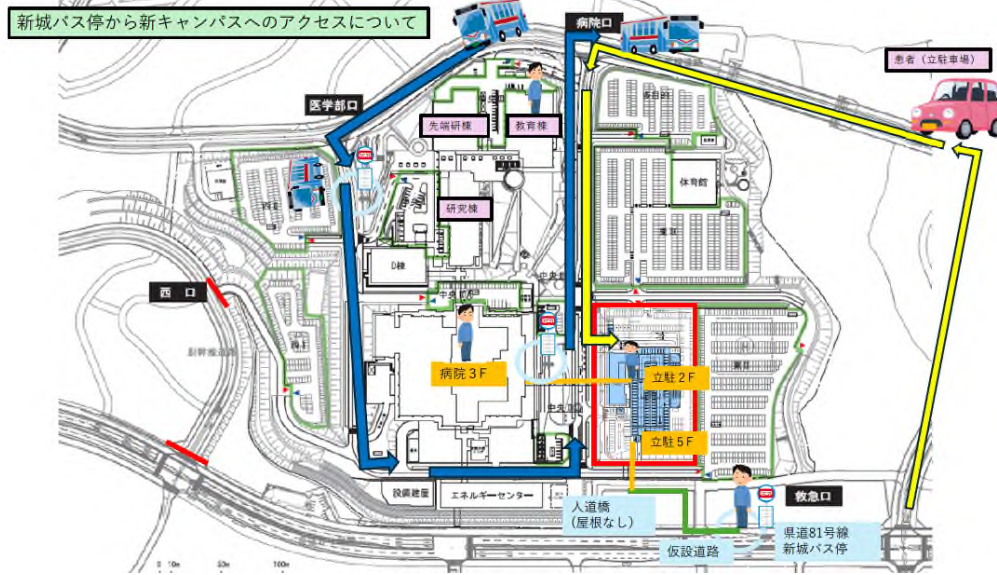


県道宜野湾北中城線(県道81号)の対策概要



(3) 琉球大学の主な取組

① 新城バス停から新キャンパスへのアクセスについて



② 患者さんの通院をより快適にサポートするアプリの導入

主な機能

- 診療待ち順案内
診療の順番が近づくと、スマートフォンにプッシュ通知が届きます。これにより、待合室で長時間お待ちいただく必要がなくなります。
- アプリ決済 (後払い会計)
アプリ内にクレジットカード情報を登録することで、診療費の支払いを後払いで行うことが可能です。診療後、会計窓口での待ち時間を削減し、スムーズにご帰宅いただけます。
- 院外処方箋情報の送信
処方箋をスマートフォンで撮影し、アプリから薬局に事前送信できます。これにより、薬局での待ち時間を短縮し、スムーズにお薬を受け取ることができます。
- 医療情報の確認
検査結果や処方情報など、ご自身の医療情報をアプリ上で確認できます。これにより、日々の健康管理に役立てていただけます。

通院支援アプリ「ウェルコネ」

登録ガイド

アプリを利用したい方へ登録のご案内



出典：琉球大学病院HP

③ 混雑回避に向けた周知ポスター

西普天間キャンパスエリア 朝の混雑回避のための3アクション

午前7時～9時の間 西普天間エリアで 通行車両の増加が予想されます!

混雑回避! 3つのアクション!

アクション1 時差通勤を実施!
混雑ピーク時間帯での通勤を避けるため、時差通勤制度活用のご協力をお願いします。

アクション2 ゴーパチ 58も使って移動!
58からのルート

アクション3 バス利用で楽々移動!
琉大病院敷地内はもちろん、病院まで徒歩5分の「新城」バス停でも乗り降り可! 新琉球大学病院周辺は路線バスが充実!

「琉球大学病院」バス停	25番 / 125番 / 294番
「新城」バス停	88番 / 23番 / 31番 / 223番 / 331番 / 777番

「のりものナビ」サイトで時刻表や乗換え情報を確認!

混雑があると 緊急車両が通りにくい。通勤時刻や授業に間に合わない 外来患者さんが診療時間に間に合わない などが起きてしまうかも...!

一人ひとりのアクションで、朝の移動をスムーズに!

