

4.1 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の構築

(1) 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

施策 1 中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入

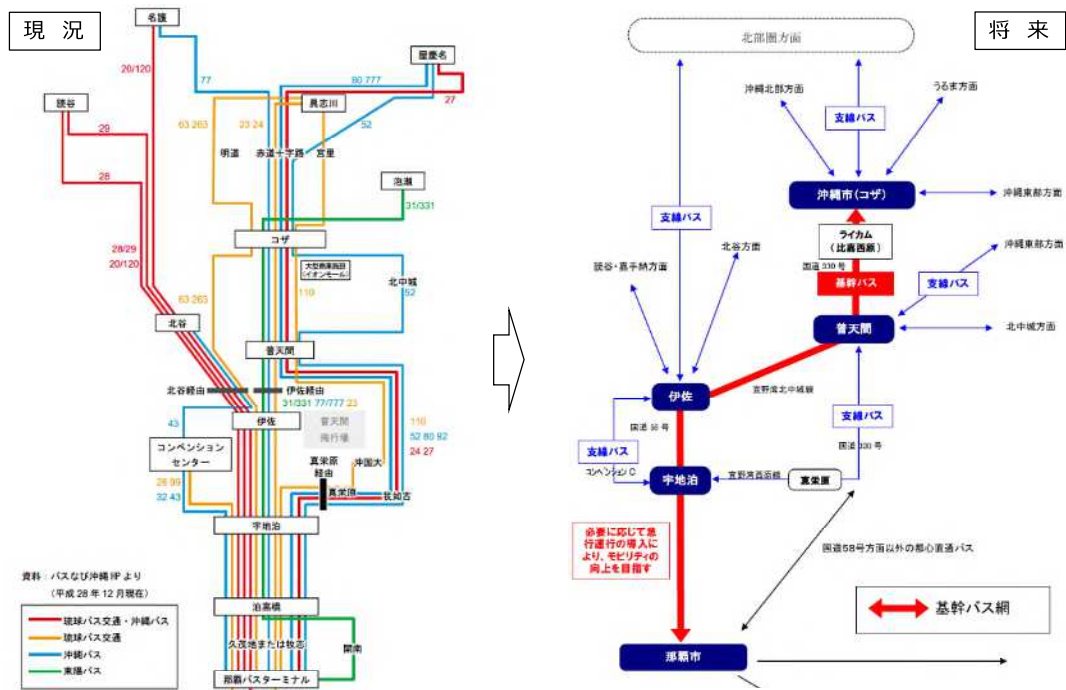
実施概要

- 中南部都市圏における公共交通の骨格軸形成に向け、これまでに国道 58 号を中心とした基幹バスシステムに関して、バスレーン延長、IC カード導入、基幹急行バス運行などの多くの取組を進め、利用者数も増加してきた。引き続き、沖縄県公共交通活性化推進協議会を中心に基幹バスシステム導入に向けた更なる取組を強力に推進していく。
- 基幹バスシステムの導入は、短中期的には国道 58 号を中心とした那覇～コザ間への導入を重点的に推進していくが、総合交通体系基本計画に示されている北谷方面、国道 330 号方面、国道 329 号方面、糸満方面等についても、中長期的な導入も見据え取組を推進していく。また、沖縄鉄軌道の構想段階からの進展にむけた取組を進める。
- また、基幹バスシステム機能を高めるため、バス路線網の再編、定時速達性の向上、交通結節点整備、情報サービスの拡充、バス停のグレードアップ等の取組を進める他、輸送効率の高い連節バス車両や自動運転技術等の新たな技術の導入も期待されることから、今後の DX を含めた技術革新の動向を注視しつつ調査・研究等を推進していく。

<沖縄県総合交通体系基本計画で示された本島の骨格を形成する公共交通体系>



＜国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ＞

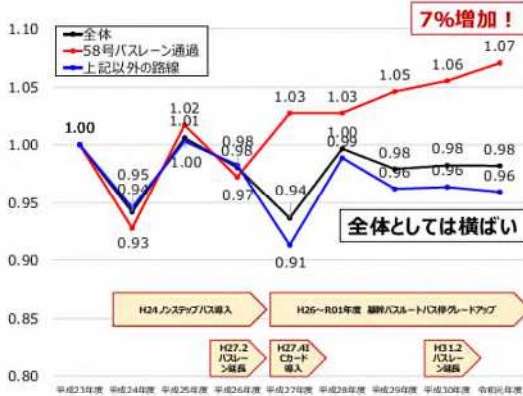


出典：地域公共交通総合連携計画

＜これまでの基幹バスシステムの取組成果＞

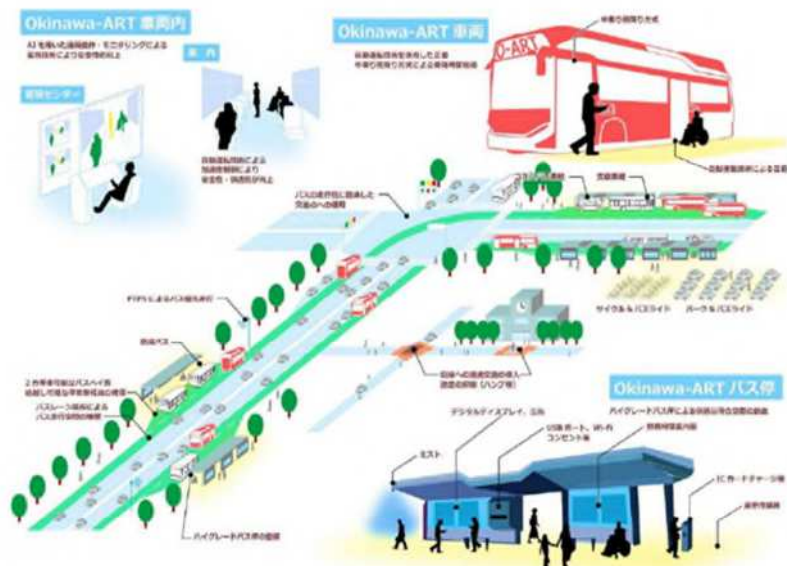
- 2007（平成19年度）**
「**沖縄県公共交通活性化推進協議会**」の設置
- 2008（平成20年度）**
那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画の策定
 - 基幹バスシステム導入に向けて、バス事業者より、バスレーン延長、IC乗券システムの導入、乗継施設等の課題が指摘
- 2011（平成23年度）**
那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画の改定
 - バスレーン延長の実現に向け、事業スケジュールを具体化
 - ※以降 2016、2021 にも連携計画を改定

