

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7月21日（火）

目 次

1. 令和8年度基幹バスシステム導入に向けた検討について
2. バスレーン不連続区間に関する取組について
3. バス事業者と連携した取組について
4. 沿線5市村と連携した取組について
5. 西普天間交通対策WTの取組について
6. 連節バス導入に向けた検討について

1. 令和8年度基幹バスシステム導入 に向けた検討について（再掲）

1-1 令和8年度の検討内容（再掲）

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

バスレーン延長に向けた取組

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

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

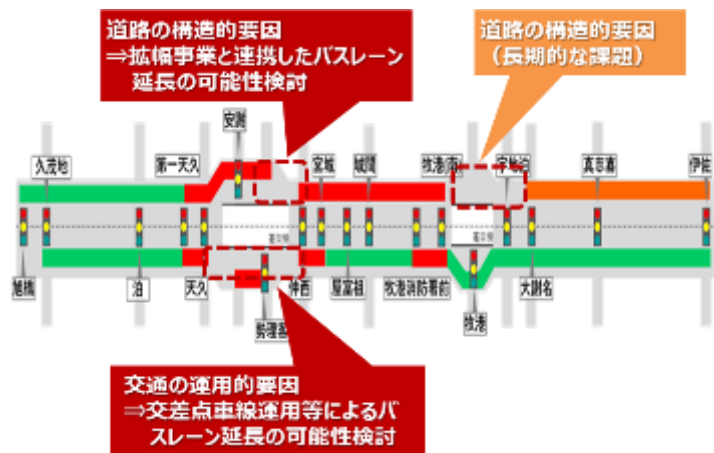
連携

2. バスレーン不連続区間に関する取組について

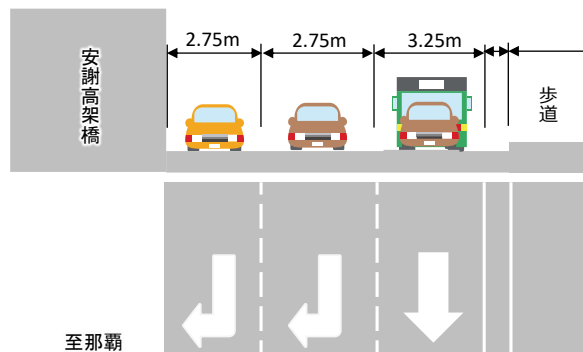
2-1 勢理客交差点【那覇向き】について

- 那覇向きの不連続区間は、特に朝ピーク時には**勢理客交差点の右折交通と直進交通が共に多い**ことが想定される。
- 当該交差点の各方向別車線別の交通量や滞留状況を踏まえた中で、信号現示の工夫（南向き全青時間増大等）など、バスレーン拡充の可能性について検討していく予定。

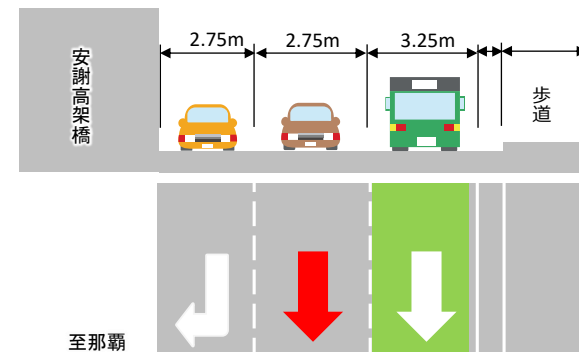
バスレーン規制の不連続区間



勢理客交差点（那覇向き） 現況右折 2 車線（バスレーンなし）



勢理客交差点（那覇向き） バスレーン導入のイメージ



現況右折 2 車線（バスレーンなし）



高架側道 2 車線（バスレーンなし）



朝ピーク時は第一車線の滞留が多い事象も



2-2 バスレーン不連続区間に関する取組について

(勢理客交差点)

取組方針

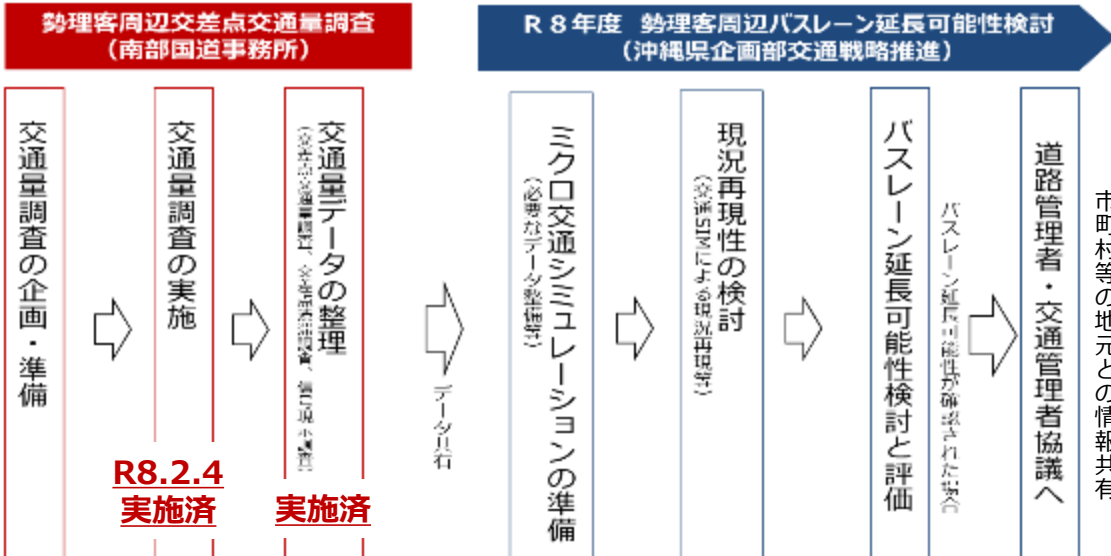
- ① 勢理客交差点（伊佐向け）については、浦添拡幅事業に伴うバスレーン拡充の可能性について、道路管理者と調整を行っていく。
- ② 勢理客交差点（那覇向け）については、現時点の勢理客交差点交通量調査、及び交通ミクロシミュレーションによる交差点運用法検討について実施に向け調整を進め、バスレーン延長の可能性を探っていく。
 - ・ 勢理客交差点交通量データは、R 1 年調査データしか存在しておらず、現状の交通量調査データが不可欠となっている。また、現状では朝ピークの滞留は勢理客（北）交差点まで伸びている事象もうかがえる。このため、勢理客交差点及び勢理客（北）交差点を対象とした交通量調査（交差点交通量調査、交差点渋滞調査、信号現示調査）を実施（R7年度に実施済）。
 - ・ 得られた交通量調査データを用い、ミクロ交通シミュレーションの検討を通したバスレーン延長（信号現示見直しを含む）の可能性について、定量的観点から分析・検討する（R8年度に実施予定）。

取組状況

勢理客交差点（那覇向け）の検討フロー（実績と予定）



- ・ 時間帯：7:00～19:00
- ・ 調査内容：交差点交通量調査、交差点渋滞調査、信号現示調査





3. バス事業者と連携した取組について

3-1 令和8年度の取組方針（案）

- 基幹バスシステム実現に向けては自家用車からバスへの転換を促しバス事業の増強を図ることが重要である。バス事業者側で取り組むサービスとして、「**バス時刻表の統合**」、「**乗降方法の変更**」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に向けては、運転手不足を考慮した効率性と利便性を備えたバス網効率化に取り組む必要がある。過年度に整理した効率性の方向性（イメージ）に沿って、**基幹バス区間、支線区間・平行路線の具体化**についても取り組む。