【詳細情報の詳細】 琉球大学病院 特設ページ

5. バスレーン延長WTについて

5-1 バスレーン延長に関するこれまでの経緯

<基幹バスシステムに関するこれまでの取組>

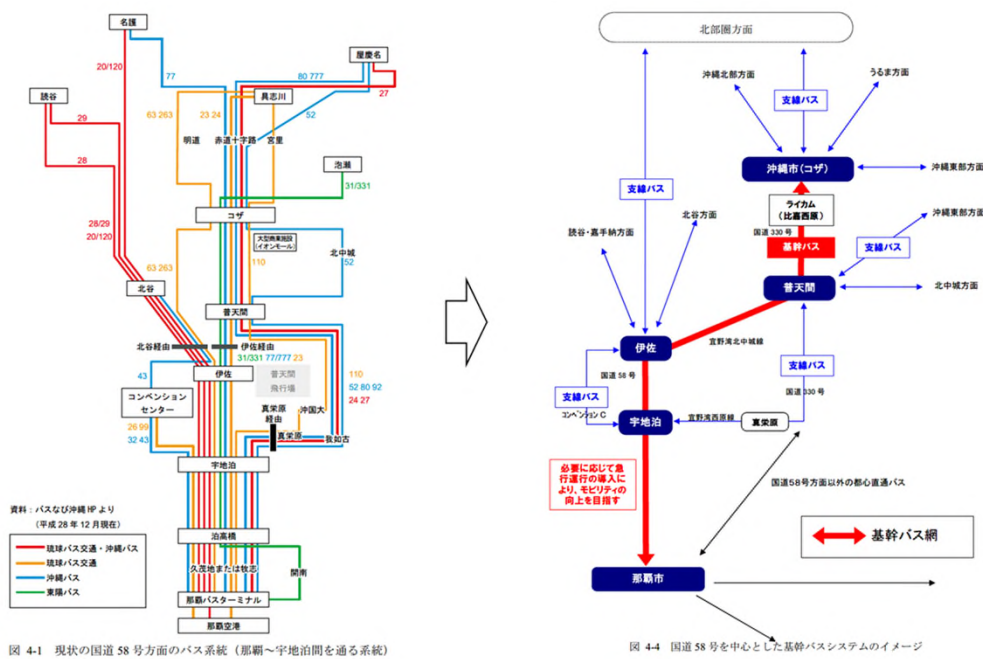


協議会での議論をもとに実現された具体的な取組

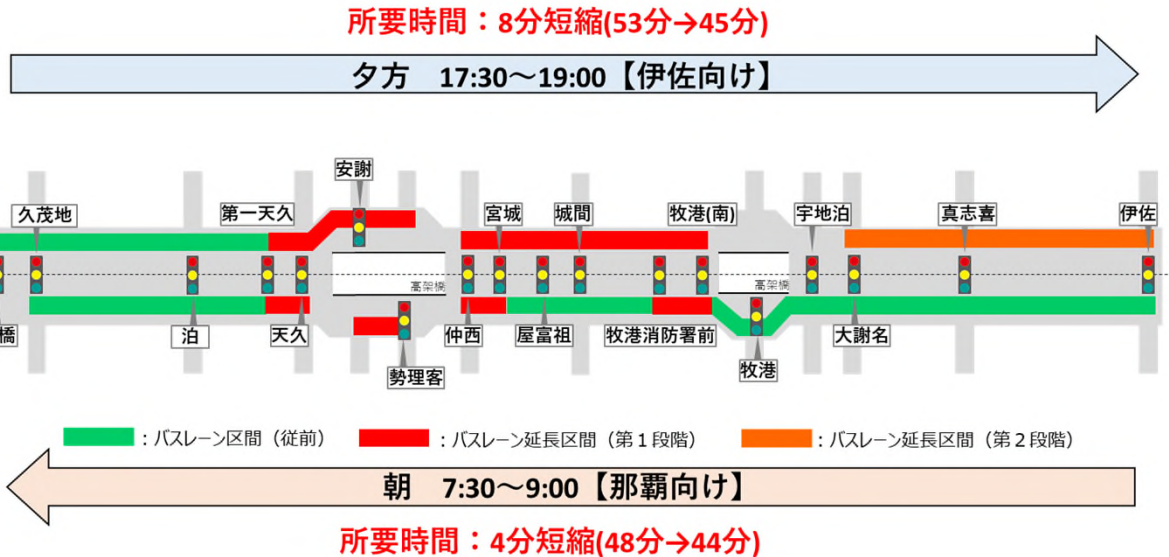
- 2009～2010 バスレーン延長及び乗継施設整備等の検討
- 2012 系統別カラーリングの検討、バス停改修に向けた調査
基幹バス導入に向けた交通結節点の概略検討
ノンステップバスの導入、バスロケーションシステム等導入
- 2013 第1段階バスレーン延長スケジュール作成
バス停の実施設計、多言語対応機器等の導入検討
- 2014 **第1段階バスレーン延長、バスレーンサポーター、学校MM、バス停グレードアップ、生活道路の交通環境対策、バスレーン延長に伴う効果検証事前調査**
- 2015 **効果検証、系統別カラーリング、ICカード(OKICA)の導入**
- 2017～2018 第2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)