＜路線バス利用者数の推移＞



- バス停のグレードアップ 実績(～R1)：62基**
- ICカード(オキカ)**
- ノンステップバス 実績(～R1)：218台**
- 電光表示器 実績(～R1)：582台**
- バス現在位置検索**
- 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)

＜沖縄通勤ライナーの取組事例＞ ＜次世代都市交通システム（ART）のイメージ＞



出典：通勤急行バス「通勤ライナー」(実証
運行期間：令和4年1月11日～2月7
日)プレス資料（沖縄総合事務局）

出典：沖縄次世代都市交通システム（Okinawa-ART）
検討会（沖縄総合事務局）

実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

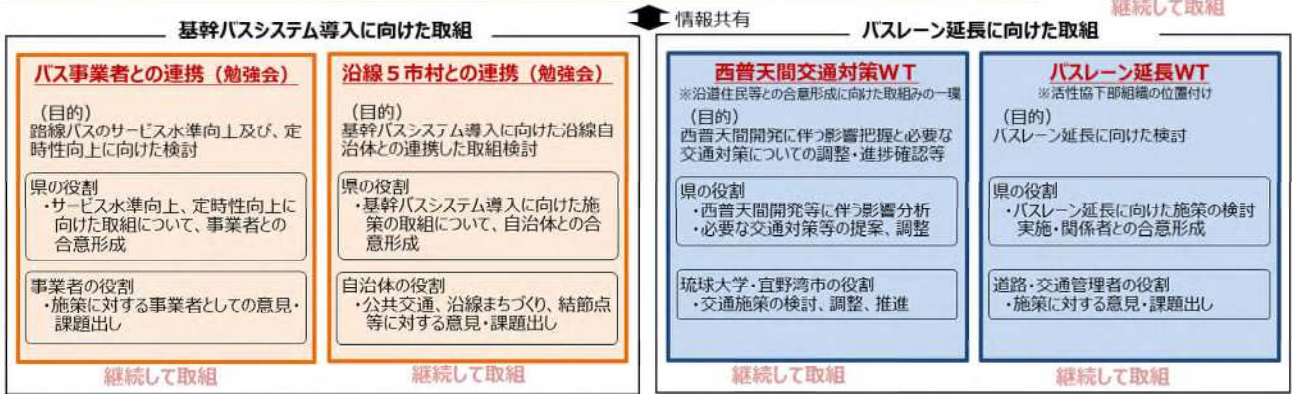
施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10～
施策1 中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入	活性化推進協議会、 県、沿線自治体等		検討・実施			
1-1 基幹バスシステムを中心としたバス路線網の再編(基幹バス、支線バス、シームレスな乗継等)	バス事業者、県、沿線市 町村等		検討・実施			
1-2 基幹バスルートの定時速達性の向上 ・バスレーン延長	交通管理者、道路管理 者等	検討・実施（山里⇒伊佐）	検討・実施（その他）			
・乗降方法の変更等	バス事業者等		検討			
・拠点間急行バスの拡充（基幹急行や各方面通勤快速バス等を含む）	バス事業者、国、県、沿 線市町村		検討・実施			
・西普天間交通対策	跡地移転事業者、地元 自治体、県	検討・実施				
1-3 基幹バス交通結節点及び地域拠点等の整備促進	沿線市町村等		検討・実施			
1-4 バス停のグレードアップ（上屋、情報掲示板、 待合施設、端末交通結節等）	道路管理者(国、県、市 町村)、バス事業者等		検討・実施			
1-5 連節バス車両導入に向けた実証実験の検 討・実施	国、県、バス事業者等		検討・実施			
1-6 自動運転技術等の新たな技術の導入に関する 調査・研究等	国、県、バス事業者等		検討・実施			

※これら施策は、沖縄県公共交通活性化推進協議会の取組と連携していく必要がある。

＜地域公共交通総合連携計画のスケジュール＞

		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、高齢な立場にある人々、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、全てのの人に、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輪化・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 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頁	全体ビジョン等の広報	山里→伊佐の重点広報						那覇→山里の重点広報	伊佐→那覇等の重点広報		
	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	胡里 → 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、荷乗ビジョンについて ・伊佐以北へのバスレーン延長について	伊佐 → 那覇 新路線向け導入効果等も踏まえながら検討・導入										
	伊佐以南	(R7年度以降) 伊佐⇄久茂地終日バス専用レーン	熟練客⇄件西 件西⇄熟練客	牧港⇄大謝名	安謝⇄天久								
	バスレーン延長の効果検証				山里→伊佐の効果検証						那覇→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）												
バス網再編	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												
浦添北道路Ⅱ期線	整備												
西普天間まちづくり	琉大病院全面移転 西普天間土地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												

＜沖縄県公共交通活性化推進協議会の令和5年度取組状況＞



※伊佐以北へのバスレーン延長については、今後の交通環境の変化などの課題が確認されていることから、各勉強会等の中で代替案も含めた議論を行いたい。

出典：沖縄公共交通活性化推進協議会資料

施策 2 沖縄都市モノレールの利便性向上

実施概要

- 沖縄都市モノレールの利便性向上については、3両化による輸送力増強に引き続き努め特に朝夕のピーク時の混雑緩和を推進する。
- 駅端末手段は徒歩利用が7割以上を占めていることから、周辺まちづくりとも連携しながら駅の特성에応じた交通結節機能向上を図る。特にてだこ浦西駅では、幸地 IC 開通に伴う広域交通との結節機能の拡充に取り組み、西普天間を含めた中部方面以北からの路線バスや P&R による利便性を高め、マイカー利用からの転換を促す。
- 比較的混雑が少ない時間帯では、観光、私事や買物等の利用促進に向け様々なイベント実施等を引き続き推進するなど、オフピーク時の利用促進による事業性向上を図る。

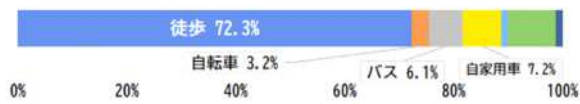
<モノレール輸送力増強、交通結節機能整備の取組>



出典：沖縄都市モノレール中期経営計画、てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場 HP

<駅の端末利用手段>

出発地から乗車駅までの交通手段



降車駅から目的地までの交通手段



出典：令和4年度モノレール利用実態調査

<モノレール駅での各種イベント>



出典：沖縄都市モノレール HP

実施主体・スケジュール（施策3、5等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策2 沖縄都市モノレールの利便性向上						
2-1 輸送力増強に向けた継続的取組	モノレール事業者等	実施 3両化拡充（9編成）				
2-2 交通結節機能向上とシームレスな乗継による利便性の高い駅勢圏の拡大	モノレール事業者、関連交通事業者、国、県、市町村等	検討・実施				
2-3 オフピーク利用促進に向けた継続的取組	モノレール事業者等	実施				

