

令和6年度の取組について
<第3回 沖縄県地域公共交通協議会>

令和7年1月28日
沖縄県

1 計画の目標及び目標達成に向けた施策・事業

4. 計画の基本方針と目標

< 沖縄県地域公共交通計画（概要版） 抜粋 >

計画の基本方針

本県が目指す『社会：誰一人取り残すことのない優しい社会の形成』・『経済：強くしなやかな自立型経済の構築』・『環境：持続可能な海洋島しょ圏の形成』といった基本方向と、これからの社会経済動向、沖縄本島の都市構造やそれを支える骨格交通軸等の将来像を十分に踏まえた中で、県民の日常生活、社会生活、都市活動、観光交流に伴う需要を適切に充足し、脱炭素社会に向けた環境負荷軽減を図るために必要となる、本計画の基本方針を次のように定め、経済、まちづくり、福祉、教育、エネルギーなど幅広い関係者の相互理解を醸成しながら、社会全体において、その実現に向けて取り組む。

基本方針

マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現（クルマから人中心の社会へ※）

※目指す交通社会の主役は私たち「人」であり、これまでのクルマ中心の社会から、地域の活力と魅力を生み出すための都市交通政策が欠かせない。このため、まちの賑わいや環境等を重視した地域公共交通を基軸に、少子高齢化、地域の活力維持、医療・福祉・商業等の生活機能確保を通して、人々が安心・快適に暮らせるよう地域公共交通と連携したまちづくりを目指すものである（コンパクト+ネットワーク）。

計画の目標

目標 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

- 1-1 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
- 1-2 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
- 1-3 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

目標 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

- 2-1 子ども世代から、健康的で安全な暮らしを育む交通環境
- 2-2 高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境
- 2-3 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

目標 3

誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

- 3-1 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
- 3-2 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

目標 4

地域・事業者・行政等が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現

- 4-1 過度なマイカー依存型社会からの転換に向け、関係者が協力して取り組む交通社会
- 4-2 県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会

1 計画の目標及び目標達成に向けた施策・事業

5. 目標達成に向けた施策・事業

< 沖縄県地域公共交通計画（概要版） 抜粋 >

計画の基本方針と目標を踏まえ、掲げた4つの目標それぞれを達成するために必要と考えられる24の施策を掲げた。これらの施策については、各施策の実施主体、スケジュールに基づき今後具体的に推進していく。

目標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

都市圏における骨格軸の誘導、拠点都市形成、各1次生活圏での都市サービス享受を支援する公共交通体系を構築するため、需要構造や生活ニーズ、まちづくり動向等を踏まえた基幹バスシステムの導入や都市内公共交通体系等の構築等に取り組む。

(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
- 施策2 沖縄都市モノレールの利便性向上

(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
- 施策4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築
- 施策5 高速バスの拡充及び利便性の向上

(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

目標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

子ども世代から健康的で安全な暮らしを育む交通環境の確保するため、小中学生、高校生、大学生それぞれに必要な通学送迎対策を講じる。また、今後増加する高齢者に対しては、健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充し、まちづくりとも連携しながら、誰もがゆとりある生活ができる交通環境創出に取り組む。

(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
- 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
- 施策9 大学におけるキャンパスバスシステム等の検討

(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
- 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

(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
- 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

目標3 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

那覇空港における公共交通のわかりやすさ向上に向けた施策を展開するとともに、空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上に向けた検討を進める。また、観光二次交通結節点を設置するとともに、那覇やその他市町村においても、観光客による地域との交流や賑わいを創出するため、観光による地域振興を促す交通戦略展開に取り組む。

(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
- 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

(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
- 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

目標4 地域・事業者・行政等が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現

沖縄に根強く定着しているマイカー中心の社会から転換するため、日々の暮らしに係る様々な側面で粘り強い取組を推進していく必要がある。このため、自治体、学校、企業等において、マイカーに依存しなくても安全・快適に通勤・通学できるよう必要な対策を講じていく。また、これまでの赤字欠損補助を中心としたバス路線の確保・維持方策については、持続可能な新たな仕組みについて検討を進めるとともに、新たな人材確保の取組や必要となる支援についても継続的に検討するなど、持続可能な交通社会の実現に取り組む。

(1) 過度なマイカー依存型社会からの転換に向け関係者が協力して取り組む交通社会

- 施策18 地域自らの政策と資源が総動員された取組
- 施策19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組
- 施策20 業界団体・企業等に対する実効性のあるTDM施策の検討・推進
- 施策21 公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施
- 施策22 デジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携

(2) 県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会

- 施策23 バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討
- 施策24 地域公共交通の運行、担い手の確保

