定時速達性に優れた
基幹バスシステムの導入をはじめとする
沖縄県公共交通活性化推進協議会の取組

沖縄県公共交通活性化推進協議会

令和4年8月26日（金）

目次

１．沖縄県の概況

２．基幹バスシステムについて

３．協議会での取り組み

1. 沖縄県の概況（公共交通分担率の状況）

駐留軍用地による分断と、土地利用上の制約の中で拡大する高密度市街地

- 沖縄県人口（約145万人）の約８割が中南部圏に集中
- 中部圏域の約23%の面積を駐留軍用地が占める
- 普天間飛行場・キャンプ瑞慶覧による中南部都市圏の分断や、土地利用上の制約を余儀なくされるなか、市街地は拡大・高密度化し、その人口密度は全国の政令指定都市並み。

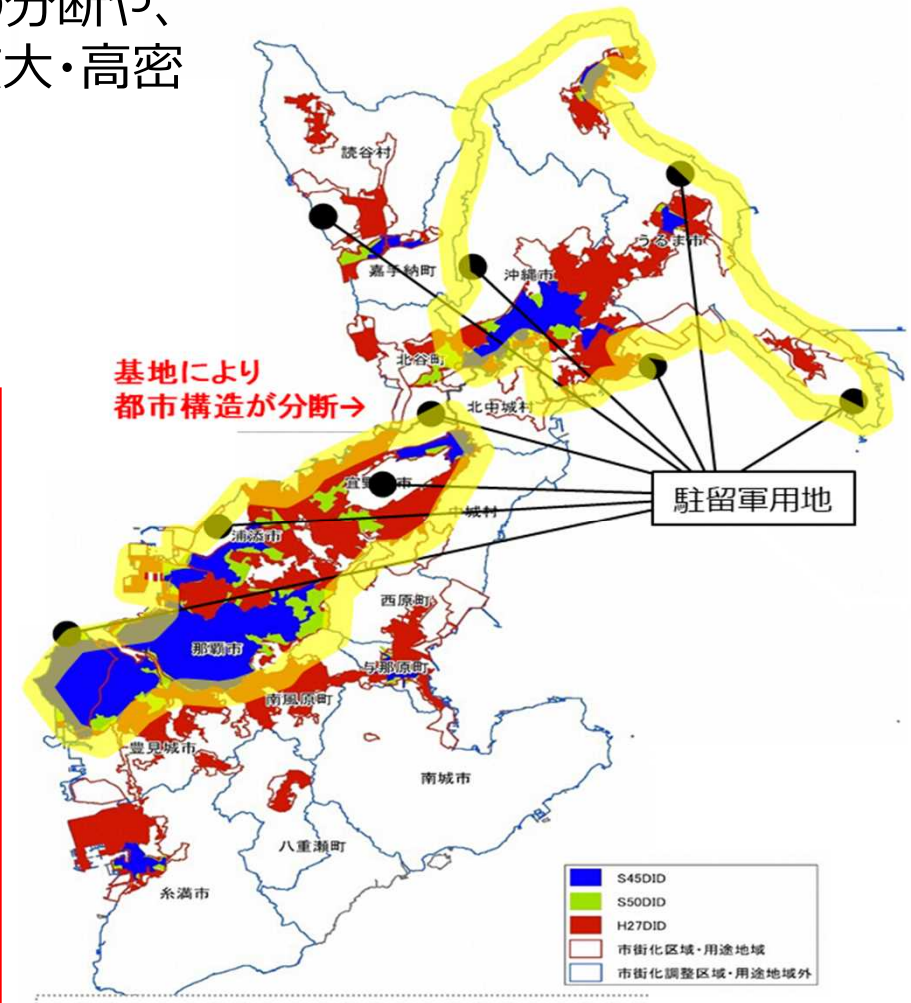
⇒一方で、公共交通分担率＜4.4%＞が極めて低い
全国平均は19.1%

全国の政令指定都市との比較
（H27年国勢調査、生産額はH29年の各都道府県市町村民経済計算より）

都市名	面積（㎢）	人口（人）	人口密度（人/㎢）	生産額（億円）	公共交通分担率
沖縄県中南部都市圏	481.94	1,186,354	2,424	35,041	4.4%(H18)
（基地を除く）	(414.38)	(1,186,354)	(2, 862)	—	
北九州市	487.88	982,840	2,014	37,491	16.0%(H18)
広島市	905.13	1,170,479	1,293	53,421	13.5%(S62)
神戸市	552.80	1,536,395	2,779	67,870	30.4%(H22)
福岡市	341.11	1,450,149	4,251	76,852	23.5%(H17)
京都市	827.90	1,465,917	1,771	64,847	25.1%(H22)
横浜市	434.98	3,671,611	8,441	136,999	42.6%(H31)
さいたま市	217.49	1,211,628	5,571	48,437	30.1%(H31)
仙台市	788.09	1,033,442	1,311	53,879	15.0%(H29)
札幌市	1,121.12	1,904,340	1,699	69,156	21.8%(H18)
全国平均	—	—	—	—	19.1%(H27)

※公共交通分担率は、鉄道と路線バスの合計

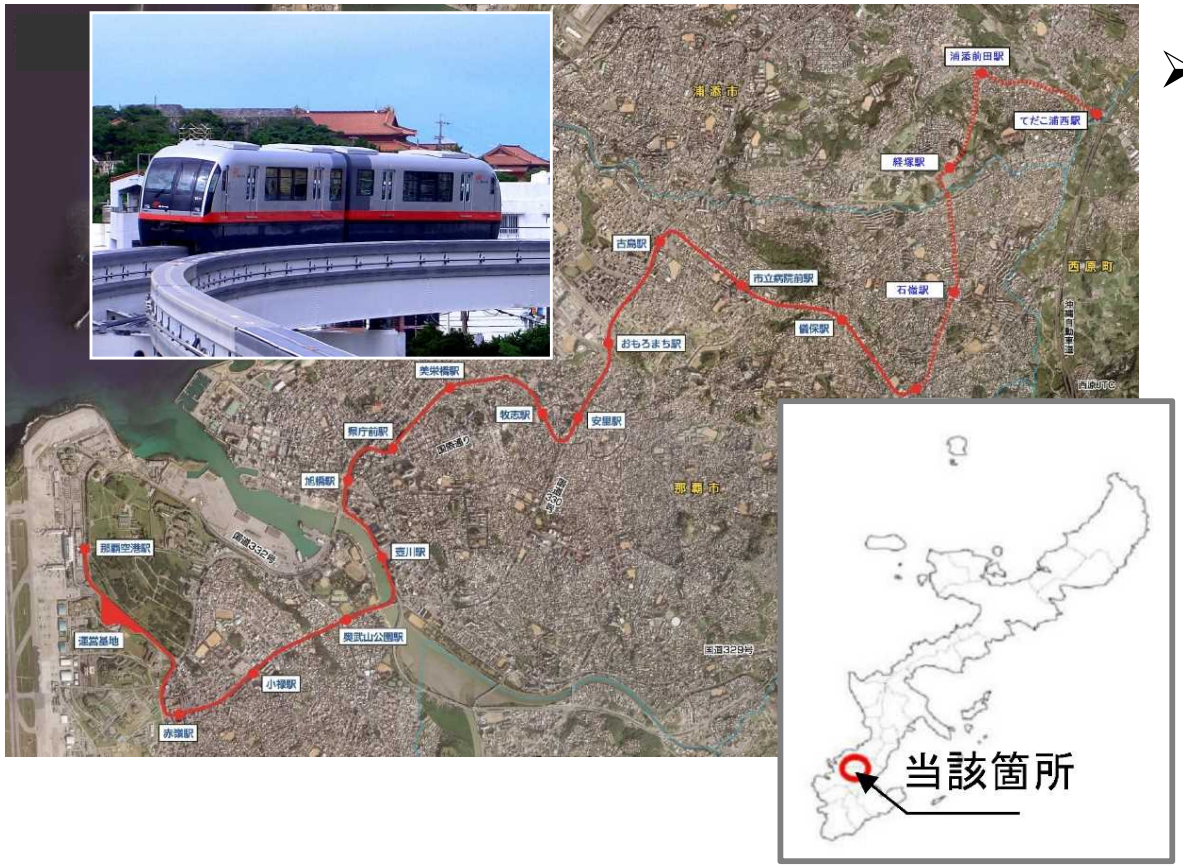
図　DIDの変遷と都市構造の分断



※DID地区（人口集中地区）：区域内で人口密度が4,000人/km2（40人/ha）以上の基本単位区が互いに隣接し、あわせて人口5,000人以上となる地区

資料：国勢調査

1. 沖縄県の概況（限られた公共交通の背景）

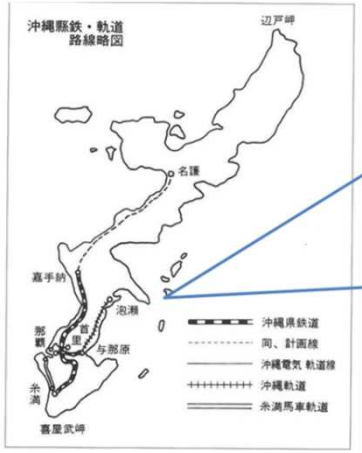


- 平成15年8月に沖縄都市モノレールが開業
  令和元年10月に延長区間開業
  ⇒唯一の定時・定速の公共交通機関
  ⇒那覇市、浦添市の一部で運行
  ⇒営業距離は16.9km

- 戦前には沖縄県軽便鉄道が存在（総延長約48km）
  ⇒先の大戦で壊滅され、その後、復旧されず。

沖縄軽便鉄道路線図

嘉手納線(那覇→嘉手納駅)約23.6キロ
与那原線(那覇→与那原駅)約9.8キロ
糸満線(那覇→糸満駅)約18.3キロ
桟橋線(那覇→桟橋)約1キロ



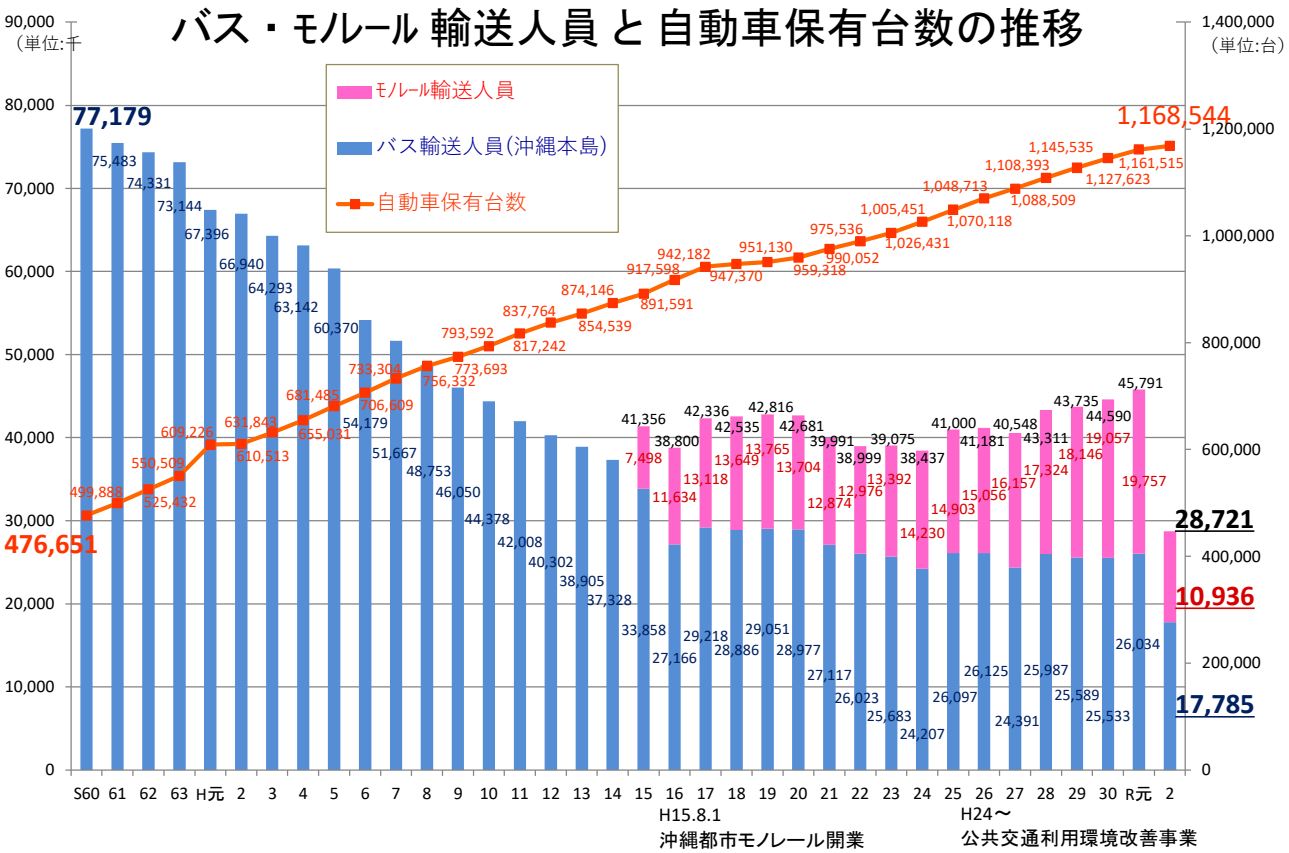
1．沖縄県の概況（自動車保有台数と公共交通利用状況）

- 交通渋滞の影響により、路線バスの定時・速達性が損なわれ、路線バスのサービスが低下。
- 自動車保有台数の増加とともに、路線バスの利用者数は減少し、H25年度以降は概ね横ばい