(2) 都市の活動圏域やまちづくり動向を踏まえた効率性に優れた公共交通体系

施策 3 拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築

実施概要

- 複雑でわかりにくい路線バス網については、基幹バスシステム等の骨格的な公共交通を基軸としながら、拠点都市（那覇、沖縄、名護）を中心に需要構造に対応した効率的な網体系をゼロベースからアプローチし構築することが重要である。
- このため、基幹バスシステムの取組とも連携しながら、長大路線や乗継のあり方を含めた中で、路線バスサービスレベルへの効果・影響も把握し、拠点都市を中心に定時性が確保された都市内公共交通体系を構築していく。また、交通結節点整備や新たな公共交通システムの検討についても引き続き取り組みを進めていく。

<幹線バス路線網のイメージ>



出典：幹線バス路線網のあり方に関する提言書（沖縄総合事務局）

<拠点都市における交通結節点取組事例>



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（沖縄市）

実施主体・スケジュール（施策 1、2 等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 3 拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築						
3-1 需要構造に対応したゼロベースからアプローチするわかりやすい網体系の構築	バス事業者、県、市町村、国等	検討・実施				
3-2 拠点都市におけるまちづくりと連携した交通結節点の拡充・整備	市町村、国、県等	検討・実施				
3-3 モノレール延伸や新たな公共交通システムの導入可能性の検討	県、市町村等	検討				

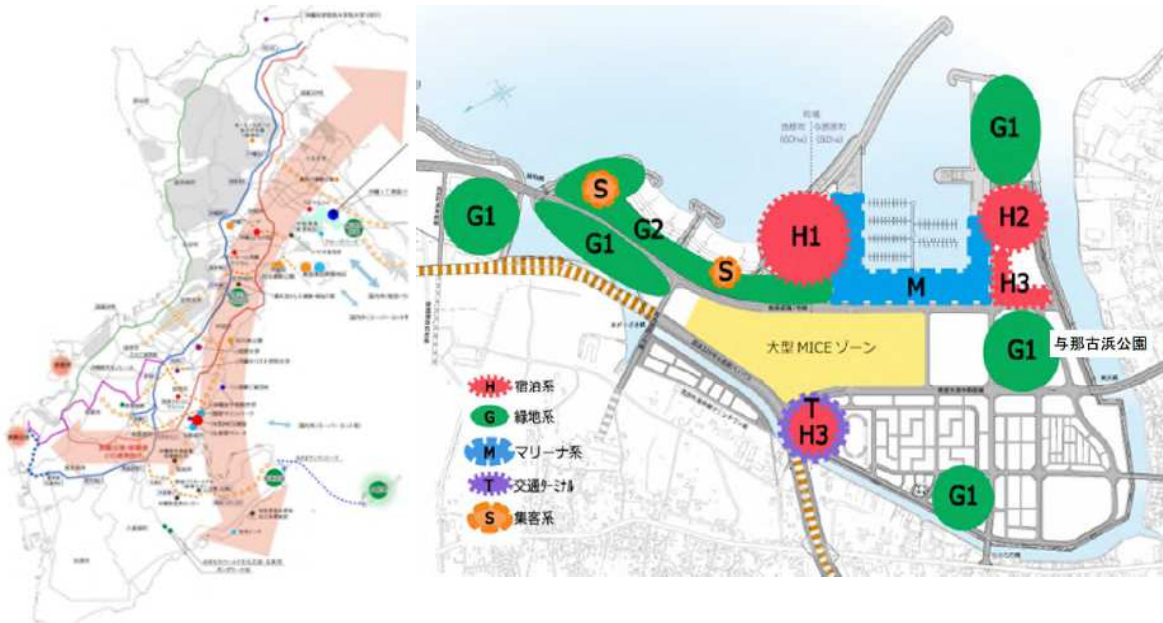
施策 4

東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築

実施概要

- 東海岸地域については、南北に伸びるもう一つの経済の背骨を形成する社会経済基盤構築に向け、サンライズベルト構想の実現を支援する公共交通ネットワークを構築する。
- 特に、沖縄県では「マリントウン MICE エリアの形成を核とした戦略的な MICE の振興」を重要施策として掲げており、東海岸地域の活性化による県土の均衡ある発展が期待されている。
- このため、大型 MICE ゾーンに隣接して計画されている交通ターミナルを活用し、西海岸地域、那覇方面及び東海岸地域内とのアクセス性に優れた公共交通ネットワークを MICE 施設の整備を見据え構築し、MICE エリア及び東海岸地域全体の振興を図る。

＜東海岸サンライズベルト構想、マリントウン MICE エリアと交通ターミナル＞



出典：東海岸サンライズベルト構想（沖縄県）、マリーナタウン MICE エリア形成事業基本計画（沖縄県）

実施主体・スケジュール（施策 1、3 等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10～
施策 4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築						
4-1 東海岸サンライズベルト構想を支援する公共交通体系の構築	県、関係市町村、バス事業者等	検討・実施				
4-2 マリーナタウン MICE エリアを中心とした公共交通サービスや交通結節機能の構築	県、関係市町村、バス事業者等	検討・実施				
		※MICE 施策は R11.3 供用開始予定				

施策 5 高速バスの拡充及び利便性の向上

実施概要

- 南北に広がる本島の様々な広域活動や中南部都市圏の都市内活動を、高いモビリティで担うことが可能な高速バスについては、都市内自動車交通からの転換を促すためにも、その公共交通資源を最大限活用できるよう高速バスの利便性向上を図る。
- このため、中南部都市圏内ではモノレールとの連携強化、速達性向上に向けたバス停位置検討、高速バス停周辺環境整備や案内情報の拡充等に取り組む。これにより、高速バスによる本島内広域移動性を高め、産業・業務活動や観光活動の振興を促す。

<高速バスネットワークに関するその他課題>

- 空港・那覇とホテル・北部等を結ぶ様々な高速バス網については、那覇空港周辺等での定時性確保や、今後の道路整備にあわせたネットワーク検討等、利用者への快適な移動とわかりやすい運行・情報・乗り場等の提供が重要である。
- 北部リゾートホテル等では、離れたバス停からの無料送迎サービスも実施されている場合もあり、持続性の観点からも地域資源の有効活用について検討することも重要である。
- 沖縄自動車道内の高速バス停は、アクセスする道路環境が景観や安全面の課題に加え、案内標記の統一性も不十分な面もあり、高速バスの利用促進の観点からもバス停環境整備の促進が重要である。



出典：令和3年度 TDM 施策推進業務（沖縄県）、国土交通省 HP

実施主体・スケジュール（施策2等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策5 高速バスの拡充及び利便性の向上	道路管理者(国、県、市町村)、バス事業者等			検討・実施		

