

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



平成24年3月

那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市

目 次

第 1 章	はじめに.....	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	本計画の位置づけ	2
第 2 章	バス交通の現状と問題	5
第 3 章	中南部都市圏全域のバス網再構築の方向性.....	9
3-1	基本的考え方	9
3-1-1	バス網再構築の必要性.....	9
3-1-2	バス網再構築の方針.....	10
3-2	バス網再構築の目指す方向.....	11
3-2-1	基幹バスシステムのイメージ.....	11
3-2-2	支線バス、結節点のイメージ.....	12
3-2-3	バス網再構築計画のネットワークイメージ.....	13
第 4 章	国道 58 号を中心とした地域公共交通総合連携計画	15
4-1	地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針. 15	
4-1-1	国道 58 号を中心とした地域公共交通総合連携計画の意義・役割	16
4-1-2	基幹バスシステムの展開方針.....	16
4-1-3	国道 58 号方面のバスシステムの現状.....	17
4-1-4	国道 58 号方面のバス需要特性.....	19
4-1-5	国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ.....	20
4-2	地域公共交通総合連携計画の区域.....	22
4-3	地域公共交通総合連携計画の目標.....	23
4-4	目標を達成するために行う事業及びその実施主体とスケジュール.....	27
4-4-1	目標を達成するために行う事業及びその実施主体	27
4-4-2	事業概要.....	28
4-4-3	目標を達成するために行う事業のスケジュール	30
参考資料	沖縄県公共交通活性化推進協議会規約	31

第1章はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

沖縄本島の中南部都市圏は、那覇市から沖縄市に至る南北軸を中心とした17市町村で形成され、都市圏人口は約115万人（平成22年、沖縄県の約82%が集中）に達し、依然として人口増加基調にある。

本都市圏は、世界有数の自然的環境、リゾート観光地としての魅力、アジア諸国に近接する地理的条件を有する本県の中核的な機能が集積する地域として、我が国の国土形成上も大きな役割を担っている。これまでに本土復帰40年の実績の中で、本県の振興開発が進められてきたが、交通基盤整備の脆弱さはこれからの活力ある都市活動や地域住民の日常生活の支援、観光など地域間交流の促進、さらには環境負荷軽減を図る上で大きな妨げとなっている。

特に戦後から鉄軌道がなく公共交通をバスに依存してきた本県では、沖縄独自の気象や地形条件に加え米軍統治下におかれた沖縄固有の歴史や文化的な特性などが相まって、全国の中でも極めて高い自動車依存型社会を形づくった。具体的には、全国一高い自動車保有台数の伸び率（沖縄県1.62倍、H22/H2）を招き、平成15年の沖縄都市モノレール開業以降も那覇市内の道路の混雑時旅行速度は低下を続け、H22年では約12.9km/hと東京、大阪よりも低い全国ワースト1という極めて重大な交通問題を抱えている。

このような状況の中、南北約40kmに及ぶ中南部都市圏を網羅するバス交通については、那覇を中心とした長大路線などが複雑に運行されているため、利用者にわかりづらく、定時定速性、効率的な運行、さらにはモノレールとの有機的な連携が欠如しており、都市圏の良質な社会生活を確保するためバスを中心とした公共交通全体の活性化、再生を図ることが喫緊の課題である。

このため、中南部都市圏におけるバス網再構築に向けて、地域の関係者（行政、公共交通事業者、住民等）が総力を挙げて、総合的かつ一体的に取り組むための計画として、地域公共交通総合連携計画を策定するものである。

1-2 本計画の位置づけ

本県の交通体系のマスタープランである『沖縄県総合交通体系基本計画』では、人及び環境に優しい都市構造を支えるための施策として、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を位置づけており、長期的には沖縄本島を縦貫し広域的な移動を支える鉄軌道を含む新たな公共交通システムの形成とともに、バスサービスの拡充を図り、フィーダー交通として基幹バスシステムの導入に取り組むこととしている。

また、一人一人の移動（モビリティ）が、環境や交通渋滞緩和、高齢者の移動、公共交通の活性化等、社会的に望ましく、個人的にも健康、家計という視点から望ましい方向に意識改革を図るコミュニケーション活動であるモビリティ・マネジメントを重点施策として位置づけている。このユイマールの相互扶助の精神のもとで、当面は、既存道路空間やバス機能を活用し、都市モノレールとの連携強化、バスレーンやバス停の拡充、低床バス等乗りやすい車両の導入、ICカードシステムの導入、系統別カラーリングの導入等でバスの利便性を高める。さらにバスレーンの拡充等や結節点の整備等に併せた基幹バスシステムの導入に取り組むこととしている。

本基本計画は、『沖縄 21 世紀ビジョン基本計画』を上位計画とし、そこで示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示したものであり、『沖縄 21 世紀ビジョン基本計画』においても、低炭素島しょ社会の実現、人間優先のまちづくりの推進のために基幹バスシステムの導入が位置づけられている。

本地域公共交通総合連携計画は、中南部都市圏のバス網再構築計画のうち、国道 58 号を中心とした地域について、基幹バスシステムの導入を推進していくための、基本方針や目標、事業等を定めた実施計画である。

表 1-1 バス網再構築に向けたこれまでの検討

平成 19 年度以前	平成 20 年度	平成 21～22 年度	平成 23 年度
<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県総合交通体系基本計画（H14.3）を策定、積極的に取り組む施策として基幹バスシステム導入を掲げる ・TDM 施策推進アクションプログラム（H17.3）でバス交通体系再構築を重点施策として位置づけ ・基幹バスシステムを中心とするバス網再構築計画を策定（H17 年度） ・バス事業者との認識の共有化、合意形成（H18 年度） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・バス事業者よりバスレーンの延長、IC 乗車券システムの導入、乗継施設等の整備等の課題が指摘 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスレーン延長及び乗継施設の整備等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県総合交通体系基本計画（案）の作成 ・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（仮称）（案）の作成 ・TDM 施策推進アクションプログラム（素案）の作成 ・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

イメージ



図 1-1 県土の均衡ある発展を支える利便性の高い陸上公共交通ネットワークの段階的な整備のイメージ（短・中期／長期）¹

¹ 沖縄県総合交通体系基本計画

第2章 バス交通の現状と問題

(1) 沖縄県・中南部都市圏は、人口がまだまだ増加する全国でも稀な地域
 → 沖縄の公共交通マーケットは潜在的には高いはず

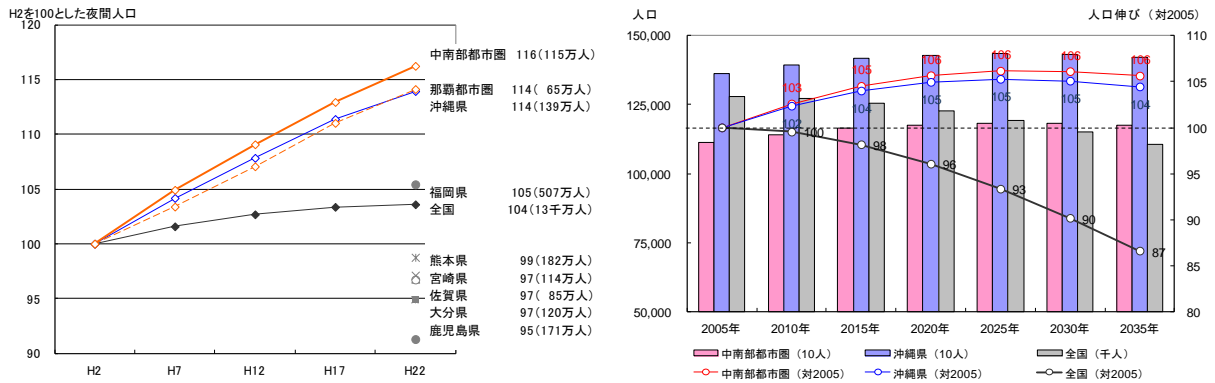


図 2-1 国勢調査によるこれまでの人口推移 (左) / 人口問題研究所による将来推計人口 (右)