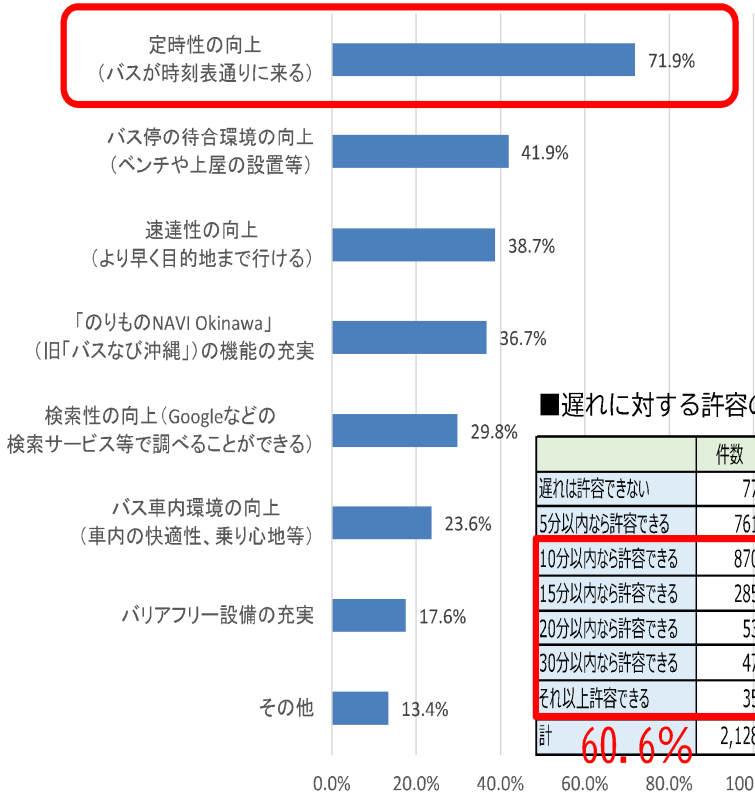
  ※R2年度からは新型コロナ感染症の影響を受けて減少がみられる。

自動車保有台数の増加→交通渋滞による路線バスサービス水準の低下→路線バス利用者数の減少

⇒公共交通の衰退



■バスをもっと便利にするために必要なサービス（複数回答）



■遅れに対する許容の程度

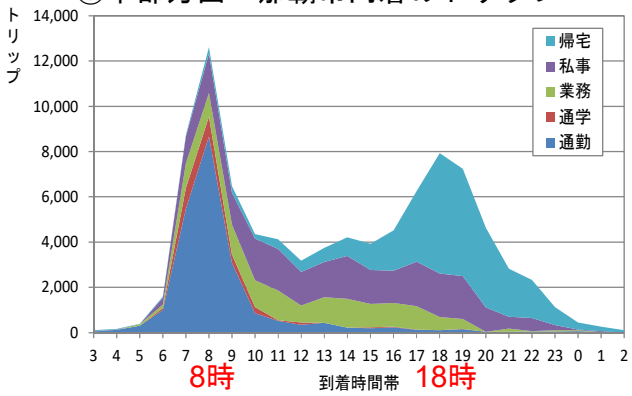
	件数	割合
遅れは許容できない	77	3.6%
5分以内なら許容できる	761	35.8%
10分以内なら許容できる	870	40.9%
15分以内なら許容できる	285	13.4%
20分以内なら許容できる	53	2.5%
30分以内なら許容できる	47	2.2%
それ以上許容できる	35	1.6%
計	2,128	100.0%

60.6%

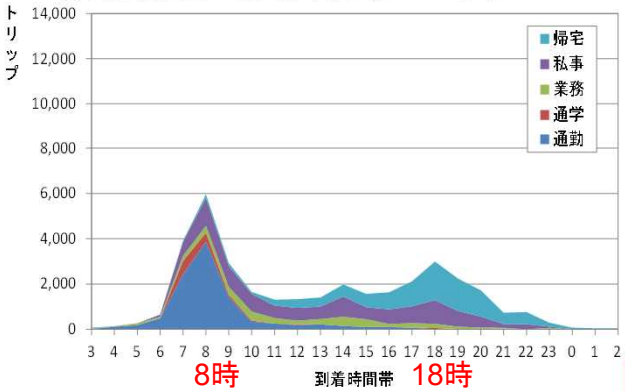
1. 沖縄県の概況（慢性化した交通渋滞）

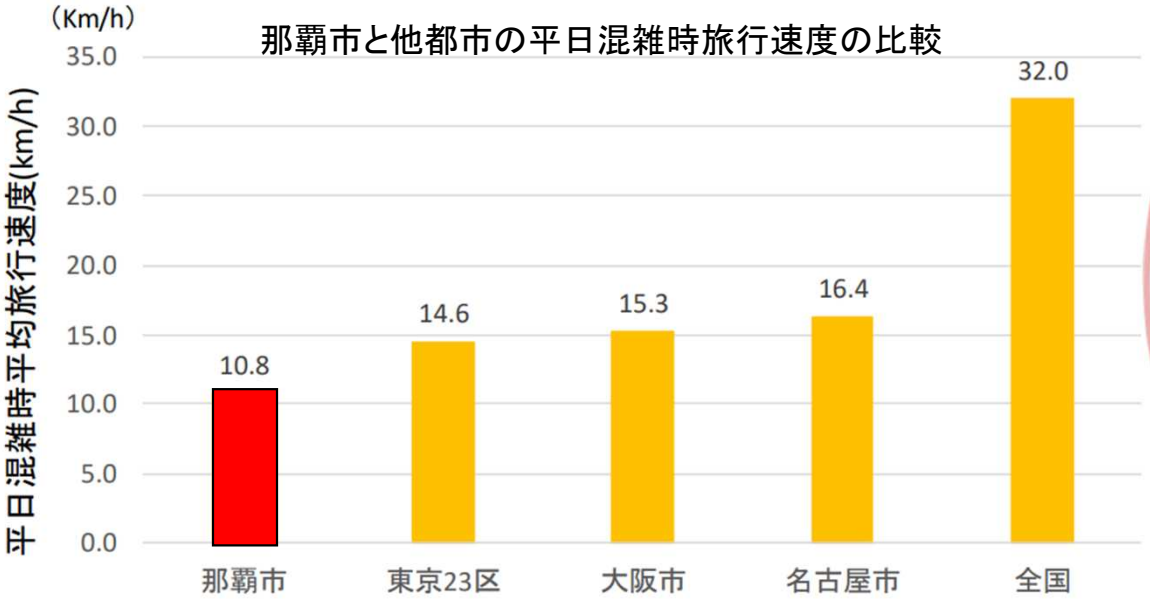
- 主に那覇市を中心とする経済圏が構成され、那覇市への交通流動が卓越。
- トリップ数・トリップ長の増大による交通渋滞の悪化が懸念される。

①中部方面→那覇市内着のトリップ



②島尻方面→那覇市内着のトリップ





出典：平成27年度全高道路・街路交通情勢調査（2015）より作成

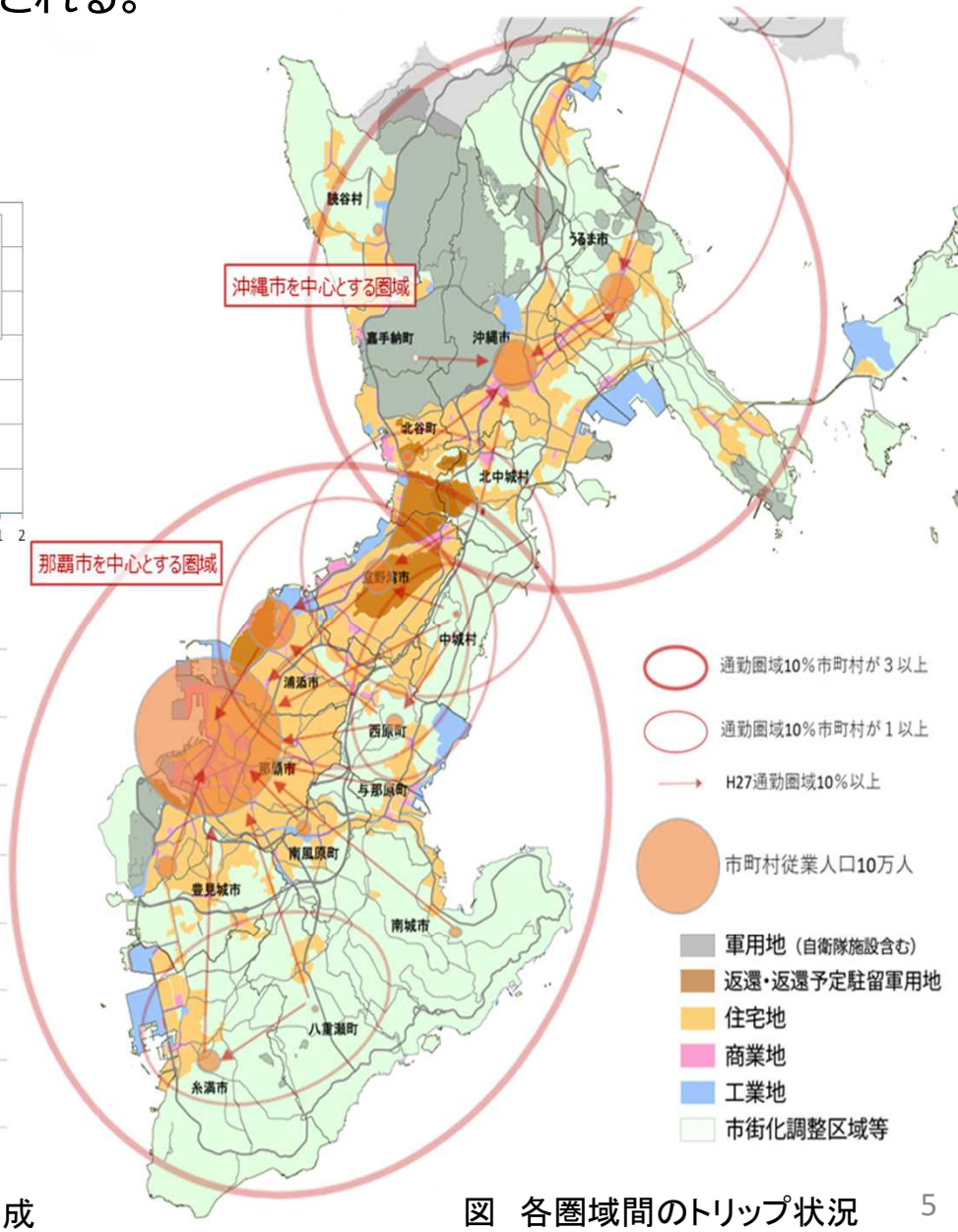


図　各圏域間のトリップ状況

1. 沖縄県の概況（まとめ）

■沖縄が抱える課題

◆国内で唯一**基幹軸としての鉄道を持たない地域**

◆駅等を中心としたまちづくりではないため、**拠点性が希薄**

◆軍用地等もあり、**政令市並みの高密度市街地が軸上に展開**

◆自動車依存が顕著で、**慢性的な交通渋滞が発生**

（那覇10.8km/h、東京23区14.6km/h）

◆公共交通の中心となる**「バス」**は**定時性、利便性が低い**

- 道路インフラに依存した交通体系には**限界**
- 今後進む**高齢化社会**も見据え、自動車と**公共交通を適切に使い分けられる社会環境への転換**（インフラ環境整備のみでなく**県民の意識や行動の変容**）が重要

■問題解決に向けた計画・体制づくり

- **「沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）」**に、**“人にやさしい交通手段の確保”**を位置付け
- **「総合交通体系基本計画」**に**“公共交通の利便性向上による適正な交通機関分担の実現”**を位置づけ
- その他、「都市交通マスタープラン」や「沖縄県TDMアクションプログラム」において、**「基幹バスを中心とした新しいバス網再構築計画」**等を策定
- **「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」**の公布（H19）を踏まえ、**「沖縄県公共交通活性化推進協議会」**を設置

