

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8年3月25日（水）

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

わたった～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 11/11～13	第2回(12/22)勉強会		第3回(3/3)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(12/22)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(11/17)西普天間交通対策WT	以降必要に応じた対策等の調整・展開			
(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								
	必要に応じた関係機関との調整				第1回(11/25)バスレーン延長WT	必要に応じた関係機関との調整		第2回(3/5)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(3/11)★	協議会(3/25)★

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

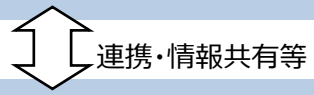


部会、分科会の協議内容を報告

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：関係市町村、事業者、県

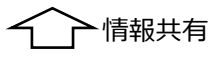
WGの設置
(課題に応じたWG)



連携・情報共有等

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

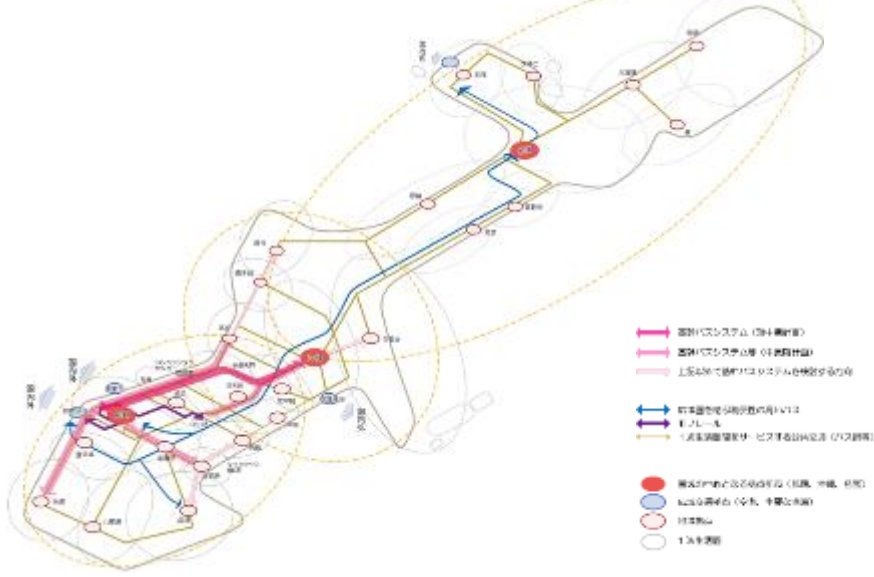


情報共有

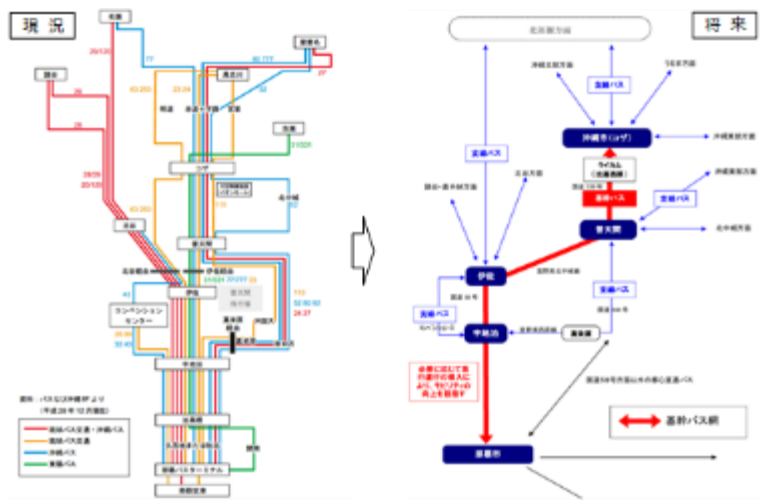
基幹バスシステム導入に向けた取組
・バス事業者との連携（勉強会）
・沿線5市村との連携（勉強会）

バスレーン延長に向けた取組
・西普天間交通対策WT
・バスレーン延長WT

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
(沖縄県地域公共交通計画)



国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ
(地域公共交通総合連携計画)



FY	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
国内外	SDGs(2030)、カーボンニュートラル(2050)、生物多様性国家戦略(2030、ネイチャーポジティブ)、循環型社会形成推進基本計画(2030、サーキュラーエコノミー) 国土形成計画(R5.7閣議決定、2050年更にその先を見据えた今後概ね10年間、対流促進型やコンパクト+ネットワークを更に進化・発展させたシームレスな拠点連結型国土) R2都市計画法改正(災害ハザード、居住エリア)、居心地がよい歩きたくなるまちなか創出、日常利便性向上、立適プラス(データ見直し、診断、実効性)、R6都市緑地法改正、R7生産緑地法改 地域公共交通のり・デザイン(3つの共創、交通DX、交通GX)、観光インバウンドの増加(2030年の訪日観光客 6千万人) R2道路法改正(災害復旧、重要物流、結節点、歩行者中心、自動運転)、2040年、道路の景色が変わる、WISENET2050、R7道路法改正(地方創生、防災機能強化、脱炭素)							
沖縄県 開発関連	沖縄振興計画 (新・沖縄21世紀ビジョン基本計画) R4.5～、10年計画) (中間評価) (中間見直し) 見直し後の 振興計画 沖縄県総合交通体系基本計画 R4.10～(沖縄県全域、陸・海・空全体) 基地跡地利用の展開(那覇軍港、牧港補給基地、普天間飛行場、ロウワープラザ等)、GW2050(那覇空港、那覇港、那覇軍港、牧港補給基地、普天間飛行場) 西普天間住宅開発、琉大病院移転(R7.1～)、琉大医学部移転(R7.4～) 北部テーマパーク(R7.7～)							
都市計画 ・都市交通	都市計画基礎調査(R5～) 都市圏のあり方検討等 都市計画区域マスタープラン改定等 中南部都市圏PT調査 (実査) (分析、予測) (マスタープラン) 総合交通戦略 交通・まちづくりの取組み(例：胡屋・名護等交通結節点を中心としたまちづくりの取組、北谷・豊崎等観光二次交通の取組等)							
公共交通	県地域公共交通計画(計画期間5年(24施策のPDCA、必要に応じた見直し)) 南部・中部・北部圏域別のNWメーの具体化 実現に向けた取組 次期計画等 地域公共交通総合連携計画(基幹バス導入、R4.3改定計画では2030年度に伊佐⇄胡屋バスレーン導入のための環境整備を目標) 那覇～伊佐(久茂地、不連続区間)、伊佐～胡屋間 バスレーン延長 協力型バスレーン実験 段階的なバス網効率化実施、乗継割引検討・実施等 総合的な施策の具体化と推進(業界団体との一体的TDM、沖縄自動車道の有効活用等) TDMアクションプログラム 次期TDMアクションプログラム バス無料化実験 オフピーク半額実験 追加実験、結果を踏まえた制度設計など 沖縄リ・デザイン (県民参加型PI、てだこ浦西結節強化、デジタル化推進等) 公共交通 自動運転 多良間島での実装 他離島、本島地域での実装 鉄軌道構想、各市町村における地域公共交通計画や新たな公共交通システム計画(那覇市LRT等)等 次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)							
道路交通	沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画(2021.3～) 現金車特別割引廃止 ETC利用促進 料金所無人化 小禄道路、西海岸道路等の整備、東西道路の整備、追加IC整備(幸地、池武当、等)、幹線道路整備と連携した現道の空間再配分 名護市漁港周辺、沖縄市胡屋・中央地区における結節点の調査検討、地域道路沖縄地方研究会(結節強化、道路空間再配分等) 通学路・生活道路対策、ゾーン30プラス(モデル地区：宜野湾市新城)、新道路技術(R7～生活道路安全対策研究) 渋滞協(災害時交通マネジメント含む)、安推連、緊急輸送道路NW・道路啓開、無電柱化、自転車利用、沿道景観(官民連携)、沖縄版ネイチャーポジティブ(道路管理者WG)、道路脱炭素等							

2. バス事業者との連携（勉強会）について

2-1 令和7年度の内容

- 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**」（今年度から実施）に関するテーマで**バス事業者との勉強会を実施**した。
- 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**した。

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 4)事例視察報告	1)リソースを踏まえ近い将来起こり得る事態 2)ネットワークイメージを考える上での素材 3)ネットワークイメージの具体化
第3回 (2月)	1)バス時刻表の統合 ：運用結果等 2)乗降方法の変更 ：展開の進め方等	1)基幹バスシステム構築に向けたバス網効率化の方向性（イメージ） 2)基幹バスシステム構築に向けたバス網効率化の課題
事例視察 (11月)	伊勢市 （連節バス、バス優先レーンなど）、 春日井市 （ラストマイル自動運転など）、 名古屋市 （基幹バスシステム、オアシス21、SRTなど）	

2-2 利便性・定時性の向上に向けて

(1) 利便性向上に向けた具体検討 (まとめ時刻表の実証運用)

- 基幹バス区間の利便性の高さ（豊富な便数）をアピールする、まとめ時刻表の実証運用を実施。
- 利用者から「**利用回数が増えそう**」「**目的地に早く着くようになりそう**」と評価する意見を確認。

基幹区間（上り便）におけるまとめ時刻表 実証運用

GTFSデータを基に、経由、終着地が同一の路線の時刻表を統合して表示
試験運用：1/29～運用中

- ・運行会社によって色分け
- ・運行会社と系統番号を表記

わった～バス党HP トップページに
専用バナーを特設



伊佐、宇地泊、SCSK沖縄
センター前、上之屋バス停
で作成（上り区間のみ）

広報

- ◆わった～バス党サイト
- ◆バス党SNS
- ◆法人党員向けメルマガ
- ◆ラジオ番組「わった～バストークショー」

利用者の評価（webフォームアンケート）

- ◆満足度は高い（5点満点中4.5点）
- ◆利用回数が増えそう、目的地に早く着くようになりそう との意見

試験運用の効果検証を行い、取り組みの
継続や展開方針等を今後協議していく

(2) 定時性・速達性の確保に向けた具体検討 (基幹急行バスにおける乗降方法変更)