(3) 各1次生活圏でもより高次な都市サービス享受を支援する公共交通体系

施策 6 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討

実施概要

- 地方部では、居住する1次生活圏（市町村機能を有する、または生活の場としてのコミュニティである生活圏）内だけでなく隣接市町村や拠点都市にまで、通勤、通学、買物、通院等行動が及ぶため、各圏域においては1次生活圏を越える公共交通サービスのあり方について継続的な取組を進める。
- また地方部では、路線バスの維持が困難となり、生活交通を持続的に維持することが大きな課題となっているため、1次生活圏においては、生活行動ニーズ、拠点都市や隣接市町村の都市機能、財源やリソース、さらには変化する社会情勢等を踏まえながら、各圏域における公共交通のあり方について地域が主体となり関係者で合意形成に向けた継続的な取組を進める。

＜本島 26 市町村の通勤圏域＞



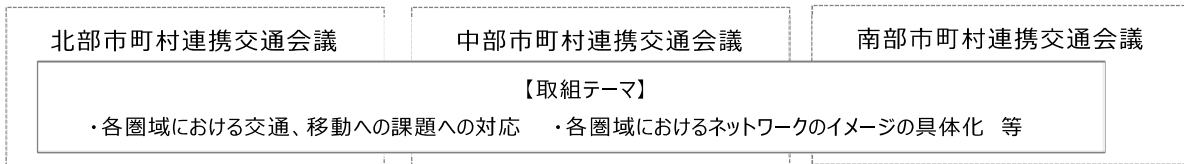
出典：平成 27 年国勢調査より作成

＜本島 26 市町村の買物圏域＞



出典：平成 30 年度沖縄県買物動向調査より作成

＜連携交通会議（北部、中部、南部）における取組＞



実施主体・スケジュール（施策 3 等とも連携）

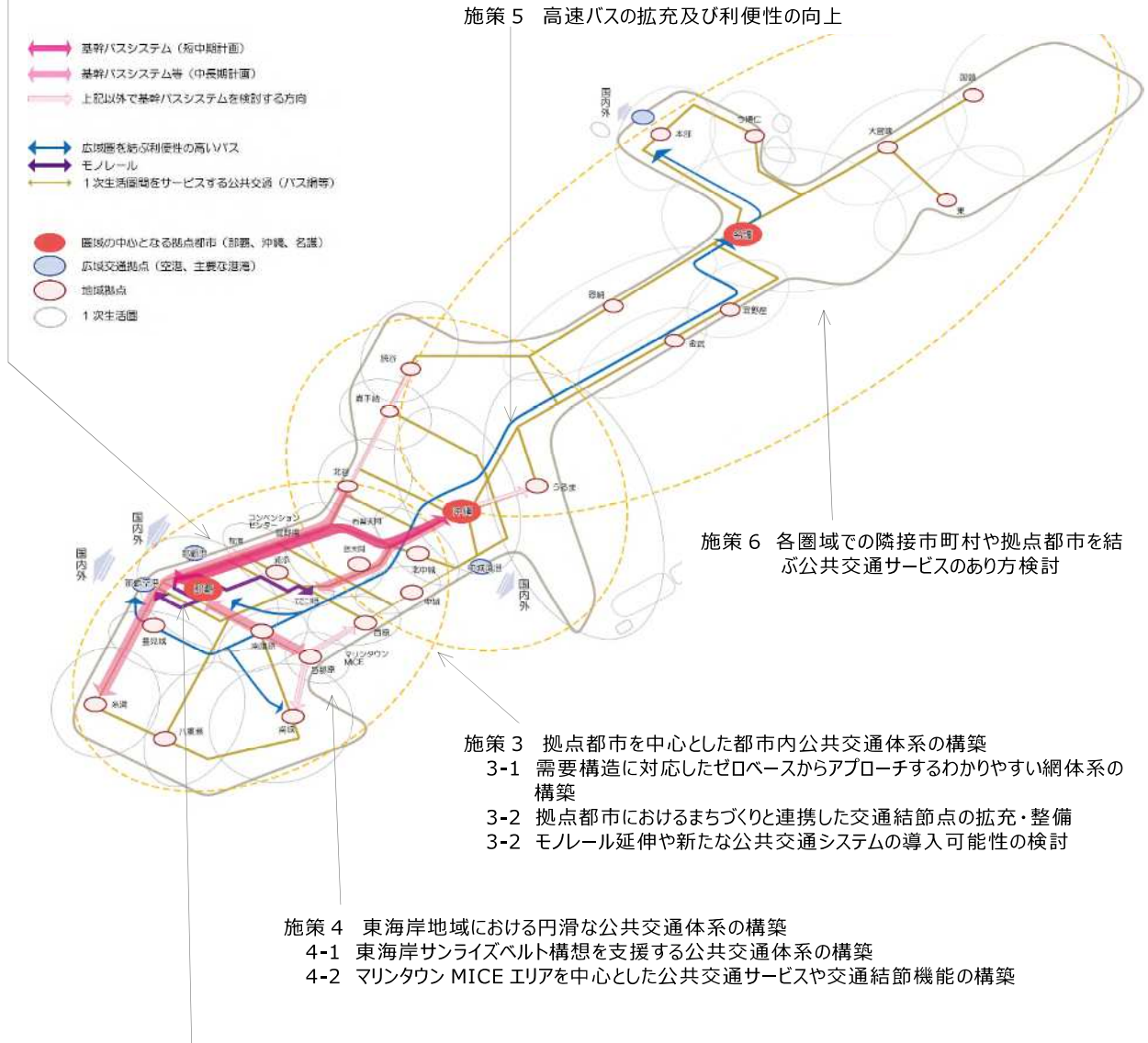
施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10～
施策 6 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討	県、市町村、バス事業者			検討		
		※R7 年度に各圏域のネットワークワークイメージを具体化				

施策 1 中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入

- 1-1 基幹バスシステムを中心としたバス路線網の再編
(基幹バス、支線バス、シームレスな乗継等)
- 1-2 基幹バスルートの定時速達性の向上
 - ・バレーン延長
 - ・中乗り前降り等
 - ・拠点間急行バスの拡充 (基幹急行や各方面通勤快速バス等を含む)
 - ・西普天間交通対策
- 1-3 基幹バス交通結節点及び地域拠点等の整備促進
- 1-4 バス停のグレードアップ (上屋、情報掲示板、待合施設、端末交通結節等)
- 1-5 連節バス車両導入に向けた実証実験の検討・実施
- 1-6 自動運転技術等の新たな技術の導入に関する調査・研究等