※学識経験者、交通利用者代表、公共交通事業者、交通管理者、道路管理者（国、県）、その他行政関係者等で組織

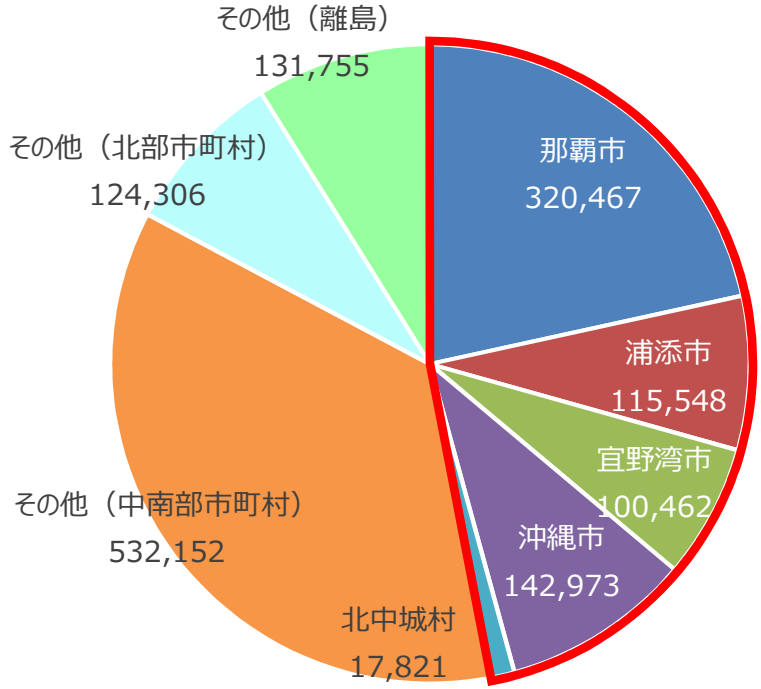
- これまで**15年間**かけて公共交通（路線バス）の活性化に向けた**様々なマネジメントを実施**

2. 基幹バスシステムについて（対象地域・検討背景等）

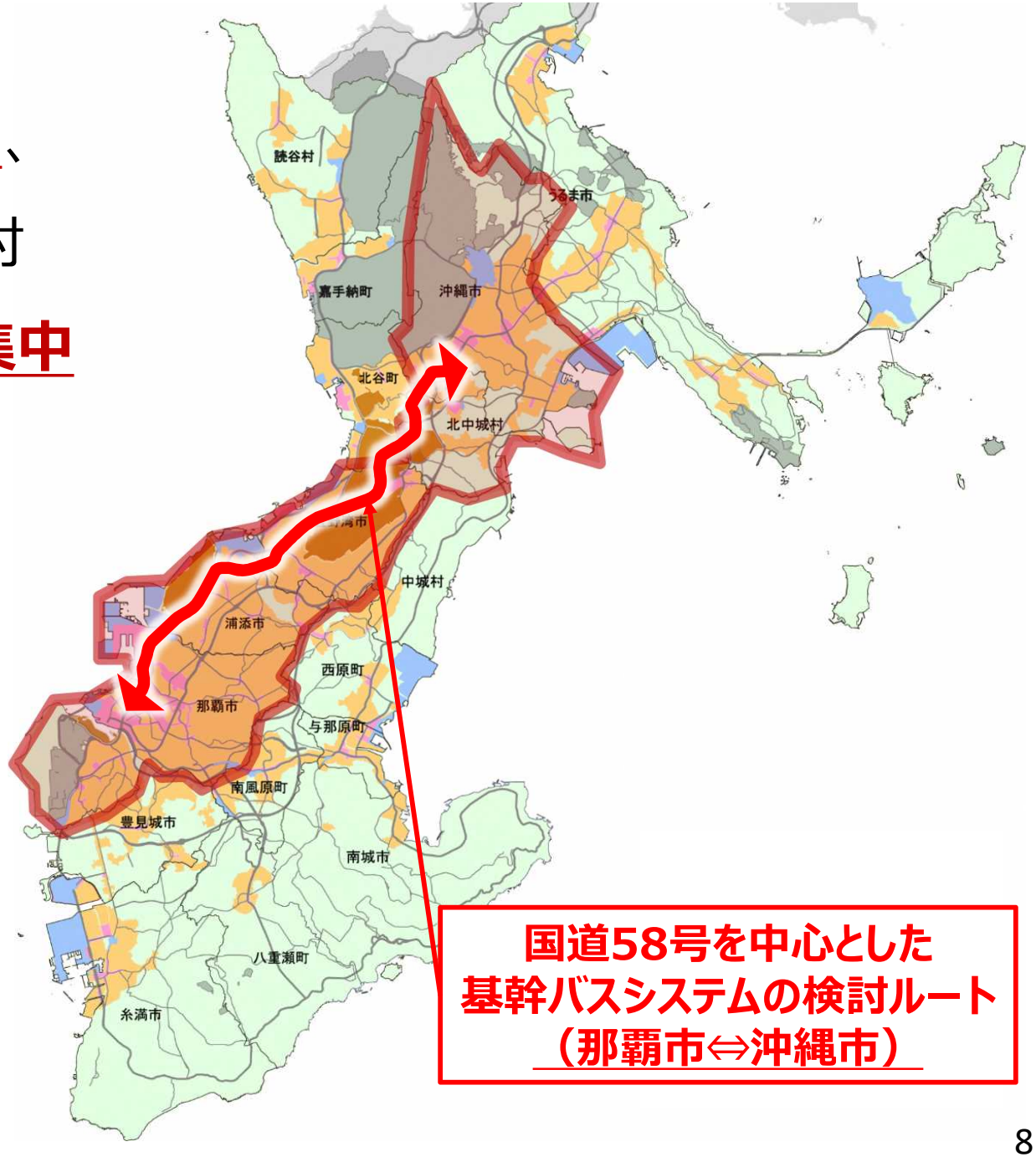
■対象地域

- **那覇市**（なは）、**浦添市**（うらそえ）、**宜野湾市**（ぎのわん）、**沖縄市**、**北中城村**（きたなかぐすく）の4市1村
- 沖縄県の人口の**約半数が集中**

沖縄県人口割合（出典：住民基本台帳R3.1.1）



※中南部市町村：読谷村、うるま市以南の市町村
※北部市町村　：恩納村、金武町以北の市町村



国道58号を中心とした基幹バスシステムの検討ルート（那覇市⇔沖縄市）

2. 基幹バスシステムについて（定義）

- 「需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置し、わかりやすいバス」
- 「高い輸送力、走行性、快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステム」

○基幹バスシステム全体イメージ

＜名古屋での基幹バス導入事例＞

＜専用走行空間確保のイメージ＞

○基本方針

本連携計画の基本的な方針

①バス網再構築計画（H17）の3方向のうち、当面は、バス交通活性化・再生に対する必要性・重要性が最も高いと考えられる、**国道 58 号沿線地域を中心にバス網再構築を推進**する