- 両乗り前降りの実証方法について、概算費用、バス停構造への影響、取り組みの展開方法等を検討。
- バス停構造の改修の必要性や段階的に展開する際の負担などの課題を確認。

乗降方法の変更に向けた検討

両乗り前降りとする場合の概算費用

- ◆中扉にIC乗車リーダーや整理券発券機等の増設が必要：約60万円/台

両乗り前降りとする場合のバス停構造への影響

- ◆中扉位置に風除けや横断防護柵、植樹帯などがあり、中扉位置での乗降が困難であるバス停を確認（平成25年度時点 調査対象2,454ヶ所のうち、188ヶ所が乗降困難。基幹バス区間は2ヶ所）。
- ◆意見交換では、バスベイ形式となっているバス停では2台以上のバスが正着できず歩道と車両の間が離れてしまうこと、中扉位置への点字ブロックの敷設の必要性などの課題が挙げられた。

乗降方法の変更を順次展開していく場合の課題

- ◆段階的に展開する場合に長期間にわたり、「前乗り前降り」と「両乗り前降り」、「中乗り前降り」が混在した状態が続くことで、利用者にも運行側にも負担が大きいことが懸念。

乗降方法の変更（両乗り前降り）



取り組む際の課題

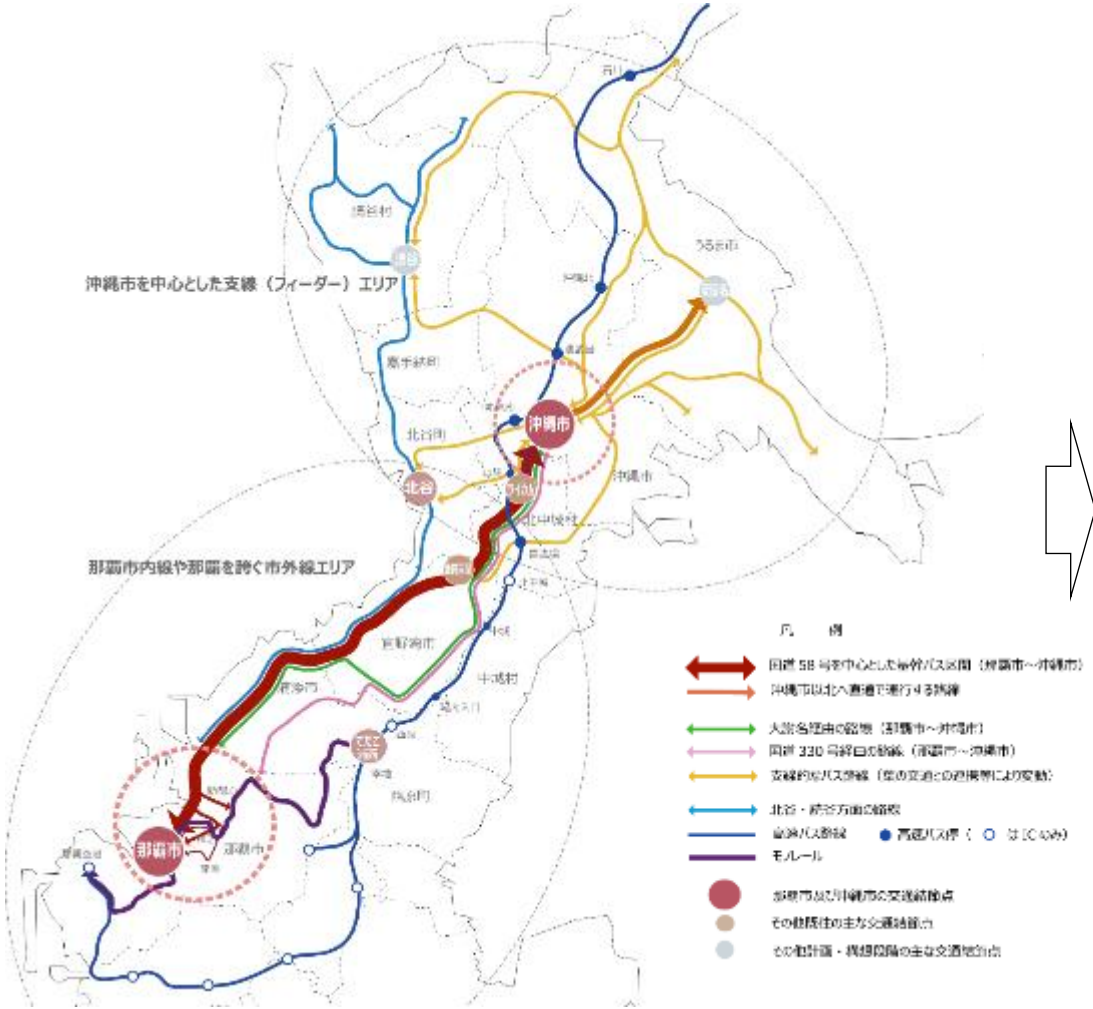
- ・バス停の改修（風除け、防護柵等の撤去）
- ・段階的展開の際に切り替え期間の長期化

課題を踏まえて、引き続き実施方法を検討する

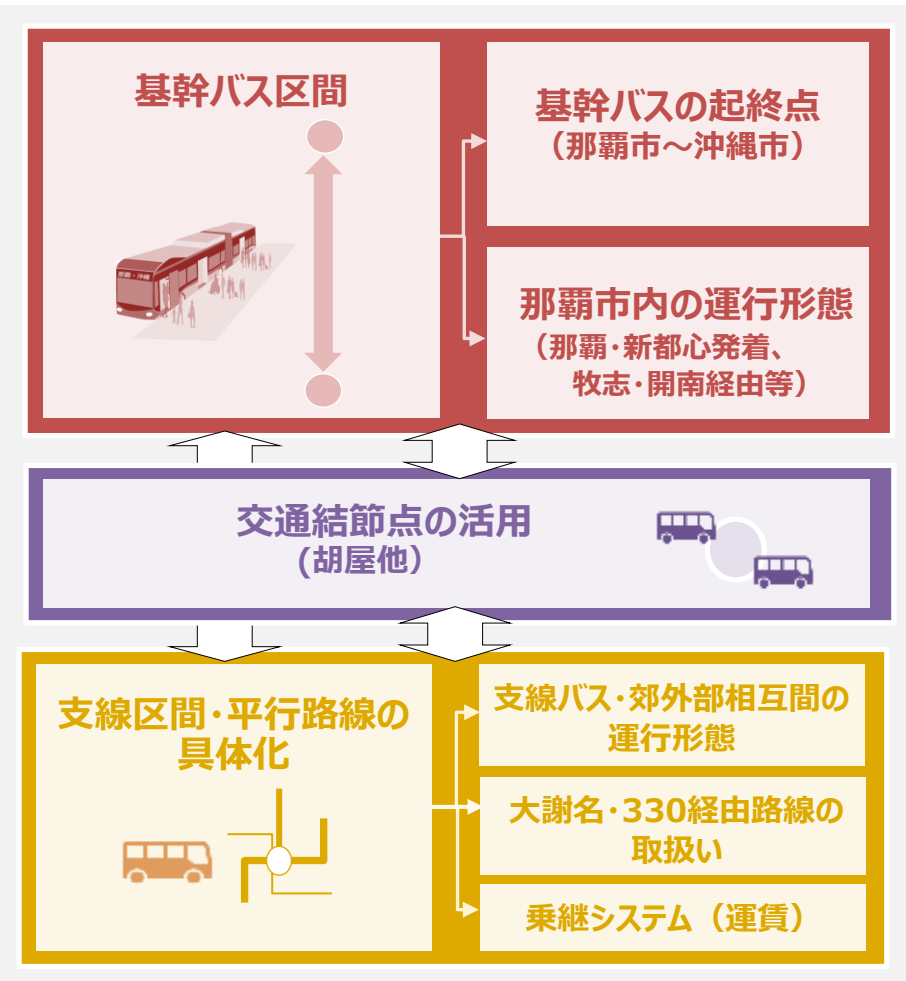
2-3 バス網効率化に向けて

➤ 国道58号を中心とした基幹バスシステム構築に向けたバス網効率化については、市町村連携交通会議等の検討状況も踏まえつつ、**国道58号を中心とした基幹バスシステム構築に向けた効率化の方向性（イメージ）**並びに**今後具体化していくべき内容について意見交換**を行った。

国道58号を中心とした基幹バスシステム構築に向けた効率化の方向性（イメージ）



今後具体化していくべき内容



2-4 多路線重複区間の共同運行・効率化の可能性について

- 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、バスレーンの延長や基幹急行バスの運行などの取り組みを進め、利用者数は増加傾向にある。更なる取り組みの強化に向け、バス路線網の再編による広域路線バスの系統統合や、利用者のニーズに合わせたダイヤの見直しにより、利便増進と効率化を図りたい。
- 今後は、社会資本整備総合交付金の活用を念頭に、地域公共交通特定事業の実施計画（地域公共交通利便増進実施計画）策定に着手し、交通事業者による、BRTシステムの導入や、バス停、車庫・営業所、バスロケーションシステム関連設備の整備を検討する。

国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ
(地域公共交通総合連携計画)