(2) 都市圏人口は南北軸上に密度高く集積
 → 現在のバス網は概ね人口、土地利用には対応している

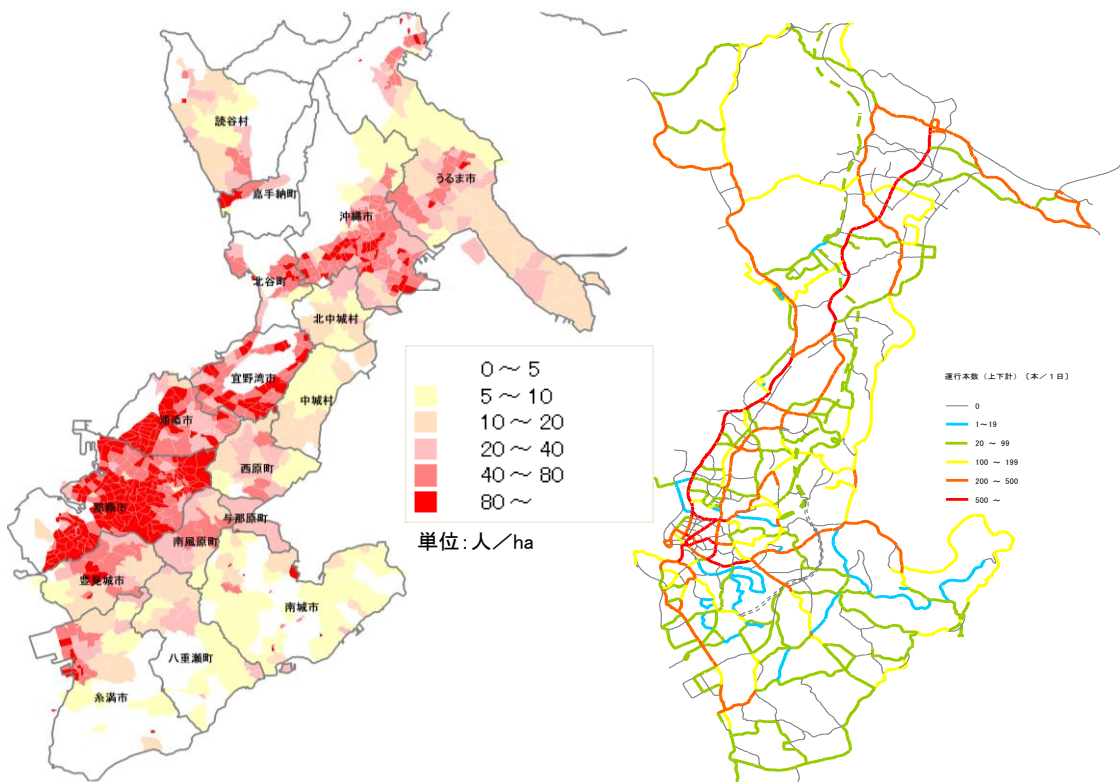


図 2-2 夜間人口密度 (小地域集計) とバス運行本数 (モノレール開業後)
 資料: H17 国勢調査

(3)人口、観光客、自動車は増える反面、バス輸送人員は大幅減

- 20年前のバスの輸送人員と比較して、沖縄県は40%、全国は64%の水準
- 自動車保有台数の伸びは、沖縄県が全国一高い(H22/H2)
- 何故こんなに沖縄のバス離れ、自動車依存は著しいのか？

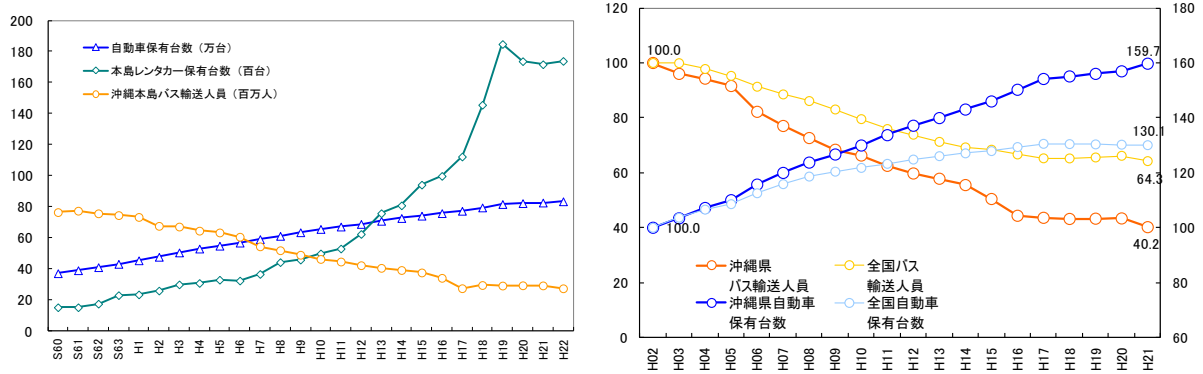


図 2-3 バス輸送人員、自動車保有台数、レンタカー台数の推移 (左) / 全国、沖縄県のバス輸送人員の減少率 (右)