2 令和6年度の取組

目次

目標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

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 ……P4

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 ……P23

目標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

施策9 大学におけるキャンパスバスシステム等の検討 ……P40

目標3 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

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 ……P56

目標4 地域・事業者・行政等が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現

施策18 地域自ら政策と資源が総動員された取組 ……P58

市町村連携交通会議（分科会）の取組状況

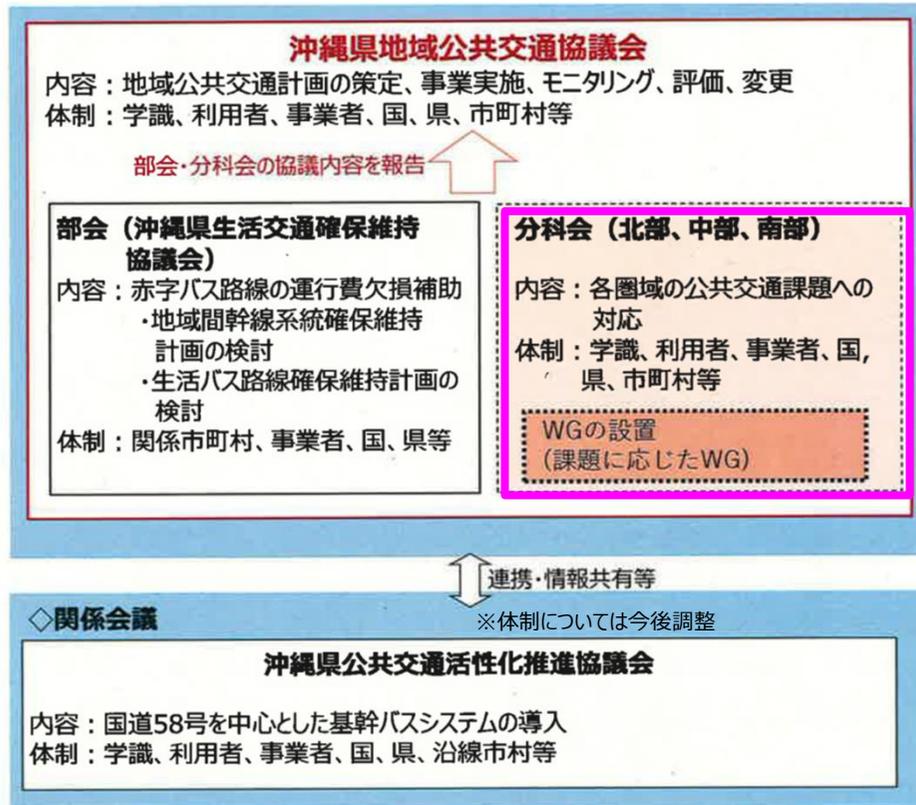
沖縄県企画部交通政策課

1. 市町村連携交通会議の位置づけと目標

<第1回市町村連携交通会議WG資料 抜粋>

■位置付け

- 沖縄県地域公共交通協議会の分科会として設置。
- 本会議は、**沖縄県地域公共交通計画の各施策・事業を推進するために、県・市町村・交通事業者等が協議・調整していく場。**
- 課題に応じてWGを設置し、具体検討を行う。



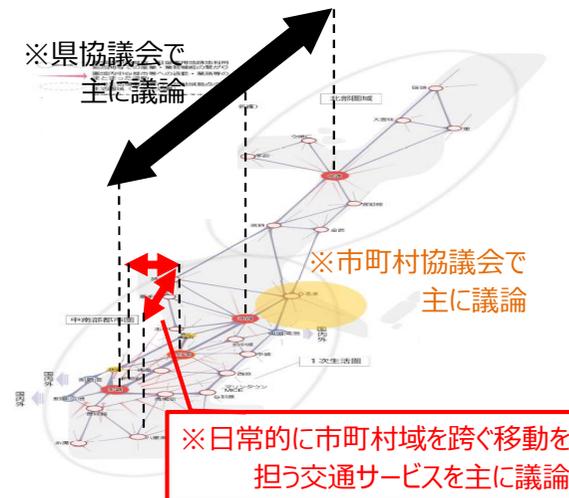
資料：R6第1回沖縄県地域公共交通協議会

■目標

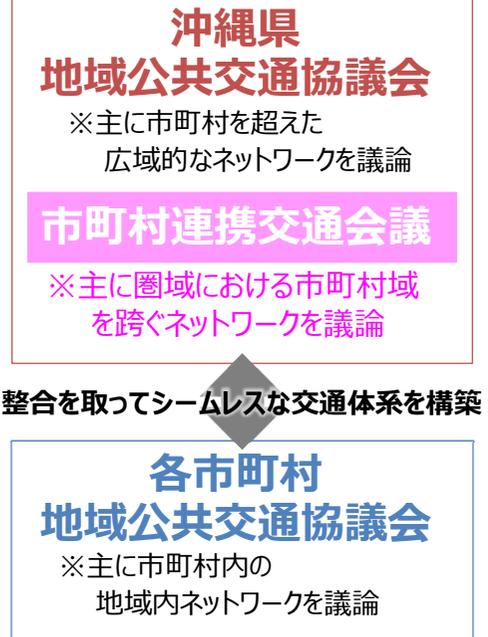
- **日常生活での市町村域を跨ぐ移動に対する公共交通サービスの充実を図る。**
- ※圏域間を跨ぐ広域的ネットワークを中心に議論する県協議会と、市町村内の地域内ネットワークを中心に議論する各市町村協議会のどちらも、検討し難い**市町村域を跨ぐ生活圏のネットワークを議論**することで、**シームレスな交通体系を構築**することに貢献する。

■検討対象

- 隣接市町村間の移動を担う公共交通機関



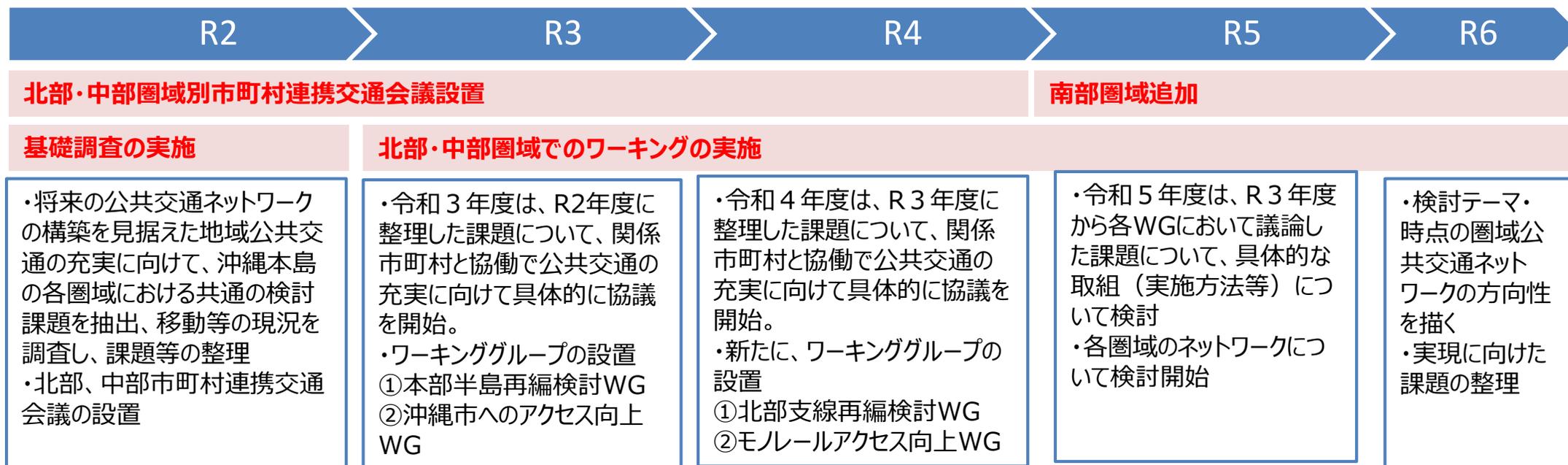
【県協議会と市町村協議会の役割イメージ】



沖縄県地域公共交通計画の「施策6」位置づけられ、令和7年度に各圏域のネットワークイメージを具体化する。

2. これまでの経緯及び構成メンバー

(1) 経緯



(2) メンバー構成

北部圏域

名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町、伊江村、伊平屋村、伊是名村、沖縄バス（株）、（株）琉球バス交通、（合）やんばる急行バス