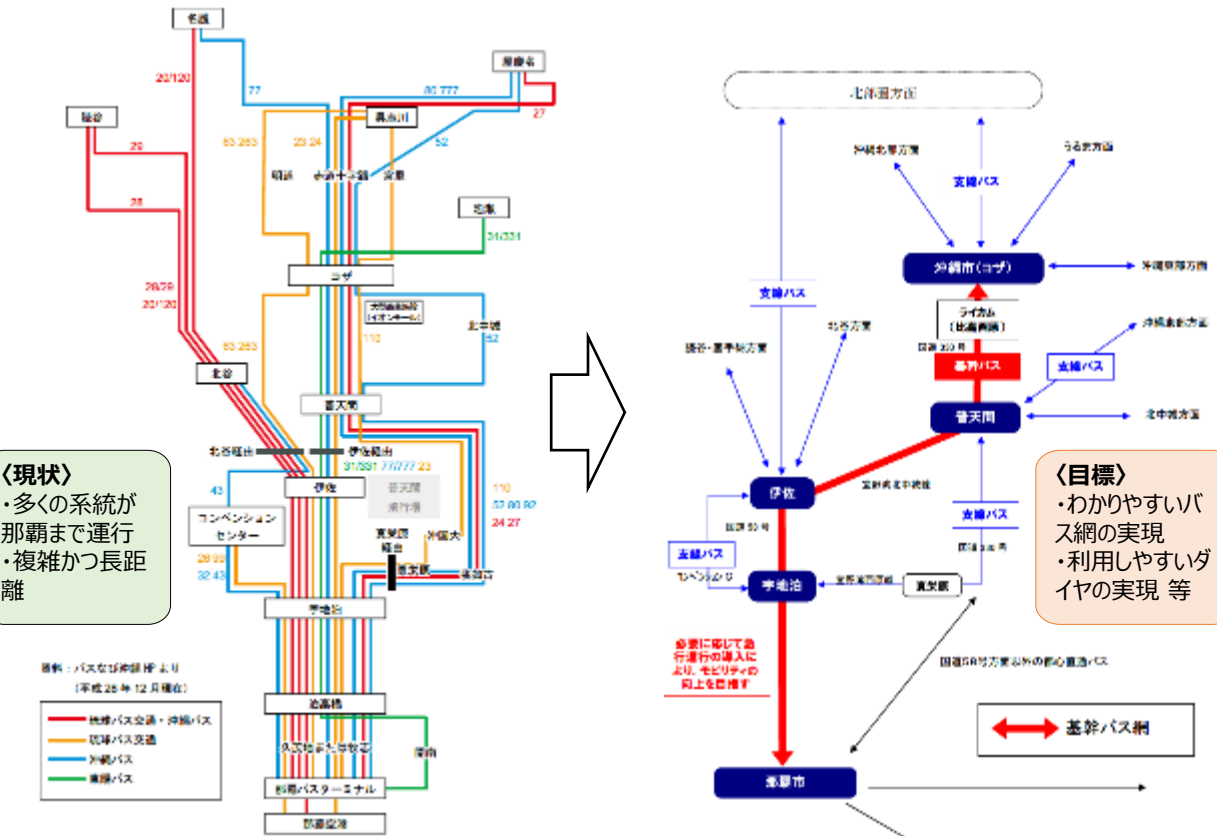


図 4-1 現状の国道58号方面のバス系統（那覇～宇地泊間を通る系統）

＜バスレーンのこれまでの延長区間＞



＜国道58号バスレーン通過バス系統の利用者数の推移＞

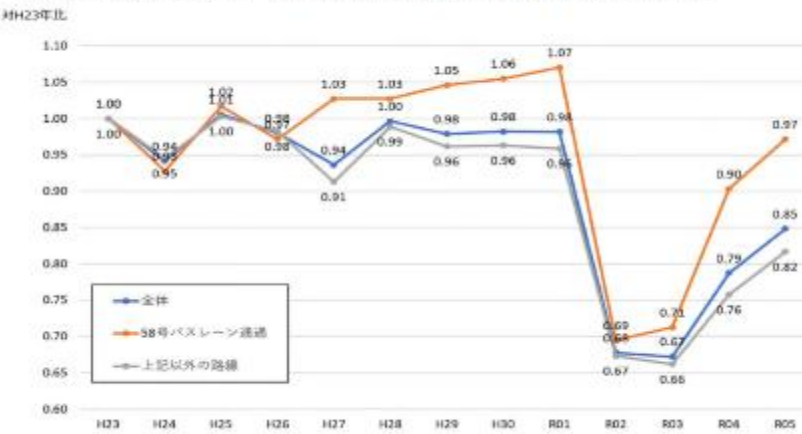


図 4-4 国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

※本図4社の各年輸送実績の系統別年間利用客数より作成

【参考】バスレーン沿線地域のバス分担率について

4-1. 交通環境・道路環境の改善

バスレーン沿線地域でバス分担率が向上

公表
資料



- バスレーン延長や基幹急行バス等の取組が進められた**基幹バス沿線等**では、那覇着通勤目的の**バス分担率が向上**している。

⇒ バスレーン等基幹バスの取組成果が**確認**され、引き続き**取組を拡充**していくことが**重要**と考えられる。



エリア別の那覇着 通勤目的 バス分担率の変化



沿線エリアの区分 (Cゾーン)

国道58号を中心とした基幹バスシステムの実施区間



※国道58号 (伊佐以南) ではH27、H31にバスレーンを段階的に延長
※国道58号 (コザ以南) ではR1基幹急行バス運行開始
※その他、系統別カラーリング、ノンステップバス、ICカード、バスロケ等を順次導入
※国道329号沿線 (古波蔵～兼城間等) でもバスレーンを実施中

2-5 大量輸送が必要な区間の連節バス導入の可能性について

- バス運転手の高齢化による運転手不足が加速、深刻化していくことなどが懸念されており、バスレーン整備や乗降時間の短縮などによる速達性向上により、人員不足等を抱えるバス事業者の経営改善や、バス輸送の効率性を高めていくことが重要となっている。
- 中南部都市圏を中心に、幹線軸上の多くの交通需要を公共交通で効率的に輸送するための高い輸送力と、デザイン・シンボル性も有する連節バスの車両の導入により、公共交通の利便性向上や利用促進が期待される。
- 効率的で利便性の高い、持続可能な「新たな公共交通システム」の導入を図ることを目的に、令和8年度は、沖縄本島における連節バス車両導入に係る基礎調査の実施を検討する。

導入ルート（イメージ）

出典：沖縄本島における連節バス（BRT）導入に係る基礎調査
（令和5年3月 沖縄総合事務局）



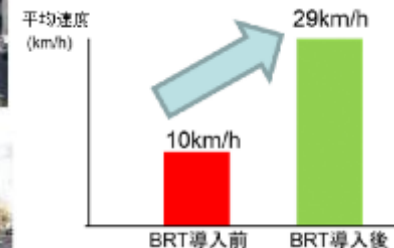
連節バス（車両乗降口と設備）※西鉄バスの例（福岡）



走行空間、車両などBRTを構成する要素（例）



【導入による効果】
・コロンビア(ボゴタ市)では、BRT導入後、平均速度が10km/hから29km/hに向上するなどの効果が確認されている。



※BRTとは、「Bus Rapid Transit」の略で、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムのことをいう。

- 三重交通では、地方都市における**連節バスの導入の効果や課題**などを学んだ。
- 春日井市で、高齢化が進行する住宅団地における**交通体系の再構築に向けた、行政の役割（実証、住民・交通事業者への支援）や地域住民による移動手段確保策**などを学んだ。
- 名古屋市では、**基幹バスシステムの機能、交通ターミナルの機能、新たな交通システムのコンセプト**などを学んだ。

○視察成果

視察日：R7.11/11～13 参加者：バス事業者、沖縄県交通政策課、宜野湾市、コンサルタント 計10名

三重交通（伊勢市）	Point① 連節バス～観光需要による渋滞対策～	➤ 伊勢神宮への観光客の大量輸送のために導入。快速便の設定により9分短縮。日常的に発生していた続行便（16便）を削減。【渋滞対策、観光振興】 ➤ 交通事業者が国の補助を活用してサービス向上【国補助活用】。整備工場を現地見学（床下点検、洗車機など）。
	Point② 渋滞対策に向けた実効的な協議会	✓ 行政、商工会、交通事業者等が参画する、協議会を設立 ✓ 具体的な渋滞対策（バス優先レーン）を協議し、スピード感をもって実施
春日井市	Point③ モビリティ・ブレンド～高齢社会への対応～	✓ 高齢化が進むニュータウンでの、地域が主体となって運営・運行を担いながら、地区内、バス停までの移動手段（自家用有償旅客運送事業・自動運転（Lv2））を確保（石尾台おでかけサービス）。【地域共創によるモビリティサービス】
名古屋市	Point④ 名古屋市交通局基幹バス&バスターミナル「オアシス21」	➤ 基幹バス：道路中央に専用レーン。一般車両は交差点付近、進入禁止【定時性確保】。概ね5分間隔で運行【高頻度運行】。運賃は210円/回【安価な運賃】。車内は非常に混雑（特に上り）⇔一般道路の渋滞は見られない【幹線交通として機能】。
	Point⑤ 新たな路面交通システム SRT	✓ Smart Roadway Transit：都心部の回遊性の向上と賑わいの拡大【核であるまちをつなぐ横のエレベーター】。単に移動手段ではなく、移動価値の提供やまちと人の距離を近づける【まちづくりの装置】。

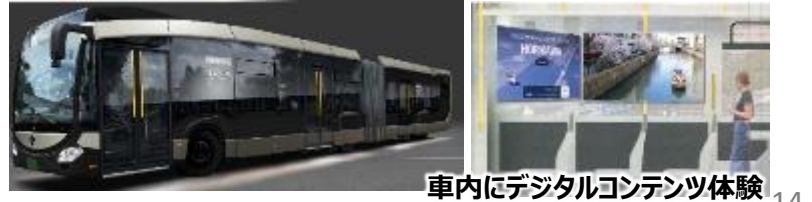
【三重交通 整備工場の連節バス対応化】



【名古屋市交通局基幹バスシステム】



【新たな路面公共交通システム SRT】



2-7 県庁北口（国際通り・久茂地向け） バス停上屋等の整備について

- 平成25年度の沖縄県公共交通活性化推進協議会において、県庁北口バス停の整備について、検討されている。
- バスベイの延伸やバス停の改修はされているものの、バス停上屋 1 基の新設及び、デジタルサイネージ 2 基の整備がされていない状況。
- これまでの検討状況も踏まえ、**令和 9 年度以降のバス停上屋 1 基の新設やデジタルサイネージの 2 基整備**に向け、検討を進める。