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 (9月)	1)R8年度勉強会の進め方：R7年度勉強会の成果と課題、R8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：実証運用の検証、今後の展開等 ・乗降方法の変更：実施方法の検討（両乗り前降りの課題整理）、実施計画等 ・バス網効率化：バス網効率化の方向性や具体化していく内容を踏まえた方針（案） 3)事例視察について	
第2回 (11月)	1)バス時刻表の統合：展開の準備状況等 ・表記方法などの改修状況 ・データ等の構築状況 2)乗降方法の変更：実証運用の実施計画案 ・懸念事項の洗い出しと解決方策の検討 3)事例視察報告 ・沖縄のバス網効率化等に有効な知見等の整理	1)基幹バス沿線バス網のリソースや結節点活用を踏まえたバス網効率化の全体方針 2)バス網の効率化に向けた検討 ・基幹バス区間（基幹バスの起終点、那覇市内の運行形態） ・交通結節点の活用（胡屋他） ・支線区間・平行路線の具体化（支線バス・郊外部相互間の運行形態、大謝名・330経由路線の取扱い等）
第3回 (2月)	1)バス時刻表の統合：展開運用結果等 2)乗降方法の変更：実証運用の実施計画	
事例視察 (8月)	名古屋市（新たな路線交通システムSRT、基幹バスシステムなど）、静岡県（連節バス（大学・スタジアムの大量輸送））、大阪府（大正通り幹線バス、BRT今里ライナー）、神戸市（連節バス（都心回遊性、都市魅力向上））	

（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）

- R7年度から、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開始。
- 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。併せて、基幹バス区間の他バス停や他路線への展開を望む意見もある。
- 今年度は、引き続き試験運用の効果検証を行い、取組の継続可否や展開方針等を協議の上、展開していく場合には、導入路線等や広報方法などについて検討を進め、データ構築に取り組む。

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：R8.1末～運用中



試験運用の
効果検証

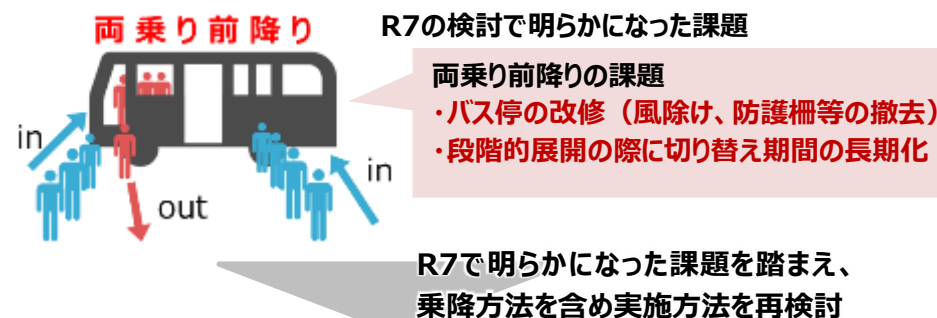
継続可否、展開方針
検討

展開していく
場合

データ構築
（GTFSデータ活用）

（２）定時性・速達性の確保に向けた具体検討 （乗降方法変更）

- 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年度から実証運用の実施方法を検討している。R7年度は両乗り前降りについて検討を深め、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している。
- 今年度は、各バス会社が懸念を払しょくして取り組めるように、引き続き課題の解決策の検討を積み上げ、実施計画の熟度を高める。



R8年度の検討課題

- バス会社のメリットの再整理
 - ・生産性の向上：速達性向上による運転士の勤務時間効率化
 - ・車内安全性の向上：乗降時の速やかな着席による車内事故の未然防止
- 切り替え時の負担の解像度向上と解決策
 - ・運行側の負担：車両運用、機器の載せ替え作業手間
 - ・利用者側の負担：複数の乗車方法が混在
 - ・解決策：乗降方法を含め実施方法を再検討
- 費用負担、ロードマップ、役割分担

4. 沿線 5 市村と連携した取組について

4-1 令和8年度沿線5市村勉強会の取組方針（案）

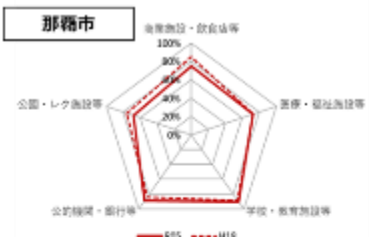
- 令和7年度の沿線5市村勉強会では、**新たなパーソントリップ調査データも活用しながら、各市村の日常生活や移動の実態について、エリア、属性等を考慮した分析を実施**し、その結果から**各自治体における地域拠点や交通結節点に関する議論を促進**した。
- 今年度の勉強会では、昨年度分析した中長期的な視点・内容に加え、パーソントリップ調査データ等を活用し、**短期的な視点・内容にも範囲を広げ分析を実施し、その結果から各自治体における地域拠点や交通結節点の構築に向け、取組む内容について、より積極的な議論を進めていく。**

5市村勉強会の取組方針（案）

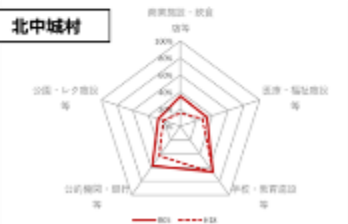
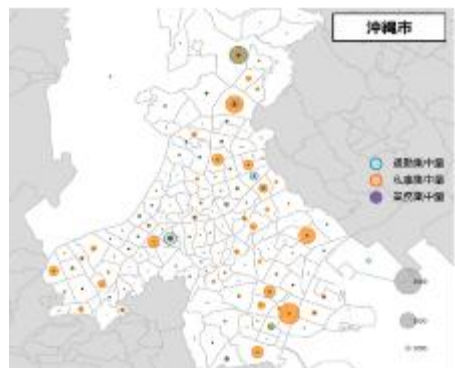
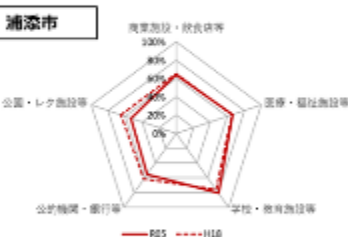
R7年度

視点：**中・長期的な観点**からの地域拠点や交通結節点のあり方

各市町村での私事活動の割合
(地域全体の拠点性)



各市町村での各市町村内での
通勤、私事、業務集中量



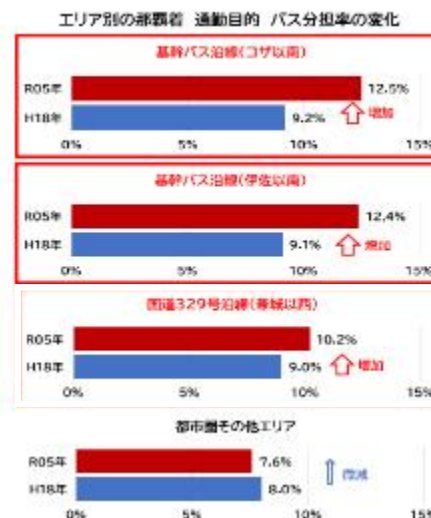
中・長期的な観点に加え、短期的な観点も加えながら議論を進める

R8年度

視点：**短・中期的な観点**からの主に交通結節点のあり方

- **基幹バス沿線のバス利用率はR05/H18で増加しているが、これを更に増加させるための利便性向上策を探るために、その増加要因等を分析。**
例) 増加した性年齢、端末圏域やその手段、OD特性など
- **基幹バス沿線居住者の自動車利用特性（OD、目的、職業等）や送迎実態を分析**
⇒ **基幹バス沿線でバス利用促進や結節機能を強化するポイント、基幹バス沿線居住者への送迎対策やコミュニティバスの広域化等を議論**