※オブザーバー

北部広域市町村圏組合、沖縄総合事務局運輸部企画室

中部圏域

宜野湾市、沖縄市、うるま市、読谷村、嘉手納町、北谷町、北中城村、中城村、西原町、沖縄バス（株）、（株）琉球バス交通・那覇バス（株）、東陽バス（株）

（WGでは、恩納村、金武町、浦添市が参加）

※オブザーバー

沖縄総合事務局運輸部企画室

南部圏域

那覇市、浦添市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、南風原町、八重瀬町、（株）琉球バス交通・那覇バス（株）、沖縄バス（株）、東陽バス（株）、東京バス（株）

（WGでは、西原町が参加）

※オブザーバー

南部広域市町村圏事務組合、沖縄総合事務局運輸部企画室

3. 実績事例 (沖縄市アクセス向上WG)

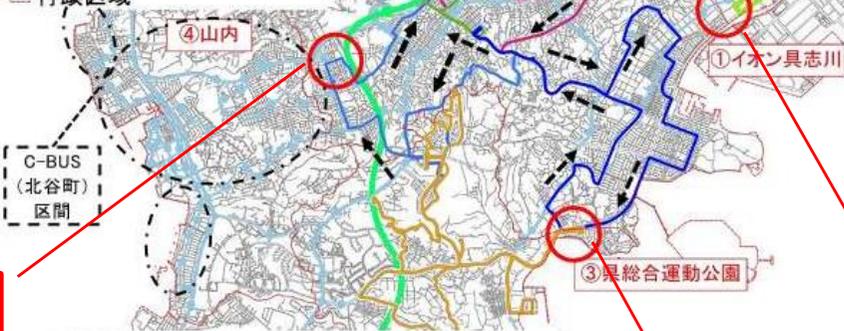
＜令和5年度第2回中部圏域市町村連携交通会議資料 抜粋＞



結節点の接続改善方針

(1) 結節点の接続改善

- 高速道路
- 高速道路 IC
- 路線バス
- バス停(路線バス)
- グスクめぐりんバス(北中城)
- 沖縄市循環バス(中部ルート)
- 沖縄市循環バス(東部ルート)
- 沖縄市循環バス(西部ルート)
- 沖縄市循環バス(北部ルート)
- 庁舎間連絡バス(うるま市)
- 行政区域



資料 2-1



改善対象結節点

出典: 基盤地図(国土地理院)を加工して作成
 国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト(https://niftp.mlit.go.jp/)
 国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」オープンデータ GTFS-JP(https://www.gtfs.jp/)

- ① イオン具志川**
 沖縄市循環バス(東部ルート)と庁舎間連絡バス(うるま市)の接続。
- ② サンエー具志川メインシティ**
 沖縄市循環バス(中部ルート)と路線バス(30番等)の接続。
- ③ 県総合運動公園**
 沖縄市循環バス(東部ルート)とグスクめぐりんバス(北中城村)の接続。
- ④ 山内**
 沖縄市循環バス(西部ルート)とC-BUS バス(北谷町)の接続。
- ⑤ 知花**
 沖縄市循環バス(北部ルート)と路線バス(62番等)の接続。

- ① アクセス改善策の具体化**
 - ・各交通結節点における結節案の具体化(接続する便、乗り入れ場所)
 - ・乗り入れ、延伸のための条件整理
 - ・具体的検討に必要なデータ整理
- ② 検討体制**
 - ・ワーキングでの検討範囲と個別調整の範囲の整理
 - ・本ワーキングの着地点とワーキング後の進め方



4. 第1回ワーキングの主な内容について

<第1回中部圏域市町村連携交通会議WG資料 抜粋>

(1) ワーキングの進め方

各自治体の将来公共交通NW

- ・将来NWの想定時点が異なる（明確でない）
- ・幹線といってもそのレベル感が異なる
- ・市町村境界部での支線交通の調整が必要 など

中部WGの検討テーマ

国道58号基幹バス導入や胡屋交通結節点整備時点の公共交通ネットワークの形成

中部WGメンバー

中部圏域全市町村、恩納村、金武町、浦添市、関係路線バス事業者、県
※西原町は南部圏域WGにも参加 ※独禁法に触れる事項に係る協議の際は行政のみで行う

北部WG検討テーマ

「名護交通結節点や北部医療センター整備時点の公共交通ネットワークの形成」

南部WG検討テーマ

「MICEや糸満の交通結節点整備時点の公共交通ネットワークの形成」

到達点

R6d

- ◆ 検討テーマ・時点の圏域公共交通ネットワークの方向性を描く
- ◆ 実現に向けた課題の整理

R7d

- ◆ 公共交通ネットワークイメージの具体化

R8d以降

- ◆ 再編検討着手

R6取組

R6d

第1回（7月）

ねらい

- ・市町村連携会議の趣旨、到達点の共有
- ・再編検討の必要性の共有

検討事項

- ・検討テーマの設定
- ・各自治体の将来NWの共有
- ・調整・検討事項の洗い出し

第2回（10月）

ねらい

- ・公共交通ネットワークの基本方針の整理
- ・交通結節点の設定方針の整理

検討事項

- ・各市町村における交通結節点の検討

勉強会（11月）

複数市町村の連携事例

最新技術等の事例

第3回（1月）

ねらい

- ・公共交通ネットワークの方向性確定

検討事項

- ・交通結節点の選定
- ・交通サービスの幹線・支線の区分
- ・実現に向けた課題整理

W 連
G 携
成 交
果 通
を 会
報 議
告 （ 3
月 ）

NWイメージ

各市町村将来NWのつなぎ合わせ

圏域NWの基本方針（考え方）

圏域NWイメージ

4. 第1回ワーキングの主な内容について

(2) 第1回ワーキングでの主なご意見（北部圏域）

① バス事業者

- 運転士不足については、**北部圏域は県全体よりもより深刻な状況。**
- 北部は路線バス利用者が少ない。**利用推進に向けた施策も検討する必要がある。**
- 運転手不足に対して、バス運行本数の減便など利便性低下につながる対応ではなく、**バスの走行空間確保対策などバスの定時性向上により運行効率改善を図る対策**も検討していくことが必要である。
- 公共交通のネットワークは、**交通結節点や路線サイクル、交通の利便性を高めることが重要。**
- バスのキャパシティが小さくなると突発的な利用者の要望に対応できないことが想定される。コストカットなどの問題もあるがバス路線を維持することにより数字に表れない価値もあると考えられるため、そうした面も含めて路線バスや公共交通の役割をみて欲しい。