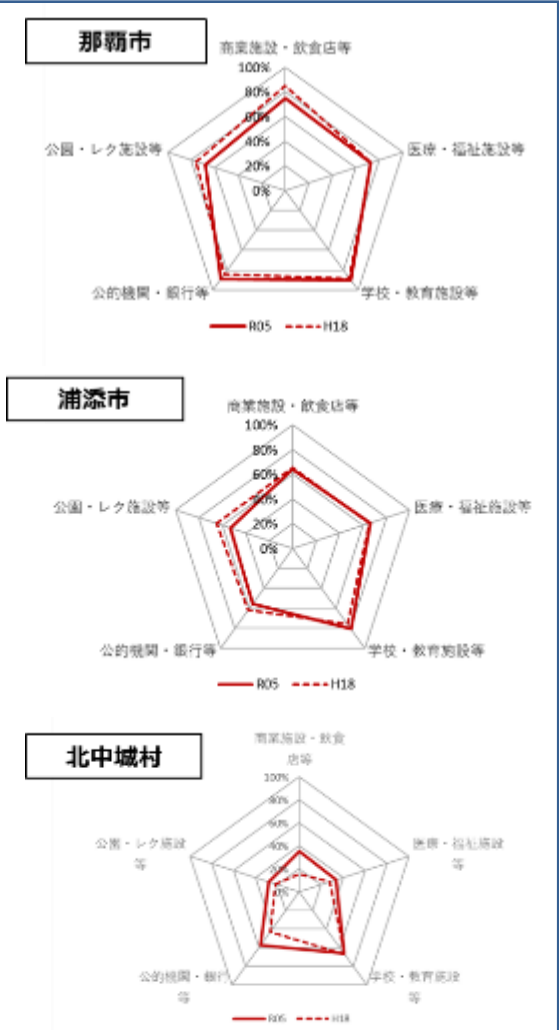
※やんばる急行やエアポートシャトル、カー観光、ジャングリアエクスプレスなど。

3. 沿線5市村との連携（勉強会）について

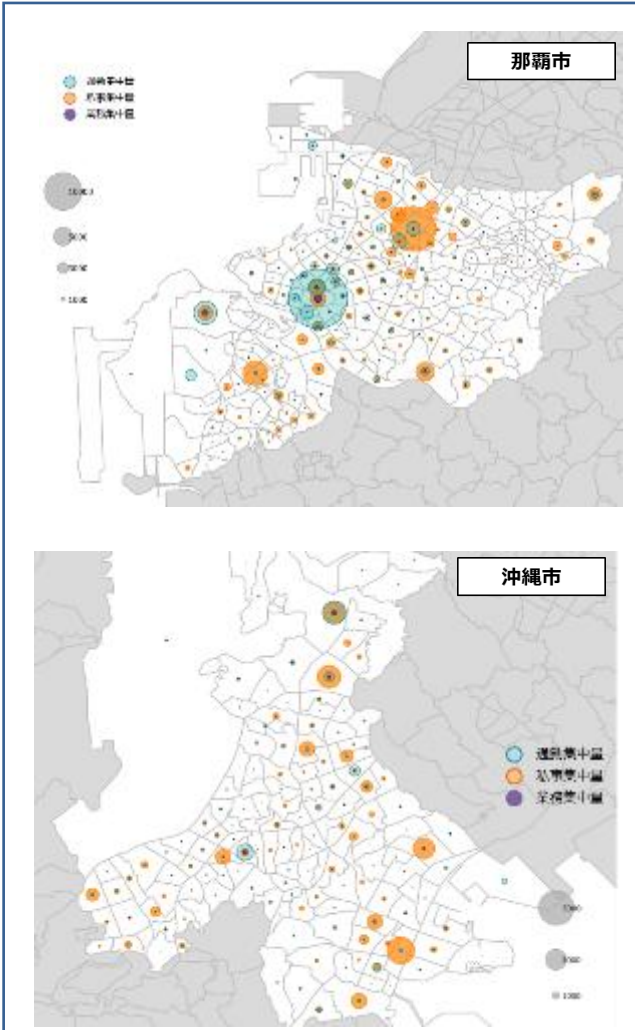
3-1 令和7年度沿線5市村勉強会の取組方針（案）

➤ 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た**。

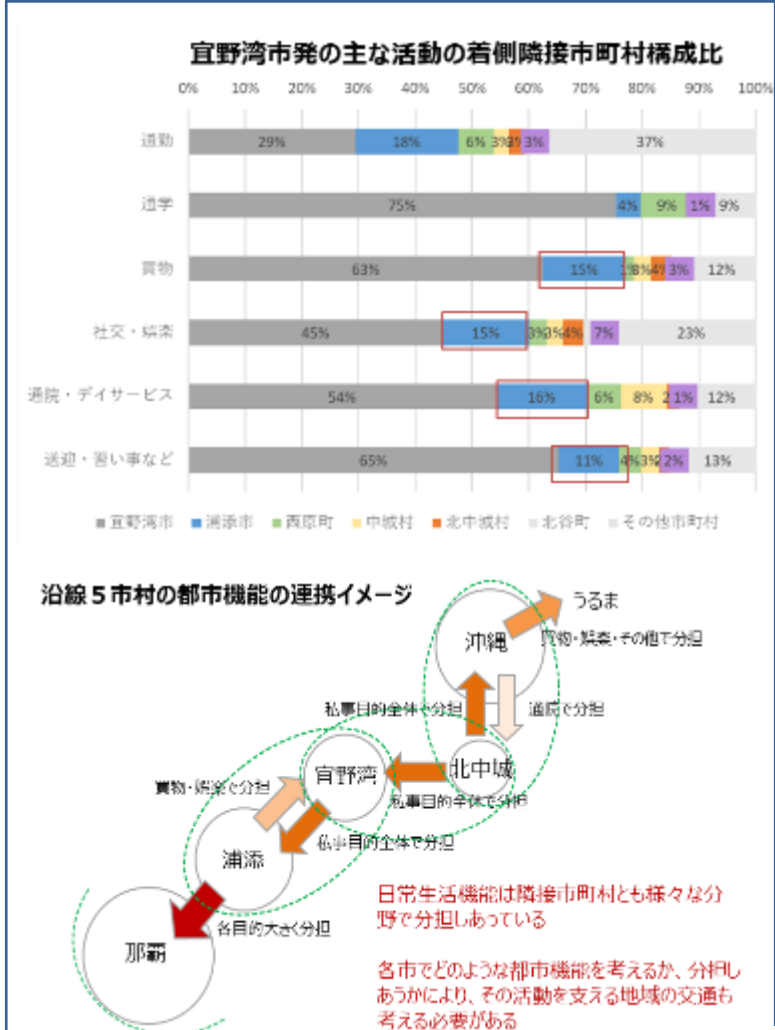
自市町村での私事活動の割合 （地域全体の拠点性）



自市町村内での通勤、私事、業務集中量 （地域内で人が集まっているエリア）



日常生活で周辺市町村に移動している割合 （周辺地域との都市機能連携）

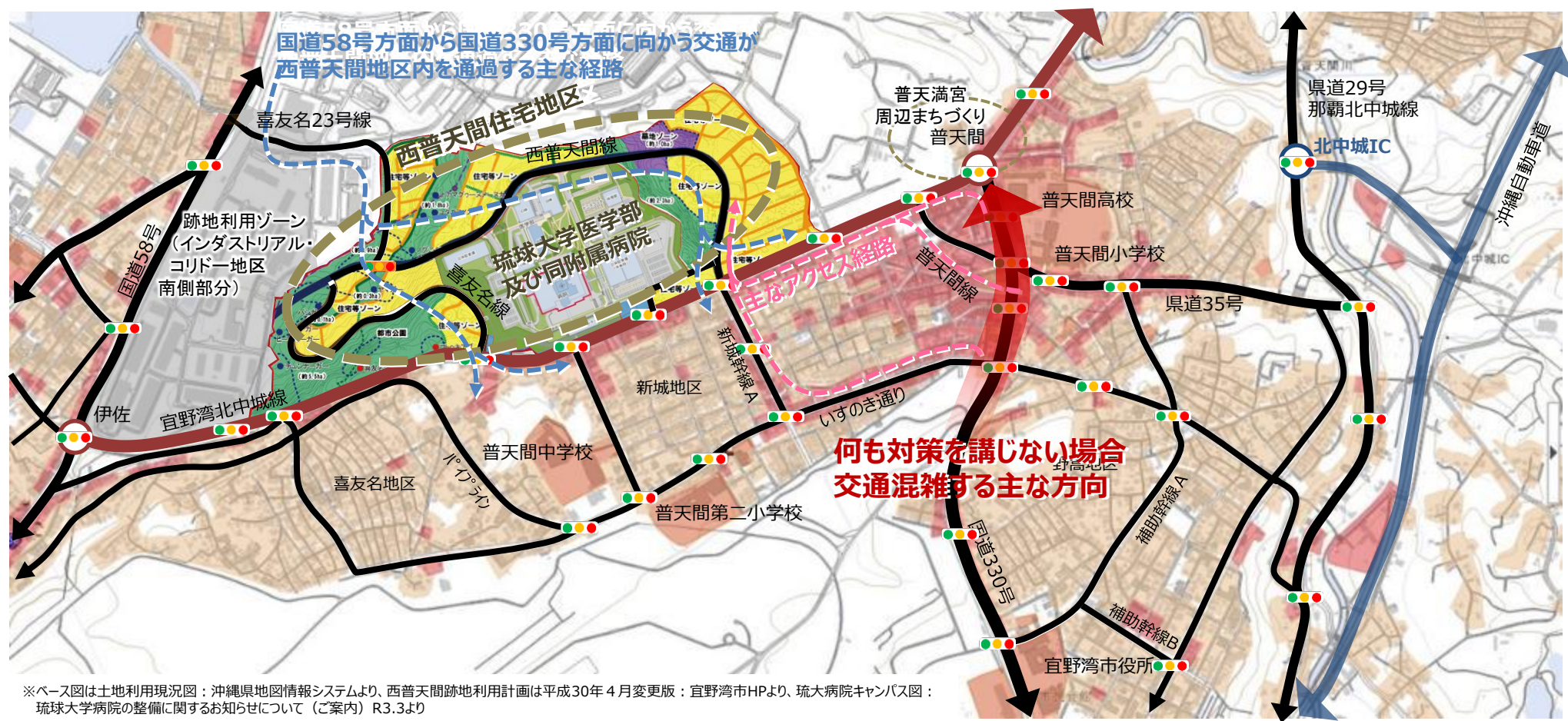


※いずれも第4回PT調査データをもとに作成

4. 西普天間交通対策WTについて

4-1 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**することを確認。**
- 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。