施策 5 高速バスの拡充及び利便性の向上

- ➡ 基幹バスシステム (短中期計画)
- ➡ 基幹バスシステム等 (中長期計画)
- ➡ 上記以外で基幹バスシステムを検討する方向
- ↔ 広域圏を結ぶ利便性の高いバス
- ↔ モノレール
- ➡ 1次生活圏間をサービスする公共交通 (バス網等)
- 圏域の中心となる拠点都市 (那覇、沖縄、名護)
- 広域交通拠点 (空港、主要な港湾)
- 地域拠点
- 1次生活圏



施策 6 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討

- 施策 3 拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築
 - 3-1 需要構造に対応したゼロベースからアプローチするわかりやすい網体系の構築
 - 3-2 拠点都市におけるまちづくりと連携した交通結節点の拡充・整備
 - 3-2 モノレール延伸や新たな公共交通システムの導入可能性の検討

- 施策 4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築
 - 4-1 東海岸サンライズベルト構想を支援する公共交通体系の構築
 - 4-2 マリナタウン MICE エリアを中心とした公共交通サービスや交通結節機能の構築

- 施策 2 沖縄都市モノレールの利便性向上
 - 2-1 輸送力増強の取組
 - 2-2 交通結節機能向上とシームレスな乗継による利便性の高い駅勢圏の拡大
 - 2-3 オフピーク利用促進に向けた継続的取組

図 4-1 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

4.2 県民全ての安全・安心で健康的な暮らしを支える交通環境の創出

(1) 子ども世代から、健康的で安全な暮らしを育む交通環境

施策 7 小中学校への歩く通学環境の整備推進

実施概要

- マイカー送迎が多く、小学生の通学徒歩率が全国一低い現状を踏まえ、地域の実情に応じた通学路・集団登校等の展開や、生活道路等の交通安全対策を積極的に推進し、子どもたちがマイカー送迎に頼らず安心して通学できる環境整備を推進する。
- これにより、高齢者運転が急増する中での交通安全にも備えつつ、過度にマイカー利用に依存しない歩く慣習が根付く社会、安心して歩ける社会、更には子ども世代からの県民の健康増進につなげていく。

<交通安全対策の取組事例>



兵庫県明石市地域一体の安全対策



沖縄県浦添市スムーズ横断歩道



新潟市学校周辺ライジングボラード

<生活道路の交通安全施策「ゾーン30 プラス」>



出典：国土交通省HP

実施主体・スケジュール (施策 19 等とも連携)

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 7 小中学校への歩く通学環境の整備推進						
7-1 通学路・集団登校等の展開	市町村			検討・実施		
7-2 学校周辺地域における交通安全対策等の推進	市町村、県、PTA、道路管理者、交通管理者			検討・実施		

施策 8 高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充

実施概要

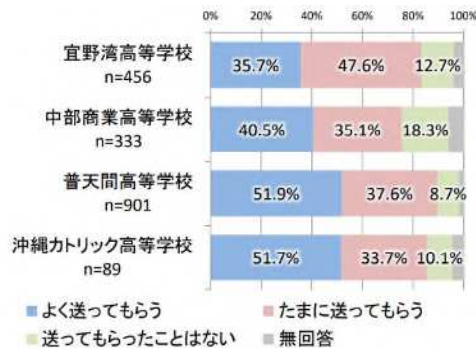
- 通学圏域が広く路線バスによる通学が不可欠な高校生に対しては、既存のバス通学支援事業の継続及び拡充を検討し、次世代を担う生徒が安心して教育を受けられる環境向上に努める。
- なお、通学需要は登下校時に集中しているが、高校により通学する OD が異なることも考えられるため、高校通学の需要・ニーズ把握や路線バスとの需給バランスも考慮しながら、支援策とあわせた必要な対策を講じていく。

<これまでの高校通学費支援>

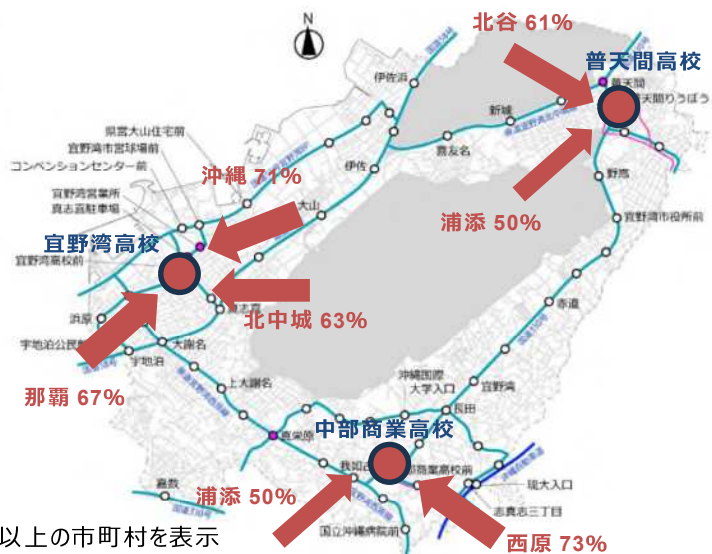
	支援対象	支援内容
沖縄県バス通学費等支援	県民税及び市町村民税所得割が非課税世帯等	バス・モルレル通学費無料
遠距離通学等による通学費支援	世帯年収目安 590 万円まで 1 か月通学費 1.5 万円を超える	1 か月 15000 円を超える部分

※詳細は p69 参照

<宜野湾市内高校の通学送迎頻度>



<各高校の市外居住地別の送迎割合>



※送迎割合が 50%以上の市町村を表示

出典：宜野湾市地域公共交通推進協議会より作成

実施主体・スケジュール（施策 19 等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 8 高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充	県、バス事業者、モルレル事業者			検討・実施		

施策 9

大学におけるキャンパスバスシステム等の検討

実施概要

- マイカー通学が多い大学では、大学へ公共交通で通学しやすい環境整備に向け、大学におけるキャンパスバスの拡充に向けた検討を進める。
- 既に琉球大学、沖縄国際大学へは、モノレールでだご浦西駅からキャンパスバス実証実験を経た本格運行が開始されたところであるが、今後琉球医学部及び附属病院の移転先となる西普天間住宅地区を含めたキャンパスバスシステムについても、関係自治体の地域公共交通とも連携しながら導入に向けた検討を進める。

＜沖縄でのキャンパスバス事例＞



実施主体・スケジュール（施策 1、2、19 等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10～
施策 9 大学におけるキャンパスバスシステム等の検討	大学、県、市町村、バス事業者等			検討・実施		

(2) 高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境

施策 10

高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充

実施概要

- 今後加速度的に増加する高齢者に対しては、免許返納者のみならず全ての高齢者等が気兼ねなくお出かけできる健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充し、県民の健康増進につなげる。
- 免許を持たない高齢者や障がい者などの交通弱者の移動手段となる公共交通のバリアフリー化を推進するために、ノンステップバス等の導入を引き続き推進する。