② 市町村

- **観光客も住民も利用できるバスネットワークづくり**を進めていきたい。
- 67番辺土名線が令和5年10月に減便。観光客の移動手段確保のため、路線バス（定期便）とコミュニティバスを組み合わせたネットワーク構築が重要。
- **住民に限らず観光客にも公共交通ネットワーク構築**は関連する。**渡久地港もしくは本部港を中心とした船での移動を視野に入れた交通拠点**の設置の議論を予定。
- 財政面や住民が公共交通に関心を持っていないことが問題。
- 公共交通ネットワークの検討には、**フェリーターミナルと名護市中心部をつなぐシャトル便**を、引き続き盛り込んでほしい。
- ジャングリア開業などで交通渋滞が発生し、フェリーに住民が乗れない事態は避けたい。渋滞対策なども議論していきたい。

4. 第1回ワーキングの主な内容について

(3) 第1回ワーキングでの主なご意見（中部圏域）

① バス事業者

- バス事業においては、バスの運転手不足と高齢化が進んでおり、平成25年度と平成6年度を比較すると60%近くの運転手が減っている。また、運転手以外にも運行管理者の高齢化が進んでおり将来を懸念している。
- バスターミナル設置等も踏まえ、沖縄県や市町村で色々と検討して頂いているため、バス事業者が足を引っ張るわけにもいかないため、前向きに公共交通事業について検討を進めたいと考えている。
- バスの運転手不足については、今後も加速的に不足していくと予測しており、資料に掲載されている将来予測を上回るペースで運転手が不足すると考えている。
- バスの運転手が不足すると結果として路線バスが減り、現在運行している路線バスも維持確保が困難となり、将来的に公共交通空白地が増えると考えている。
- また、現在のコミュニティバスは、既存のバス路線のない空白地を埋めるといった役割や、商業施設や学校施設までの利用を支えるという役割を担っていると考えているが、今後は、路線バスの減便によりコミュニティバスの役割が増加すると予測される。
- 路線バスおよびコミュニティバスのそれぞれが担う役割について、ルートも含めた再編を検討しなければ、本当に必要な区間でしか路線バスが運行していないといった将来が懸念される。

② 市町村

- 国道58号の基幹バス導入については対岸であり、国道58号の基幹バスよりも、モノレールのでだこ浦西駅が交通の核となるが、南北よりも東西を結ぶ交通軸がないことから、今後どのように東西を結ぶ交通軸の強化を図っていくかが課題である。
- 南北を結ぶ交通軸については、高速バスの幸地バス停から沖縄アリーナまで一つ路線で行くことが可能でありアクセス性が高いといえる。ただ、てだこ浦西駅から高速バス停の幸地バス停までの距離が遠く、経路も分かりづらいため、てだこ浦西駅から幸地バス停まで荷物を持って歩いても苦勞することなく移動が可能となるシームレスな経路の設定が課題である。

4. 第1回ワーキングの主な内容について

(3) 第1回ワーキングでの主なご意見（中部圏域）

② 市町村

- 通勤だけでなく観光面を踏まえて連携することは賛成。
- 公共交通空白地帯が存在する。通勤通学圏域からも切れ目のない路線バスネットワークの構築を検討して欲しい。
- 県道74号線と国道58号の公共交通アクセスについては、バス路線の維持確保を望んでいる。また、国道58号の基幹路線バスについては興味があるが、停車バス停となるかを懸念している。
- 国道58号沿いにバス停があるが、学校からバス停まで遠いとの意見が生徒からあがっている。
- 東西を結ぶバス路線がないことには国道58号にアクセスできないといった状況である。
- 南北の移動については、国道330号までアクセスすることができれば、バス利用の需要があると考えている。今後、広域連携の必要性も含めて、沖縄県が実施したパーソントリップ調査のデータ等が入手できれば、データ確認、分析し検討を進めていきたい。
- 広域連携については、例えば、地域内のコミュニティバス路線を延伸させた場合、既存のバスと重複するため有用性に疑いがある。また、隣接する他市町村が理想とする路線などとの調整が必要となることから実現が難しいのではないかとこの結論になった。
- 中部圏域とつながりが強いのはたご浦西駅であるが、現在、駅周辺も開発段階であり、今後は高速バス幸地バス停までの乗り継ぎや利便性向上といった課題があるため、モノレールと路線バスの接続については、交通事業者と連携し取り組みを検討したい。
- 国道58号のバス路線の利便性は高いが、市内の移動に関してはバス利用が少ない状況であることから、自家用車から路線バス利用へのシフトが可能かの検討を図りたいと考えている。市街地でも交通結節点が欲しいと考えているが、その点も課題としたい。

4. 第1回ワーキングの主な内容について

(4) 第1回ワーキングでの主なご意見（南部圏域）

① 市町村

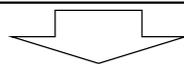
- 交通結節点については、東西ルートの南風原方面や南北ルートの真玉橋方面があり、周辺市町村と議論を重ね進めていきたい。MICE方面への交通結節点としては、南風原北IC周辺を交通結節点とする話はあるが基幹バスと想定している。
- MICE開業にあたって、ただこ浦西駅が広域的な交通結節点となると考えている。
- 現在、市内全域でデマンドバスを運行している。デマンドバスは、路線バスで賄えない部分をデマンド交通で補っており、デマンド交通利用者が増えているため今年度策定予定の地域公共交通計画に盛り込みたいと考えている。また、市の北部では住宅地として発展しているが、スクールバスなどの公共交通がないため、隣接する市町村も含めて路線の検討を行っている。
- 那覇市に隣接しているため通学や通勤の需要が多く、通過交通による渋滞が発生していることから、渋滞対策として公共交通を推進している。
- 市内一周線が生活幹線として認識されている中、路線を維持確保したいと考えており、自動運転バス実証実験を実施予定である。
- 観光収入のため南部地域の観光周遊性の向上や広域ネットワークの必要性を感じている。
- 南部広域については、アフターMICEの移動の取り込みが重要だと考えている。
- 那覇市LRT終点新川から南風原町や与那原町のMICE等への広域交通ネットワークについて、那覇市・与那原町・沖縄県も含めて今後は検討していきたい。
- MICEが東浜にできるため、どのような形で公共交通の交通結節点を整備するのかについて早めに関係各所と情報交換しながら検討を進めて行きたい。マリンタウン地区では路線バスが運行していないため、バスを運行することで利便性を高めたいと考える。
- コミュニティバスの運行区間で路線バスの撤退が増えているが、路線バスは那覇市に直通可能といった利点があり路線バスの維持確保を明確にする必要がある。