以降、R4.3に連携計画が改定され、伊佐以北へのバスレーン延長について検討を開始

<現況バス系統と基幹バスシステムのイメージ>



<バスレーンのこれまでの延長区間>



5-2 関連した上位関連計画等

(1) WISENET2050 (R5)

- 国土交通省道路局では、“**2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム**”をWISENETと位置づけ、シームレスネットワークの構築、技術創造による多機能空間への進化を要点とし、**交通モード間の連携強化（集約型公共交通ターミナル（バスタ）等）、道路空間の再配分（バス専用レーン、賑わいのための空間など、車線削減を含めた思い切った再配分等）**が示されている。

交通モード間の連携強化

カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現します。



道路空間の再配分

集約型公共交通ターミナル（バスタ）の整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携など MaaSや自動運転にも対応した未来空間の創出を進めています。

地方都市の環状道路など、高規格道路整備と合わせ、都市内の道路空間について、歩道や自転車道、バス専用レーン、賑わいのための空間など、車線削減を含めた思い切った再配分をセツトで考えることが重要です。

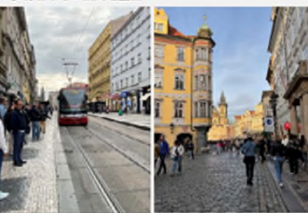
ノルウェー オスロ市

自家用車の市街地への流入抑制のため、段階的な課金とともに、市街地の自転車・公共交通利用環境を整備



チェコ プラハ市

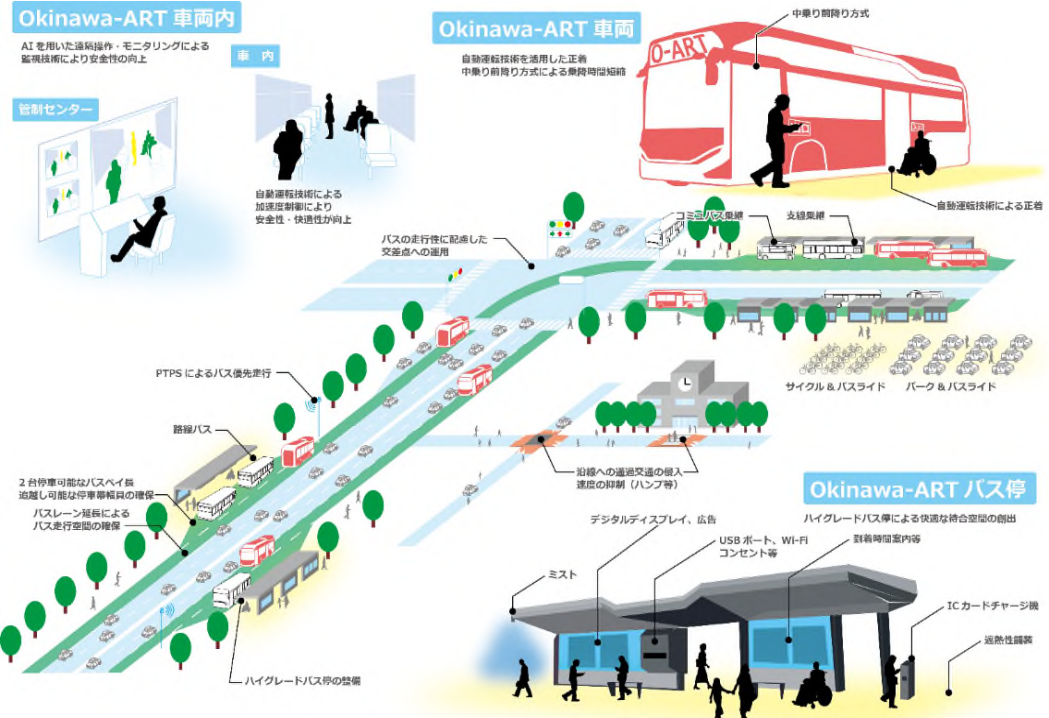
LRTを導入して街区をトランジットモール化し、歩行者中心の空間を整備



(2) 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(R3)

- 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョンでは、公共交通の利用促進として、自動車利用から公共交通利用への転換を促す取り組みを実施するとしており、**基幹バスの導入、交通結節点の整備と連携し、快適で利便性が高く、地域のシンボルとなる沖縄次世代都市交通システムの導入**（Okinawa-ARTとして、車利用より高いサービス水準当面20km/h、理想30km/hの目標）が示されている。

【Okinawa-ARTイメージ】

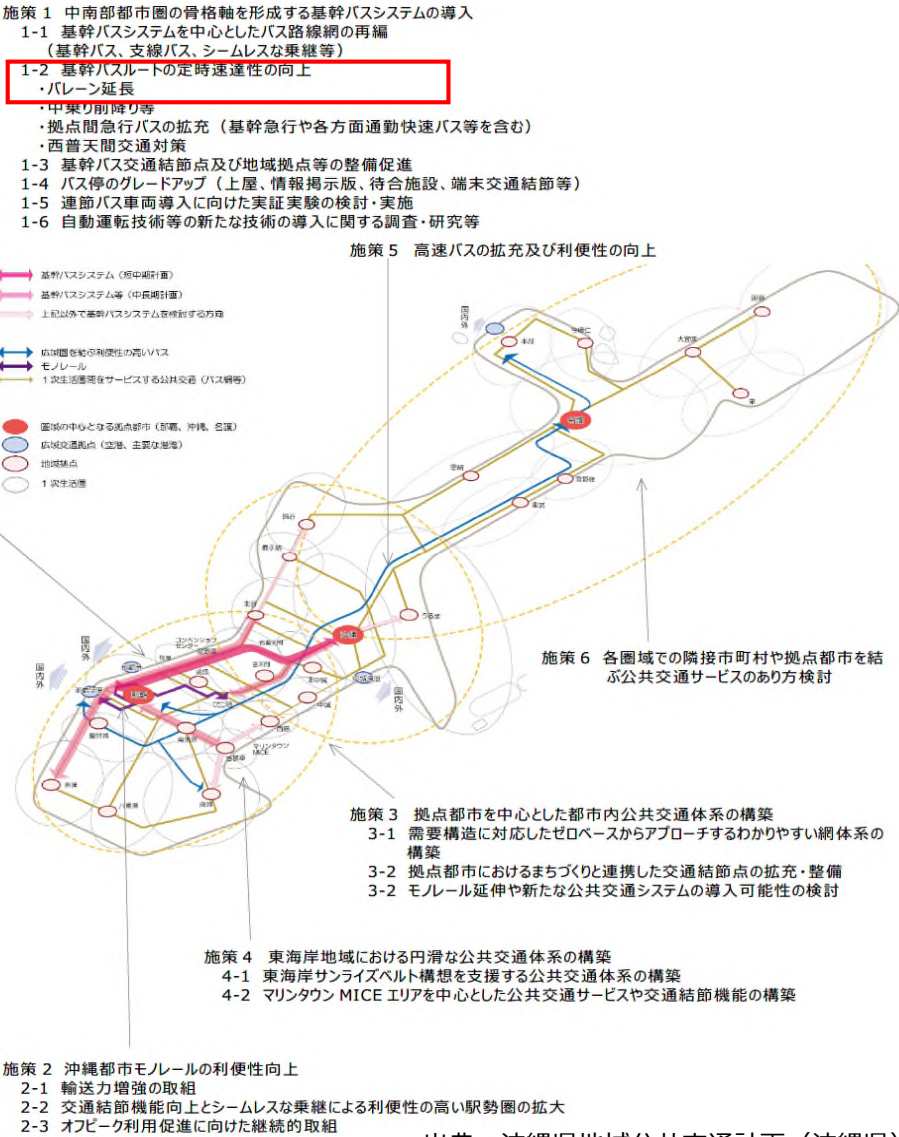


出典：沖縄次世代都市交通システム検討会（沖縄総合事務局）

出典：WISENET2050（国土交通省道路局）

(3) 沖縄県地域公共交通計画 (R6)