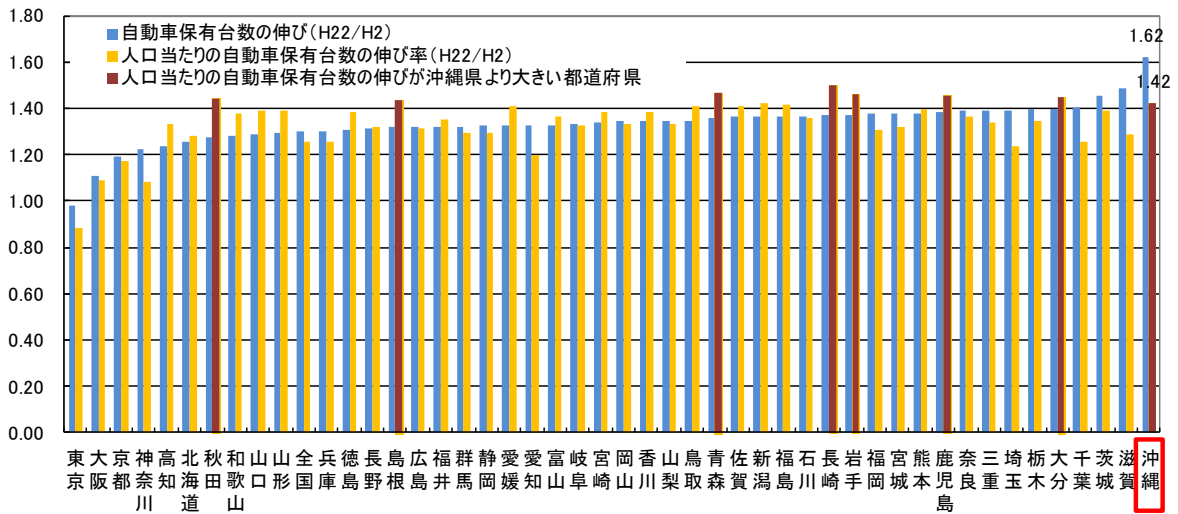


図 2-4 都道府県別の自動車保有台数、保有率の伸びの比較

(4) 沖縄県の人口は全国で3位の伸び率(その他、増加している都府県は3大都市圏と福岡県)
 →人口が増加している都市の中でバス輸送人員の減少率は最も高く、30%を超えている(全国でワースト12位)。