5. 第2回ワーキングについて

＜第2回中部圏域市町村連携交通会議WG資料 抜粋＞

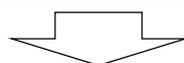
◆基本スタンス

- ✓ **市町村連携交通会議の位置づけと目標**（日常生活での市町村域を跨ぐ移動に対する公共交通サービスの充実を図る）に向け、**中部WG検討テーマ**（**国道58号基幹バス導入や胡屋交通結節点整備時点を睨んだ公共交通ネットワークの形成**）に沿って検討・議論を進めていく



◆第2回ワーキングの趣旨

- ① **上記の検討テーマを踏まえ、広域的且つ地域や事業者が抱える問題・課題や、渋滞問題、高齢化社会、環境問題、人手不足、維持確保等の多くの取り巻く状況の中で、『持続可能な地域公共交通を構築するためのどのようなネットワークを形成していくか』の基本的な考え方について議論**いただきたい。
- ② **中部圏域の現在の路線バス網について、全バス系統及びバス路線区間の視覚的・定量的な状況**（系統の重複程度、運行サービス水準、区間の利用者数、バス停別の利用者数等）を**地域全体で俯瞰し捉え、検討テーマ**（**国道58号基幹バス導入や胡屋交通結節点整備時点を睨んだ公共交通ネットワークの形成**）や、**公共交通ネットワークの基本的な考え方（案）との関連性**（各自治体の公共交通サービスとの関連性を含む）を踏まえた中で、**路線バスネットワークの問題、課題を議論**いただきたい。
- ③ **検討テーマ、上記①、②を踏まえた中で、各自治体が取組み・検討・構想されている交通結節点について、改めて中部圏域のネットワークイメージの具体化に向け、どう位置付けていくか、或いは今後どう取り組んでいくか等、交通結節点の可能性や展開方針等について議論**いただきたい。



◆第3回ワーキングに向けて

本日の議論を踏まえ、第3回WGでは**中部圏域の公共交通ネットワークの方向性**を議論いただき、R7年度までの検討課題である『**圏域ネットワークイメージの具体化**』につなげていく予定

5. 第2回ワーキングについて

<第2回北部圏域市町村連携交通会議WG資料 抜粋>

3. 公共交通ネットワークについて

(3) 公共交通ネットワークのたたき

【北部圏域の公共交通ネットワークの基本的な考え方】

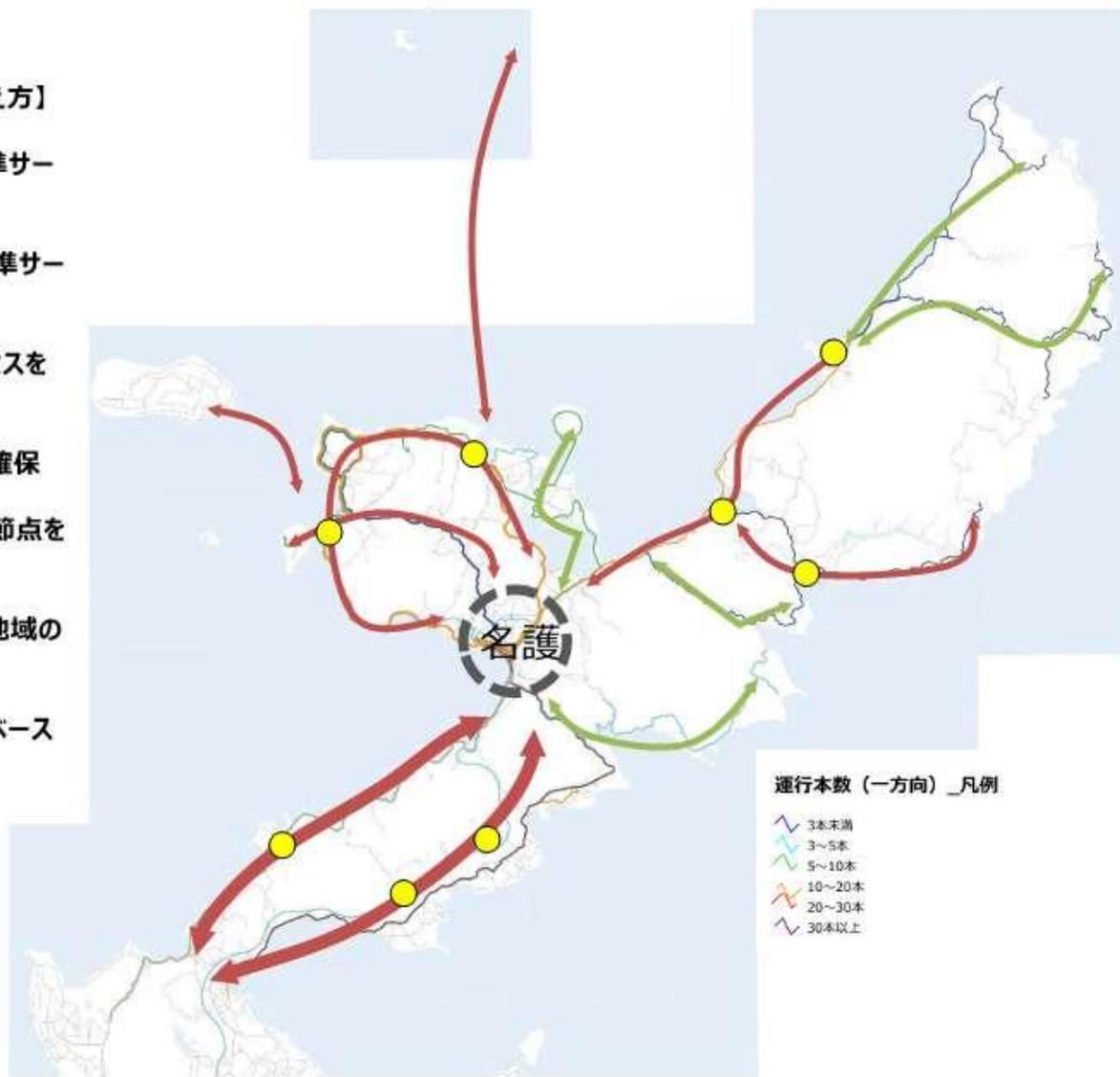
- 名護を圏域の中心として中南部圏域と高水準サービスを確保
- 名護市街地と、各市町村とのアクセスを中水準サービスを確保
- 運天港、渡久地港から名護市街地へのアクセスを確保
- 過疎地域においてはおでかけができる水準を確保
- 各市町村には、幹線系統が経由する交通結節点を位置づけ
- 交通結節点までの移動はコミュニティ交通や地域の輸送サービスで確保