4-2 令和7年度の取組

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
- ・普天間交差点对策の支援（車線運用の変更は沖総局で実施）
- ・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】

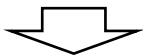
- ・喜友名23号線道路整備、県道81号線右折帯整備、西普天間住宅地区に向かう市道の直進・右折分離等
- ・生活道路の安全対策検討、市職員の時差出勤の導入、教育機関に対する送迎抑制等の協力依頼等

【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展開

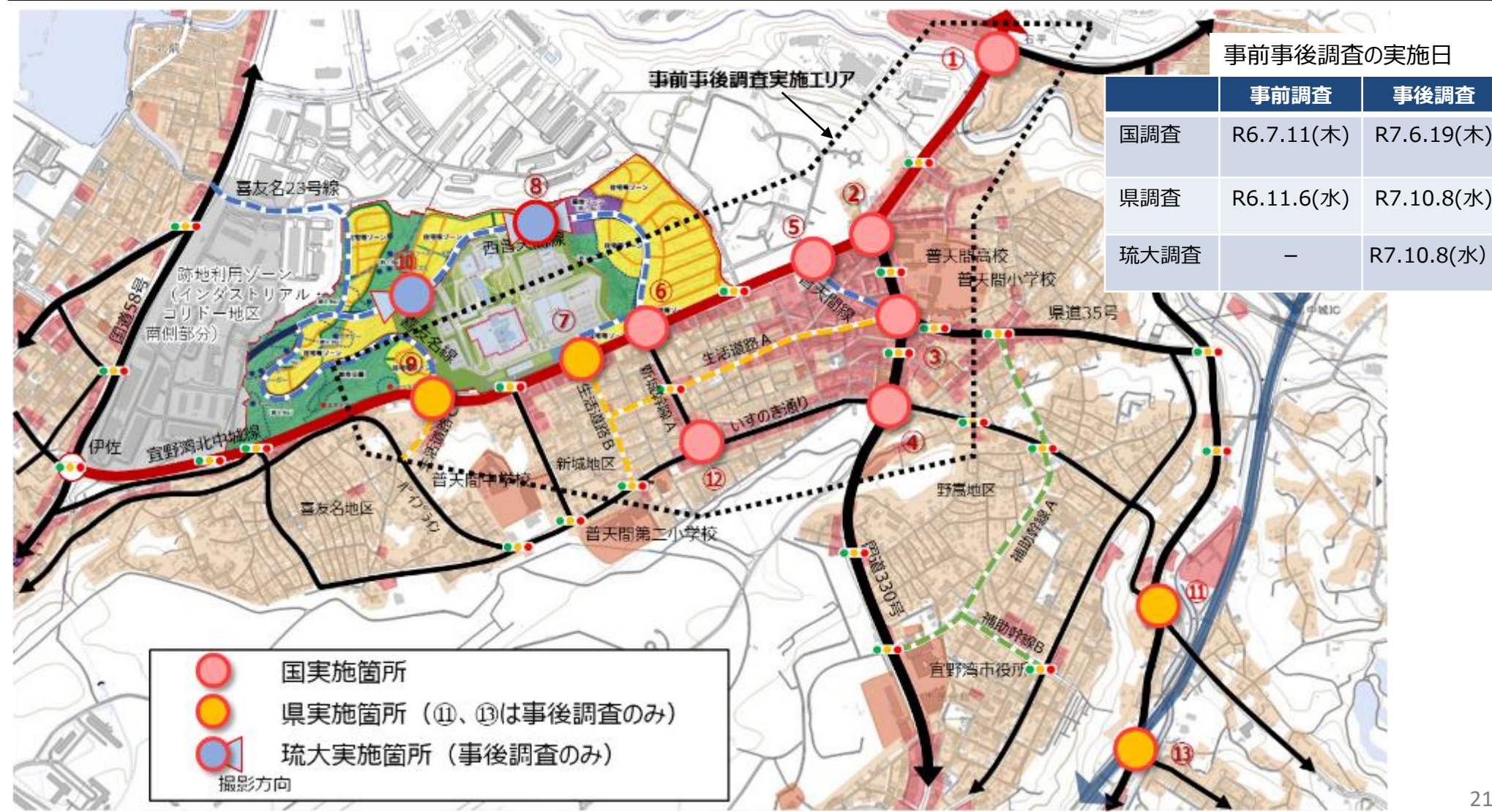
- ・国道330号普天間交差点における右折車線延伸工事の実施
- ・混雑回避ポスター等の更新・周知（調整中）
- ・ゾーン30プラスの取組 等

西
普
天
間
開
発

4-3 琉大病院等移転に伴う交通状況について

(1) 事前事後調査の実施箇所

- 琉大病院移転前後の交通量調査は、関係機関が連携して13か所（うち事前事後双方が9か所）で実施
- ※国・県調査では、各交差点方向別の交通量、渋滞長、信号現示を中心に朝、夕で実施
- ※琉大調査は、単路部方向別にナンバープレート調査を午前に実施



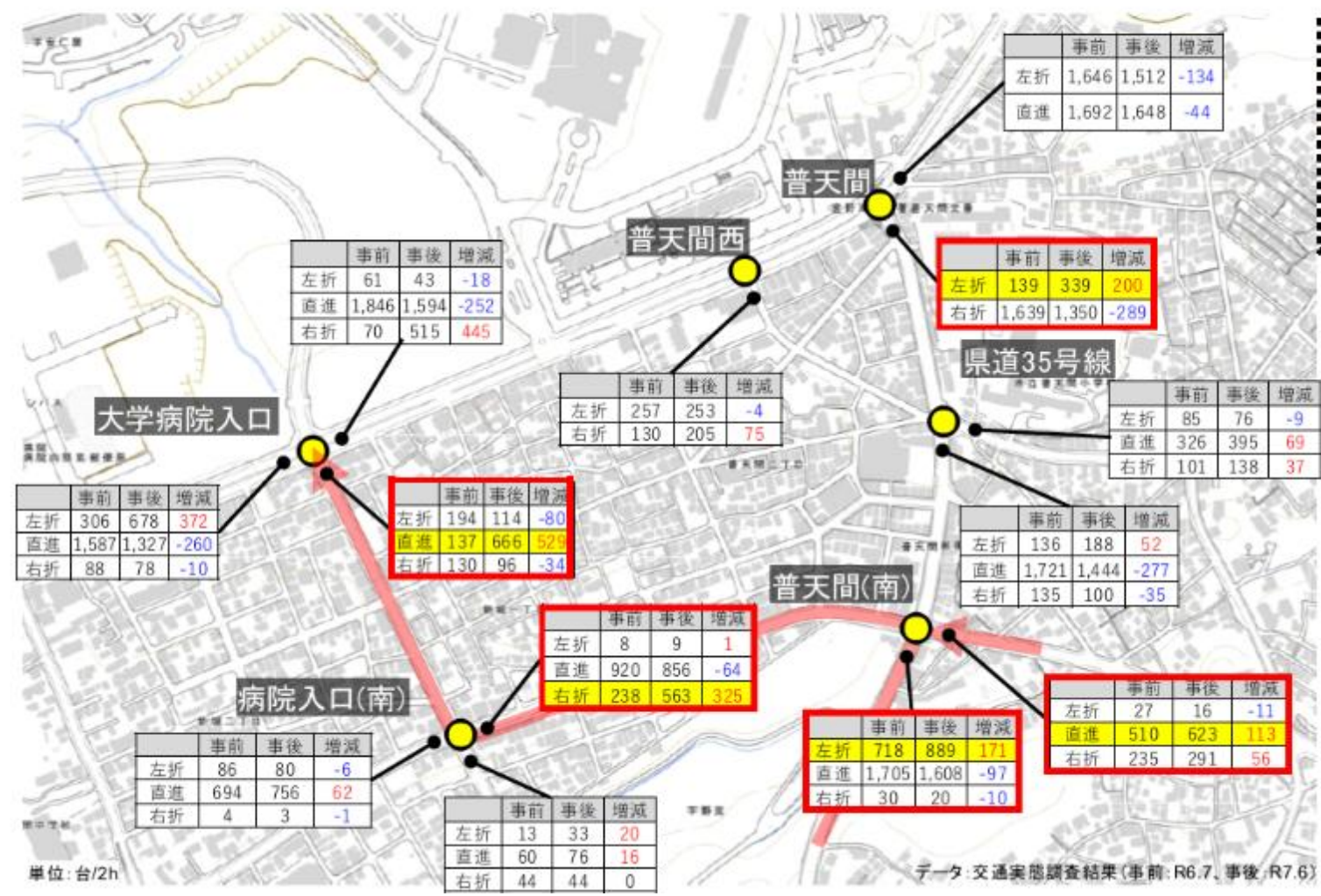
4-3 琉大病院等移転に伴う交通状況について

(2) 事前事後調査による交通量の変化

【国（南国）実施箇所】

a. 普天間周辺における交通量の変化(7・8時台)