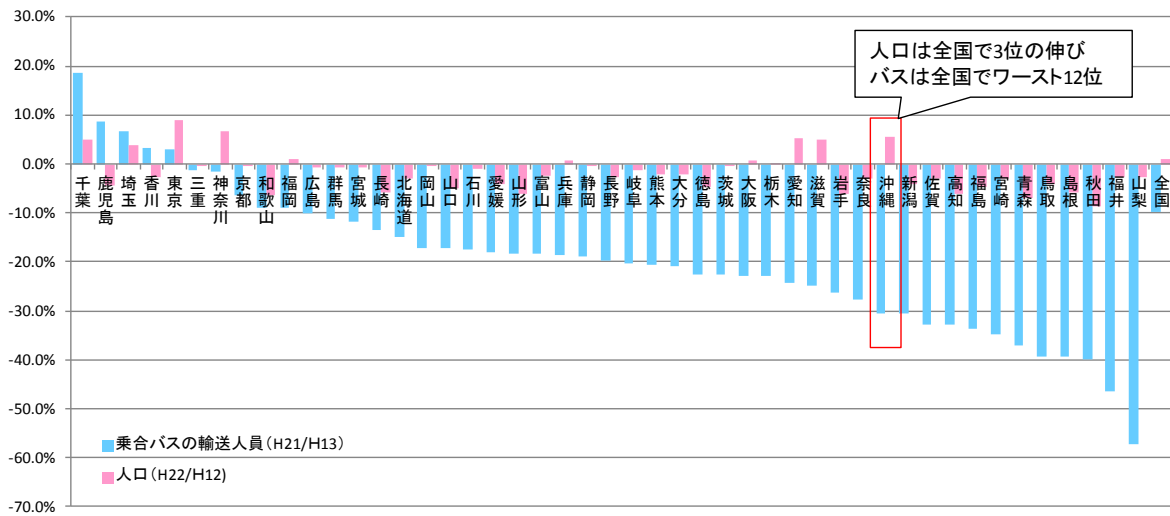


図 2-5 都道府県別バス輸送人員増減率と人口増減率の比較

(5) バスは那覇を中心とした長く、複雑な多くの系統で構成
 →約9割の区間は他系統と重複し、バス需要ともアンバランス

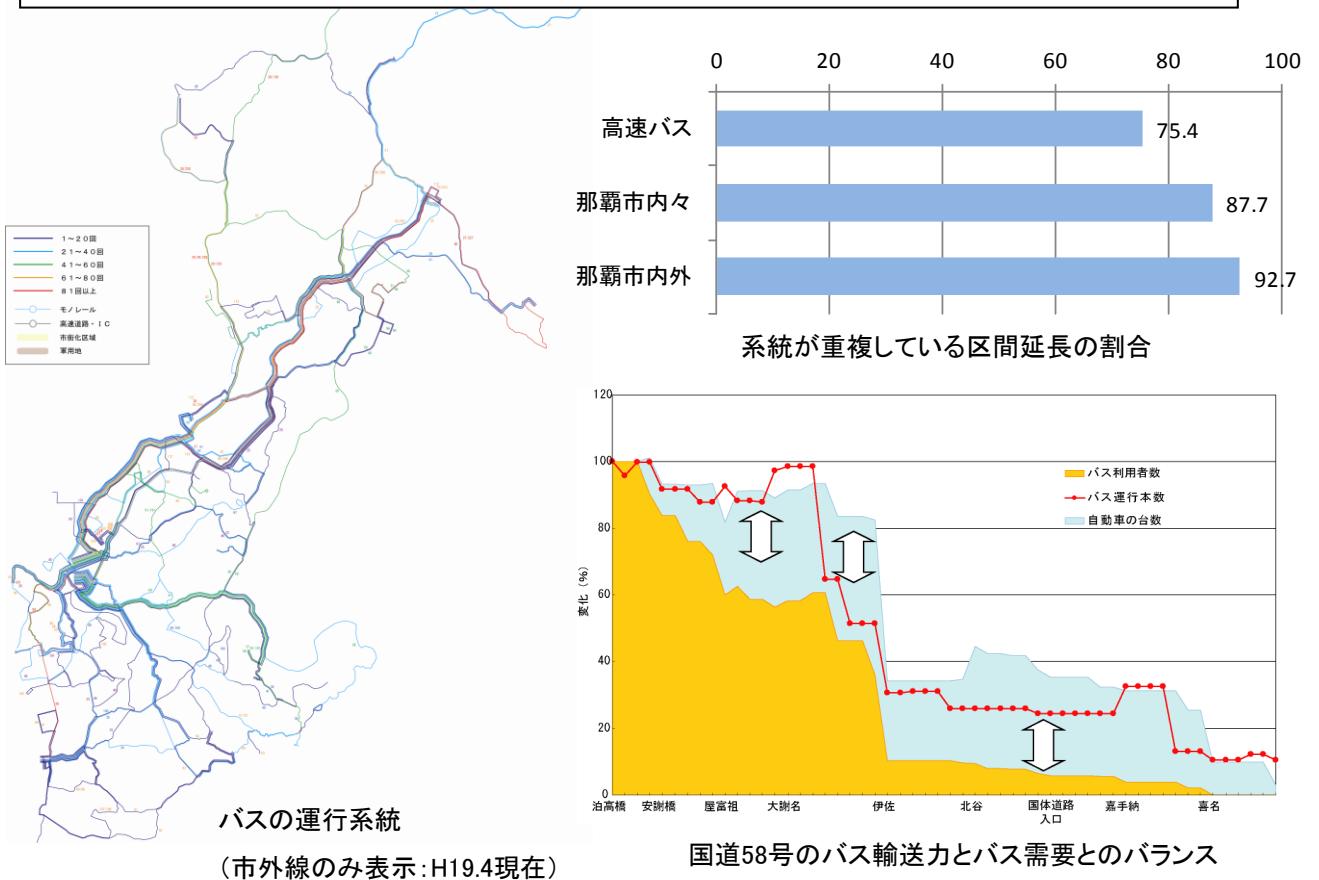


図 2-6 バスの系統及びバス輸送力とバス需要のバランス

(6) 移動は自動車利用に特化、長距離ほどその傾向は顕著
 →那覇着では9(車):1(バス)の割合の高い自動車依存

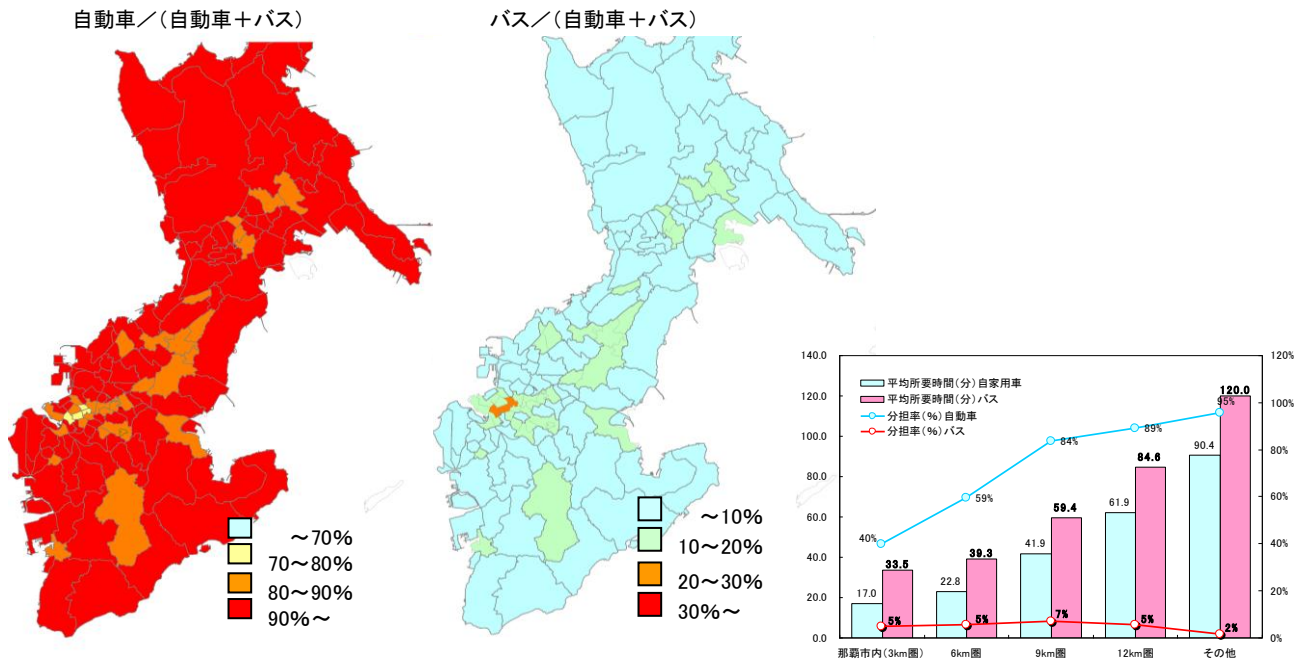
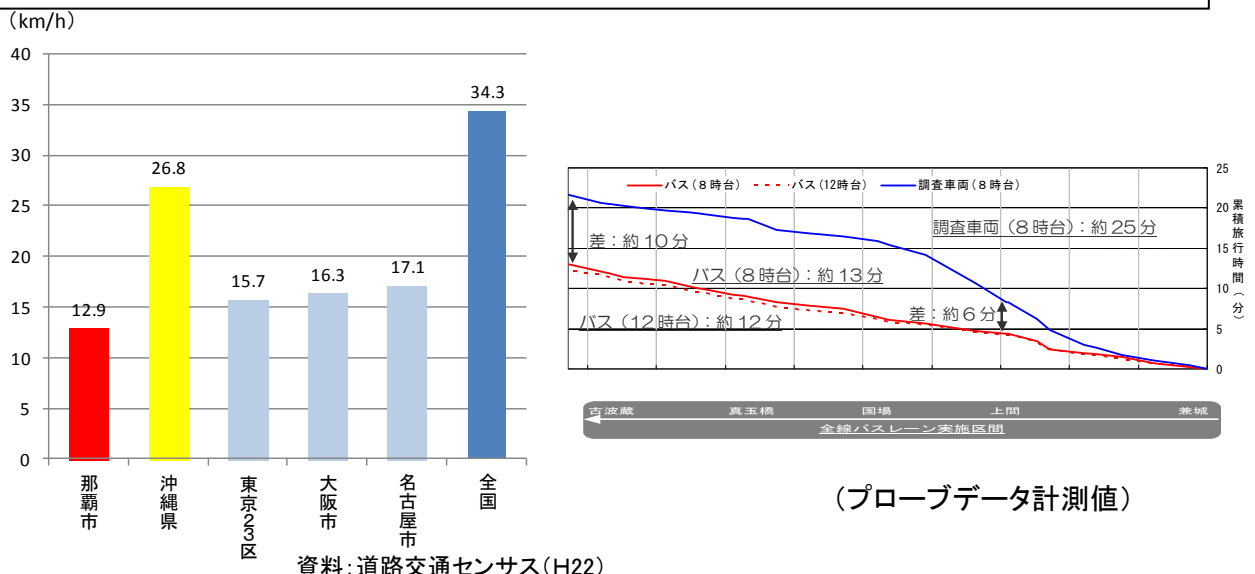


図 2-7 那覇市着のゾーン別自動車とバス利用割合 (左) / 那覇からの距離帯別分担率と所要時間 (右)

資料: 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成18年)

(7) バスが走る道路モビリティは大都市圏並みかそれ以下(那覇市は全国の都道府県庁所在都市でワースト1位)
 →バス専用レーンの効果は大きく、バスの信頼回復に向けては今後の拡大が望まれる



資料: 道路交通センサス(H22)

図 2-8 混雑時旅行速度の他都市との比較 (左) / バスレーンの効果 (右)

第3章 中南部都市圏全域のバス網再構築の方向性

3-1 基本的考え方

3-1-1 バス網再構築の必要性

バス交通を取り巻く問題、課題

- ◆バス路線が益々減少し、県民の生活の足が確保できなくなる恐れ
- ◆自動車の利用が益々高まり、交通問題(主に交通渋滞)や環境問題が深刻化する
- ◆バス系統が複雑でわかりにくく、県民や観光客が利用しやすいサービスとなっていない
- ◆バスを利用しやすくするための基本的サービス(わかりやすい時刻表、乗務員による利用案内、接客マナー等)が不十分
- ◆事業者の体力も厳しく、サービスを高めつつ一層の運行効率化が必要
- ◆モノレールとの連携、県土軸を支える鉄軌道を含む新たな公共交通システムなど、沖縄の自立振興上必須



これからのバス交通に関する考え方

- ◆マーケットは、人口動向、土地利用状況等を踏まえても十分あるのではないか？
- ◆既存のバス網の枠組みを超え、県民、事業者が共に有益となるバス網はないか？
- ◆利用者の利便性と、バス事業としての事業性を高める... この両立が図れる道はないか？
- ◆バスだけでなくモノレールや自動車とも連携して、より公共交通の魅力の向上が重要では？