PT調査による基幹バス沿線地域のバス分担率の変化



沿線エリアの区分(Cゾーン)

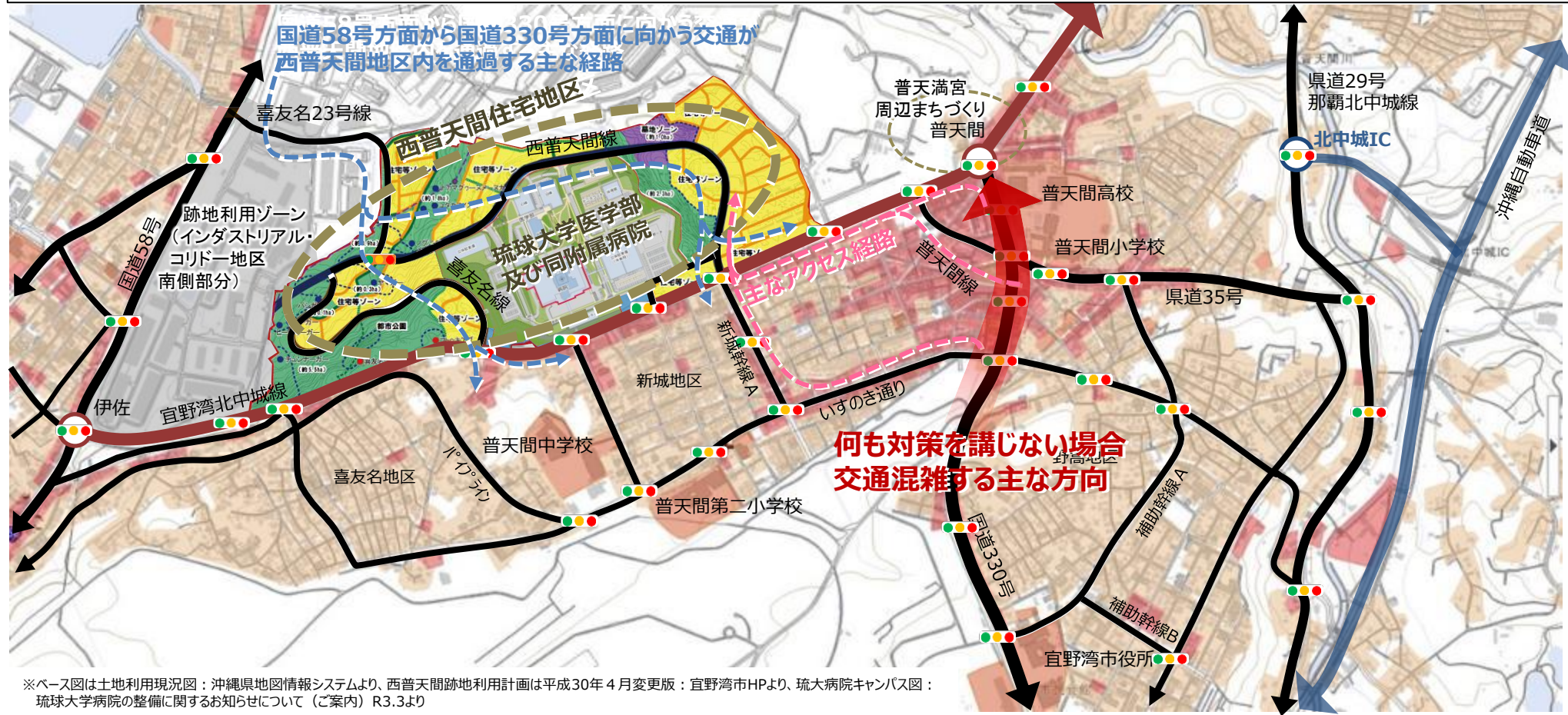


※国道58号(伊佐以南)ではH27、H31にバスレーンを段階的に延長
※国道58号(コザ以南)ではH28より基幹バス専用レーン(バス専用レーン)をR1より本格運用
※その他、各駅対面ラッピング、ノンステップバス、ICカード、バスロケ等を段階的に導入
※国道329号沿線(古波瀬・美濃町等)でもバスレーンを実施中

5. 西普天間交通対策W T の取組について

5-1 西普天間開発に伴う交通シミュレーション結果と課題

- **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、普天間交差点車線運用の変更・右折車線の延伸等、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、沖縄総合事務局、宜野湾市、沖縄県が連携し検討・取組**を進めてきたところ。



※ベース図は土地利用現況図：沖縄県地図情報システムより、西普天間跡地利用計画は平成30年4月変更版：宜野湾市HPより、琉大病院キャンパス図：琉球大学病院の整備に関するお知らせについて（ご案内）R3.3より

→ 地域の幹線道路・補助幹線道路

→ バスレーン延長に向けた取組み区間

●●● 既存信号交差点（R58以西は未表示）

●●● 新規道路で想定した信号交差点

住宅地域

商業業務地区

公共地区

5-2 西普天間交通対策WTの主な取組

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】

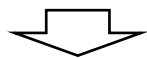
- ・喜友名23号線道路整備、県道81号線右折帯整備、西普天間住宅地区に向かう市道の直進・右折分離等
- ・生活道路の安全対策検討、市職員の時差出勤の導入、教育機関に対する送迎抑制等の協力依頼等

【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
- ・普天間交差点右折車線延伸：沖縄総合事務局で実施