＜運転免許証の自主返納者を対象とした本島公共交通優遇措置＞

協力企業等	内容	
沖縄バス協会 4社(沖縄バス・琉球バス・東陽バス・那覇バス)	運賃50%割引 (運転手に提示)	※OKIC Aカードにも設定可能 ※定期券・回数券への適用不可
沖縄都市モノレール(ゆいレール)	運賃50%割引 ※65歳以上に限る(福祉ボタンで購入)	
「沖縄県ハイヤー・タクシー協会」に加盟する本島内のタクシー88社 ※離島は除く	運転手に提示 → 乗車料金10%割引 ※65歳以上に限る料金割引タクシーには、後部左側ドアの窓ガラスに右の黄色いステッカーが貼付されています。	
沖縄市(コミュニティバス)	運転経歴証明書を提示すると50円 (65歳以上100円)	
北谷町(コミュニティバス)	乗車料金100円(運転手に提示) ※65歳以上に限る	

出典：沖縄県警 HP より抜粋作成

＜南城市、名護市における高齢者等無料化の取組事例＞

対象	運賃	確認方法
一般	200円	—
未就学児	—	目視
高齢者(65歳以上) 障がい者	無料	免許証・保険証・年金手帳 障がい者手帳・ミライロID
学生(小・中・高)	半額(100円)	小学生：目視 中・高校生：学生証

(65歳以上100円)

出典：南城市 HP、名護市 HP より

※運転免許を所有していなかった方を含む高齢者については、県内在住65歳以上を対象に、那覇バス1か月8400円の市内区間フリー定期券が6000円に、那覇市・浦添市在住70歳以上を対象に、通常800円のモノレール一日乗車券が土、日、祝日300円に割引を実施。

実施主体・スケジュール (施策 11、12 等とも連携)

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 10 高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充						
10-1 免許返納高齢者への優遇措置の拡充・継続	交通管理者、交通事業者等			検討・実施		
10-2 免許を持たない方を含む高齢者に対する移動支援策の拡充	市町村、県、交通事業者等			検討・実施		
10-3 誰もが安全、安心して移動できるためのバリアフリー対策の継続的実施	交通事業者等			検討・実施		

施策 11

自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充

実施概要

- マイカー、既存路線バス、タクシーに頼れないエリアでも、自助で気軽に移動しやすい新しいモビリティ（小型 EV カー等を含む）の利用機会拡大に向けた支援や、生活圏における交通・他分野間の共創の推進による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充、自動運転技術の社会実装に向けた調査・研究等を進めていく。

＜豊田市：高齢者移動手段確保の事例＞



豊田市では、里モビ実証実験を重ね山村地域の高齢者において一定のニーズがあることから、有償で地域の住民に貸し出し、地域での共有の可能性や超小型モビリティの活用で移動にストレスをかけない（時間をかけない）ライフスタイルのモデルを検証

出典：国土交通省 HP より

＜病院送迎バスを活用した取組事例＞



出典：八重瀬町 HP より

＜春日井市：住民主体のオンデマンドサービス＞

町内会・地区社協・老人クラブ等で、NPO 法人を設立し、令和 4 年からオンデマンド型送迎運行を地域共助の送迎サービスを、令和 5 年から自動運転レベル 2 でも運行開始。



会員 1 乗車 100 円および年会費 ※年会費 個人会員：2,000 円/人
一般 1 乗車 300 円 世帯会員：3,000 円/世帯

任意団体（5 世帯以上）：1,500 円/世帯
町内会・自治会（加入世帯全体で加入）：300 円/世帯

出典：春日井市 HP より

実施主体・スケジュール（施策 10、12 等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 11 自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充						
11-1 新しいモビリティの利用選択機会拡大に向けた支援策等	市町村、交通事業者等			検討・実施		
11-2 1 次生活圏を中心にした共創による持続可能な地域公共交通サービス	市町村、交通・事業者等			検討・実施		
11-3 1 次生活圏における自動運転技術の社会実装に向けた調査・研究等	県、国、市町村、交通事業者等			検討・実施		

(3) まちづくりとも連携し、誰もがゆとりある生活ができる交通環境

施策 12	各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討
-------	-------------------------------

実施概要

- 居住地や都市機能が拡大分散する本島においては、コンパクト・プラス・ネットワークを進めるため、各市町村それぞれの開発動向等も踏まえた中で、多様な生活機能が集積し人々がお出かけする場となる地域拠点や、基幹的な公共交通及び地域の公共交通に必要な交通結節点の検討、公共交通利便性が確保された周辺まちづくりを進める。
- また、地域拠点づくりを踏まえた地域公共交通計画の検討（地域の特性にあった交通結節点を含む）については、各市町村の関係者相互間で課題を共有しながら連携して取組み、公共交通の利便性が高いエリアの明示やその周辺地域への居住を促す施策の盛り込み等、市町村マスタープラン（必要に応じた立地適正化計画等）の都市政策とも連動した戦略的な交通まちづくり計画を進める。

<多様な生活機能が集積した地域拠点のイメージ>



<本島内地域公共交通計画（法定計画）の取組状況 14/26 市町村>

策定済：名護市、豊見城市、北谷町、北中城村（那覇市、沖縄市、糸満市、南城市は網形成計画）
 策定予定：那覇市、浦添市、うるま市、糸満市、宜野湾市、嘉手納町、中城村（何れも令和5年11月時点）

実施主体・スケジュール（施策1、3、6、10、11等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 12 各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討						
12-1 日常生活を支援する商業、医療、行政機能等が集積した地域拠点や交通結節点の検討	市町村、県、国、道路管理者、交通管理者等			検討・実施		
12-2 各市町村における地域公共交通計画の検討、推進	市町村、交通事業者、地域関係者等			検討・実施		

施策 13

交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備

実施概要

- 交通まちづくりにあわせて、安全で快適な歩行環境整備や賑わいある拠点づくりを進めるとともに、公共交通を利用しやすい環境とするため、歩行者や端末自転車等も利用しやすいバス停周辺環境整備を推進する。

<賑わいのあるまちづくりの事例>



島根県出雲市



愛媛県松山市



鳥取県鳥取市



パリ市セーヌ川沿い



出典：道路空間再編・利用事例集（国土技術政策総合研究所）、国土交通省HP

<バス停周辺環境の課題と取組事例>



バスベイで人が集まるバス停周辺が狭い



民地側を活用している上屋



バス停グレードアップ（沖縄タイムス前）



狭い歩道上のバス停周辺（国場）



バス停周辺のシェアサイクル（天久）



LRTと自転車利用システム（富山市）

実施主体・スケジュール（施策 1、3、12 等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 13 交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備						
13-1 地域拠点にあわせた賑わいがある安全で快適な歩行環境の整備	市町村、道路管理者、交通管理者等	検討・実施				
13-2 バス停周辺環境の整備（自転車利用環境、バスベイ、上屋、情報掲示板等）	道路管理者(国、県、市町村)、バス事業者等	検討・実施				