○普天間交差点の左折交通も増加しているが、**病院入口(南)交差点経由の交通量が増加している。**



出典) 国道330号普天間交差点周辺の交通量調査結果(南部国道事務所)より抜粋

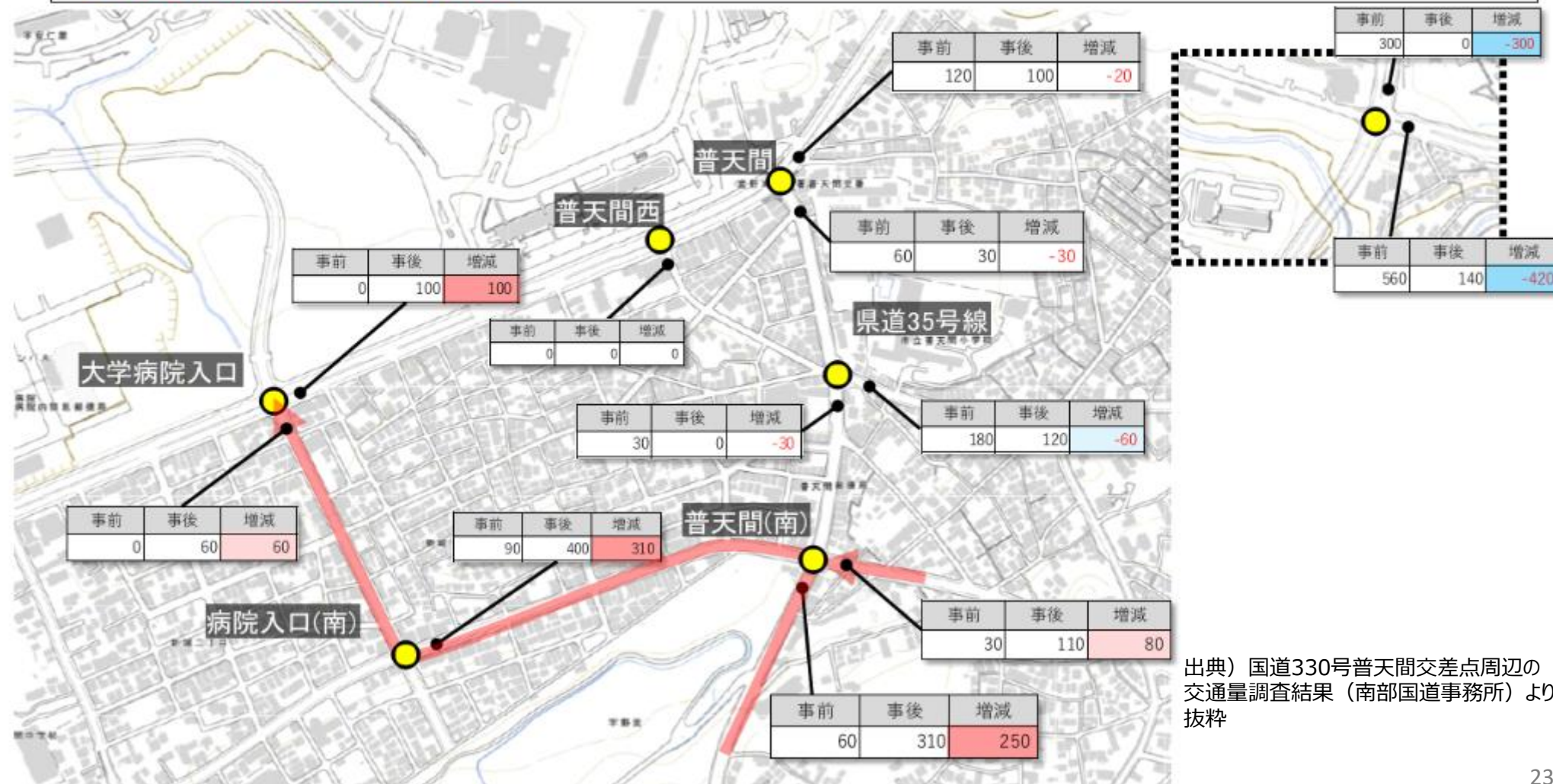
4-3 琉大病院等移転に伴う交通状況について

(3) 事前事後調査による渋滞長の変化

【国（南国）実施箇所】

b. 普天間周辺における渋滞長の変化(7・8時台)

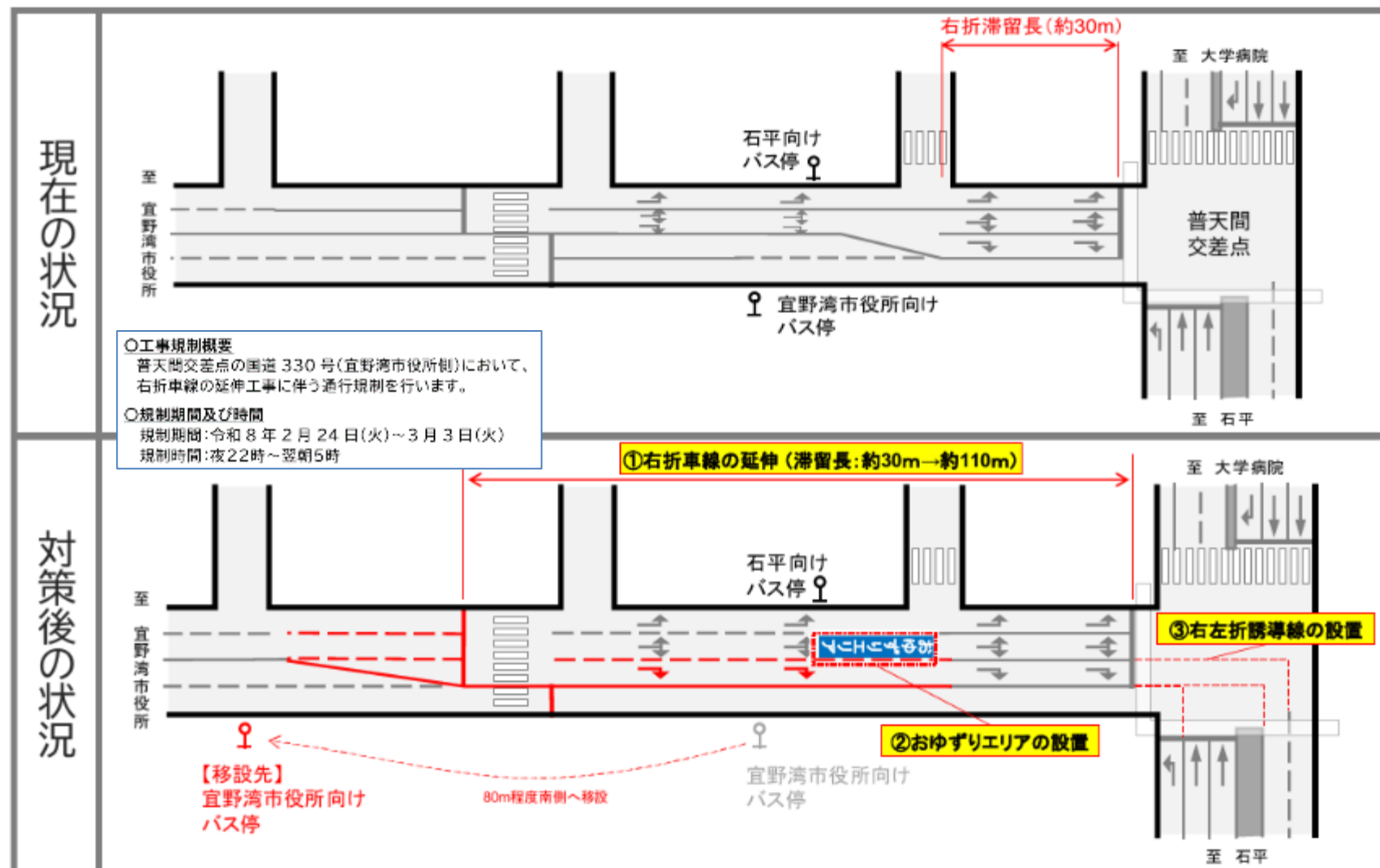
- 交通量の増加に伴って、**普天間(南)、大学病院入口、病院入口(南)**で渋滞長が増加している。
- 普天間交差点**においては、渋滞長は減少している。



出典) 国道330号普天間交差点周辺の
交通量調査結果(南部国道事務所)より
抜粋

4-4 国道330号普天間交差点における右折車線延伸工事

- ① 宜野湾市役所向けのバス停の移設完了に伴い、「右折車線の延長」を延伸します。(滞留長:約30m⇒約110m)
- ② 石平方面に向かうバスの車線変更をスムーズにする「おゆずりエリア」を設置します。
- ③ 交通安全対策として、交差点内に「右折・左折の誘導線」を設置します。



5. バスレーン延長WTについて

5-1 過年度までの主なご意見

～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回活性協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回活性協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るできないだけでは進まないで、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。

5-2 協力型バスレーン実証実験のねらい

公共交通の利用促進

クルマから人・公共交通中心の安心・安全な交通社会の実現に向け、胡屋地区交通結節点やバス網効率化（再編）の取組と併せ、公共交通の利用促進するためのバス走行性の確保（協力型バスレーン）は重要

バス輸送サービスの効率化

バス事業者の運転手不足が叫ばれる中、限られたリソースでバス輸送サービスを効率的に確保するためにも、バスの定時性・速達性を向上するためのバス走行性の確保（協力型バスレーン）は重要