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

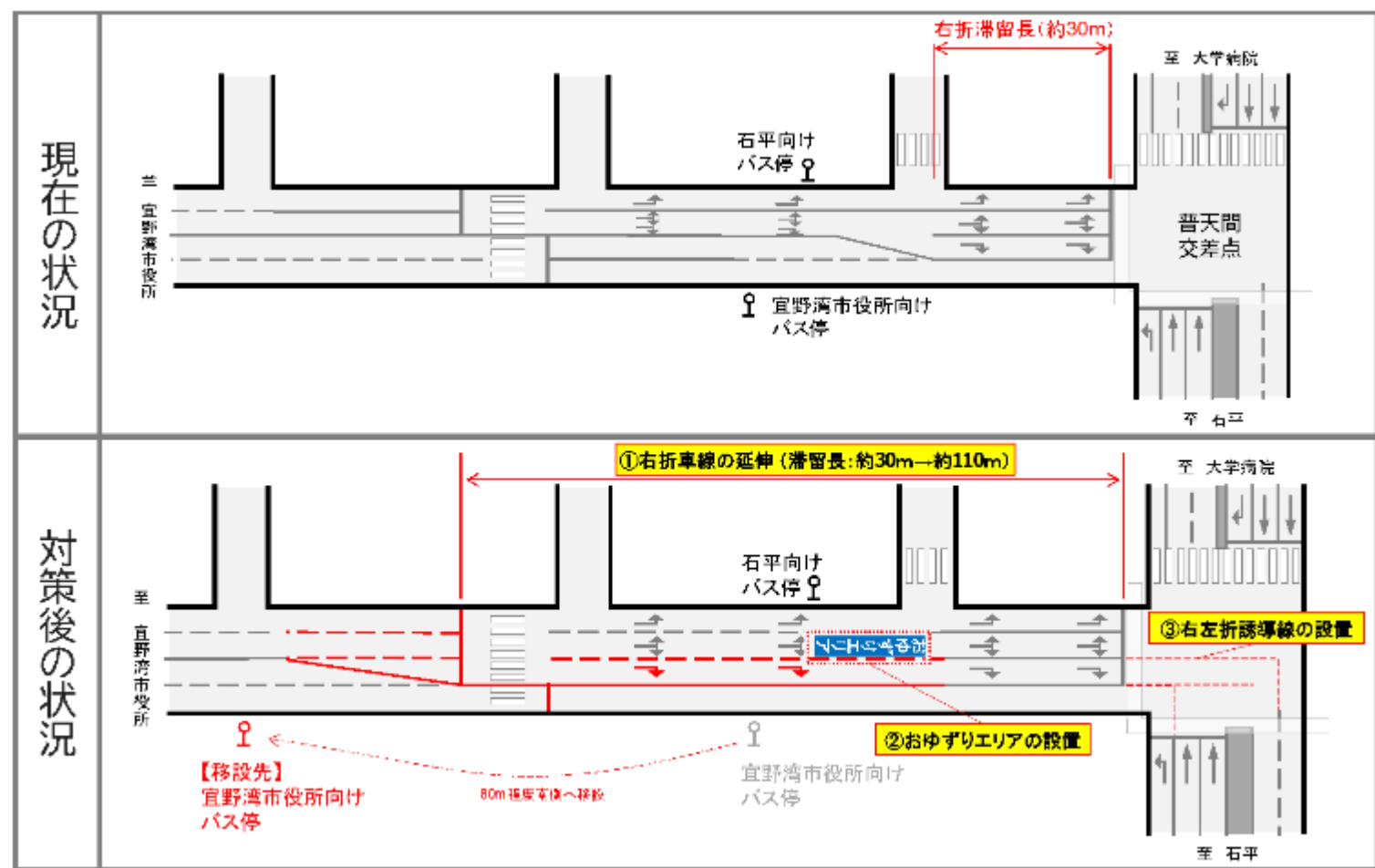
③ 必要に応じ対策等を議論

西普天間開発

5-3 国道330号 普天間交差点改良

(1) 対策概要 (R 8. 2)

- 普天間交差点の南側流入部にて渋滞が発生していることを踏まえて、以下の対策を実施。
- 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。(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。
 - 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。



(1) 今後の対応方針

○令和8年2月の右折車線延伸により、交通状況の改善を確認。

○今後は、普天間交差点だけでなく、国道330号の石平側、宜野湾北中城線の交通状況等を広域的に確認し検討を進めていく予定。

○宜野湾市の生活道路安全対策や琉球大学の実証実験などの関連施策とも連携予定。



5-5 生活道路（通学路）の安全対策

(1) 実証実験の概要

- 「ゾーン30プラス」整備計画案で対策実施を予定している箇所において実証試験を実施。
- 実証場所は、ビッグデータ分析において急減速及び30km/h以上の速度が多く見られ、また、交通量調査結果では抜け道交通の流入が発生していることが想定される区間に、ハンプ及び狭さを設置した。