4.3 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

(1) シームレスな観光の実現に向けた交通拠点間の連携強化

施策 14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充

実施概要

- 県外・海外観光客の主要な玄関口である那覇空港は、公共交通の定時性確保に向けた道路交通の円滑化を図りつつ、空港到着後の公共交通利用のわかりやすさ向上や混雑緩和を図るため、国際線ターミナルビル周辺整備も見据え、わかりやすい路線バス乗り場や情報案内提供等の拡充を進める。

<現在の那覇空港の乗り場>

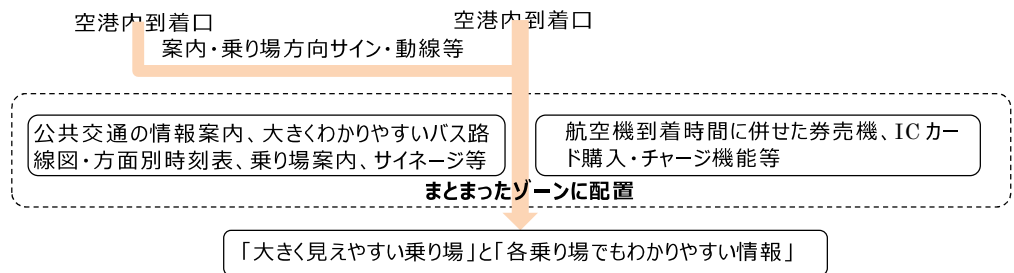


出典：那覇空港旅客ターミナルビルHP

<サインも小さく、情報も煩雑>



<望ましい機能配置イメージ>

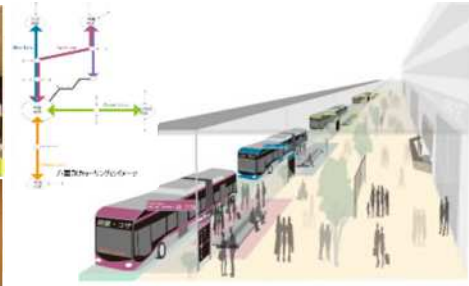


<わかりやすい案内表示、乗り場案内・券売機等の例>



出典：新宿高速バスターミナルHP

<わかりやすい乗り場イメージ>



出典：活性化推進協議会資料

実施主体・スケジュール（施策1、5、15等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充						
14-1 案内表示や情報提供版等の拡充	空港管理者、バス事業者等			検討・実施		
14-2 わかりやすい乗り場環境整備（バス方面等別の乗り場整備）	空港管理者、バス事業者等			検討・実施		

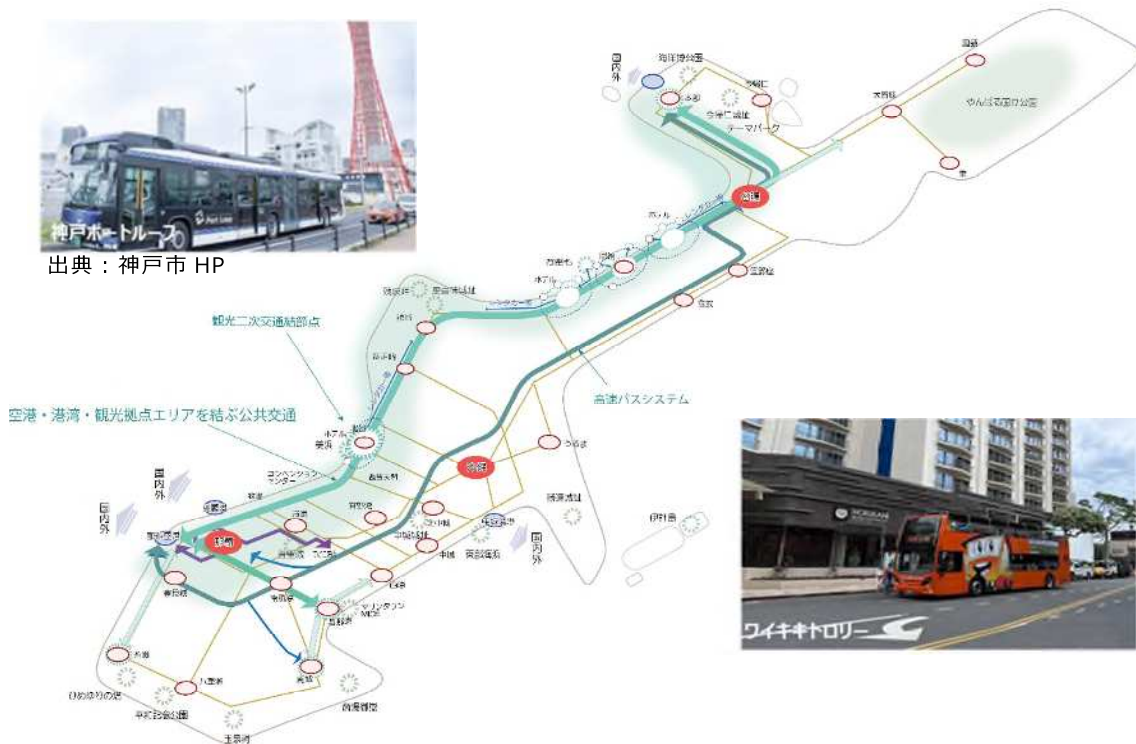
施策 15

空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上

実施概要

- 西海岸を中心とした観光地や宿泊施設までの交通手段については、適度なレンタカー利用の促進を図るとともに、訪日観光客や運転免許を持たないZ世代等など、見知らぬ土地で自ら運転しなくても安心して移動できる公共交通の利用を促進するため、空港・那覇とホテル・北部等を結ぶ既存の路線バス（高速バスを含む）や基幹バスシステムの取組と連携しながら、主要な観光地等まで多頻度の急行バス等の運行を検討する。
- また、クルーズ船寄港時における観光地等までの交通手段の確保についても検討する。

<空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通のイメージ>



実施主体・スケジュール（施策1、14、16、17等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 15 空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上						
15-1 那覇空港と観光拠点エリア等を結ぶ急行バス等の検討	県、バス事業者、市町村等			検討・実施		
15-2 クルーズ船寄港時における交通手段の確保の検討	県、バス事業者、市町村等			検討・実施		