3-1-2 バス網再構築の方針

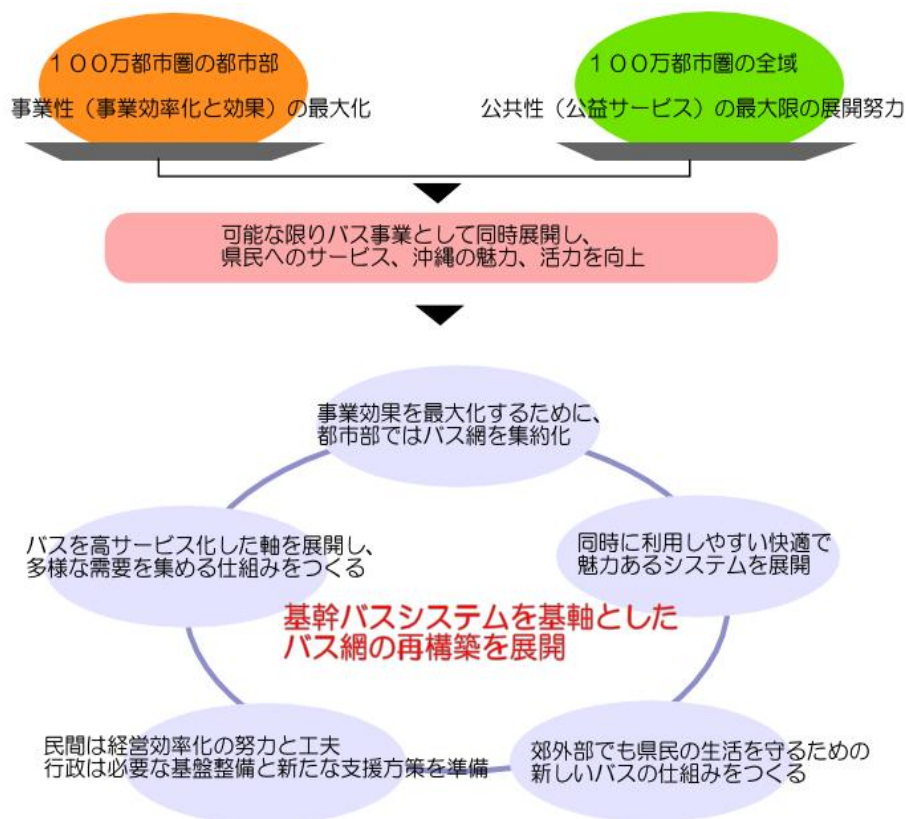


図 3-1 バス網再構築の方針

3-2-2 支線バス、結節点のイメージ

◆都市圏の市街地や郊外部では、基幹バスと結節する支線バスを導入

- 需要が高い地域(支線バスA)では運行頻度を望ましくは 20 分間隔程度を目標
- 需要が低い地域(支線バスB)は採算確保に配慮して運行

◆基幹バスの交通結節点

- 結節機能は周辺土地利用や支線バスの配置状況、道路ネットワークの状況を踏まえ、複合型、公共交通中心型、自動車交通中心型の各結節点を効率的に配置
- 基幹バスとの乗換えは、市街地には小規模でも重点的に配置し、支線バスサービスが低い地域にはP&R等が可能な結節点を補完的に配置
- 沖縄市においては、リニアバスターミナルとともに C&R、K&R、P&R 駐車場を適宜配置する等、複合型結節点としての整備を行う。