●実証試験期間

令和8年1月15日

～令和8年2月27日

●効果検証調査

試験前の2日間 及び

実証中の2日間

(朝7時～9時、夕方17時～19時)
スピードガンを用いて、実証試験箇所の前後を走行する車両の速度変化を調査



速度調査状況



5-5 生活道路（通学路）の安全対策

(1) 実証実験の概要

- 実証試験として、市道普天間3区新城6号に ハンプ及び狭さを設置した。

【位置図】



狭さく設置状況



ハンプ設置状況

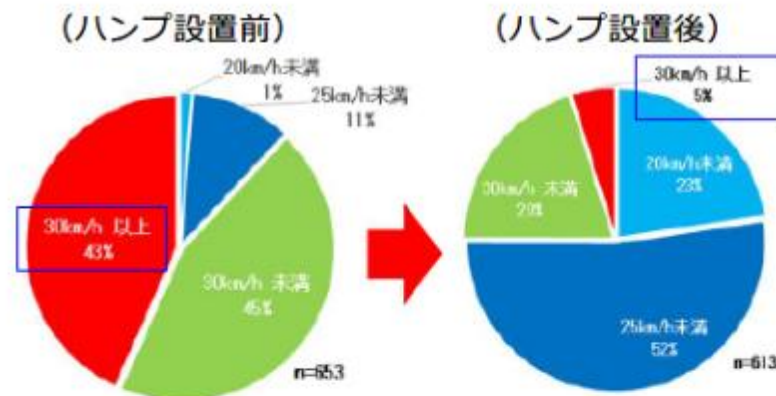
5-5 生活道路（通学路）の安全対策

(2) ハンプ 効果検証 結果

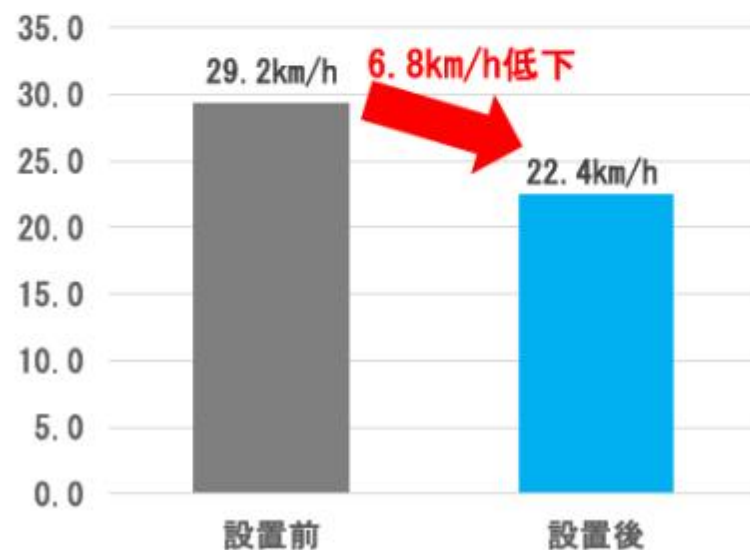


- ハンプ設置後、りうぼう方面へ30km/h以上の速度で走行する車両が大幅に減少(43%→5%)
- 平均通過速度が6.8km/h低下

●車両速度割合



●ハンプ設置前後平均通過速度



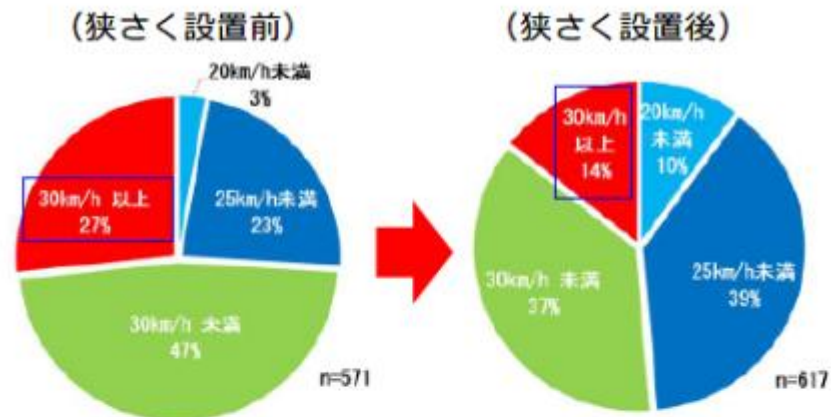
5-5 生活道路（通学路）の安全対策

(3) 狭さく 効果検証 結果

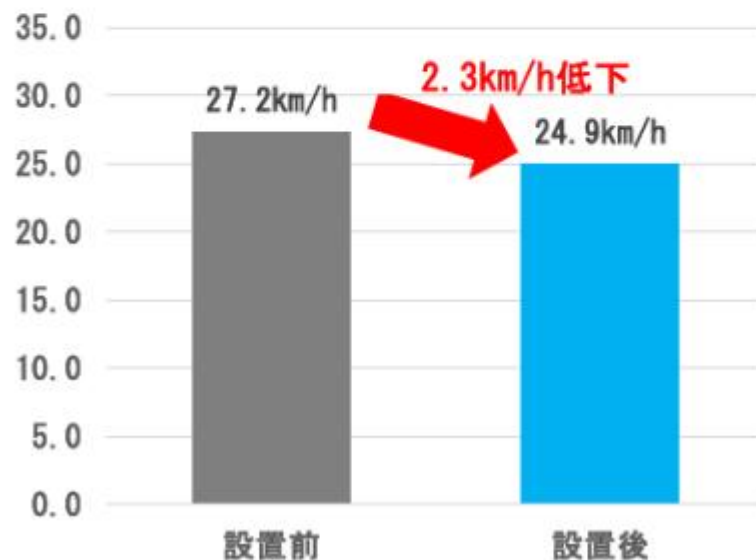


- 狭さく設置後、りうぼう方面へ30km/h以上の速度で走行する車両が減少（27% → 14%）
- 平均通過速度が2.3km/h低下

● 車両速度割合



● 狭さく設置前後平均通過速度

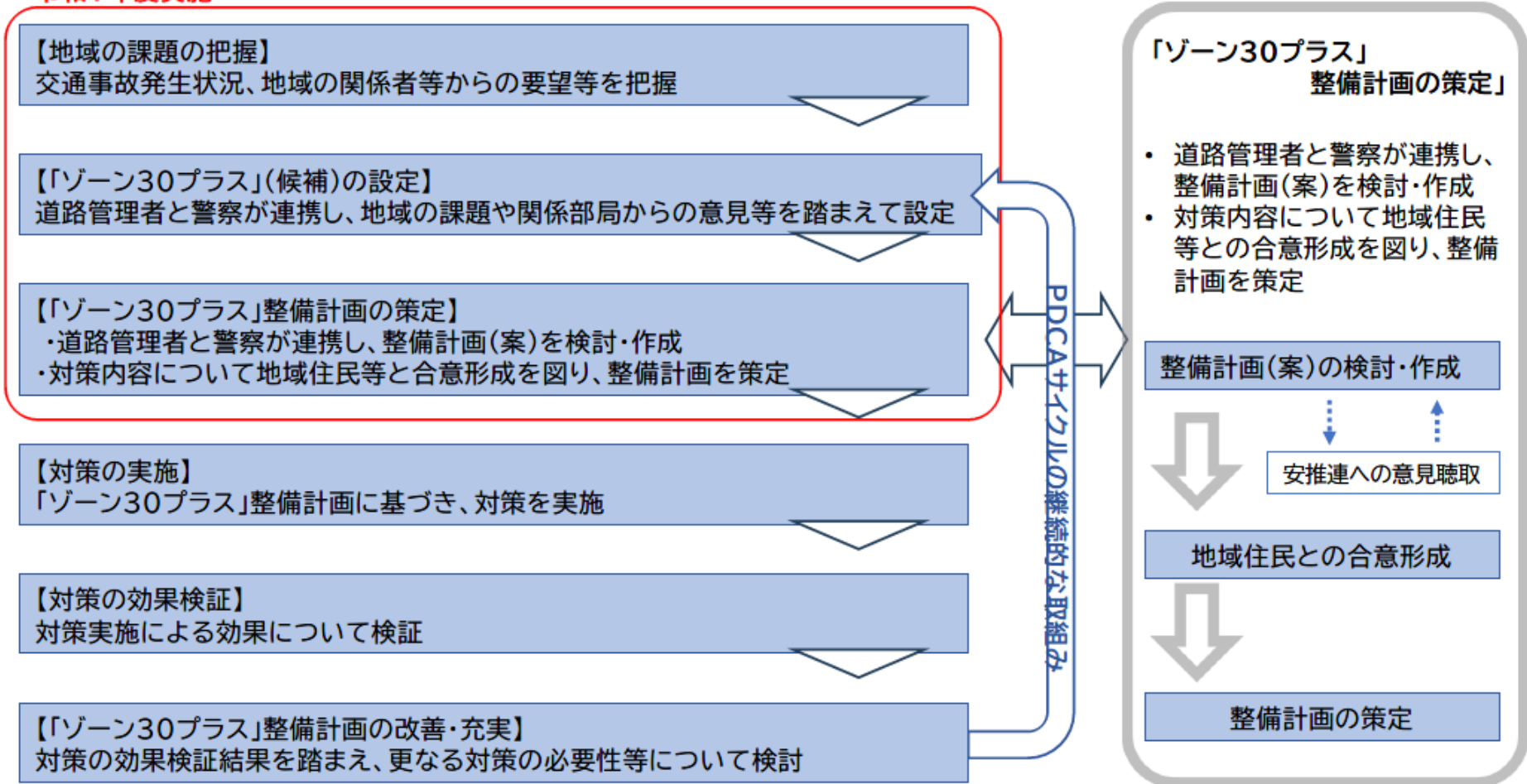


5-5 生活道路（通学路）の安全対策

（４）今後について

- 令和7年度においては、ゾーン30プラス整備計画を策定し、令和8年度から令和9年度にかけて対策実施予定
- 対策実施後は、効果検証及び更なる対策の必要性等について検討

令和7年度実施



OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

ノーマイカーウィークの参加者アンケートについて

294系統の路線バス(てだこ浦西駅と千原・西普天間キャンパスを結ぶ路線)について知っていますか。

令和7年12月1日から12月19までにノーマイカーウィーク実施及びアンケート徴収(左記は一部抜粋)

○普段の交通手段

・自家用車95人、路線バス10人、徒歩7人、自転車6人、バイク3人

○ノーマイカーウィーク参加

・参加44人、不参加77人

○取組メニュー

・公共交通利用28人、徒歩14人、時差出勤7人、自転車6人、相乗り5人(複数回答)

分類	合計	千原	西普天間
普段利用している	8	3	5
知っているが利用したことはない	83	48	35
一度は利用したことはある	45	30	15
知らない	85	59	26
合計	221	140	81

ノーマイカー月間の参加者の推進について

実施予定期間 令和8年11月2日(月)～11月30日(月)

期間拡大のほか、参加者を増加させるための工夫も併せて検討

【実証メニュー】 駅から琉球大学病院向けの路線バスの増便

实施目的

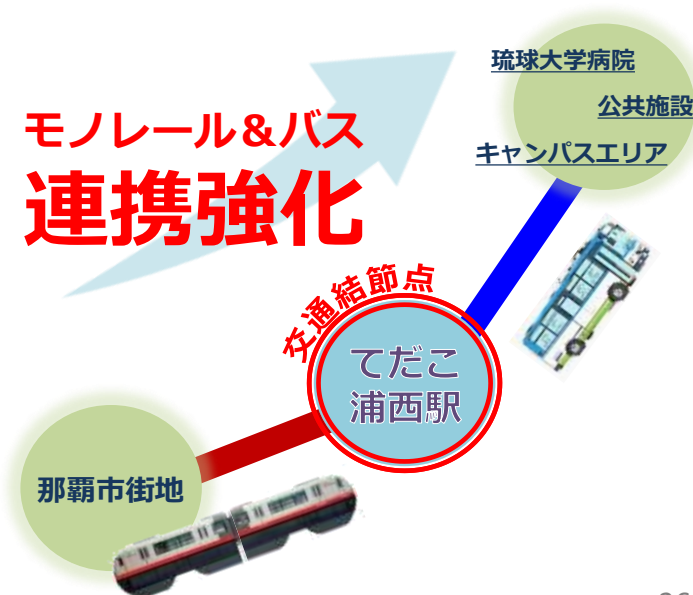
- ✓ てだこ浦西駅と琉球大学病院（西普天間）を結ぶ路線バスの接続を強化することで、那覇都市圏と宜野湾エリアとの（モノレー
ルとバスを乗り継いだ）移動利便性向上（アクセス強化）を図る。