②当該地域の需要形態への適合を考慮して、**那覇市～沖縄市（コザ）間において基幹バスシステムの導入**を図る

国道 58 号を中心とした基幹バスシステムの基本的な実施方針

【基幹バス】
→主に国道58号の那覇市～沖縄市（コザ）間で展開
→必要に応じて急行運行の導入を図り、モビリティの向上を図る

【支線バス】
→コザ、普天間、伊佐、宇地泊を中心とした支線バスを構築

【結節点】
→コザ～胡屋についてはリニアバスターミナルを形成
→普天間・伊佐・宇地泊については既存のバス停や道路空間等を活用

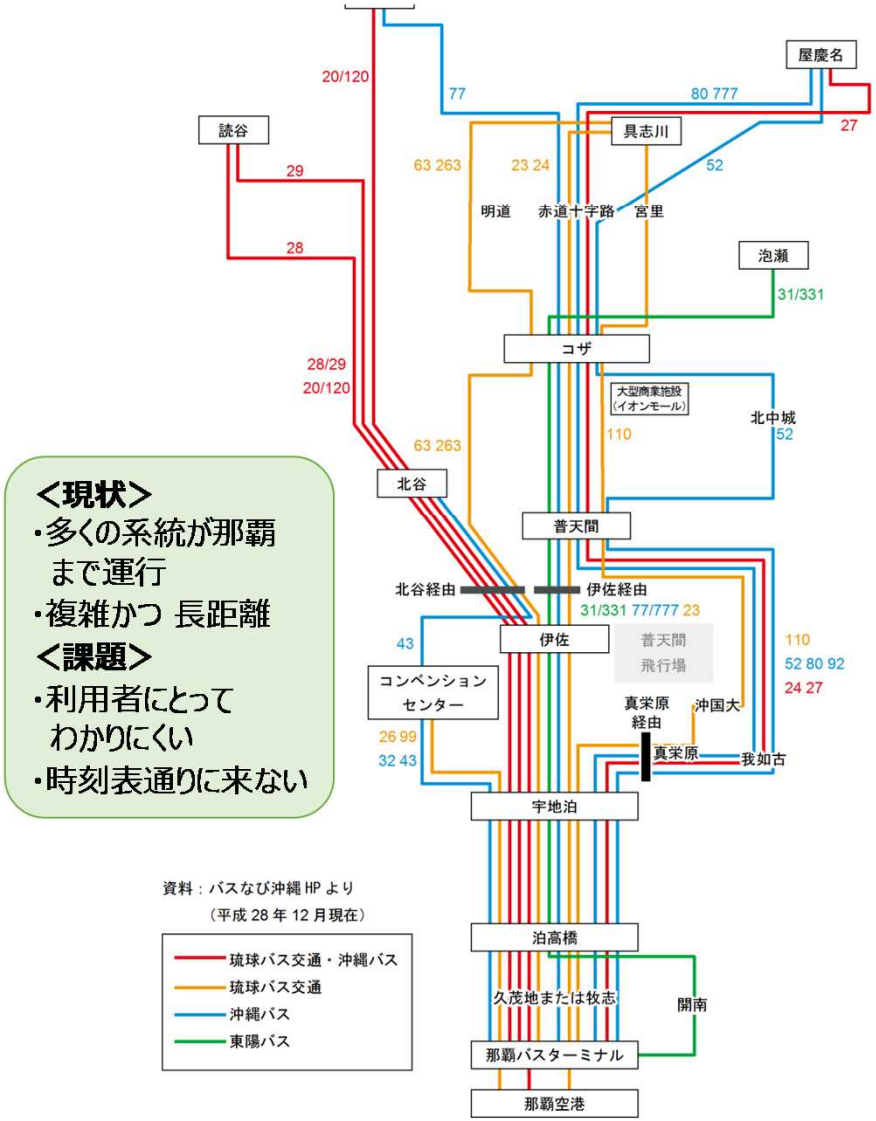
【バス走行環境の確保】
→バスレーンの段階的拡充等の実施

出典：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（H28）

2. 基幹バスシステムについて（バス網再編）

- 基幹バスシステムを導入することで、複雑なバス網を分かりやすくしつつ、束ねて減らすことで効率化を図る

【現況】複雑、一部過剰供給

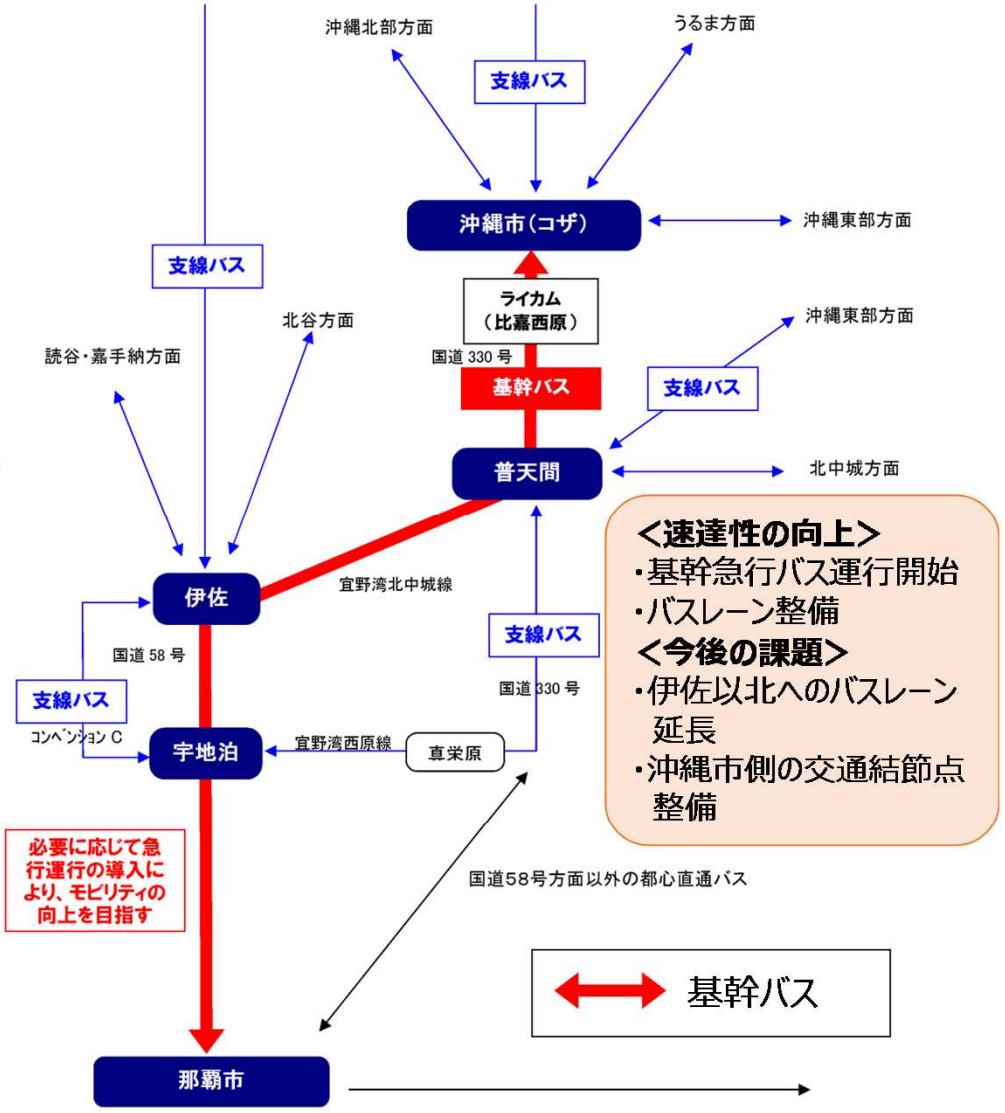


資料：バスなび沖縄 HP より
（平成 28 年 12 月現在）

＜現状＞
- 多くの系統が那覇まで運行
- 複雑かつ 長距離

＜課題＞
- 利用者にとってわかりにくい
- 時刻表通りに来ない

【将来】幹線軸とフィーダー役割分担



＜速達性の向上＞
- 基幹急行バス運行開始
- バスレーン整備

＜今後の課題＞
- 伊佐以北へのバスレーン延長
- 沖縄市側の交通結節点整備

2. 基幹バスシステムについて（位置づけ）

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERMENT

基幹バスシステムの機能イメージ

- 需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置し、わかりやすいバスを目指す。
- 基幹バス網では、高い輸送力、走行性、快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステムを目指す。

＋

都市構造上の課題

- 駐留軍用地による都市圏の分断と制約の中で拡大する高密度市街地
- 郊外化の進展によるトリップ数・トリップ長の増大

社会構造上の課題

- 高齢社会への対応
- 自動車への過度な依存

↓

県民の暮らしの足
移動の多様性に寄与

道路渋滞の緩和

公共交通事業性の向上

基幹バスシステムは、
沖縄の社会経済、豊かな県民生活を支える
重要な社会インフラ

交通安全

地球環境や持続社会に貢献

都市づくりや県民生活に貢献

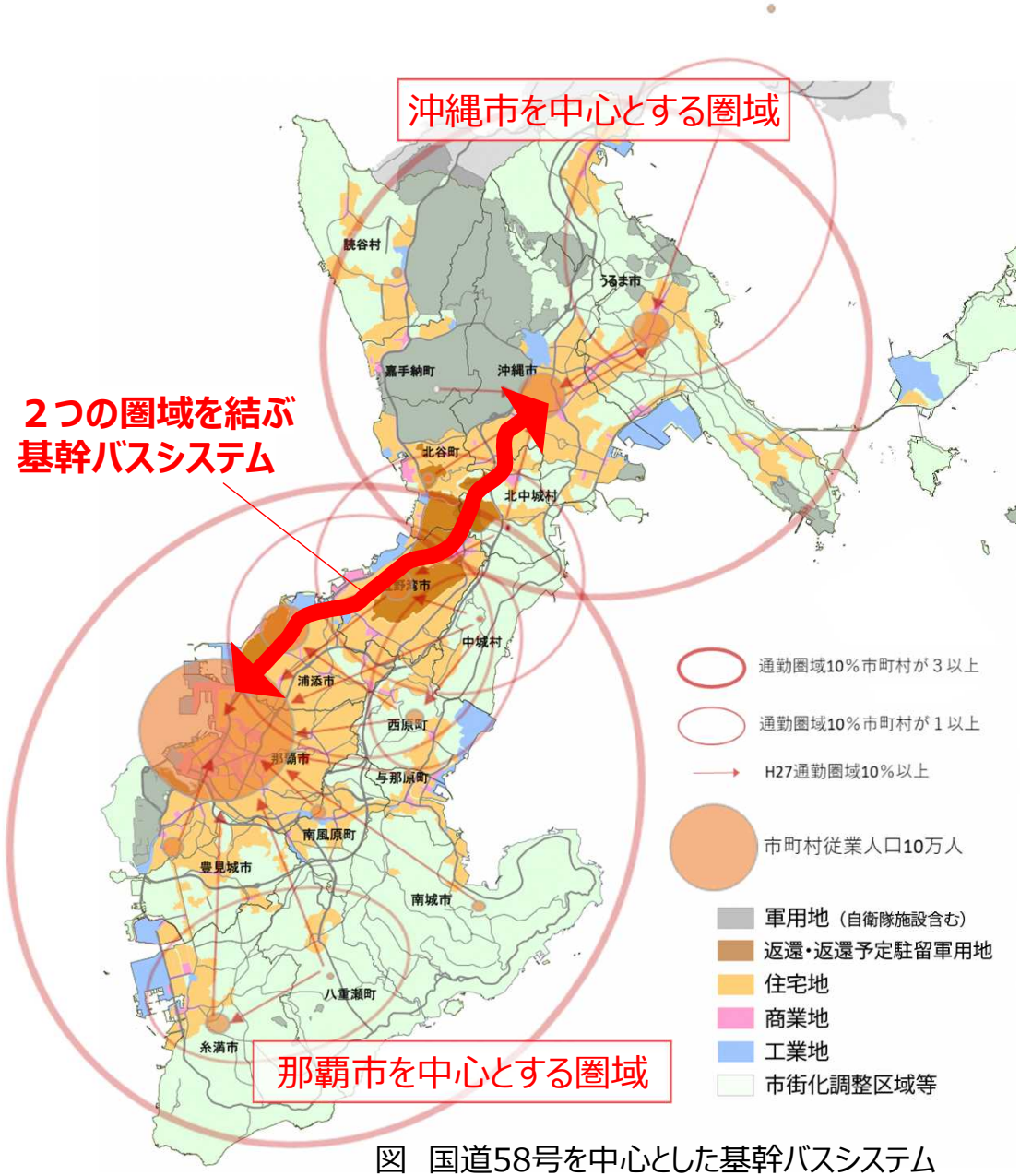


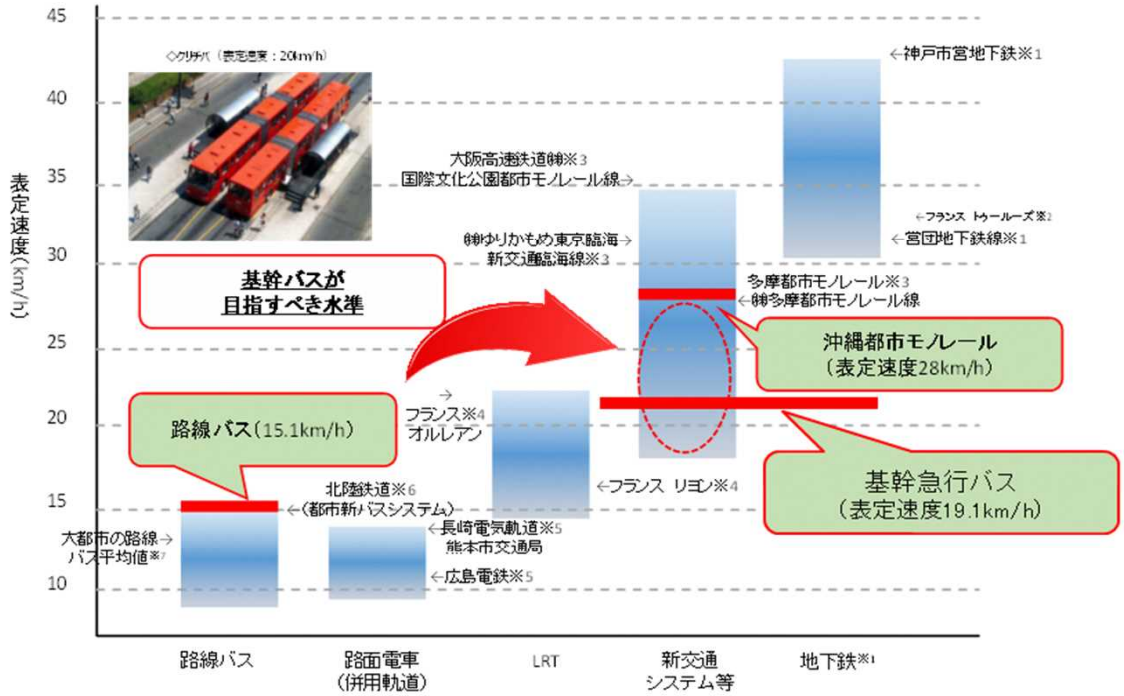
図　国道58号を中心とした基幹バスシステム

2. 基幹バスシステムについて（目標水準）

- 基幹バスシステムでは、自動車交通からの転換をさらに促すためにも、**LRTにも劣らない表定速度の設定**、**バス利用者の約7割が重要視している定時性の目標水準**を設定

速達性(表定速度)：基幹急行バス25km/h、各停バス20km/h
定時性　　：遅延10分以内

手段別の表定速度



資料：※1「平成8年度地下鉄事業計画要覧」
：※2、4「Panorama des villes a TCSP(hors Ile de France)」CERTU(2002年)
：※3、6「平成14年度地域交通年報」財団法人運輸政策研究機構(2003年3月)
：※5「路面電車活用方策検討調査報告書」運輸省、建設省(1998年3月)
：※7公営交通事業協会調べを基に、大都市におけるバスの表定速度の平均値

出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス（H17.10）

●更なるサービス水準の向上＜試算結果＞　　現況

基幹急行バス

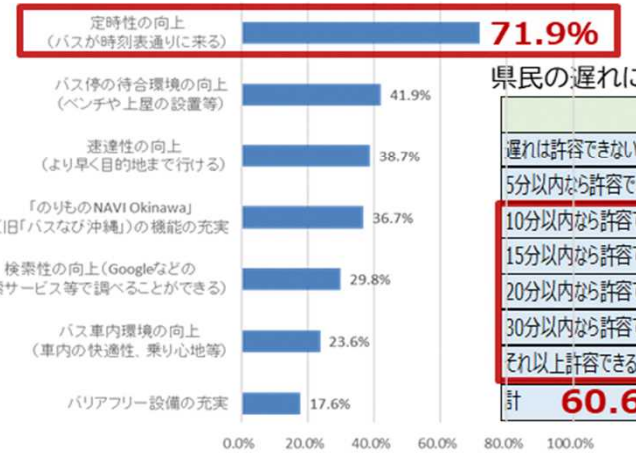
（コザ⇒久茂地）	：	**26.5km/h**	← 19.1km/h
（久茂地⇒コザ）	：	**21.6km/h**	← 16.7km/h

各停バス

（コザ⇒久茂地）	：	**20.0km/h**	← 15.1km/h
（久茂地⇒コザ）	：	**19.4km/h**	← 15.2km/h

サービス水準向上の取組バスレーン延長・交差点改良・OKICAの普及・乗降方式変更・PTPS導入・胡屋スクランブル撤去

県民が求めるバスをもっと便利にするために必要なサービス



県民の遅れに対する許容の程度

	件数	割合
遅れは許容できない	77	3.6%
5分以内なら許容できる	761	35.8%
10分以内なら許容できる	870	40.9%
15分以内なら許容できる	285	13.4%
20分以内なら許容できる	53	2.5%
30分以内なら許容できる	47	2.2%
それ以上許容できる	35	1.6%
計　**60.6%**	2,128	100.0%

３．協議会での取り組み（マネジメントのポイント）

①人にやさしい交通環境の“実現に向けたコミュニケーションの場”

- 交通利用者である県民をはじめ、**多様な主体が存在**
- 協議会において、**丁寧な対話・合意形成を図ってきた**ことで、**様々な施策が実現**（例：国道58号バス専用レーンの延長　等）

② 交通利用者である“県民とのコミュニケーションの場”