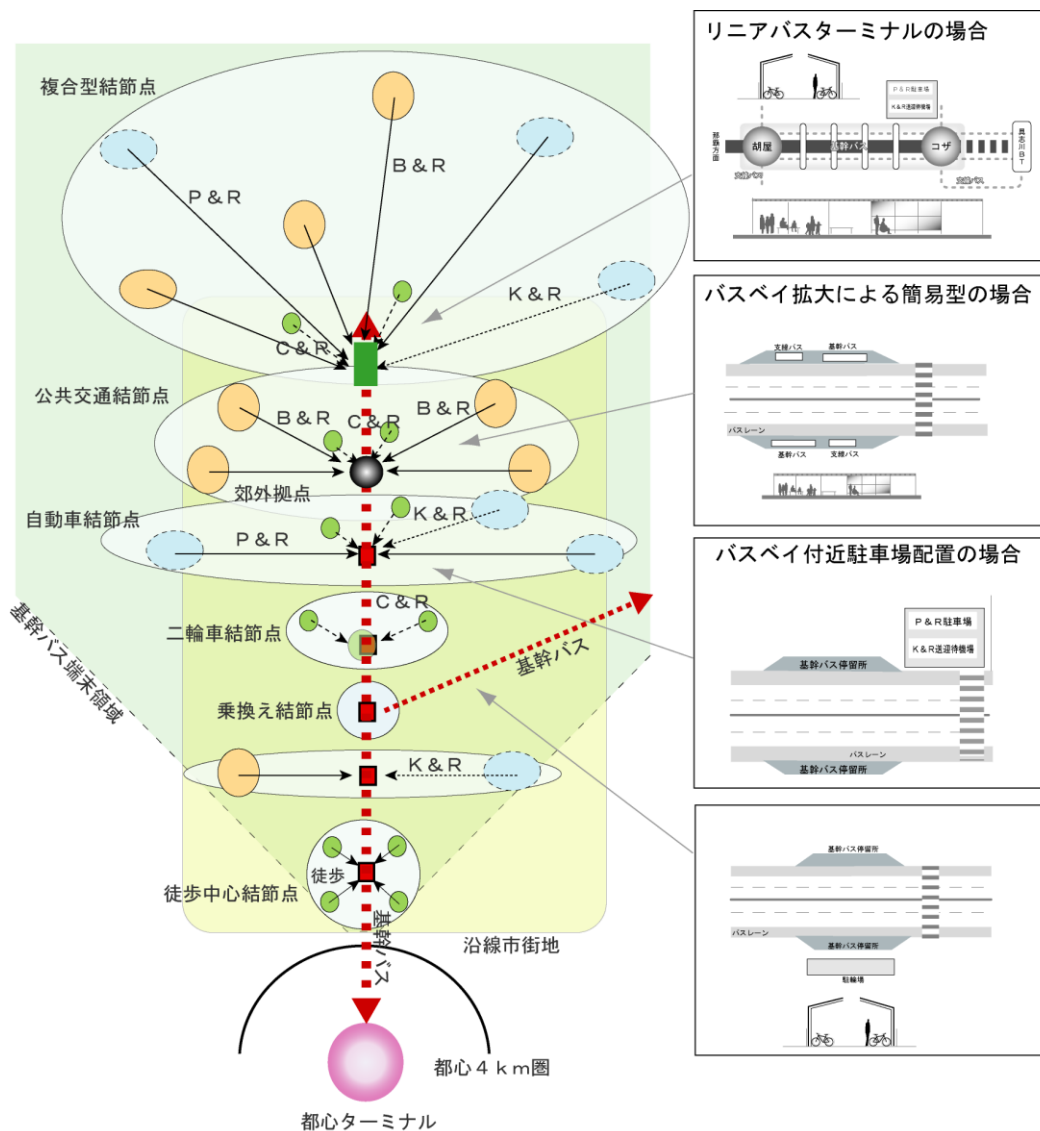


図 3-3 支線バス、結節点のイメージ

3-2-3 バス網再構築計画のネットワークイメージ

基幹バス、支線バス、結節点は以下のイメージとなるが、具体的な運行サービス水準や運賃等については、各事業者が独自の経営判断に基づき設定されるものである。

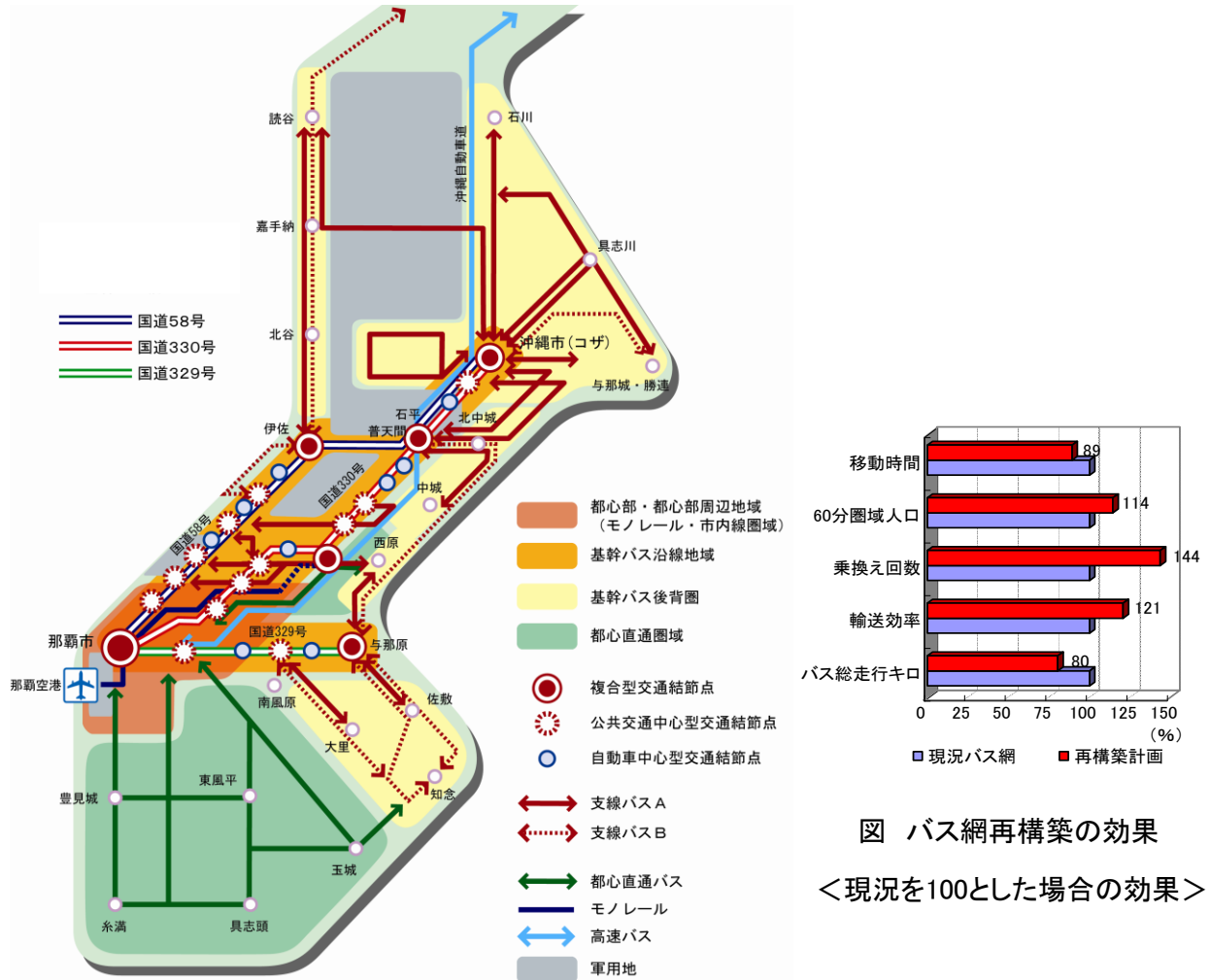


図 3-4 バス網再構築のネットワークイメージ

第4章 国道 58 号を中心とした地域公共交通総合連携計画

4-1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

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

4-1-1 国道 58 号を中心とした地域公共交通総合連携計画の意義・役割

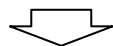
- 都市圏の自動車依存社会の進展と公共交通の低迷は極めて著しく、平成元年から平成18年で自動車利用率は約 50%から 67%へ、バス利用率は 8%から 3%へそれぞれ変化している。(第2回・第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査)
- これ以上の車依存とバス離れは、バス事業の存続は勿論、県土の環境、安全、経済といった生活全体に深刻な影響を及ぼす。
- したがって、本連携計画とそれに基づくバス網再構築の推進は、公共交通の事業性を高めつつも、大幅なバスの利便性向上を図り、早急に過度な車利用の増加に歯止めをかける最重要施策として、大きな意義・役割を担うものである。

4-1-2 基幹バスシステムの展開方針

- 自動車利用の過度な利用抑制とバス利用者の拡大に最も効果的な方面への導入
→自動車需要、バス需要が多い那覇市～沖縄市間の南北方向
- バス事業の効率性向上、利用者のわかりやすさに最も効果的な方面への導入
→複雑長大なバス路線、系統が多く走っている国道 58 号
- 短期実施可能性の観点から、既存ストックを最大限活用可能な方面への導入
→既に朝夕ピーク時に那覇～伊佐間でバスレーンを実施している国道 58 号

表 4-1 方面別のバス交通を取り巻く状況

	国道 58 号方面	国道 330 号方面	国道 329 号方面
バス需要 (H17 年度調査概算値)	約 4,000～7,000 人 伊佐～旭橋断面	約 2,500～4,000 人 沖縄～安里断面	約 2,000～6,000 人 与那原～旭橋断面
自動車需要 (H22 年道路交通センサス)	約 73,600 台 勢理客 24 時間	約 96,300 台 沢岬 24 時間	約 35,200 台 上間 24 時間
バス路線数(本数/路線) ※市内線除く	425 回/14 路線*1 那覇～牧港間	111 回/4 路線*2 安里～真栄原間	150.5 回/7 路線*3 国場～与那原間
バスレーン	朝:伊佐→久茂地 夕:旭橋→天久 専用レーン	朝:国際通りのみ 夕:国際通りのみ 専用道路	朝:兼城→那覇高 夕:那覇高→与儀 リバーシブルレーン



当面は国道 58 号沿線地域を中心にバス網再構築を推進

*1…20,120,28,29,63,23,31,77,27,80,110, 52,32,99 番線

*2…56,88,90,98 番線

*3…30,37,38,39,41,57,59 番線

資料:バス運行時刻表(平成 23 年 3 月現在)/ (社)沖縄県バス協会

4-1-3 国道 58 号方面のバス系統の現状

- 国道 58 号方面の(那覇～宇地泊間を通る)バス系統は、大きく下表の3つのタイプ(北谷経由、伊佐経由、真栄原経由)に分類される。

表 4-2 現状の国道 58 号方面のバス系統 (那覇～宇地泊間を通る系統)