实施内容

- ✓ 既存路線の系統294番（てだこ琉大快速線）において、琉球大学方面の路線バスを増便する。



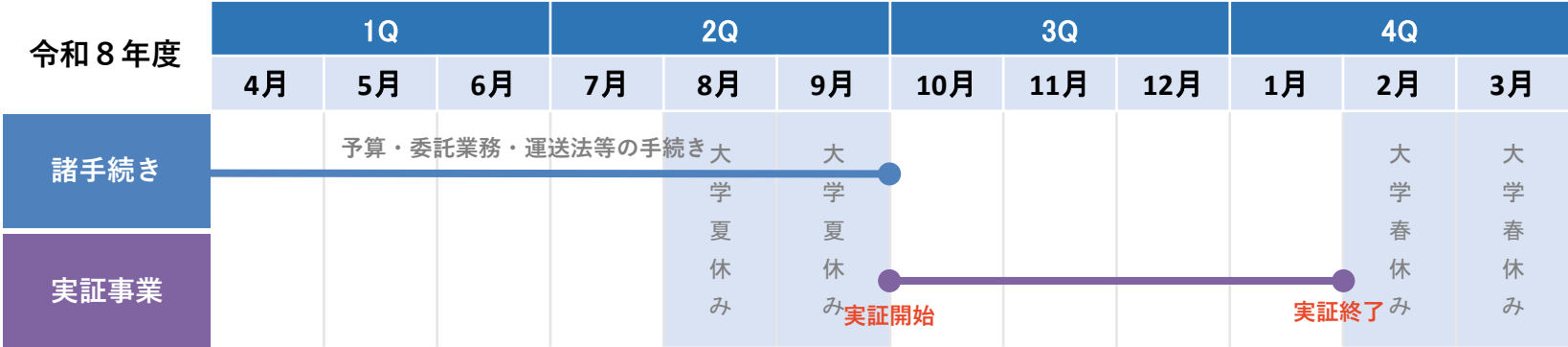
- てだこ浦西駅と各主要施設・エリアとの通勤・通学に便利な時間帯でのバス増便実証を予定。
- 公共交通利用による渋滞回避の促進を図る。



5-8 路線バス増便実証事業の実施計画（案）

（２）実証運行期間（予定）

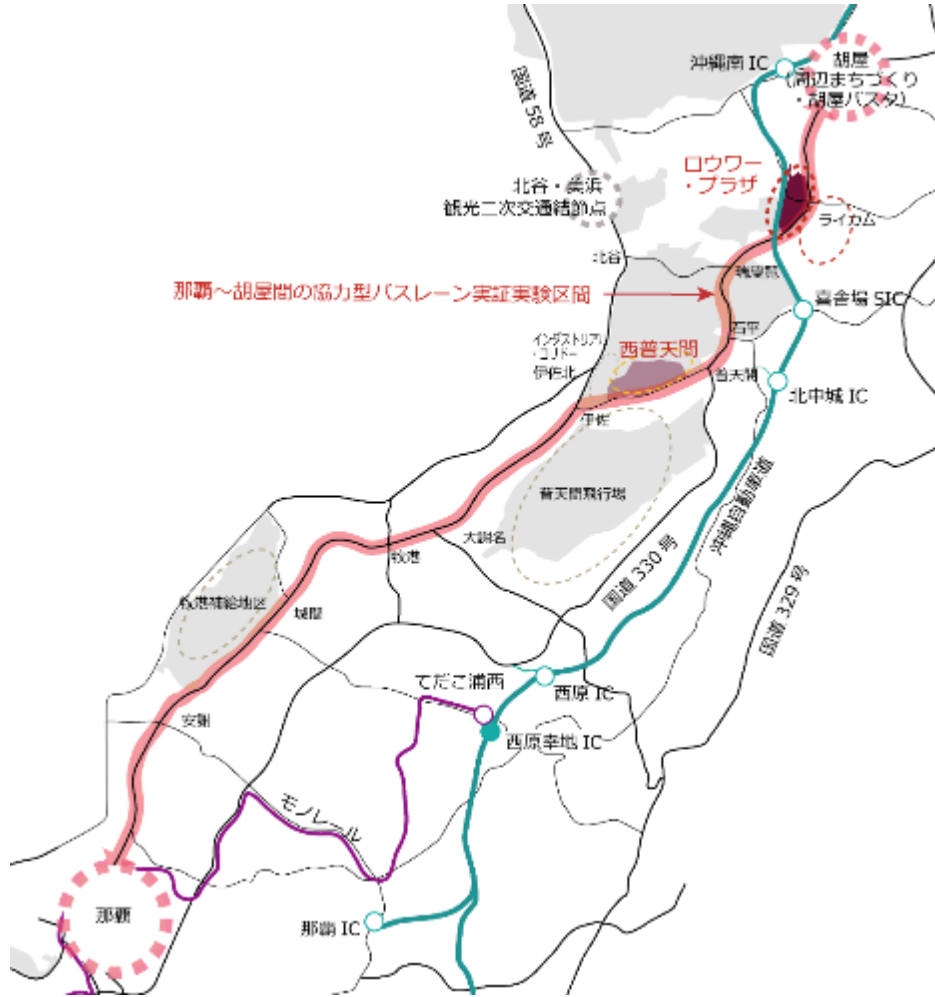
- 諸手続きの完了後、最大で令和 8 年 1 0 月～令和 9 年 1 月までの 4 か月間を想定。
（予算確保や諸手続きに要する期間により運行期間が変動する可能性あり）



※実証期間は諸手続きに要する期間により変動あり

5-9 ローワー・プラザ地区について

協力型バスレーン実証実験区間（那覇～胡屋間）と
ローワー・プラザ等跡地利用地区



■土地利用の配置イメージ（案）

分類	土地利用方針	面積
商業・サービス用地	商業・サービス用地は、周辺店舗との差別化により、観光客・地域住民の相互交流を生み出す施設の立地を図る。	約 14ha
産業用地	沖縄自動車道に近接する立地ポテンシャルを活かし、居住への影響の少ない施設の立地を推進する。	約 1ha
住宅用地	様々な都市機能が近接する利便性の高い住宅地として、中高層住宅の立地促進を図る。	約 2ha
緑地	既存緑地を保全し、地区住民に身近な憩いの空間とする。	約 3ha
その他（道路、河川等）		約 6ha
計		約 26ha