協力型バスレーンの課題

- ・ 協力型バスレーンは交通規制を伴うものではないため、自動車利用者を始めとした県民等の理解と協力が何よりも不可欠である。
- ・ 事前のモニターアンケートでは、協力型バスレーンへの理解や協力度合は高かったものの、日常の実際の生活行動の中で協力型バスレーンへの理解や協力を得ていくためには、しっかりとした周知・広報を実施することに加え、実証実験を地道に継続的に取り組むことで、協力型バスレーンを県民等に定着させていくことが重要と考えられる。

実証実験のねらい

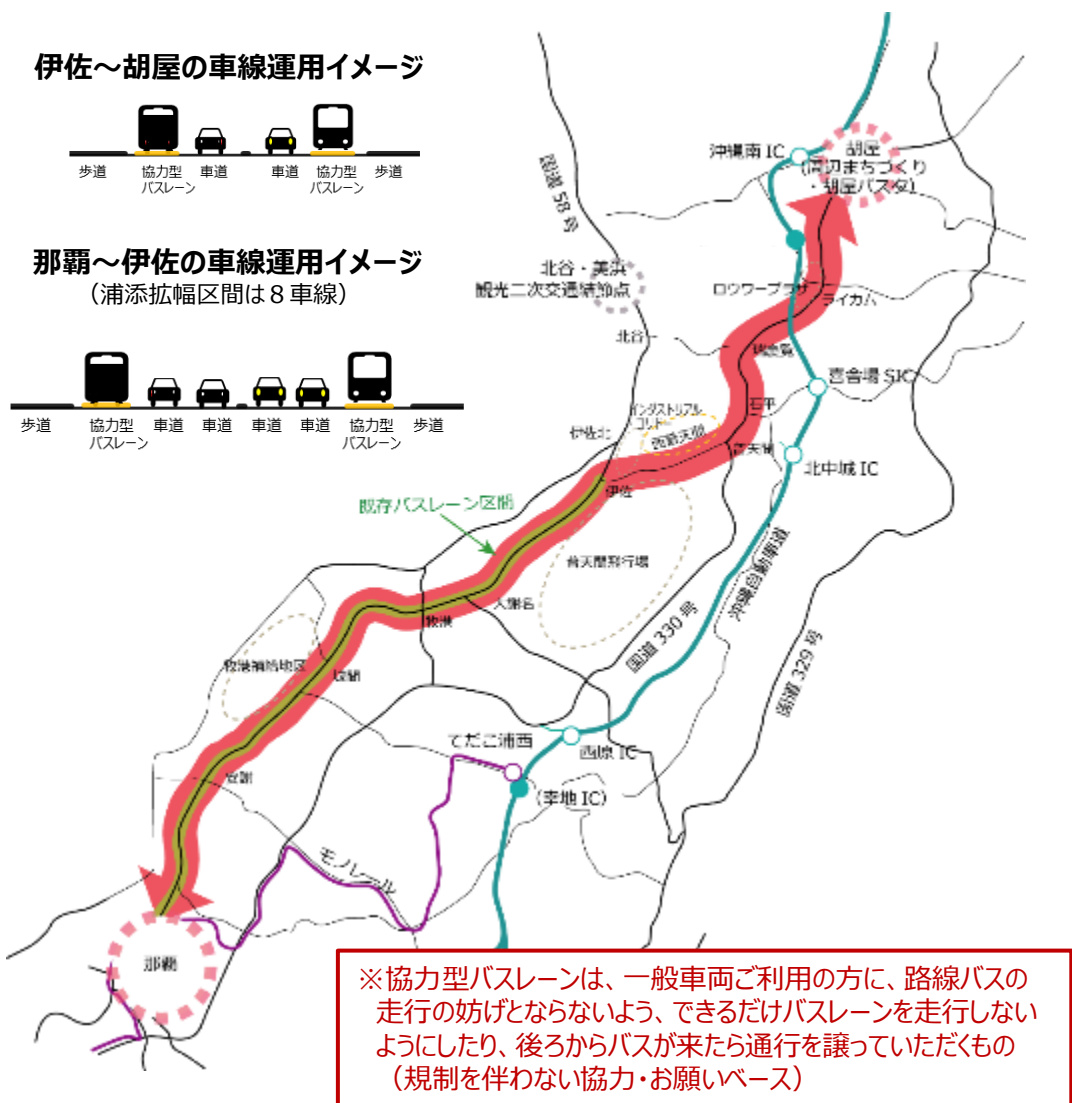
- ・ 実証実験による早期効果を導くことも重要であるが、実証実験を継続的に実施することで協力型バスレーンへの理解と協力を高め、公共交通の利用促進やリソース不足対応にも寄与することをねらいとし、その先の持続的なバスレーン導入・拡充に繋げることとねらいとする。
- ・ このため実証実験は、より長い区間・期間で実施を行い実装に繋げることが、待ったなしの喫緊の課題である公共交通の利用促進やバス輸送の効率化に資することと考えられる。

5-3 協力型バスレーン実証実験（素案）の概要について

協力型バスレーン実証実験の意義とねらい、沿線需要やサービス水準の状況等を踏まえ、協力型バスレーン実証実験（素案）の概要は以下の通り整理した。

実証実験計画（素案） ※協力型バスレーン実証は既存バスレーンに加えて実施

内 容	
区間	那覇（久茂地）～胡屋（胡屋十字路） ※既存バスレーン不連続区間は除く ※バスが片側1車線走行区間は除く
方向・車線	上下両方向の第1車線 （既存車線内で実施）
時間帯	平日の終日（6:00～22:00） ※既存バスレーン区間では、規制時間以外を対象 ※既存バスレーンの運用は従来通り
実施期間	R8年11月～R9年3月中旬（予定） ※R9年度の実施も視野
その他	- 路面標示は当面現状のまま - 協力・お願いの対象は、バス・二輪車・タクシー以外（既存バスレーン区間と同様） - 協力・お願いの対象車線は第1車線のみ（バス・二輪車・タクシーは第1車線以外の通行を妨げるものではない）
周知・広報計画	- 広く県民等を対象（WEBサイト、ポスター・チラシ、TV・ラジオCM、オンライン広告、市町村広報誌等） - 主に自動車利用者を対象（歩道橋横断幕、企業団体への協力依頼、バスマスク、バスレーンサポーター等） - 観光客を対象（外国人、レンタカー利用者等）
効果検証	- バスの走行性改善（旅行速度、定時性） - 道路交通への影響（交通量、旅行速度） - バス利用者、自動車利用者、バス事業者（運転手）等の評価（アンケート等） 等



5-4 協力型バスレーン実証実験の広報・周知について

実証実験に向けた広報・周知については、現時点で考えられる施策例をメニューアップした（今後の各種調整状況により実施施策は変動する場合がある他、設置箇所、数量は今後検討予定）。

なお、WEBサイト等では、**公共交通利用促進の重要性（持続可能な社会、超高齢化社会、交通安全確保等の観点）を併せて周知**し、協力型バスレーンへの理解と協力を求めている。

<広報・周知施策の例>

広く県民等への
広報・周知

- ・ プレス対応（知事会見）
- ・ 特設WEBサイト（関係機関HPと連携）
- ・ ポスター・チラシ
- ・ TV・ラジオCM
- ・ サイネージ
- ・ オンライン広告
- ・ 新聞広告・折り込み
- ・ 市町村広報誌

主に自動車利用者
への広報・周知

- ・ 歩道橋横断幕
- ・ 企業団体への協力依頼
- ・ バスマスク、バンパーステッカー
- ・ 給油所での周知、広報
- ・ 免許センター・警察署へのポスター等設置
- ・ 日本道路交通情報センター案内
- ・ バスレーンサポーター

主に観光客への
広報・周知

- ・ 空港インフォメーションへのポスター等設置
- ・ 那覇空港内バゲッジ内ビジョン
- ・ 那覇空港国際線サイネージ
- ・ レンタカー会社へのポスター・チラシ設置
- ・ レンタカー車内ステッカー
- ・ 観光部局関連サイトとの連携

