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

対象地域・検討背景等

○**対象地域：**那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、北中城村の4市1村

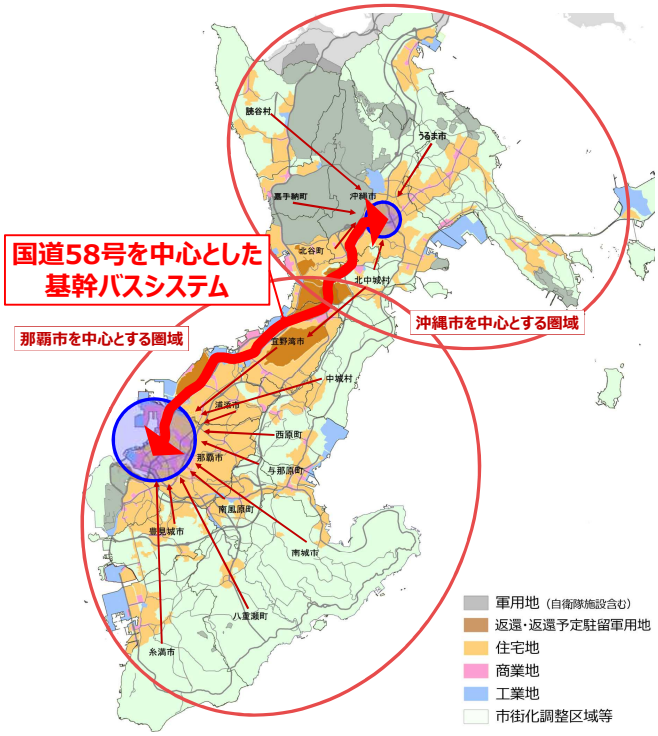


図１　沖縄本島中南部

◆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**

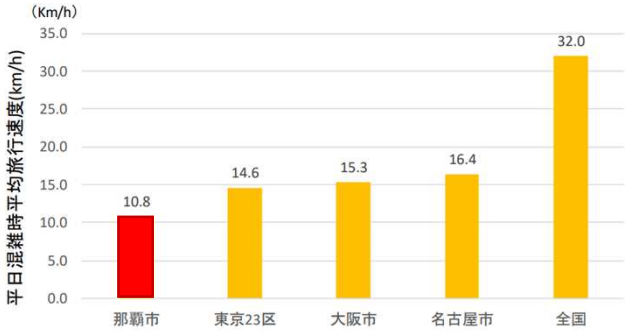


図２　那覇市と他都市の平日混雑時旅行速度の比較
出典：平成27年度全高道路・街路交通情勢調査（2015）より作成

マネジメントのポイント

- 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
- **更なる課題解決に向け、「協議会」が有効に機能**

図３　バス専用レーンの導入実現（浦添市城間）

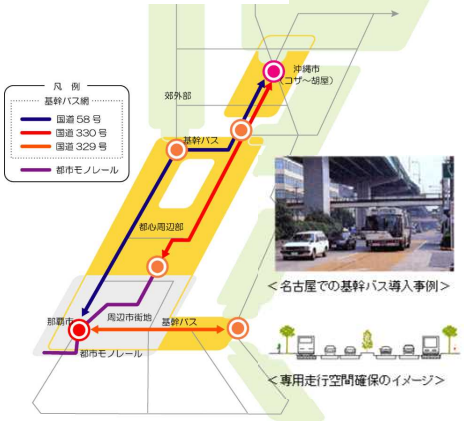
図４　バスレーンサポーターによるバスレーン規制周知

○**基幹バスシステム※とは**

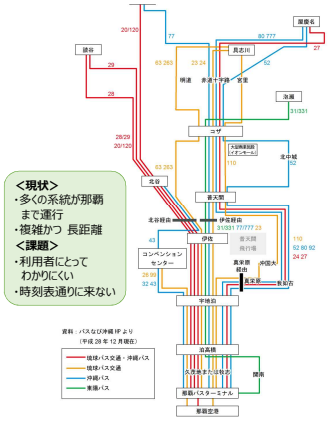
※「協議会」での基幹バスシステム導入の取組は、バス及び自動車の需要がともに多い国道58号を中心としたものです。

- **「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」**を指す

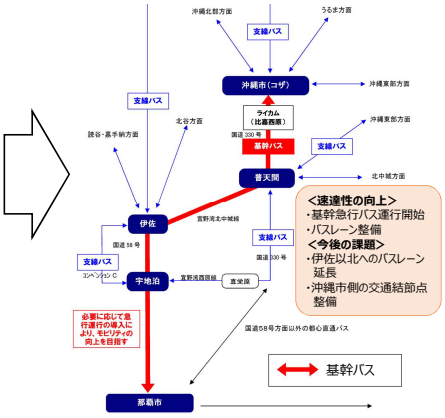
■**基幹バスシステム全体のイメージ**



【現況】複雑、一部過剰供給



【将来】幹線軸とフィーダー役割分担



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

取組内容・年表

○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

図６　ハンプの設置（浦添市仲西（なかにし）等）

図７　高校生向けバスマップ

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

図５　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（図５）、**バスロケーションシステム等導入**（図５）

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**（図９）、**バスレーンサポーター**（図４）、**学校MM**、**バス停グレードアップ**（図５）、**生活道路の交通環境対策**（図６）、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**（図５）

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（図９）

2019　**基幹急行バスの運行開始**（図１０）

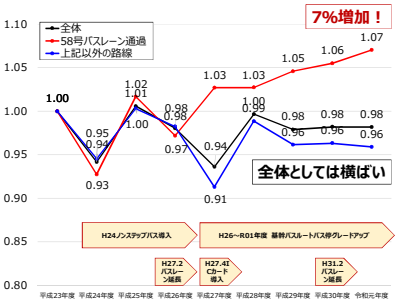


図８　年間利用者の推移

図９　バスレーン延長区間

図１０　基幹急行バスの導入

まとめ

- 取組の成果としてバスレーン延長を実施した区間の**バス利用者数が7%増加**（H23→R元）
- 「基幹バスシステムの導入」に向け、**更なるバスレーンの拡充**、**交通結節点整備**、**バス網再編**、**沿線住民をはじめとする県民の合意形成等**の取組を実施予定
- 今後も引き続き、**「協議会」を活用**しながら、関係機関と連携して取組を推進