＞ 沖縄県地域公共計画では、**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の整備**に向け、基幹バスシステムの導入が示され、そのための施策として**基幹バスルートの定時速達性向上に向けたバスレーン延長等の取組**が示されている。

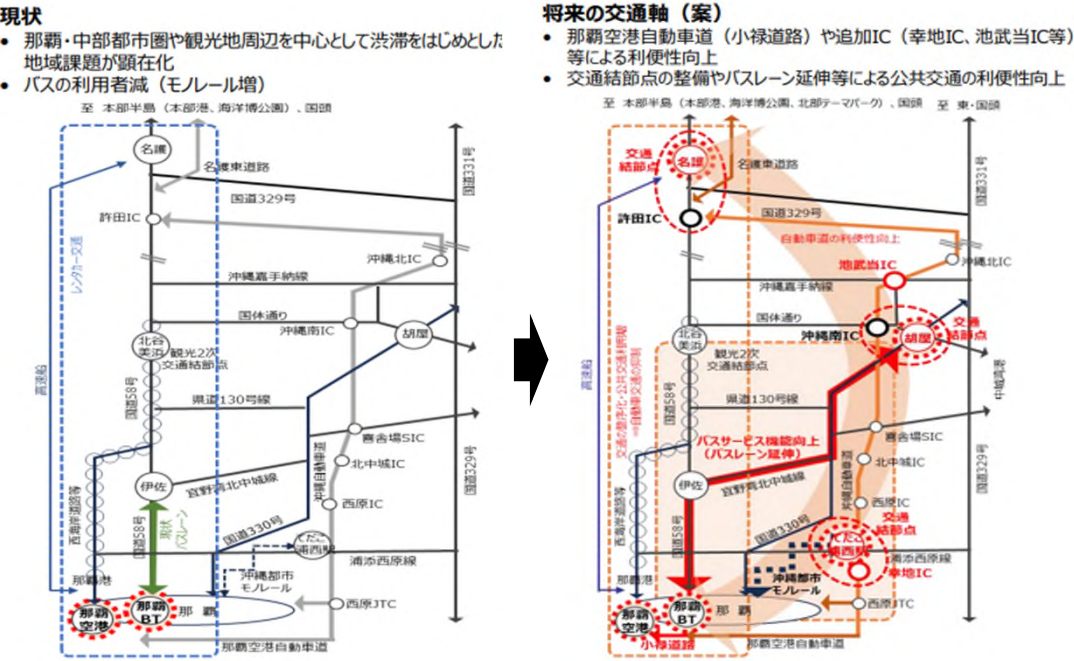


出典：沖縄県地域公共交通計画 (沖縄県)

(4) 交通結節点整備等に関する取組

◆ 沖縄市胡屋・中央地区における新たな交通結節点整備／胡屋周辺まちづくり構想

沖縄市、沖縄県、沖縄総合事務局では、**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推進中。



出典：胡屋地区交通結節点整備検討委員会資料 (沖縄総合事務局南部国道事務所)



出典：国道330号沿線(胡屋十字路口～胡屋北交差点)沿道まちづくり (沖縄市)

5-2 関連した上位関連計画等

(5) 地域公共交通総合連携計画(R4.3)のスケジュール

		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	山里 ⇒ 普天間 導入検討	導入			県民へのP I				県民へのP I
				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			胡屋 ⇒ 山里 導入検討	導入			
			・基幹バスシステムの早期実現の必要性、将来ビジョンについて ・伊佐以北へのバスレーン延長について					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			
		伊佐以南										
	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

5-3 令和6年度バスレーン延長に関する取組と主な意見

(1) 協力型バスレーンの事例等

➤ 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、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