<イメージ（バスレーン延長時の例など）>



バスマスク



チラシ



新聞折込（「バス新聞」）



バンパーステッカー



バスレーンサポーター

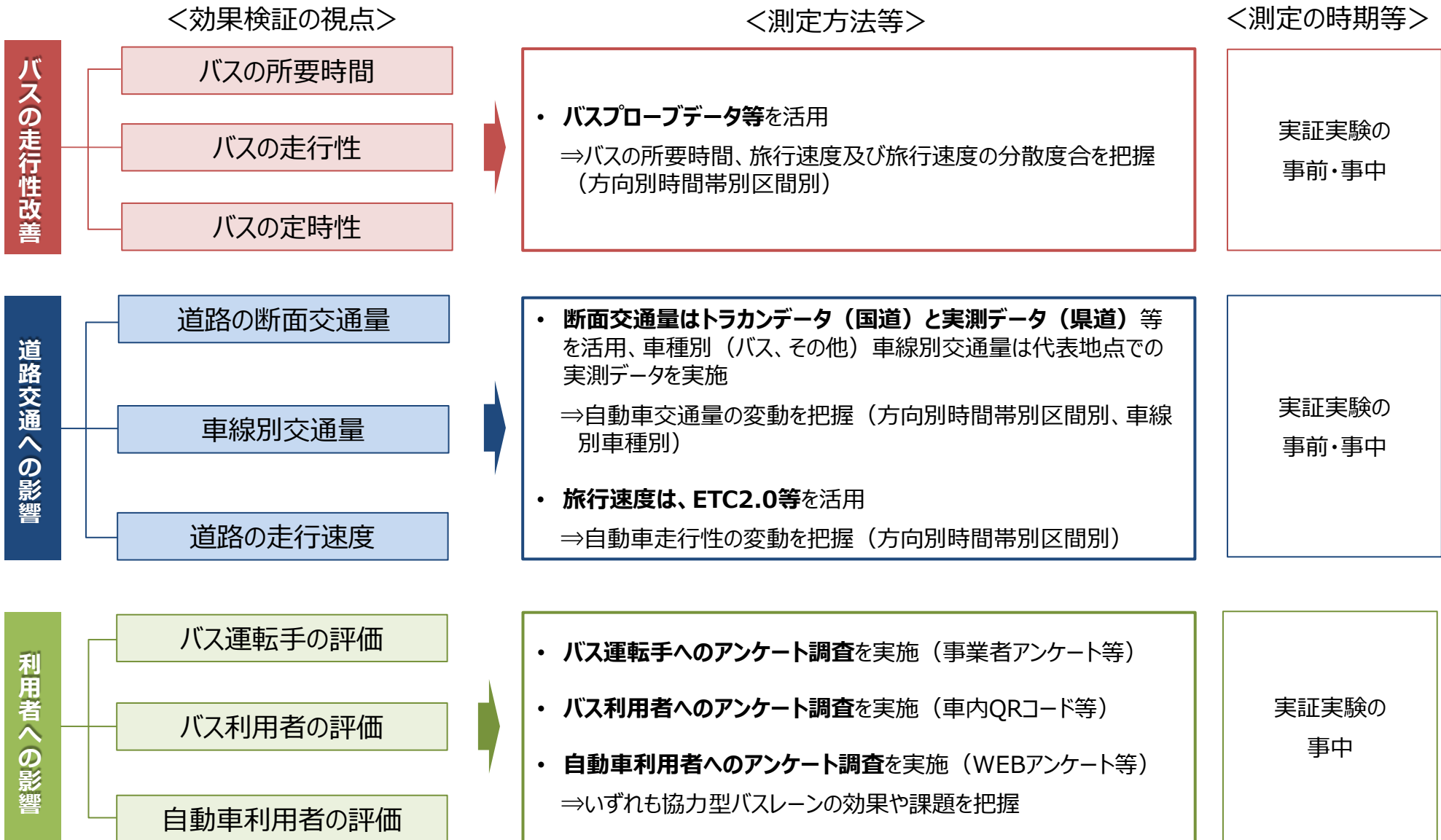


歩道橋横断幕



5-5 協力型バスレーン実証実験の効果検証等について

実証実験に向けた効果検証については、R8年度はバスのモビリティと道路交通への影響を中心に効果検証を行う予定である（計測箇所、数量は今後検討予定）。



5-6 協力型バスレーン実証実験に関する今後について

◆ R 8 年度実証実験の役割分担について（案）

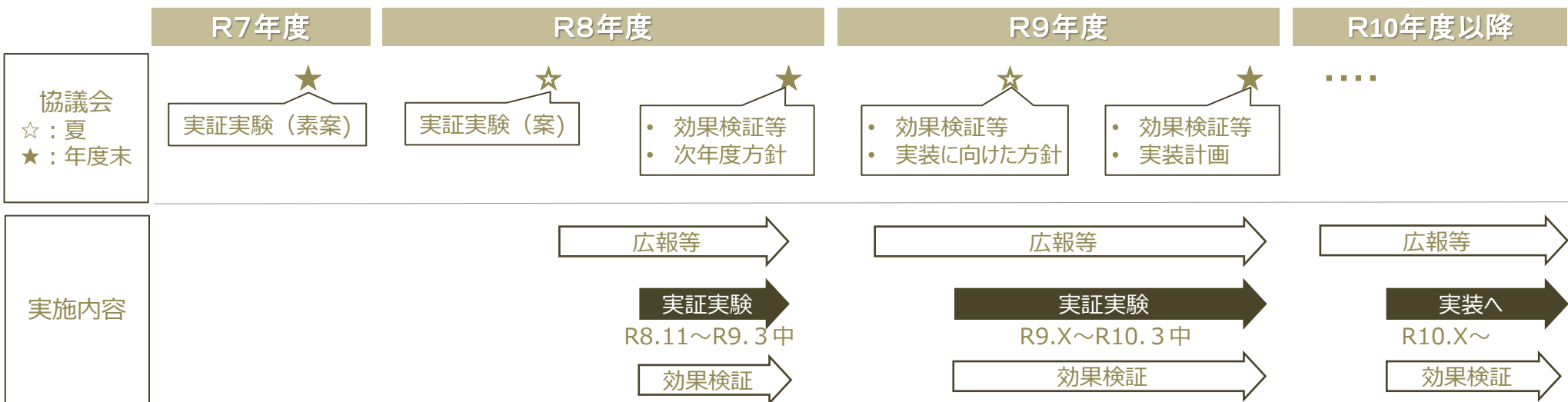
●：主担当 ○：協力

主な項目	沖縄県交通政策課	道路管理者（国、県）	バス事業者	交通管理者	その他
実証実験全体 （計画準備、実施、 問合せ対応等）	●				
周知・広報	● ※別途、広報委託事業 で対応	○ 歩道橋横断幕等の占用 手続き	○ バスマスク等バス車内外で の広報媒体設置	○ 免許センター・警察署での ポスター設置	○ 市町村広報誌への掲載 空港管理者サイネージ等 レンタカー事業者車内ス テッカー等
	全関係者：HPでの周知（特設WEBサイトへのリンク等）、ポスター・チラシの設置				
効果検証	●	○ トラカンデータの提供 バス特定プローブの提供 ETC2.0分析結果の提供	○ バスプローブデータの提供 バス運転手へのアンケート		

※バス走行性に関するデータは、バス特定プローブ、バスプローブのいずれかになる場合がある

5-7 協力型バスレーン実証実験に関する今後について

◆今後のスケジュール（例）について（実証実験を2か年実施し、その後実装する場合であり、今後の状況で変動する可能性がある）



◆路面標示について

- 協力型バスレーンを実装する場合に備え、周知効果等を高めるための**路面標示**について、道路管理者と意見交換していく予定である。

既存バスレーン（規制）の路面舗装



協力型バスレーン区画線イメージ（一例）



【参考】都市交通マスタープラン（素案）について

● 幹線軸の公共交通に求められる交通機能

那覇～沖縄・うるま方面

那覇～北谷・読谷方面

那覇～豊見城・糸満方面

那覇～南風原・与那原方面

走行性・
輸送力等

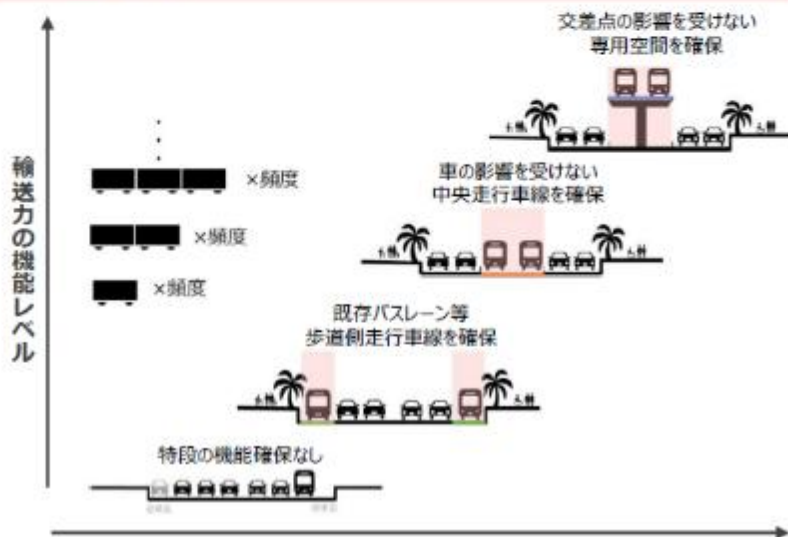
各方面の新たな公共交通システムについて、シナリオ分析を踏まえた各種サービス水準等を更に詳細に検討・変動させながら、以下の視点から分析・評価を行い、方面別の走行性・輸送力等のあり方を検討（利用コストについても必要に応じて検討）

- ・都市圏各方面の移動利便性（サービス圏域）
- ・輸送ボリュームや手段選択の度合（需要規模、分担関係）
- ・道路との需給バランス（混雑緩和）等

- ◆ ○○方面は、既存モノレールがそれ以上の高い速達性・定時性と輸送力を兼ね備えた機能が求められる
- ◆ △△方面は、既存基幹急行バスがそれ以上の走行性・定時性と輸送力を兼ね備えた機能が求められる

- ◆ 各方面の、走行性確保のための空間と輸送力確保のためのサービス水準のイメージを検討

機能確保に
必要十分な
走行空間



● 幹線軸を支える道路に求められる空間機能

那覇～沖縄・うるま方面

那覇～北谷・読谷方面

那覇～豊見城・糸満方面

那覇～南風原・与那原方面

公共交通
空間確保
に向けた主
な留意点

- ・ 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想及び各駐留軍用地跡地計画の動向
- ・ 交通結節点の整備方針
- ・ 宜野湾道路等の西海岸道路、中部縦貫道路、沖縄バイパス道路等の整備方針
- ・ 上記を踏まえた中での国道 58 号、国道 330 号等の沿道整備状況、道

- ・ 大型 MICE や交通結節点の整備動向
- ・ 小禄道路、国道 329 号バイパス、その他高規格道路や街路事業等の整備方針
- ・ 上記を踏まえた中での国道 331 号、県道豊見城糸満線、国道 329 号等の沿道整備状況、道路空間、交通状況等状況等



- ◆ ○○方面（○○間）は、□□道路を活用した公共交通空間確保が考えられる。

- ・ 公共交通空間を確保した場合の、自動車交通への影響等を各方面（区間）別に検討

- ◆ ○○方面（○○間）は、高規格道路整備と併せた公共交通空間確保策を具体的に検討
- ◆ ○○区間が交通ボトルネックとなる恐れがあるため、公共交通空間確保に併せた道路交通対策を検討

道路機能への
影響と課題、
必要な
対策等