	系統番号	運行区間	運行事業者	運行回数	
北谷経由	20/120	那覇空港・那覇 BT～名護	琉球バス交通 沖縄バス	24.5	95.5
	28/29	那覇 BT～読谷	琉球バス交通 沖縄バス	54.0	
	63	那覇 BT～具志川	琉球バス交通	17.0	
伊佐経由	23	那覇空港・那覇 BT～具志川	琉球バス交通	78.0	150.0
	31	那覇 BT～泡瀬	東陽バス	55.0	
	77	那覇 BT～名護	沖縄バス	17.0	
真栄原 経由	27	那覇 BT～屋慶名	琉球バス交通 沖縄バス	47.0	109.5
	80	那覇 BT～屋慶名	沖縄バス	8.5	
	110	那覇 BT～具志川	琉球バス交通	32.0	
	52	那覇 BT～屋慶名	沖縄バス	22.0	
コンベンション センター経由	28 の 一部	那覇 BT～読谷	琉球バス交通 沖縄バス	(6.0)	70.0
	32	那覇 BT～コンベンションセンター	沖縄バス	36.0	
	99	那覇空港・那覇 BT～コンベンションセンター	琉球バス交通	28.0	
		合 計			425.0

※運行回数は那覇 BT～宇地泊間で計測、1回＝1往復、おもろまち系統は含まず
資料:バス運行時刻表(平成 23 年 3 月現在)／(社)沖縄県バス協会

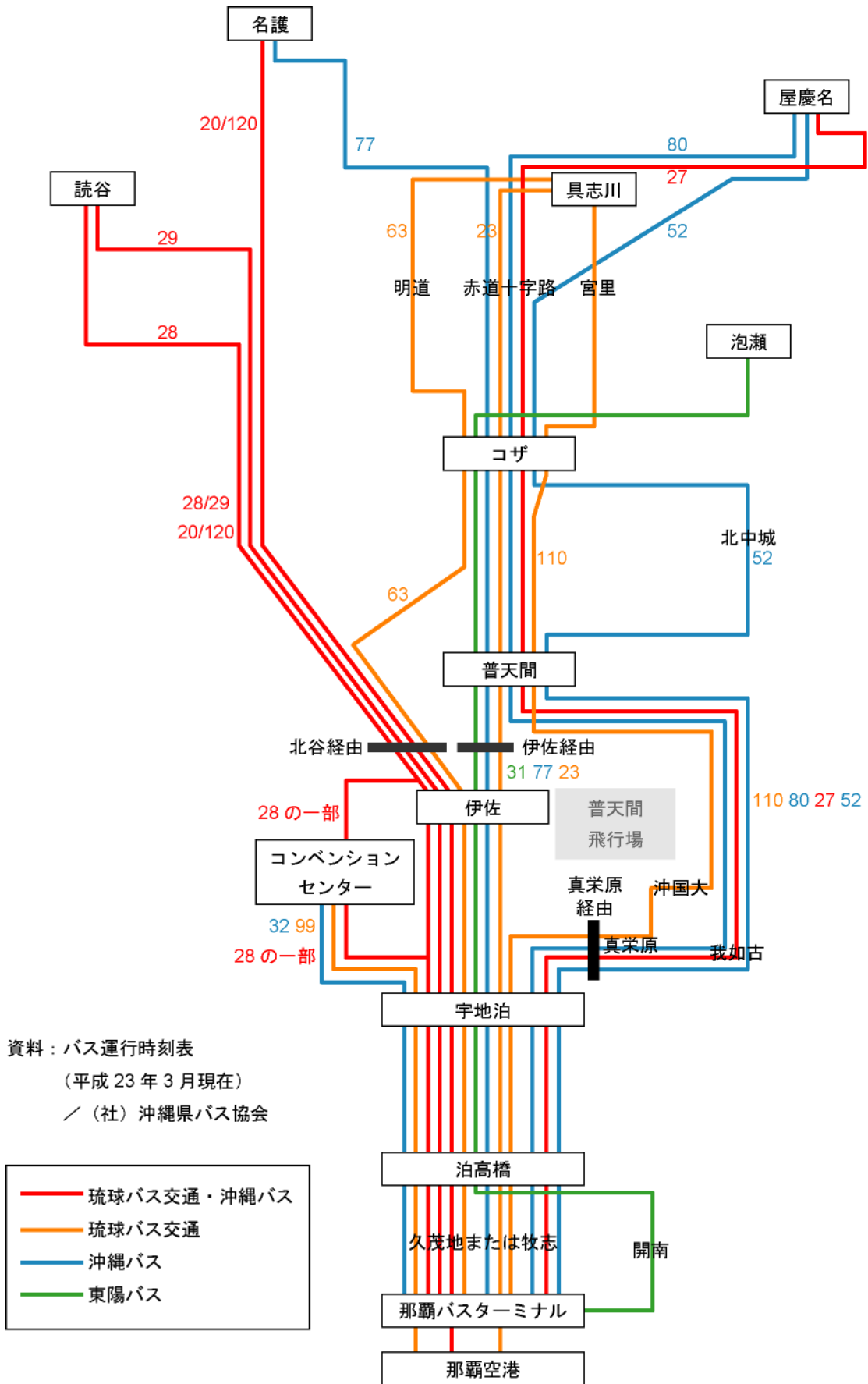


図 4-1 現状の国道 58 号方面のバス系統 (那覇～宇地泊間を通る系統)

4-1-4 国道 58 号方面のバス需要特性

- 現在のバス需要特性は、うるま市以北関連のバス需要の大半は、うるま市以北と沖縄市までの需要で占められている。(約 2,200 人/日)
- うるま市以北から、都市圏南部へのバス需要は宜野湾市、那覇市との間でそれぞれ約 200 人/日と少ない。
- 一方、那覇市から沖縄市までの間では、断面で 4,000 人/日以上的大量の連続したバス需要があり、当該区間においては大量輸送性に優れた高頻度なバスサービスが求められる。
- このため、那覇市～沖縄市(コザ)間を基幹バス区間とし、沖縄市～うるま市間については支線系によるバスサービスを展開し、沖縄市における乗継利便性を確保することで効率性を高める。