【バスマスク】



【職員・交通事業者の立哨】

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ご協力により、バスの定時速達性の確保を目指すものです。一般車両ご利用の方には、路線バスの走行の妨げとならないよう、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ら通行を譲っていただくものです。

(2) 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。

5-3 令和6年度バスレーン延長に関する取組と主な意見

(3) 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
- ✓ 既存道路は4車線（片側2車線）
- ✓ 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

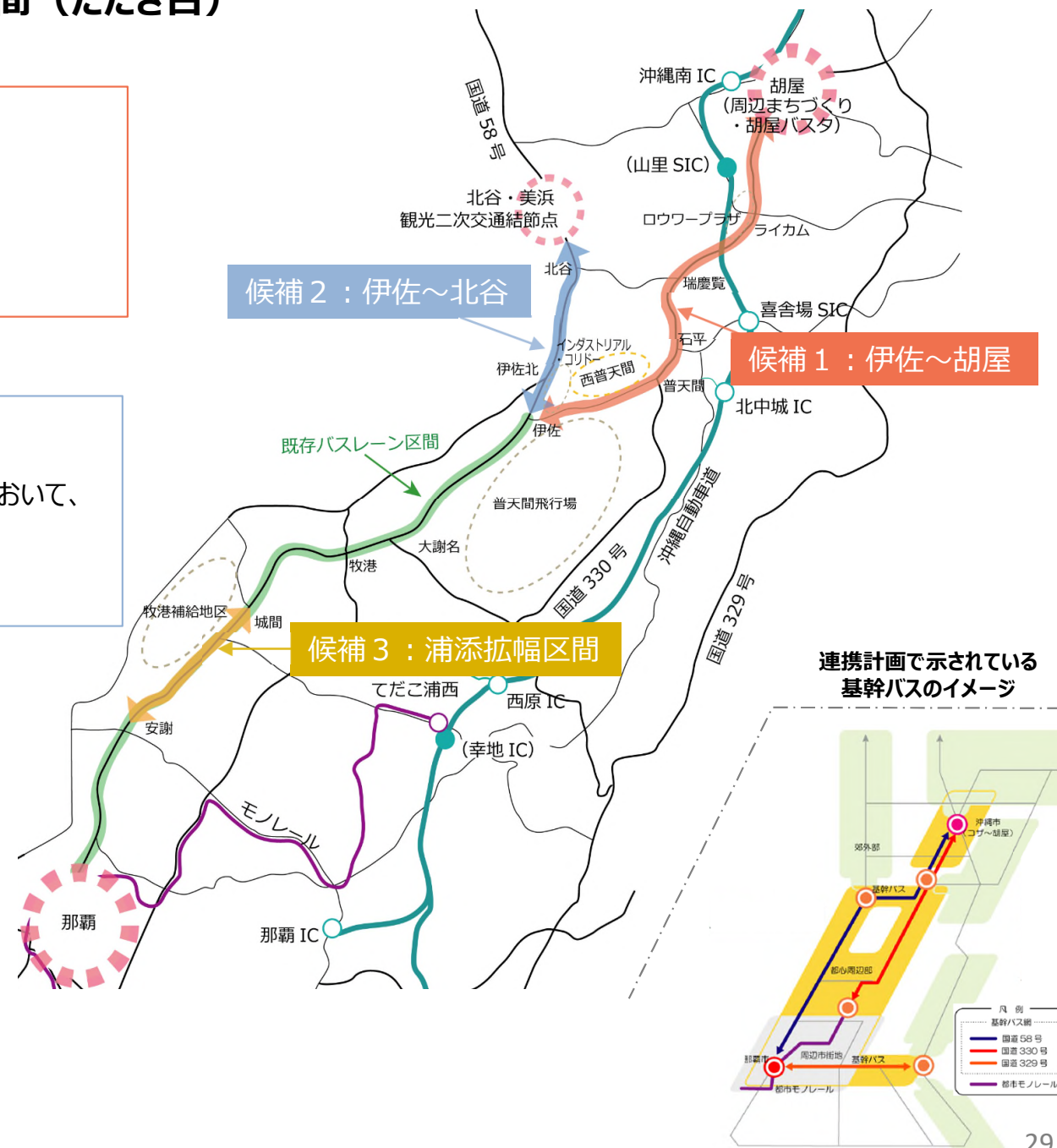
候補2：伊佐～北谷

- ・ 北谷観光二次交通結節点機能との連携
- ・ 既存道路は6車線（片側3車線）
- ・ 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