※平成26年北部地域交通体系基本計画をベースに作成

○ 圏域の中心

↔ 幹線的な方向

→ 支線的（エリア面的）な範囲



5. 第2回ワーキングについて

(1) 第2回ワーキングでの主なご意見（北部圏域）

①バス事業者

- 運天港や渡久地港を交通結節点に挙げているが、**高速船が就航している名護漁港は交通結節点に入らないのか。**
- 路線バスの運行に関して、広域での大量輸送という役割が重視されているが、北部内では大量輸送していない。また、**大型バスから中型バスへの変更が燃料費削減には効果的だが、車両の入手が難しく、選択肢が限られている。路線バス利用者の目的を把握することが求められる。**
- 人手不足で採用が進んでいない状況である。ネットワークを拡充する前に、**運転手の確保を行う必要がある。**

②市町村

- 名護市に到着した人々は名護市から北上する傾向があり、名護市から南下するルートは考えにくい。名護市を発着点とする交通ネットワークの構築について、金武町や宜野座村との接続が難しい。**また、地域間のコミュニティバスの連携についても検討が必要である。**
- 本部港は物流拠点であり大型の船の発着する港であるが、渡久地港と距離があるため**両港を結ぶ施策が必要**である。
- 路線バスの利用に関する詳細なデータを持っていないが感覚として、**高校生を中心とした通学での利用頻度は高く、朝晩は利用者が少ない**と考える。**日中のサービス水準をどのレベルまで上げるべきか住民のニーズを確認する必要がある。**
- 交通結節点としては、**観光産業を視野に入れると道の駅周辺も考えられる。**
- **離島三島の移動需要が減少傾向**にある。**65歳以上の高齢者の利用が増える中で、公共交通の維持やアクセスの確保が重要。**

5. 第2回ワーキングについて

(1) 第2回ワーキングでの主なご意見（北部圏域）

③沖縄県

- 公共交通ネットワークの構築について、将来のニーズを考慮し理想的なネットワークを描くアプローチと、公共交通の運転手不足を考慮して現実的な維持の必要性を検討するアプローチの2つが考えられる。
- 現在の公共ネットワークについては、維持することが必要かどうかを見極め、不要な路線を削減することも視野に入れるべきである。会議の参加者には、各々の組織に持ち帰り、今後のワーキンググループにどのようなスタンスで臨むかを考えていただきたい。

④オブザーバー（沖縄総合事務局）

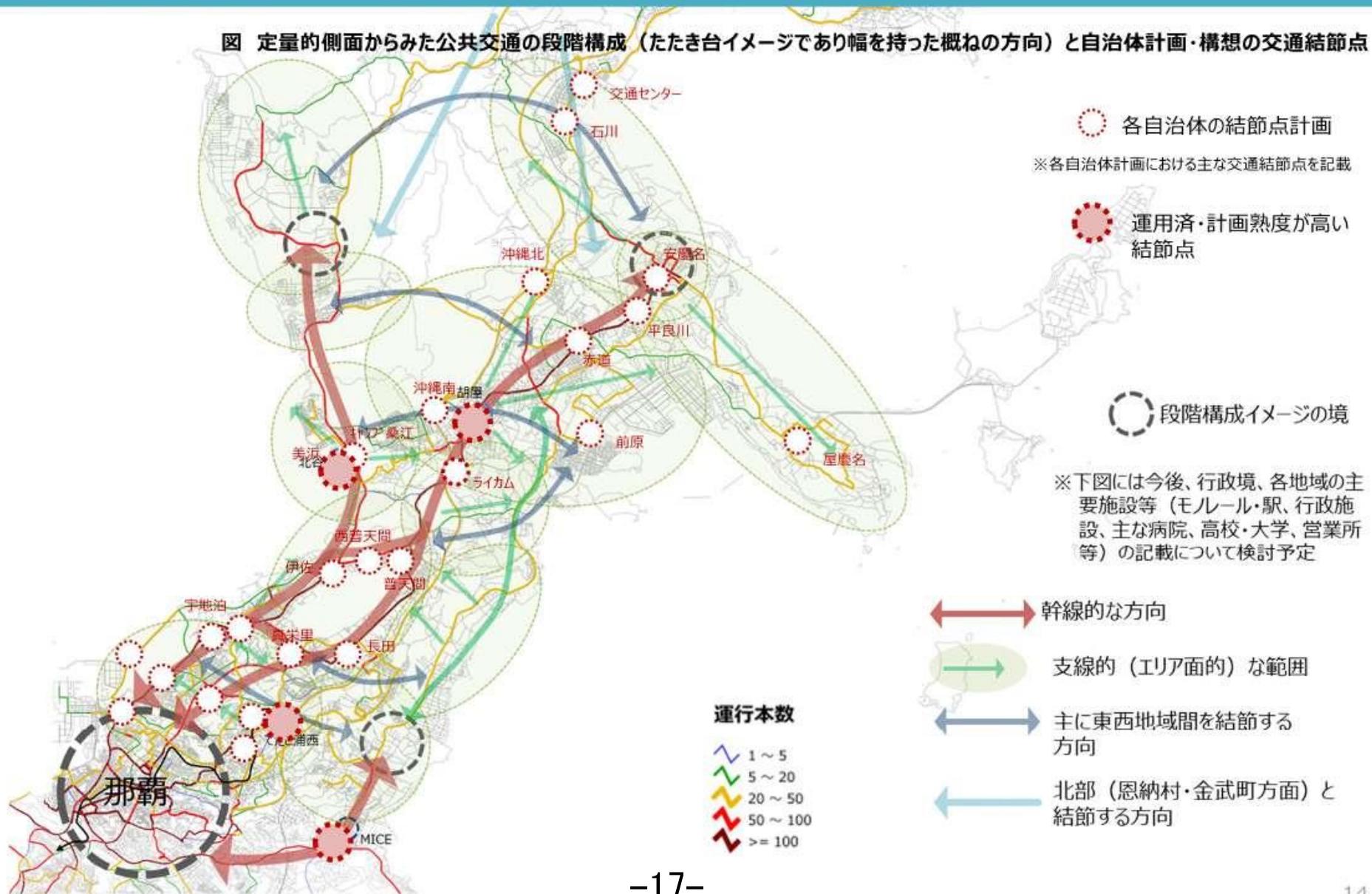
- 市民のニーズを反映して交通サービスを向上させるためには、PI等などで住民からの意見収集を行い、バス会社との協力していくことが重要である。また、輸送ニーズに応じた柔軟なサービス構築を目指し、地域間での連携の強化も課題がある。
- 携帯の位置情報システムの中から結節点を掘り下げていくと、効率的なコミュニティバスの運営が可能である。データ収集を進めながら連携を深めていかれたい。