- “人にやさしい交通手段の確保”の実現には、その利用者である**“県民の理解を得て”、かしこく自家用車と公共交通を利用してもらう**ことが最も重要なポイント
- バス利用のサポーター**「わった～バス党」を結成**、県民一丸となって**“安心・安全・快適なわった～（わたしたちの）バス”の実現**を目指す
- わった～バス党は**結成10年**を迎え県民にも認知、また、**高校生とのWSを通じて作成したバスマップ（H30年度JCOMM賞受賞）**等、**“楽しみつつ”自身の交通について考える意識**が着実に醸成

3．協議会での取り組み（過去15年の経緯）

■過去15年間の具体的な取組

2007（平成19年度）
「沖縄県公共交通活性化推進協議会」の設置

2008（平成20年度）
那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画の策定

- 基幹バスシステム導入に向けて、バス事業者より、バスレーン延長、IC乗車券システムの導入、乗継施設等の課題が指摘

2011（平成23年度）
那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画の改定

- バスレーン延長の実現に向け、事業スケジュールを具体化

ハンプの設置（浦添市仲西等）

高校生向けオリジナルバスマップ

2016（平成28年度）
那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画の改定

- 北中城村の参画、事業スケジュールの見直し

2021（令和３年度）
那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画の改定

- 事業スケジュールの見直し
- 地域公共交通計画との役割分担整理

協議会で実施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

2019　**基幹急行バスの運行開始**

3．協議会での取り組み（主な取組内容）

①バスレーンの延長

・定時速達性の確保
・過度な自動車利用を抑制

②バス停のグレードアップ

・上屋及びベンチの設置
・分かりやすい時刻表

基幹バスを実現するためには、
次のような取組が必要となる。

③IC乗車券システムの導入

・乗継割引等の実施
・乗降時間の短縮

④ノンステップバスの導入

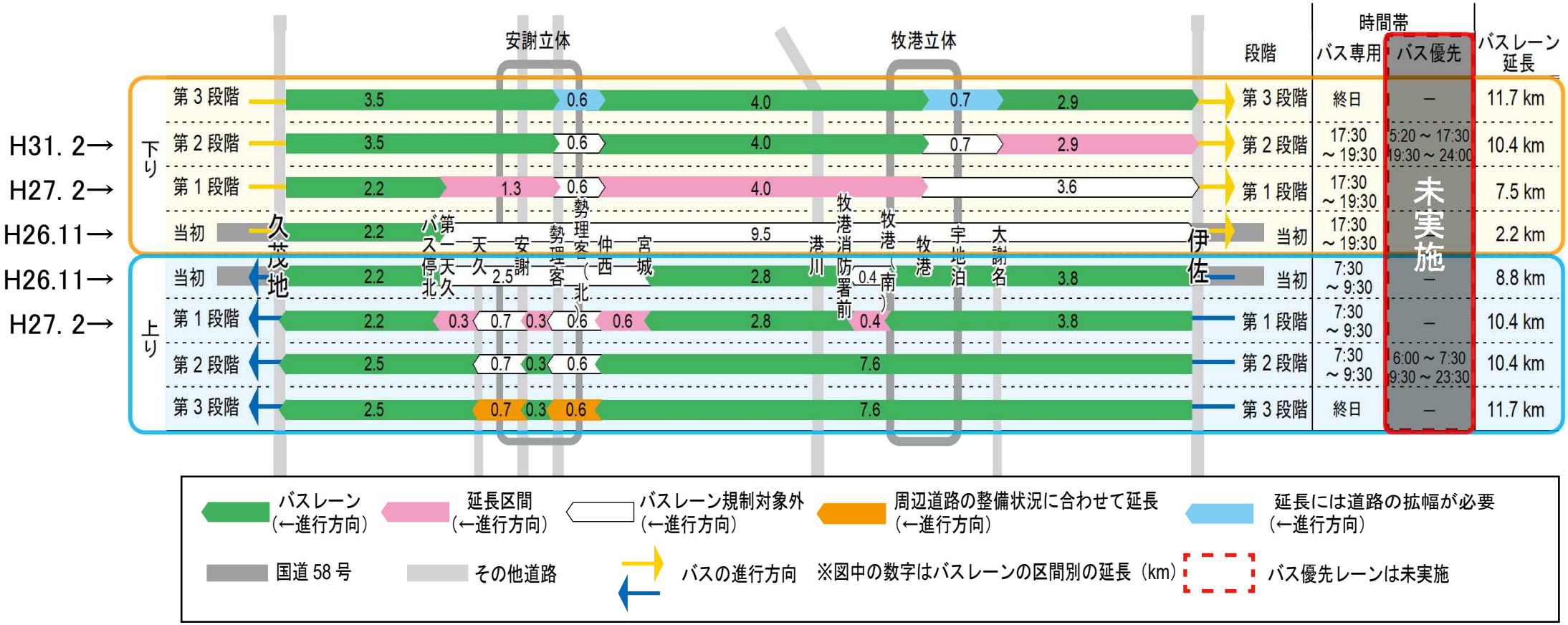
・すべての利用者の快適性向上
・乗降分離による停車時間の短縮

3．協議会での取り組み（バスレーン延長）

- 国道58号のバスレーン延長については、連携計画の実施スケジュールに基づき、段階的に実施しており、現在は第2段階にある。

  第1段階：久茂地向け（上り）1.6kmを延長、伊佐向け（下り）5.3kmを延長
  第2段階：伊佐向け（大謝名～伊佐）2.9kmを延長　（※バス優先レーンは未実施）
  第3段階：全区間、終日バス専用レーン化

- 今後は、バス優先レーン実施の可否や、終日バス専用レーン化（第3段階）への検討が必要である。



段階的バスレーン延長のイメージ

３．協議会での取り組み（バスレーン延長）

✓**37年ぶりとなるバスレーン延長**の周知広報を以下のとおり行った。
①ラジオ：朝の番組、②テレビ：県の広報番組（うまんちゅひろば）・ＣＭ、
③新聞広告・わった～バス新聞（基幹バス沿線住民）、④横断歩道橋の横断幕、
⑤ホームページ（沖縄県、わった～バス党、警察、各自治体）・ＳＮＳ（県ツイッター）、
⑥沿道での周知活動（バスレーンサポーター）・警察による巡回周知、
⑦バス車両のステッカー、⑧県や市村の広報誌、⑨イベントでの周知、
⑩ポスター、チラシ配布（レンタカー協会、運転免許センター、観光協会等）