※基幹バスシステムの取組や既存の様々な高速バス等とも連携して検討していく必要がある。

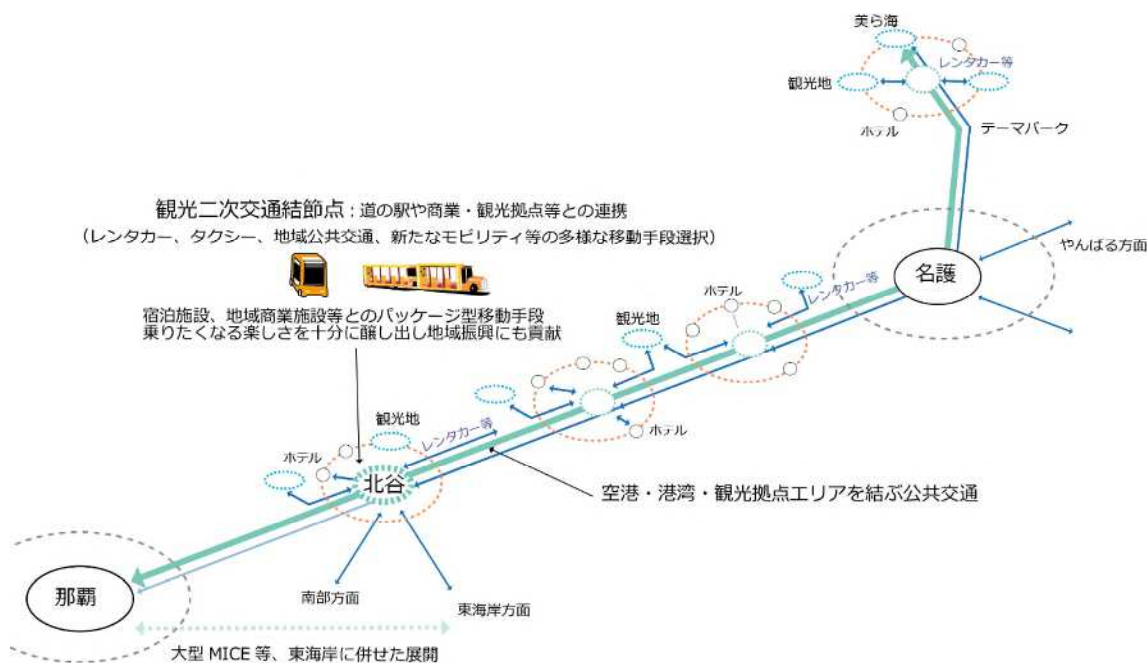
(2) 多様な交通モードが選択できるような観光・交通まちづくりの推進

施策 16	各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置
-------	---------------------------

実施概要

- 国際通りに次ぐ、観光客の立ち寄りの多い観光拠点エリアである北谷町を観光二次交通結節点と位置付けるとともに、北谷町を起点として、次の目的地に移動できるよう多様な交通手段（バスツアー等を含む）が提供できる環境を構築する。
- 観光二次交通結節点の将来的な機能として、西海岸を運行するバス路線の乗り換え拠点や折り返し地点とし、長距離路線の縮減によるバス運転手の負担軽減を図るとともに、交通渋滞によって発生するバスの遅延等の減少を目指す。
- また、各交通結節点やモノレール駅と観光地と結ぶバスの運行、観光地と観光地を結ぶバスの運行に対する支援を行い、観光客の周遊性の拡大等による観光消費額の向上に向けた取組を実施する。

<観光二次交通結節点のイメージ>



実施主体・スケジュール (施策 1、12、15 等とも連携)

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 16 各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置						
16-1 観光二次交通結節点の設置	市町村、県、交通事業者			検討・実施		
16-2 観光二次交通結節点を起点とした各観光地域への交通手段の確保	市町村、県、道路管理者、交通事業者			検討・実施		

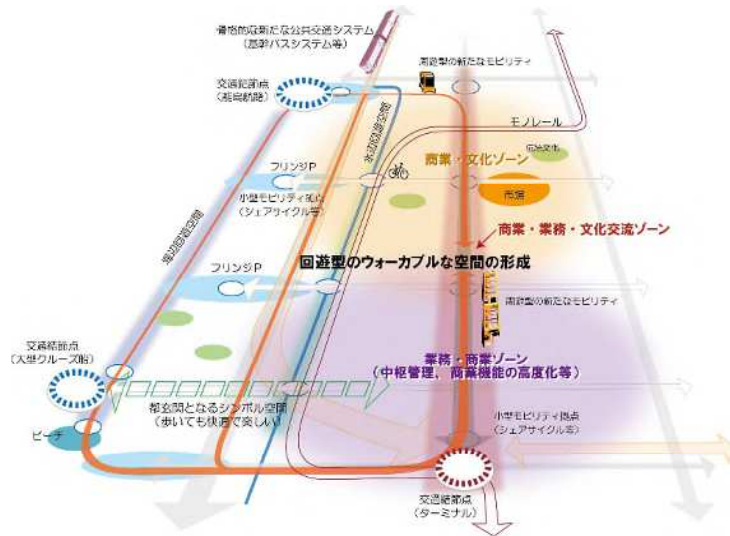
施策 17

観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討

実施概要

- 観光都市としての魅力向上に向けた観光まちづくり計画の検討や、観光と県民との交流による街の賑わいや地域の経済振興を促すため、観光施設や都心周遊性の強化に向けた、わかりやすく魅力的な周遊型公共交通システムに関する検討を進める。

〈まちづくりと一体となったモビリティ空間形成イメージ〉



神戸観光周遊シティーブ



仙台観光周遊ーぶる仙台



ワイキキのウォーカブルな観光空間
出典：沖縄県総合交通体系基本計画、姫新バスHP、仙台市HP、福岡市HP

福岡市天神フリンジパークの取組事例

天神地区の交通混雑緩和に向けて実施中!

**車で天神におでかけの際は
フリンジパークをご利用ください!**

天神に行く方限定
駐車料金
最大 **500円**

+

乗車人数分
バス片道
無料

●天神周辺MAP

- 一部の自治体では観光周遊を支援する公共交通を検討・実施中
- ・恩納村では観光施設間巡回バス等の実証実験等を実施・調整中
- ・本部町では観光客向けの無料観光周遊バスを実施中
- ・国頭村においても令和5年度無料周遊観光バスが実験予定

実施主体・スケジュール (施策1、3、15等とも連携)

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 17 観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討						
17-1 観光まちづくり（フリンジ駐車場、ウォーカブル空間等も含む）の検討	市町村、県、道路管理者、交通事業者			検討・実施		
17-2 周遊型の交通システムに向けた検討	市町村、県、交通事業者			検討・実施		