5. 第2回ワーキングについて

<第2回中部圏域市町村連携交通会議WG資料 抜粋>

2. 交通結節点の計画・構想について

図 定量的側面からみた公共交通の段階構成（たたき台イメージであり幅を持った概ねの方向）と自治体計画・構想の交通結節点



5. 第2回ワーキングについて

(1) 第2回ワーキングでの主なご意見（中部圏域）

①交通事業者

- 施設へのバス乗入の可否については以前からある問題である。**ホテル建設後にホテル乗り入れを依頼され、結局バスの車高が高いため乗り入れができないということがあった。ホテル建設時にバスの乗入可否の問い合わせが来るようになっている。大型施設建設計画の策定時にはバス会社に対しても周知して欲しい。**
- 結節点については、各市町村のコミュニティバスが運行している状況を踏まえて最適な箇所を選定していると思うが、**拠点への乗入れありきではなく、拠点外でのバス停設置であればバス事業者としては使用しやすいので検討いただきたい。**
- 路線バスは名護市から那覇市の間で運行中であるが既に利用者が少ない状況である。コミュニティバスは地域内運行の役割であるが、その役割自体も変わって幹線道路とコミュニティバスが運行することになるのではないか。路線バスは利用者が多い区間を走行させて、コミュニティバスは市町村の運行へと役割を増やしていくイメージではないか。
- 路線バスは公共交通の役割を果たしている。**路線バスとはできるだけ早く都市間を結び効率的かつ利便性をもって多くの人を遠くに運ぶという特性があり、結節点を設置する際もその点を考慮して欲しい。**
- **バス運転手の労働時間も非常に厳しいことも理解して欲しい。**今後、大型施設の計画時には可能な限り早く周知して欲しい。**都市計画と交通計画が一体化できれば良いと考えている。**
- 北谷町・読谷村においては北中部にアクセスさせていきたい。具体的に**ホテルや地元から需要があるかを明確にすべきである。**77番・120番の路線があるが、9月の無料バス実験では120番の利用増加が著しかった。今後路線バスを見直すに際し、**読谷村・北谷町から地域の意見や観光立県の異なる方向への利用、期待や希望があるのか探る必要がある。**

5. 第2回ワーキングについて

(1) 第2回ワーキングでの主なご意見（中部圏域）

②市町村

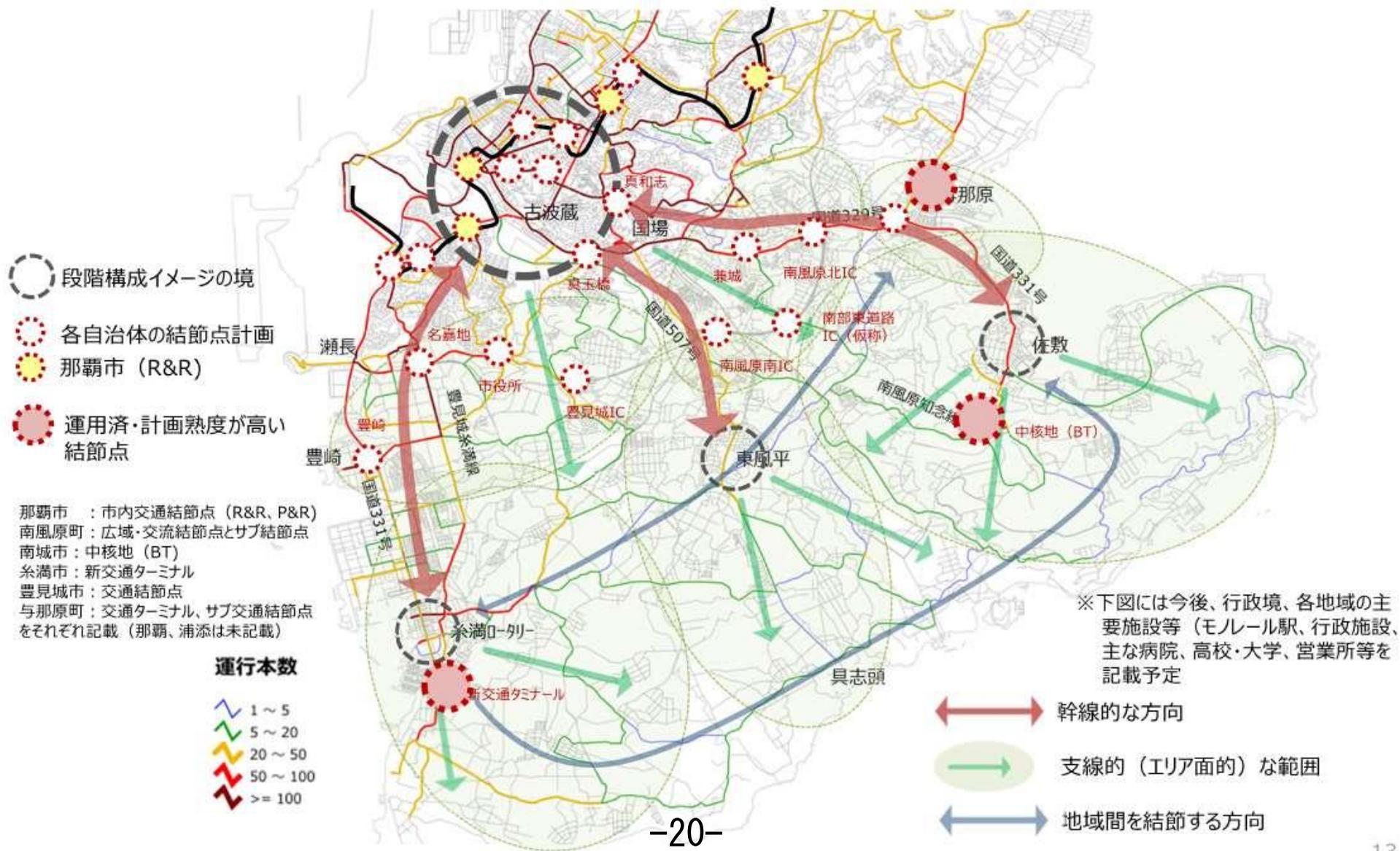
- 沖縄県地域公共交通計画では、**基幹バスシステムを延伸する方向が示されている**。令和7年度に公共交通ネットワークの具体化を図るのであればその点も含めた検討が必要と考える。
- 幹線的な方向については概ね良い。結節点についてはどの位置に決まってくるのか気になる。東側に大型ホテルが存在している。ホテル側も利用客の利用をみると、**南部はもとより南部から北部への需要も高い**とのことで、**結節点の置き場所とともに、北部へのアクセスもイメージしながら県全体での幹線的な方向**を考えることができれば良い。
- てだこ浦西駅と幸地インターチェンジが整備予定であるため、そこから北部への交通手段として結節していけたら良い。また、幸地バス停が分かりづらいとの意見に対しても、幸地インターチェンジ整備後にてだこ浦西駅と直結する路線もできるのではと。
- 段階構成のイメージとしては、国道329号・県道29号線の境に大型商業施設があるため、そこを基点にした東西南北を軸に交通結節点としての機能が持てればと考えている。
- 公共交通中心のまちづくりといいながら、**車中心のまちづくりが先行しているのが現実にある**。商業施設誘致や大規模施設移転の際、まず駐車場中心に検討され**バスを優先的に考えきれていない**。バスが後追いとなり、利用しづらい車中心のまちづくりを掲げるのであれば、他の計画においても、バスの優先順位を上げて実施しないことには実現が厳しいと思われる。
- 国道58号から離れた場所にホテルがある。ホテル利用者が北部へバスで行く際は、タクシーもしくはホテル送迎にてバスターミナルまで行き、路線バスを利用して国道58号までアクセスし、路線バスを乗り継いで北上していくとなると非常に不便である。