地区の概況



図. 土地利用基本方針図（案）

出典：令和5年度沖縄市・北中城村キャンパ環境整備計画案作成業務 報告書（R6.3月/沖縄市・北中城村）を一部加工

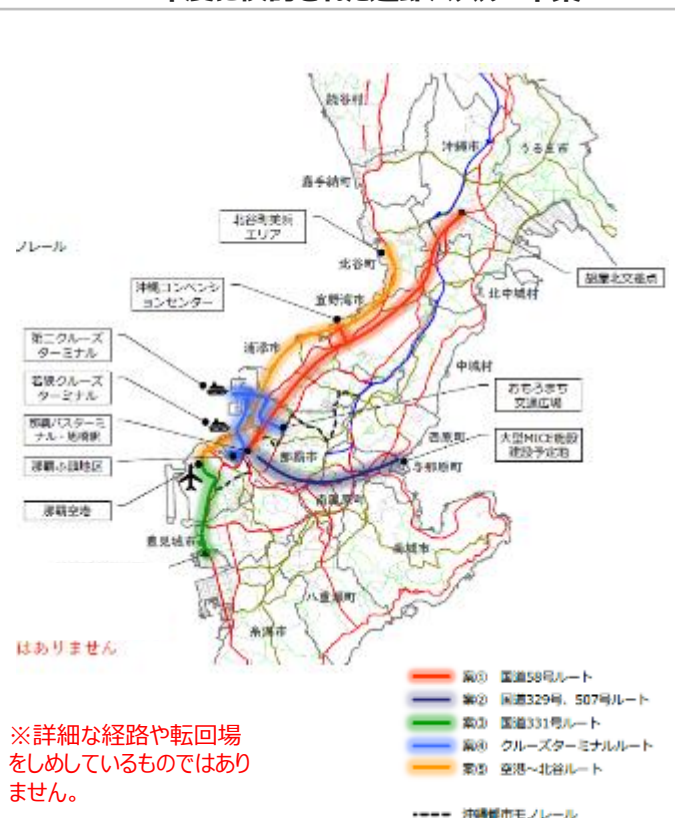
出典：（仮称）沖縄市・北中城村ローワープラザ土地画整理事業まちづくりパートナー募集要項より

6. 連節バス導入に向けた検討について

6-1 連節バス導入に向けた検討について

- 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を実施し、令和9年度の実証運行に向けた検討を進める。

R4年度に検討された連節バスルート案



想定される連節バス導入のルート（たたき台）



ルート検討にあたっての検討事項

大量輸送性

⇒PT、バスODデータ等で都市圏交通需要の軸を確認・整理

リソースの効率化

⇒運転手不足への寄与の程度との関係を確認

道路構造等

⇒連節バス車両軌跡から交差点構造を確認し、課題等を整理



バス停構造

⇒バス停正着性の他、上屋や柵等の構造物による課題等について整理



回転経路

⇒起終点エリアでの連節バス車両回転可能ルート、交差点の確認

車両基地（事業者）

⇒連節バス車両の駐車、給油、点検・整備場所の確認

参考資料

参考) 北谷ゲートウェイの取組について

1) 観光2次交通結節点「北谷ゲートウェイ」の設置・運営

ターミナル機能
①空港直行バス／路線バスのりば
②無料周遊バスのりば
③バスおりば／ツアーバス／定期観光バス／送迎バス／身障者団体のりば
貸切バス乗降場／駐車場（15台）
タクシーのりば（1台）
シェアサイクルポート（6台）
タイムズカーシェア（1台）
トヨタカーシェア（1台）
パーク＆ライド駐車場（10台）
売店（交通アテンダントが運営） ※営業時間 10：00～17：30

➡R8年3月終了



乗り入れている路線バス（令和8年3月時点）

系統／名称	運行会社	運行区間	便数
TK05北谷直行シャトルバス	東京バス	那覇空港－国際通り－北谷ゲートウェイ	12便／日
路線バス43系統	沖縄バス	豊見城営業所－那覇BT－パルコシティ－北谷ゲートウェイ	1～5便／日
路線バス143系統	沖縄バス	那覇空港－那覇BT－パルコシティ－北谷ゲートウェイ	12～15便／日
空港リムジンバス（Aエリア）	沖縄バス	那覇空港－那覇BT－宜野湾エリアホテル－北谷エリアホテル－北谷ゲートウェイ	3～6便／日
北谷ライナー	カーリー観光	那覇空港－とまりん－宜野湾エリアホテル－北谷ゲートウェイ	5便／日
北谷アドベンチャー ハイウェイバス ※沖縄県実証	琉球バス 沖縄バス ※共同運行	北谷ゲートウェイ－ジャングリア沖縄－記念公園前	2便／日

(1) 実証事業の内容

2) 那覇空港からの直行バス運行

那覇空港から北谷ゲートウェイまで観光客がスムーズに移動できるよう、令和6年7月25日から令和7年2月28日の期間、沖縄県の実証運行として那覇空港からの直行バスを運行した。(現在は民間バス事業者により自走化)

3) 美浜エリア無料周遊バスの運行 ➡R8年3月終了

直行バス等で北谷ゲートウェイを訪れた観光客が美浜エリア内のホテルや商業施設へ移動できるよう、美浜エリア内を巡回する無料周遊バスを運行した。

令和6年度は試行的に様々な形態(土日祝限定運行、ミハマシャトルカートによる運行等)で運行したが、令和7年度は多頻度運行による利用者増を目指すため、マイクロバス・ハイヤー車両にて毎日28便を運行した。

4) 北部方面への直行バスの運行

北谷ゲートウェイを拠点とした観光客の移動利便性を向上させることを目的に、北谷ゲートウェイから人気観光地である「沖縄美ら海水族館」、令和7年7月25日に開業したテーマパーク「ジャングリア沖縄」を結ぶ直行バス(通称:北谷アドベンチャーハイウェイバス)を、令和7年9月1日から1~2往復/日(※繁忙期は2往復)実証運行を開始した。

➡R8年度は、10月頃に北谷ゲートウェイ~観光地(例.首里城)への実証を予定

5) 北谷ゲートウェイ発着旅行商品の造成・販売

美浜エリアに滞在する方へ多様な移動手段を提供する一環として、北谷ゲートウェイ発着の旅行商品(バスツアー)を造成、販売

①北谷ゲートウェイ発着バスツアー ②ドラゴンライナー

6) レンタカー連携プランの造成・販売

那覇空港周辺道路の混雑緩和を目的に、那覇空港から対象の路線バス(東京バスTK05、沖縄バス空港リムジンバス、沖縄バス43/143系統、カリー観光北谷ライナー)を利用して北谷ゲートウェイまで来た方を対象に、オリックスレンタカー北谷フィッシャリーナ店およびトヨタレンタカー北谷店の2店舗と連携し、割引プランを販売した。

7) 北谷ゲートウェイの周知広報

参考) 北谷ゲートウェイの取組について

(2) 主な事業効果

1) バス路線新設・移行による利便性向上

①那覇・空港－北谷ゲートウェイ間の路線

令和6年7月
(北谷ゲートウェイ設置前)