テレビ（うまんちゅひろば）

新聞広告

横断幕

イベントでの周知

県広報誌（美ら島沖縄）

「わった～バス党」HP

沿道での周知活動

バス車両ステッカー

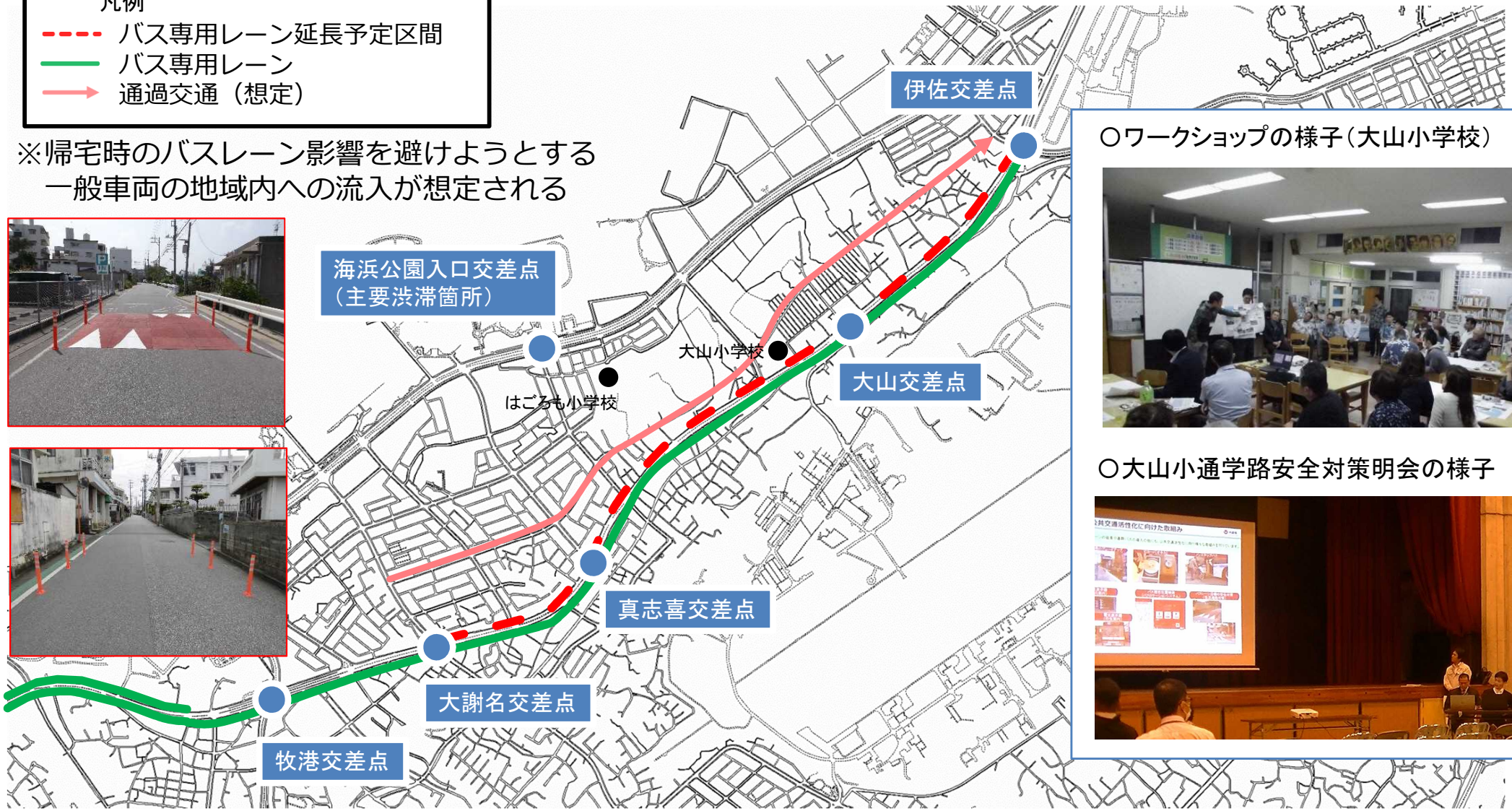
ポスター、チラシ配布

3．協議会での取り組み（バスレーン延長）

- 小学校関係者、地域住民等と生活道路の安全対策に関する意見交換を行い、生活道路に流入する車両の速度抑制対策として、ハンプ及び狭さくを設置

凡例
- バス専用レーン延長予定区間
- バス専用レーン
- 通過交通（想定）

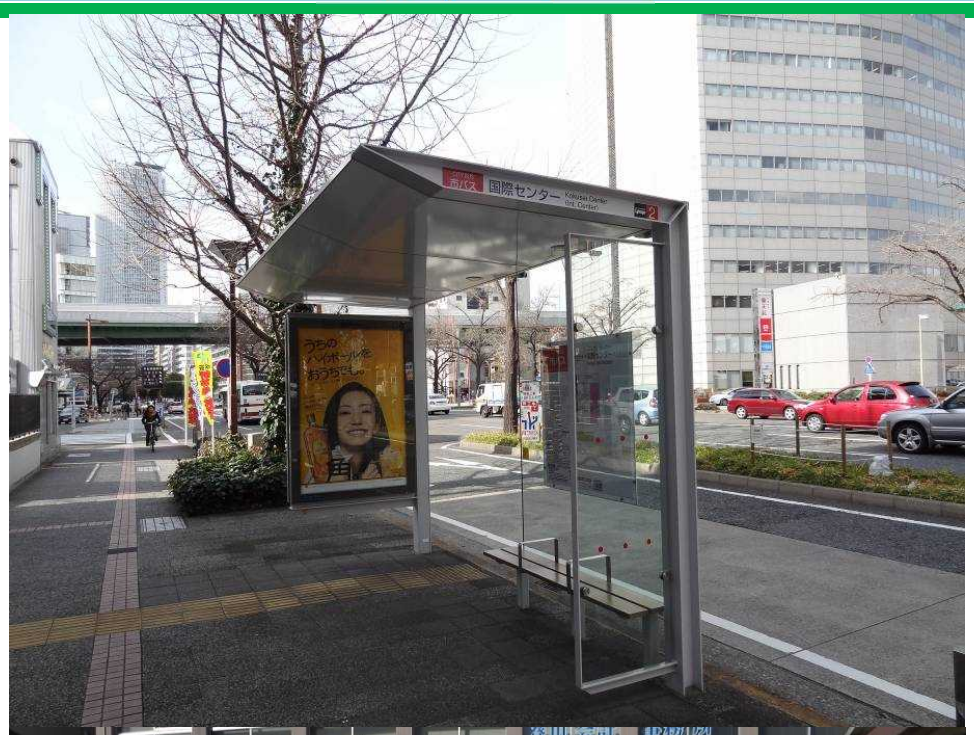
※帰宅時のバスレーン影響を避けようとする一般車両の地域内への流入が想定される



○ワークショップの様子（大山小学校）

○大山小通学路安全対策明会の様子

３．協議会での取り組み（バス停のグレードアップ）



３．協議会での取り組み（IC乗車券システムの導入）

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERMENT

ＩＣ乗車券システム導入の効果

- 乗降時間短縮による速達性向上
- 両替や小銭の準備が不要
- 子供や高齢者が簡単に利用可

■ IC 乗車券 カード名称

OKICA（オキカ）

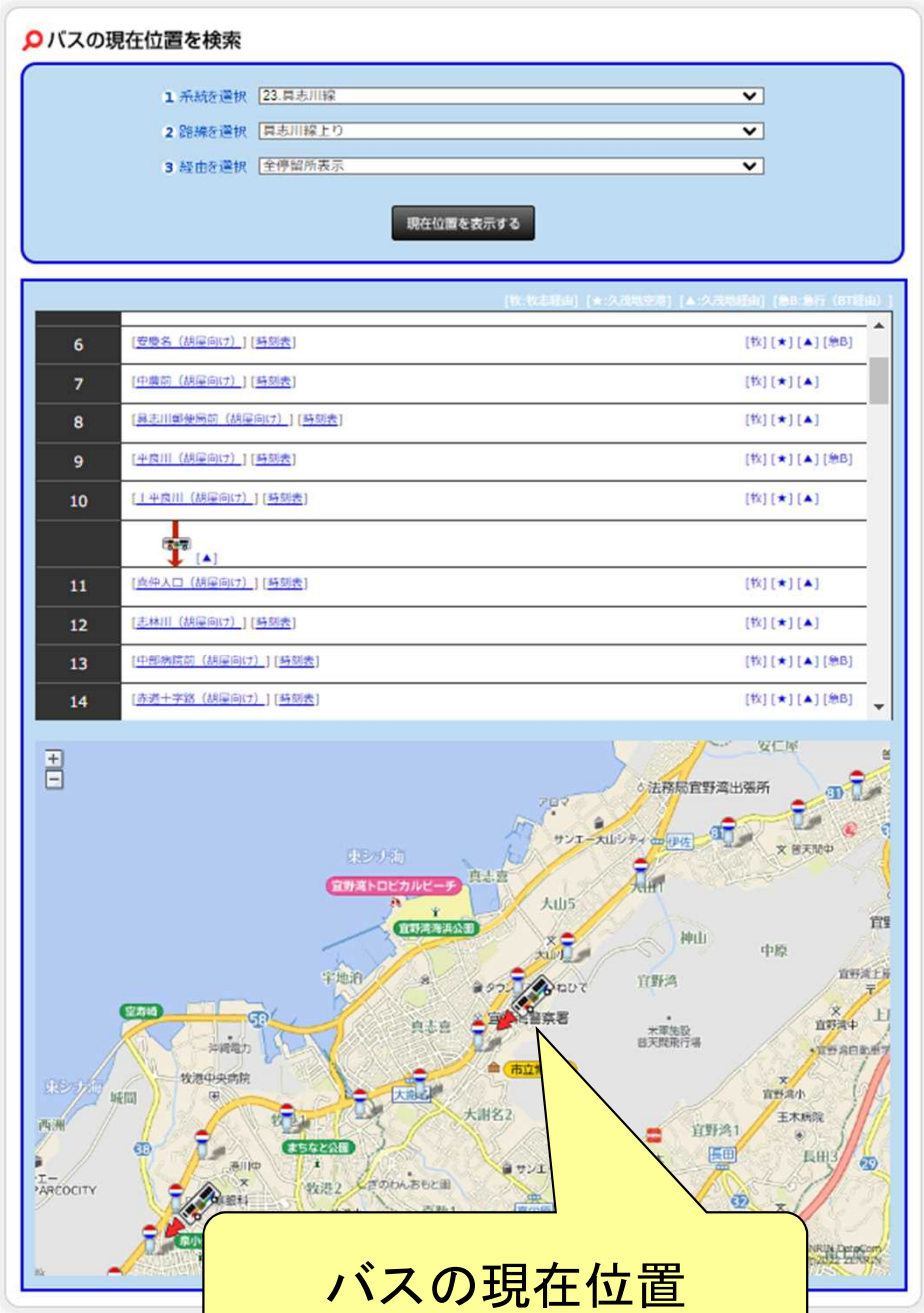
■ IC 乗車券 カードデザイン

■ IC 乗車券 ロゴデザイン

H25.11	沖縄 Ｉ Ｃカード（株）設立
H26．1	カード名称及びデザイン決定
H26.10	モノレール先行サービス開始
H27．4	バスを含む本格サービス開始

3．協議会での取り組み（ノンステップバスの導入）

3．協議会での取り組み（バスロケーションシステム）



バス接近情報
（系統、到着時間等）

接近するバスの
ルート情報

バスの現在位置

3．協議会での取り組み（系統別カラーリング）

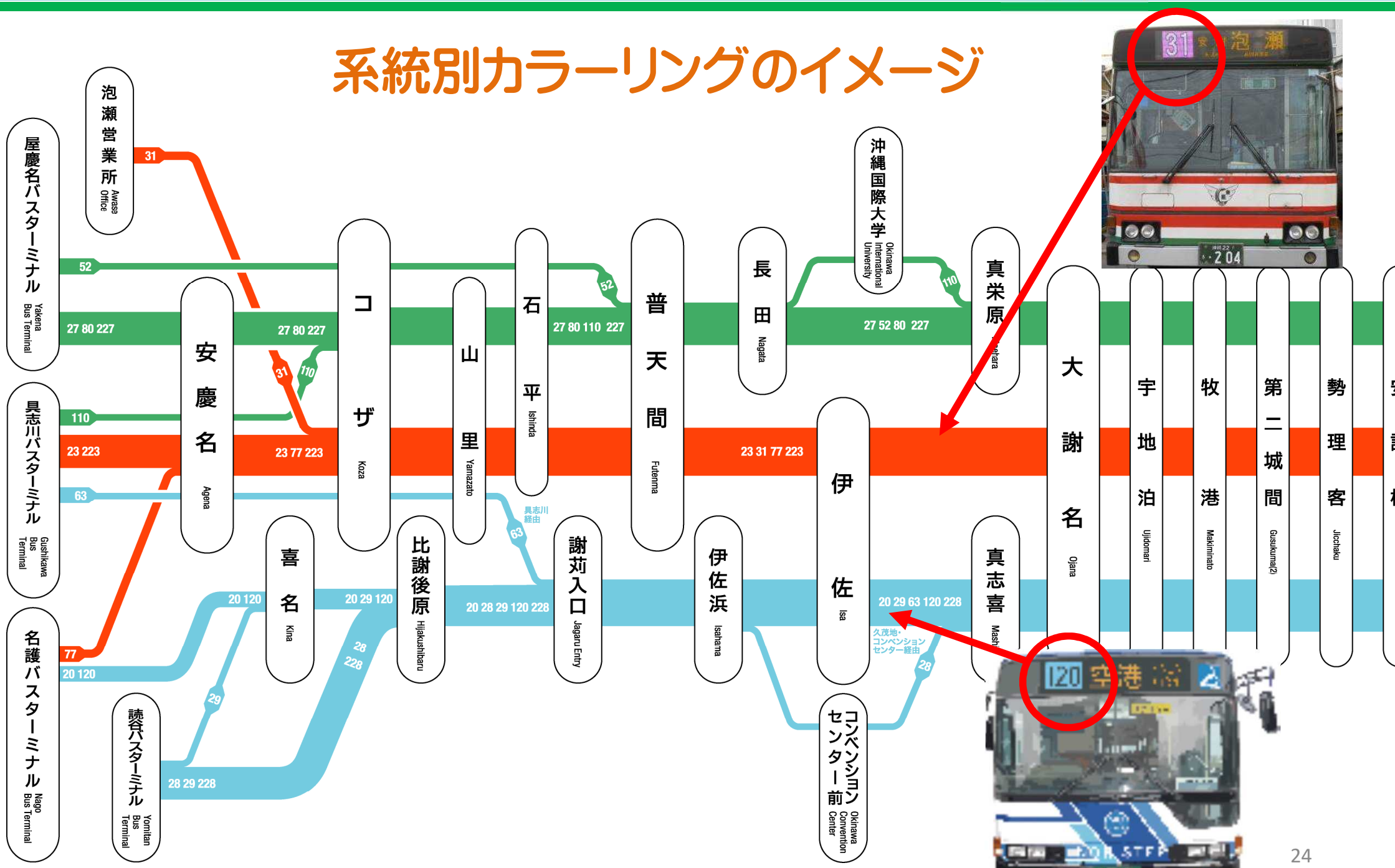
車道側にある系統図

観光客には難解な方向幕

3．協議会での取り組み（系統別カラーリング）

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERMENT

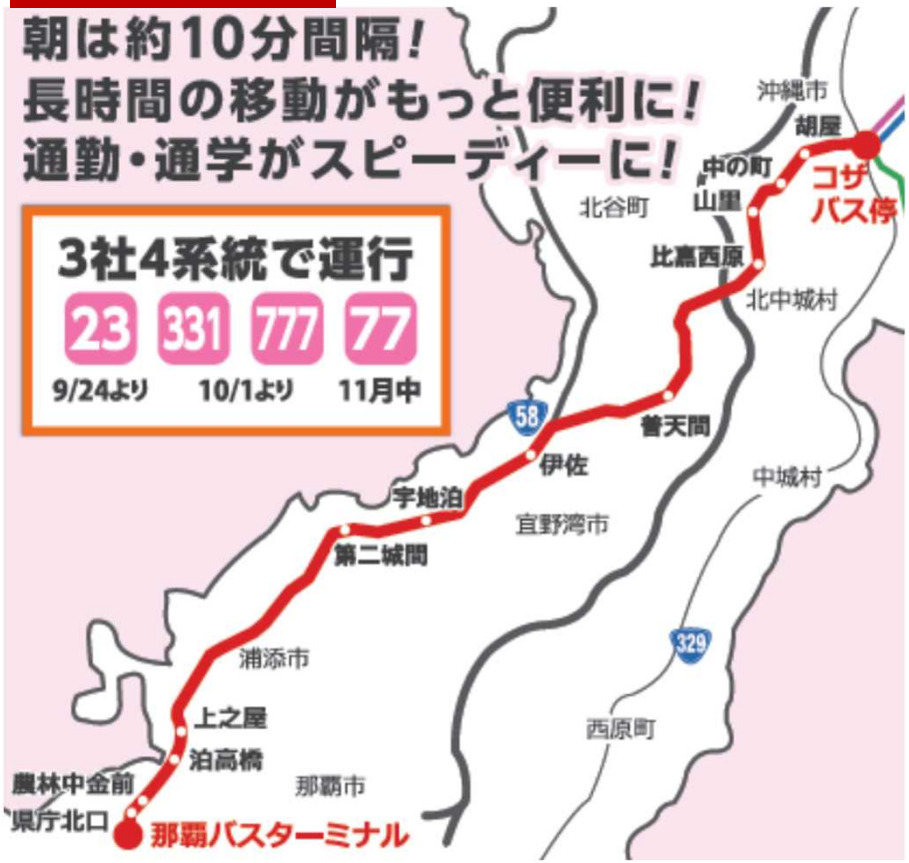
系統別カラーリングのイメージ



3．協議会での取り組み（急行バスの導入）

- 那覇～コザ間において「基幹急行バス」（通称：でいごライナー）として運行を開始。
（令和元年9月から各社適宜実施）
- バス停46箇所のうち15箇所のみに停車させることで、那覇～コザ間を約60分で移動することが可能となった。

基幹急行バス路線図　**那覇⇔コザを約60分で移動**



1. 基幹急行の区間	那覇バスターミナル～コザバス停
2. 基幹急行の系統	4系統（23、77、777、331）
3. 基幹急行の経由地	久茂地経由に統一（※各停は牧志経由も存続）
4. 運行計画	当面の間、那覇⇔コザ間の 基幹区間とコザ以北の支線区間で直通運行
5. 運行パターン	従来の急行バス・特急バスの停車パターンを4社で統一し、速達性の高い「基幹急行バス」としてスタート
6. 名称	「基幹急行バス」（愛称：でいごライナー）として統一
7. 車両	乗降性に優れるノンステップバスを基本とする。
8. 運行開始時期	23系統（琉球バス）・・・・・・・・・・・令和元年　9月24日 331系統（東陽バス）・・・・・・・・・・・令和元年10月　1日 777系統（沖縄バス）・・・・・・・・・・・令和元年10月　1日 77系統（沖縄バス）・・・・・・・・・・・令和元年12月　2日
9. 停車バス停	那覇バスターミナル■県庁北口■農林中金前■泊高橋■上之屋■第二城間■宇地泊■伊佐■新城■普天間■比嘉西原■山里■仲の町■胡屋■コザ