5-4 バスレーン延長に関するこれまでの主な意見

～R5年度

- R5年度までのバスレーン延長WTを活用した関係機関との情報共有等を通して、バスレーン延長等に向けた取組を進めてきたが、
・ **周辺を含めた道路交通への影響が大きい、規制は県民へ負担であり、バスレーン規制は最小限が望ましい。**
との意見があった。
- R5年度第40回協議会での主な意見
・ 基幹バスシステムは、バスレーンの整備といったバスの定時速達性の確保につながる施策との一体的な展開が必要であるため、実際に**バスレーンを運用してみる社会実験などを行いながら検証**を進めることも検討してみてはどうか。

以上を踏まえ、R6年度はバスの定時速達性の確保に向け、**バスレーン導入に資する協力ベースの実証実験等に関する検討**を行い、**協力型バスレーンの協力意向の調査**（現在のバスレーンについては約7割弱が必要性を認識、協力型バスレーンには約9割弱が協力意向あり）、**協力型バスレーン実証実験の候補路線・区間（たたき台）**をR6年度第42回協議会で議論いただいたところ。

R6年度

- R6年度第42回協議会での主な意見
・ 国としても、名護、胡屋のバスタプロジェクトの成功のためには、**バスレーンの整備など、バスの定時性を高める取組、過度な自動車交通に頼らないための公共交通の利活用に向けた取組は必要**であるため、連携して取り組んでいきたい。
・ **バスレーンをはじめ道路空間再編は、道路管理者の主体的な取組が必要不可欠**と考えている。
・ 沖縄局開発建設部、国道事務所でもしっかり協力させていただくので、県の内部でもそういった意識で取り組んでいただきたい。
- R7年度第2回沖縄県地域公共交通協議会での主なご意見
・ バスレーン整備やバスの定時性向上等の取組においては、**交通規制だけではなく道路管理者がしっかりと道路の空間整備を合わせて実施することが重要。**
・ **バスレーンの整備は、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**にもつながっていく。
・ **バスレーン整備はできないだけでは進まない**ので、**先ずはその一歩としての協力型バスレーン**だと考えている。これを**実施することで、道路構造等の課題を抽出し、クリアしていくことで良い方向に取組んでいく**ことが沖縄県の目指すべき姿ではないか。
・ バスレーン整備は、バスの定時性向上だけでなく、**道路の安全性や円滑性向上に繋がる他、地域全体のバス事業にもプラス**があるとの意識を持つことが重要である。

5-5 令和7年度バスレーン延長に関する取組方針（案）

（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。

過年度までの検討データ

- ① 各区間の道路車線構成
- ② 各区間のバス運行状況（時間帯別運行本数等）
- ③ 各区間の道路交通センサスに基づく交通量（時間帯別方向別）、ピーク時混雑度）等

今年度の検討データ（追加案）

- ① **バスプローブデータ*1を活用したバスのモビリティ（時間帯別区間別旅行速度）、バスの定時性（遅れ時間）等**
- ② 各区間の**民間プローブデータ*1やETC2.0*2を活用した道路のモビリティ（時間帯別区間別旅行速度）等**

*1：バスプローブデータ(R5.9,R6.9)と民間プローブデータ(R6.7,9,11)を活用予定
*2：ETC2.0は国土交通省道路データプラットフォーム等を活用予定

（2）協力型バスレーン実証実験に向けた展開等

	令和7年度	令和8年度以降
実証実験の展開等	実証実験の候補路線・区間の精査 ・走行性による検討、確認 ・関係機関との調整 等 実証実験に向けた準備 ・実証実験詳細計画の検討 ・事前周知・広報計画の検討 ・マイカー通勤者等への協力依頼 ・実証時の効果検証 等	実証実験の実施 ・周知・広報の実施 ・マイカー通勤者への協力依頼 ・効果検証の実施 等 課題への対応、更なる拡充に向けた取組等

（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

※道路管理者は、沖縄局開発建設部、南部国道、沖縄県道路街路課、中部土木事務所等を想定