那覇・空港と美浜エリアを結ぶバス
13便／日

【既存路線】

- ・空港リムジンバス(沖縄バス):8便／日
- ・らくらくバス(カーリー観光):5便／日

令和8年2月末時点

那覇・空港と美浜エリアを結ぶバス
39便／日

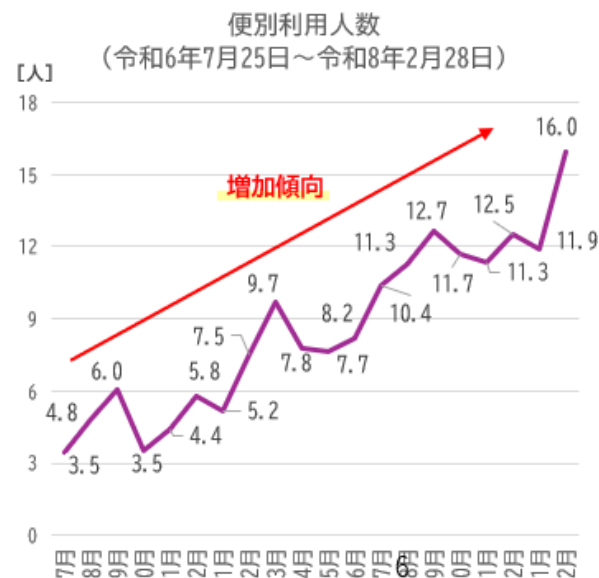
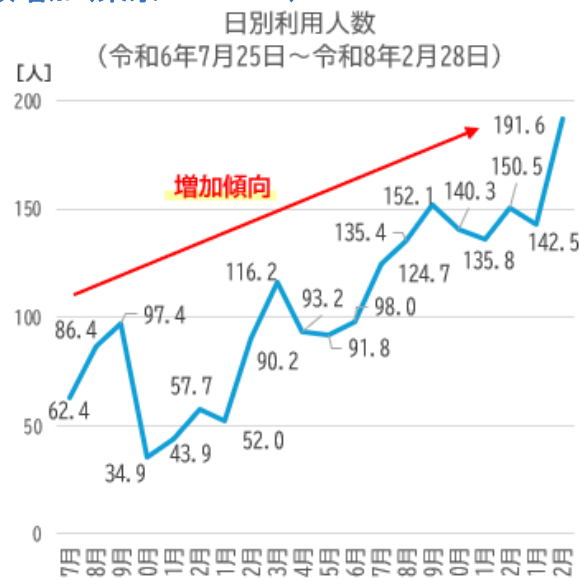
【既存路線】

- ・空港リムジンバス(沖縄バス):4便／日
※令和7年4月1日より北谷ゲートウェイへの乗り入れ開始
- ・らくらくバス(カーリー観光):5便／日
※令和7年4月1日より北谷ゲートウェイへの乗り入れ開始

【新設・移行路線】

- ・TK05(東京バス):12便／日
- ・43系統(沖縄バス):5便／日
- ・143系統(沖縄バス):13便／日

②那覇・空港－北谷ゲートウェイ間の利用者数増加(東京バスTK05)

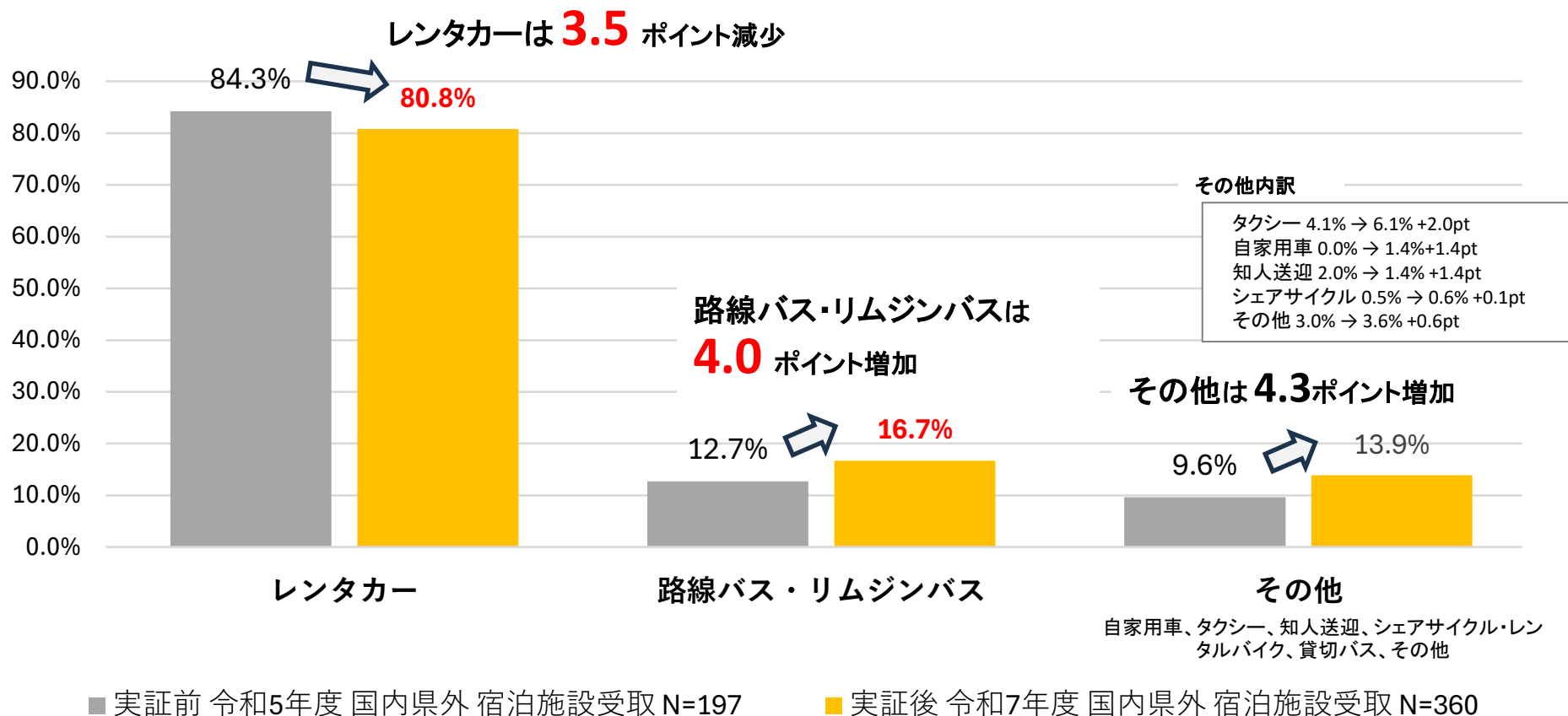


参考) 北谷ゲートウェイの取組について

(2) 主な事業効果

2) 公共交通の利用促進

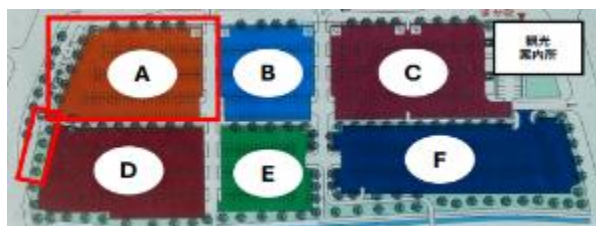
- 美浜アメリカンビレッジに宿泊した方のうち比較可能な、国内県外客を対象としたアンケート調査結果より、本実証前後の美浜アメリカンビレッジの行き・帰りに利用した交通手段の分担率を確認した。
- アンケートの結果、レンタカーの利用は84.3%から80.8%へ3.5ポイント低下し、路線バスの利用は12.7%から16.7%へと4.0ポイント増加した。



北谷ゲートウェイ実証前後の移動手段の利用状況

（３）令和８年度事業について

令和8年度暫定レイアウトにて暫定設置、運営



駐車可能台数	北谷ゲートウェイ 実証前	1,463台
	北谷ゲートウェイ 実証後	1,218台 (北谷ゲートウェイ分245台減(17%分))

【R8年度主な取組内容】

- R8年度は、美浜駐車場の影響を考慮しレイアウトを変更し運用する。貸切バス駐車分は、北谷町旧消防跡地を使用する。
- 主要観光地との接続強化
北谷ゲートウェイ―首里城間のバス実証運行
- 本格整備に向けては、交通機能結節点のあり方や北谷町における美浜駐車場機能強化の考え方を踏まえ、県と北谷町にて検討を進める。