3．協議会での取り組み（広報活動）

○バスに対する県民の意識を変え、過度な自家用車利用からバスへの転換を促すため、「わった～バス党」を結成（※“わった～”とは“私たち”の意味）
○県の施策をテレビ、ラジオ、新聞等を活用し情報発信

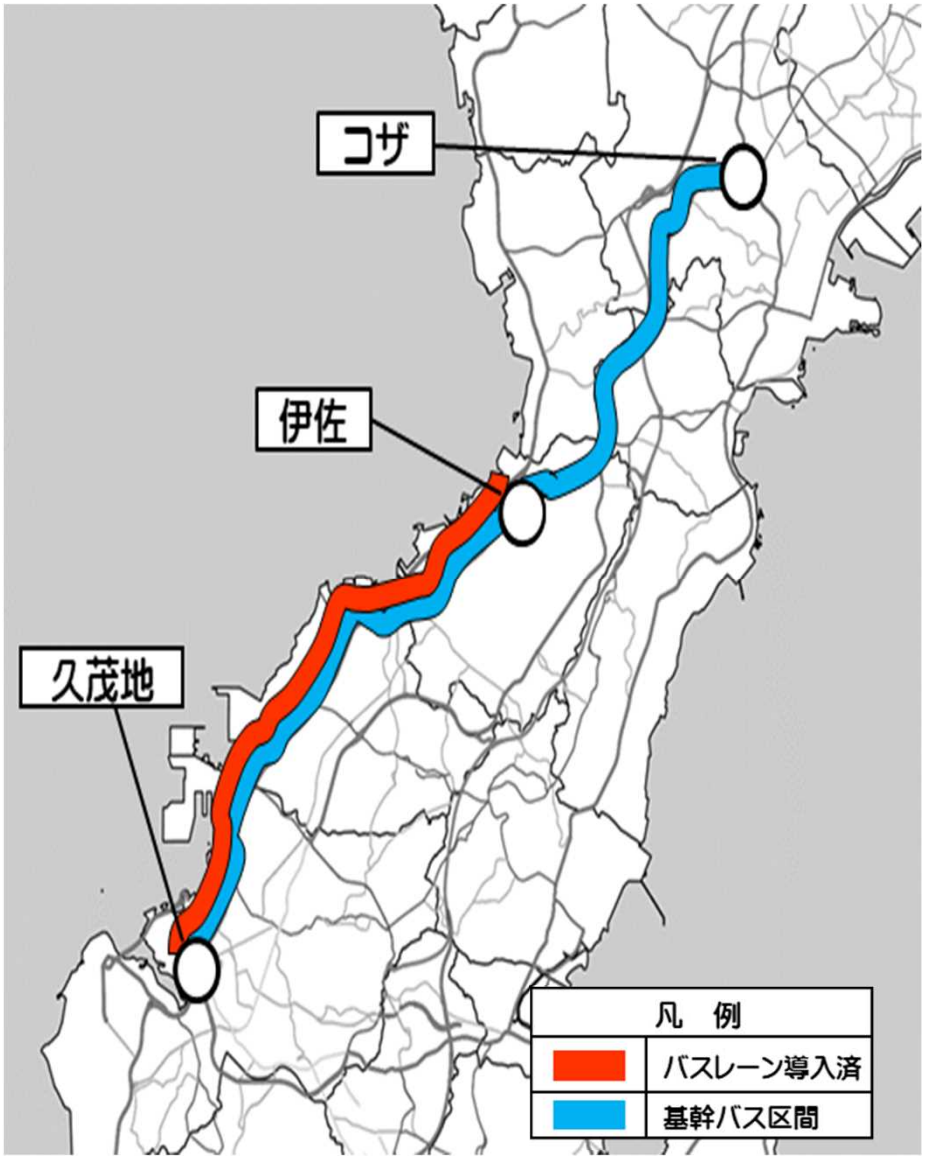
テレビCM

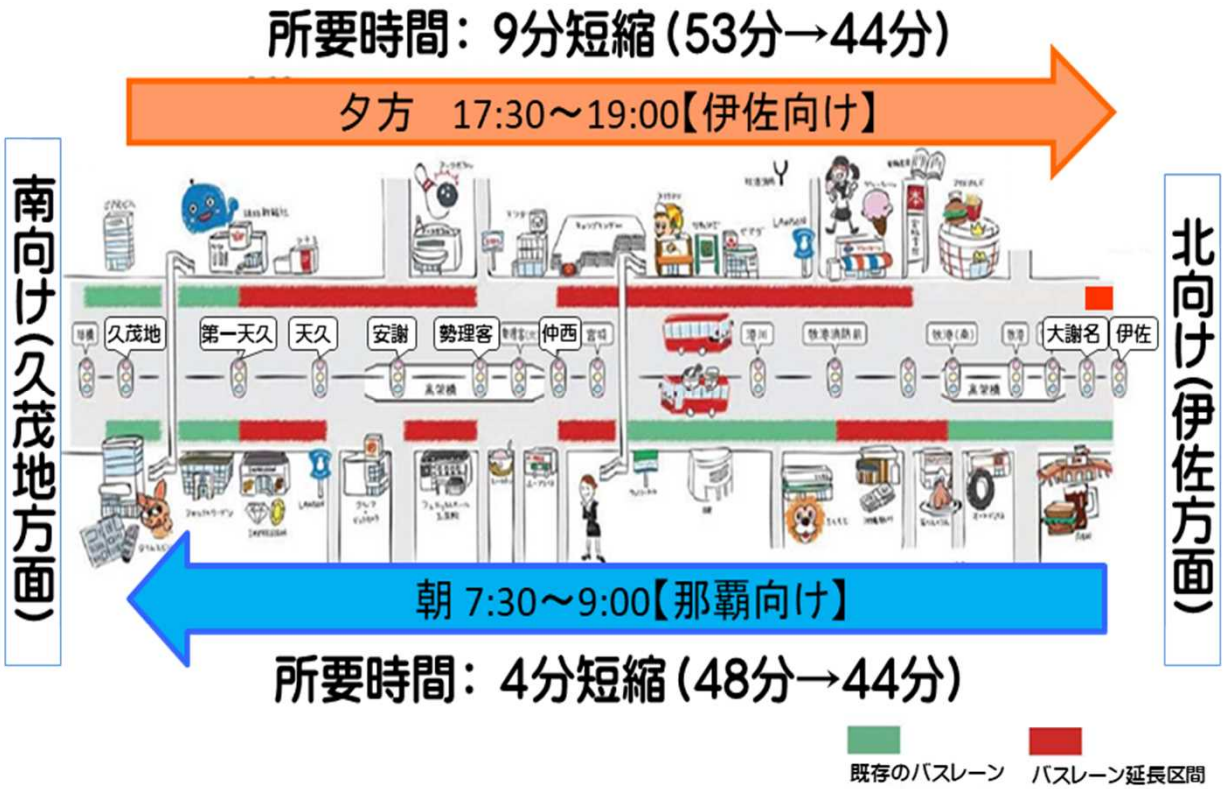
バスレーン周知

3．協議会での取り組み（バスレーン延長の効果）

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERMENT

○　平成27年2月及び平成31年2月に、久茂地～伊佐間にバスレーンを延長。
○　伊佐～コザ間についても、段階的に延長を計画。





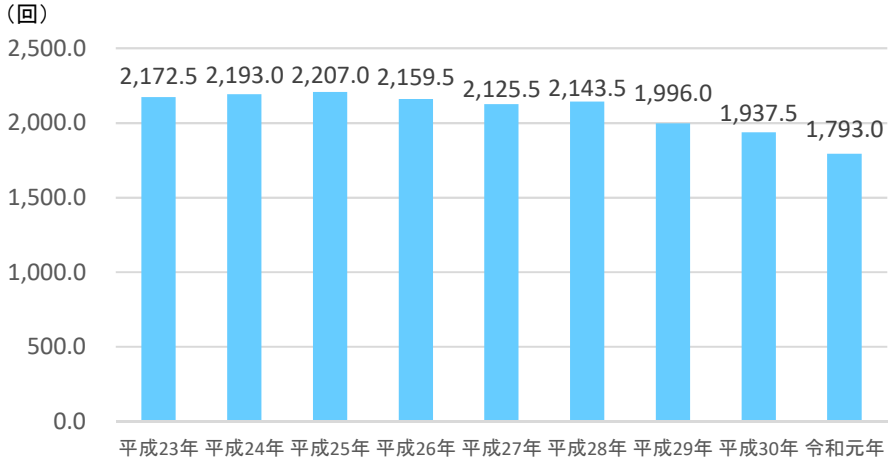
＜ 国道58号　浦添市城間 ＞

3．協議会での取り組み（バスレーン延長の効果）

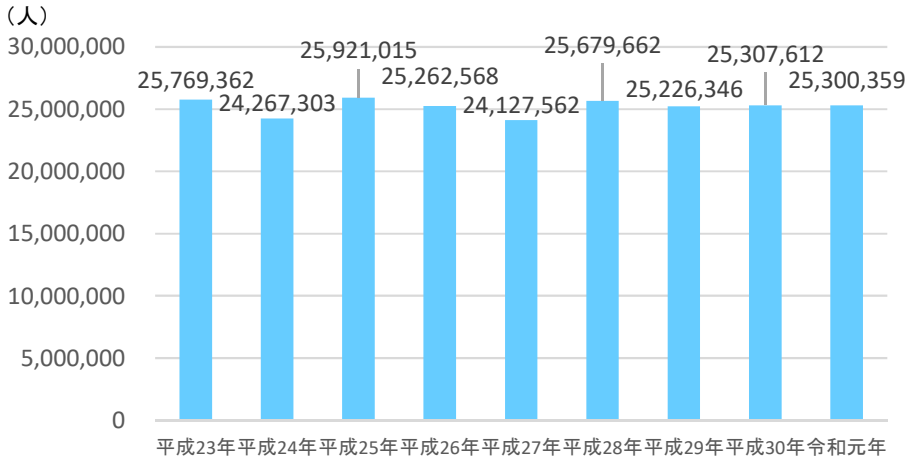
●バス利用者数の推移（一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書）

- 平成23年から令和元年にかけて、全路線の日当たり運行回数は減少しているものの、利用者数は下げ止まっていることから、県民の利用を始め、観光客の需要を取り込んでいると推測。
- 国道58号の**バスレーンを通過する路線の輸送人員は7%程度増加**しており、バスレーンなどの施策を展開している基幹バス利用者の所要時間満足度も高く、バスレーン延長等の利便性向上により、輸送人員が増加していると推測。