5. 第2回ワーキングについて

＜第2回南部圏域市町村連携交通会議WG資料 抜粋＞

2. 交通結節点の計画・構想について

図 定量的側面からみた公共交通の段階構成（たたき台イメージであり幅を持った概ねの方向）と自治体計画・構想の交通結節点



5. 第2回ワーキングについて

(1) 第2回ワーキングでの主なご意見（南部圏域）

①交通事業者

- 運転手の確保が今後増々困難になるということが、結節点がどう効率的に、また、非常に便利で使える施設なのか、ただ繋がっているのではなく、どこまでの利便性になっているのか一番大事なポイントだと考える。
- 8月にコストコが開業した際に、**非常に渋滞が発生した**。与那原の**大型MICEが完成する頃までに、道路整備を推進した方が良い**。与那原交差点から西原向け、那覇向け、知念向けの運行が30分から60分間隔になりかねないため、**道路整備を上手く活用することが必要**ではないかと考える。
- ネットワークについては、役割分担を再編成の中で系統の集約を考えている。
- 南部はバス利用者も多く交通渋滞も多い。基幹バス関係でいうと、バス専用レーンを89番、56番、明治橋から奥武山を通る路線を少し下げて通勤通学時間帯に期待したいと考える。
- 平成26年よりスタートしたオキカの利用者が減少しているため、利用増進にも取り組んで欲しい。

②沖縄総合事務局

- 市町村の枠の中で動かさないと難しい難しさもある。コミュニティバスなどと連携を行うことで、市町村園域を超えた運行ができる枠組みもある。
- デマンド交通を導入したことにより利用者増加があったということで、**枝の交通部分の利便性を高めることにより幹の交通を太くすることができる**。

6. 今後の取組方針について

<沖縄県地域公共交通計画 抜粋>

(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

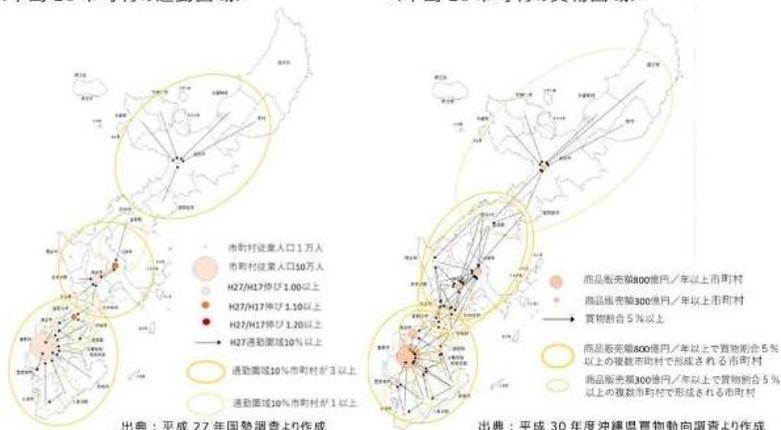
施策6 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討

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>

<本島26市町村の買物圏域>



<連携交通会議（北部、中部、南部）における取組>

北部市町村連携交通会議	中部市町村連携交通会議	南部市町村連携交通会議
【取組テーマ】		
・各圏域における交通、移動への課題への対応 ・各圏域におけるネットワークのイメージの具体化 等		

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イメージを具体化				

R6d

R7d

R8d以降

◆公共交通ネットワークの方向性確定

◆公共交通ネットワークイメージの具体化

◆再編検討着手

<第1・2回のWGの意見をふまえ>

- ✓ 運転手不足等の事業者が抱える問題・課題や、渋滞問題、高齢化社会、通勤、通学等をふまえ検討
- ✓ 各自治体が取組み・検討・構想されている交通結節点をどう位置付けていくか。機能や配置、実現可能性も含め、地域の実情・課題、交通事業者の意向をふまえ検討
- ✓ 公共交通の役割分担
- ✓ 観光交通もふまえたネットワークイメージ