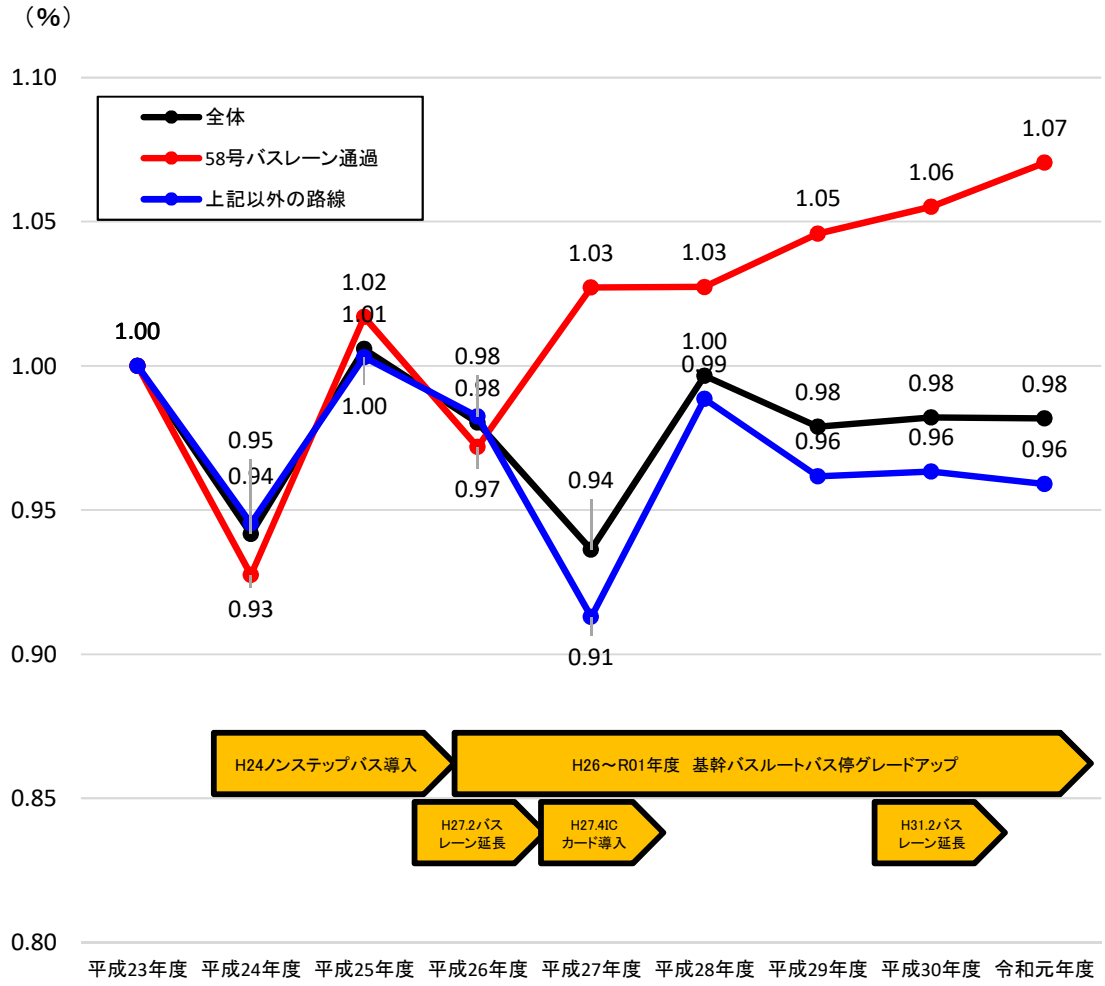
■全路線の日当たり運行回数計の推移



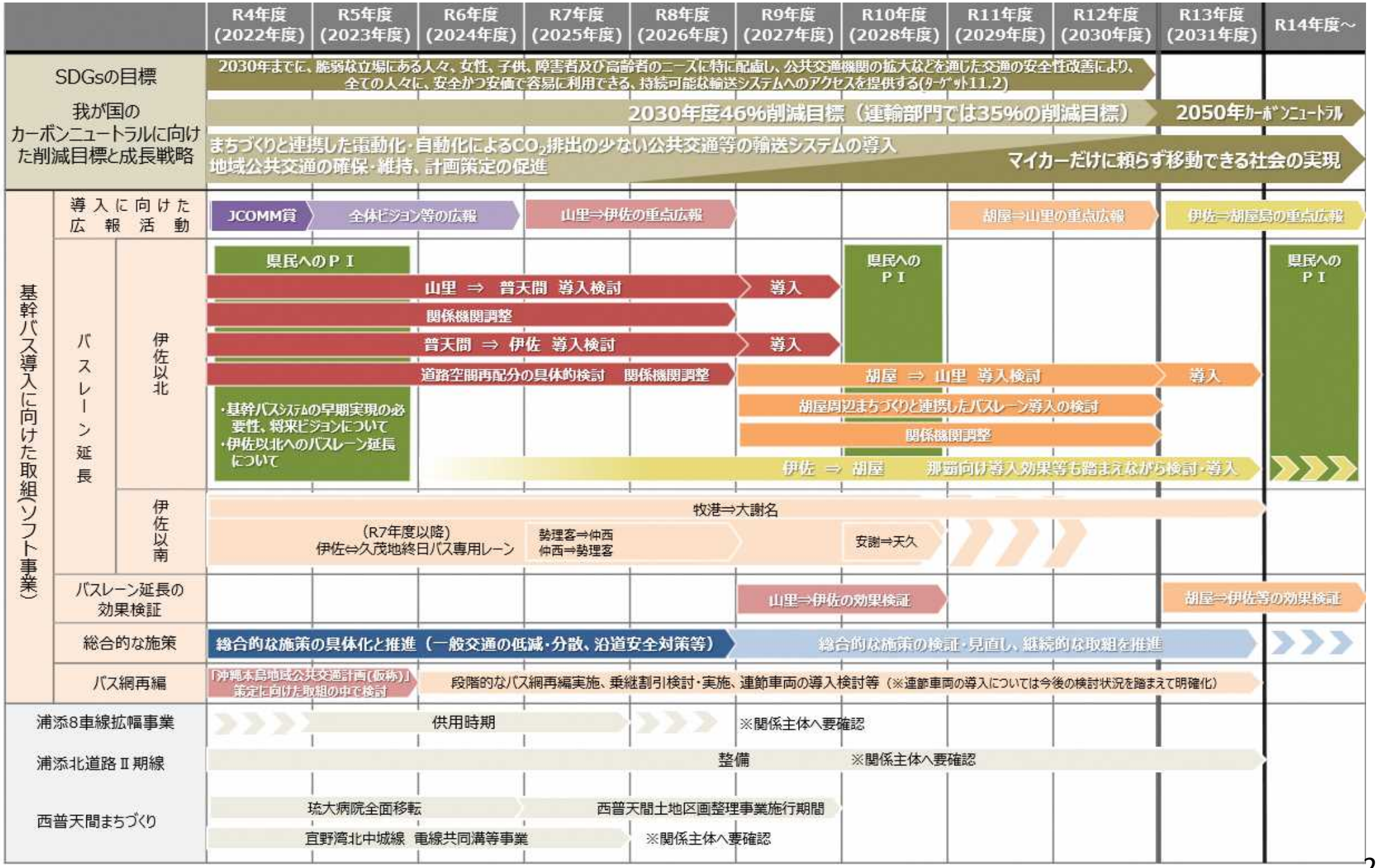
■年間の利用者数推移



■年間の利用者数推移（H23年度を1.0とした増減率）



3．協議会での取り組み（今後の展開方針）

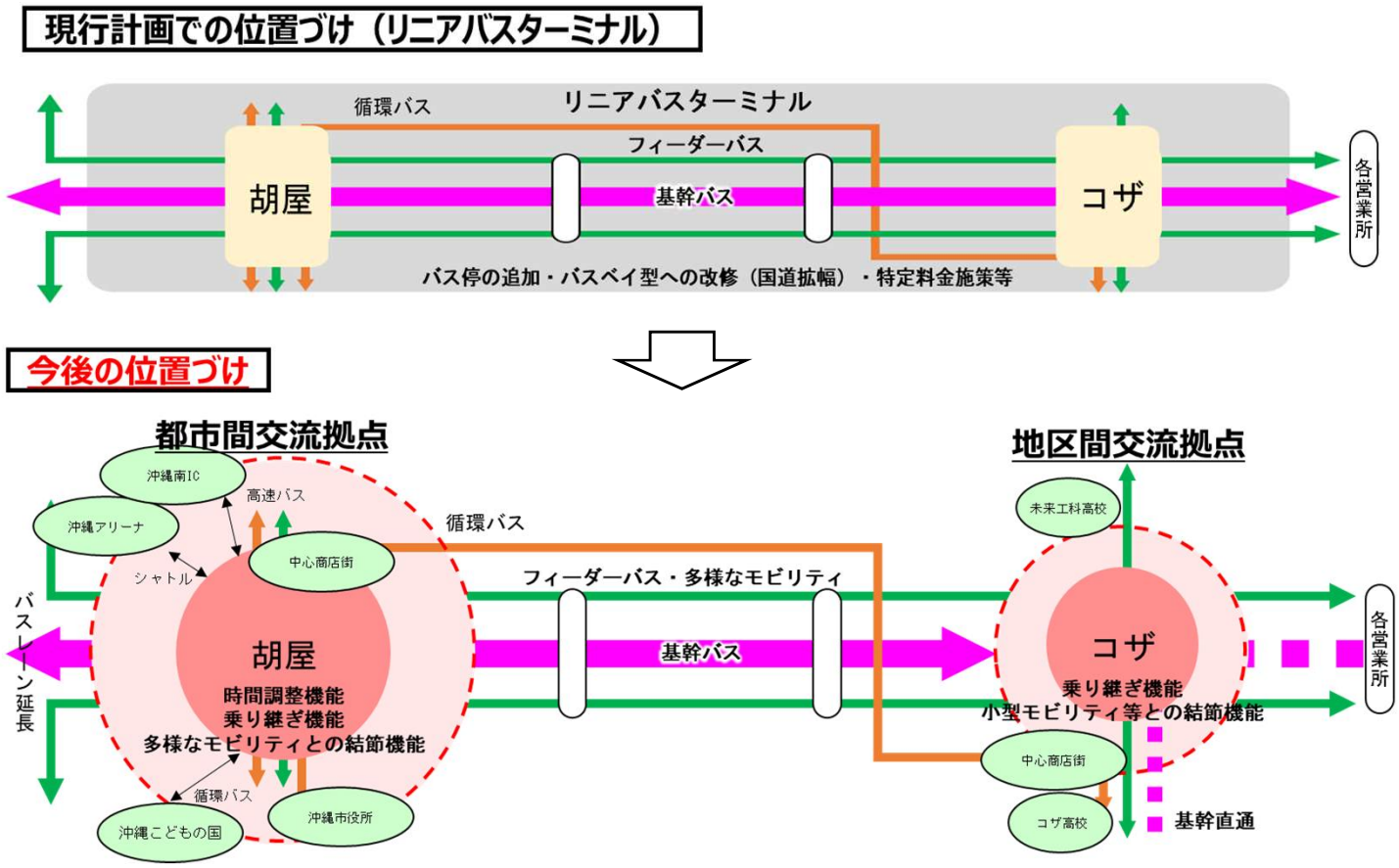


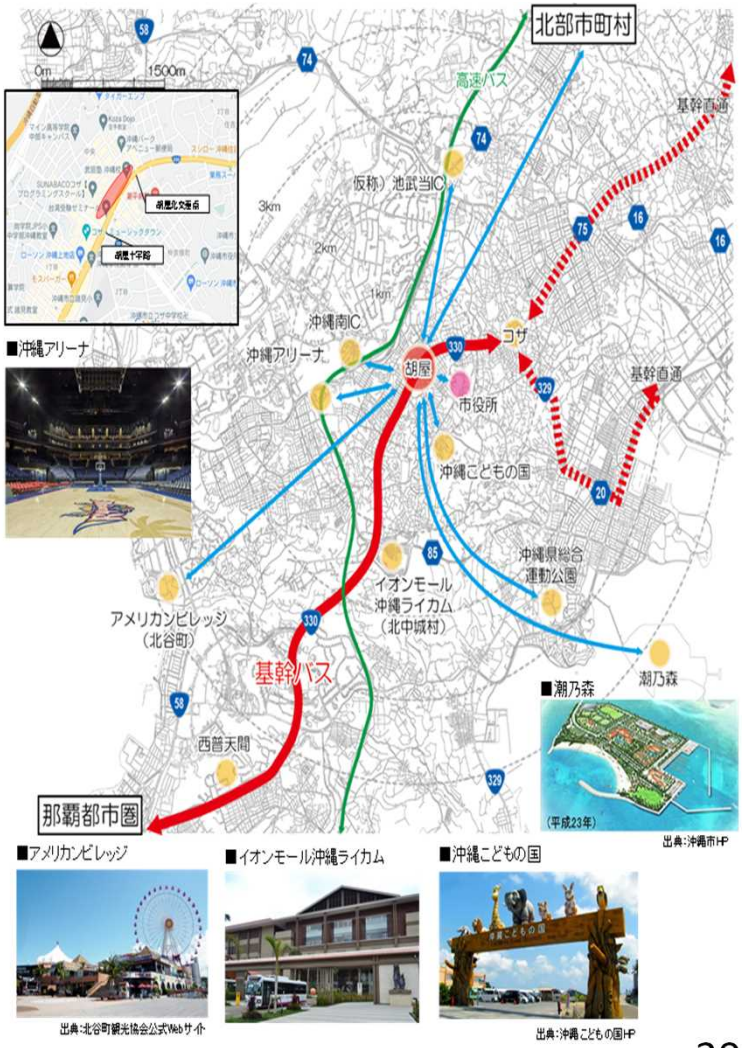
3．協議会での取り組み（今後の展開方針）

■沖縄市胡屋地区沿道まちづくり

- 沖縄市では、基幹バスシステム導入と連携し、国道330号沿道まちづくりと連携した交通結節点の創出に向け、**胡屋のまちづくりと連携した交通結節点整備の検討**が行われている。
- 沖縄県では、**今後も市町村と連携し、拠点（結節点）作りも重点的に進めていく予定**となっている。

図　沖縄市における都市間交流拠点整備イメージ（素案）





出典：国道330号胡屋地区沿道まちづくり交通・回遊機能検討業務
第3回胡屋十字路周辺地区まちづくり検討ワーキング資料より

ご清聴ありがとうございました。

沖縄県公共交通活性化推進協議会