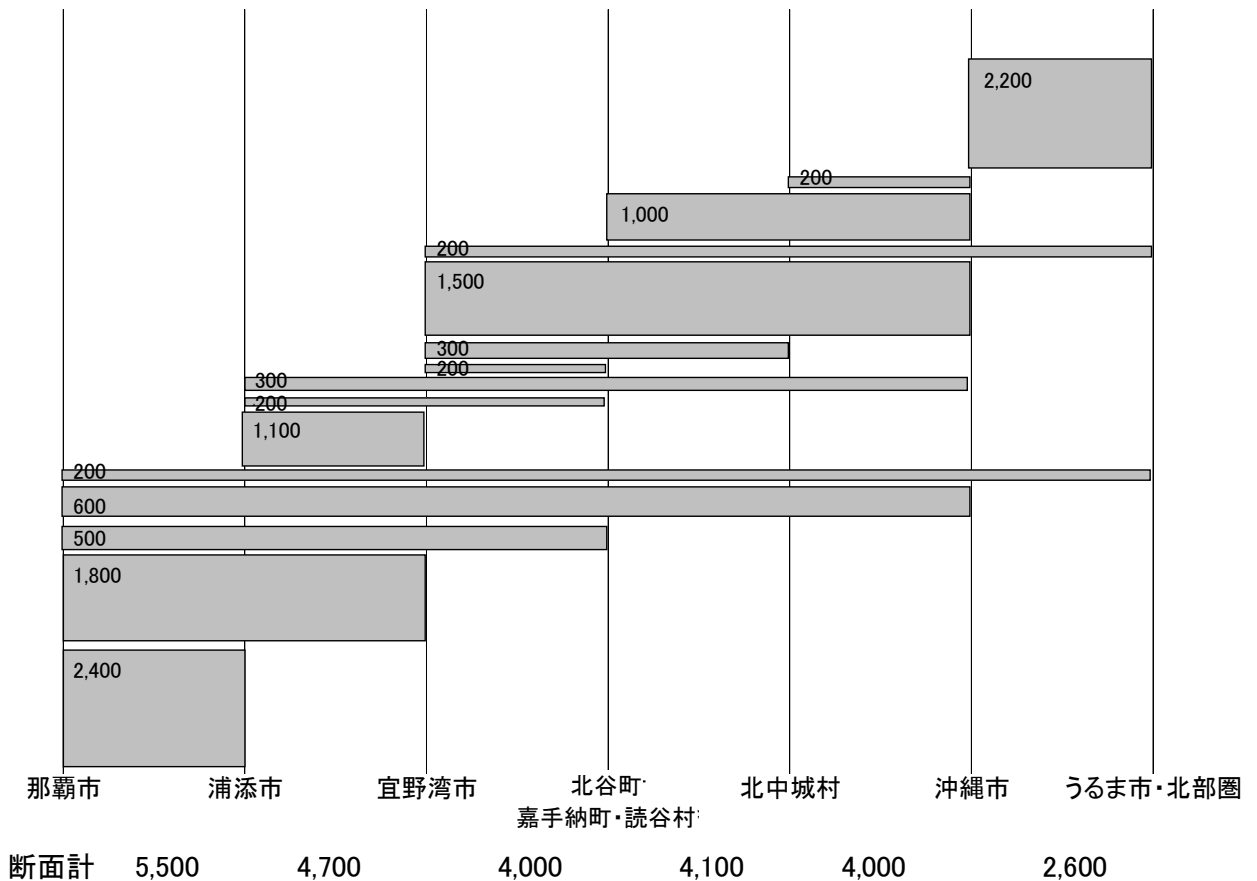


図 4-2 国道 58 号方面のバス需要特性

※数値は上記市町村間のバス利用者数を示す(単位:人/日)

※市町村内々の移動は表示していない

資料: 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成18年)

4-1-5 国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

- 国道 58 号を中心とした基幹バスと支線バスの考え方、及び基幹バスシステムのイメージは以下のとおりである。なお、具体的な運行サービス水準や運賃等については、各事業者が独自の経営判断に基づき設定されるものである。

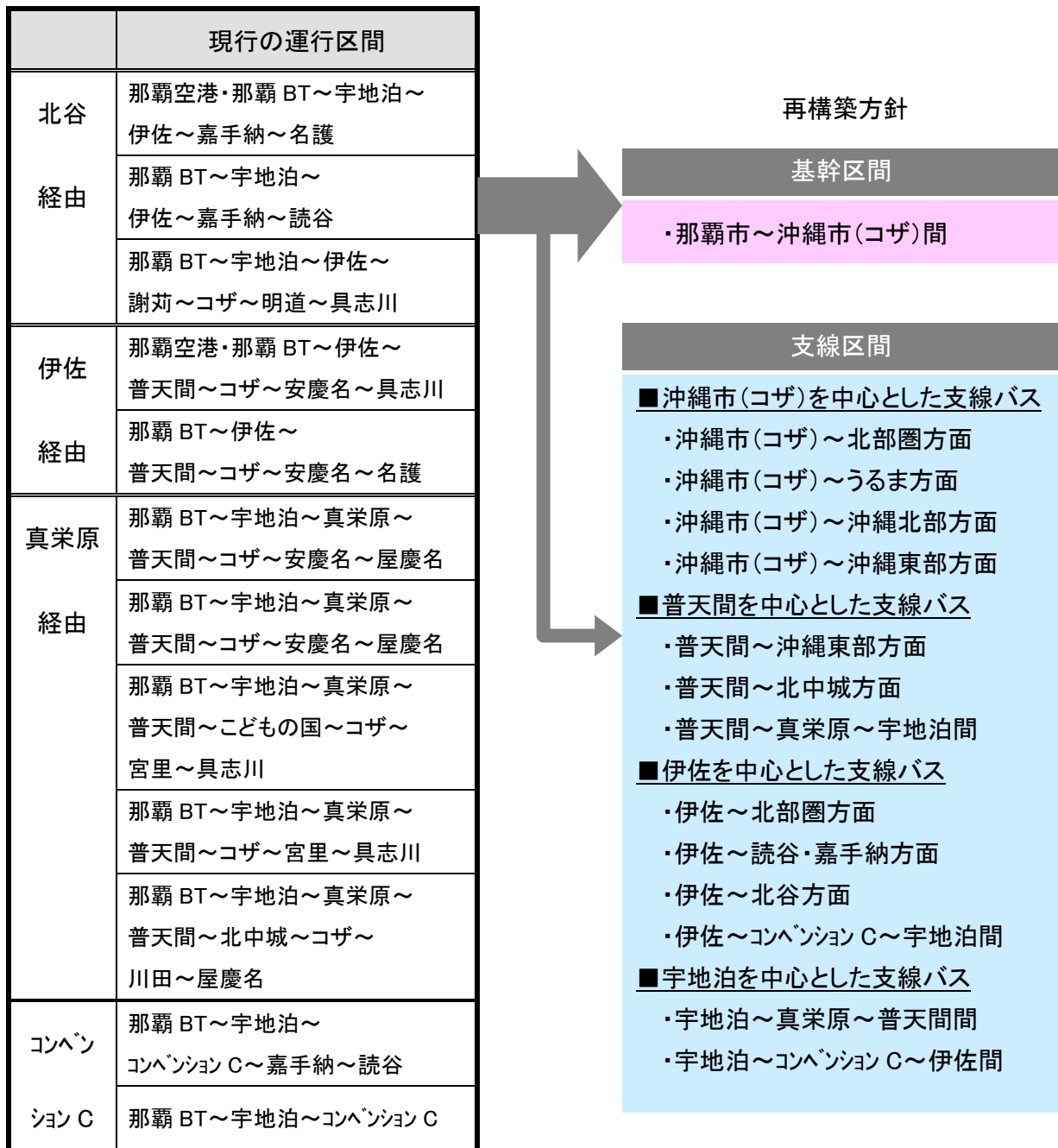
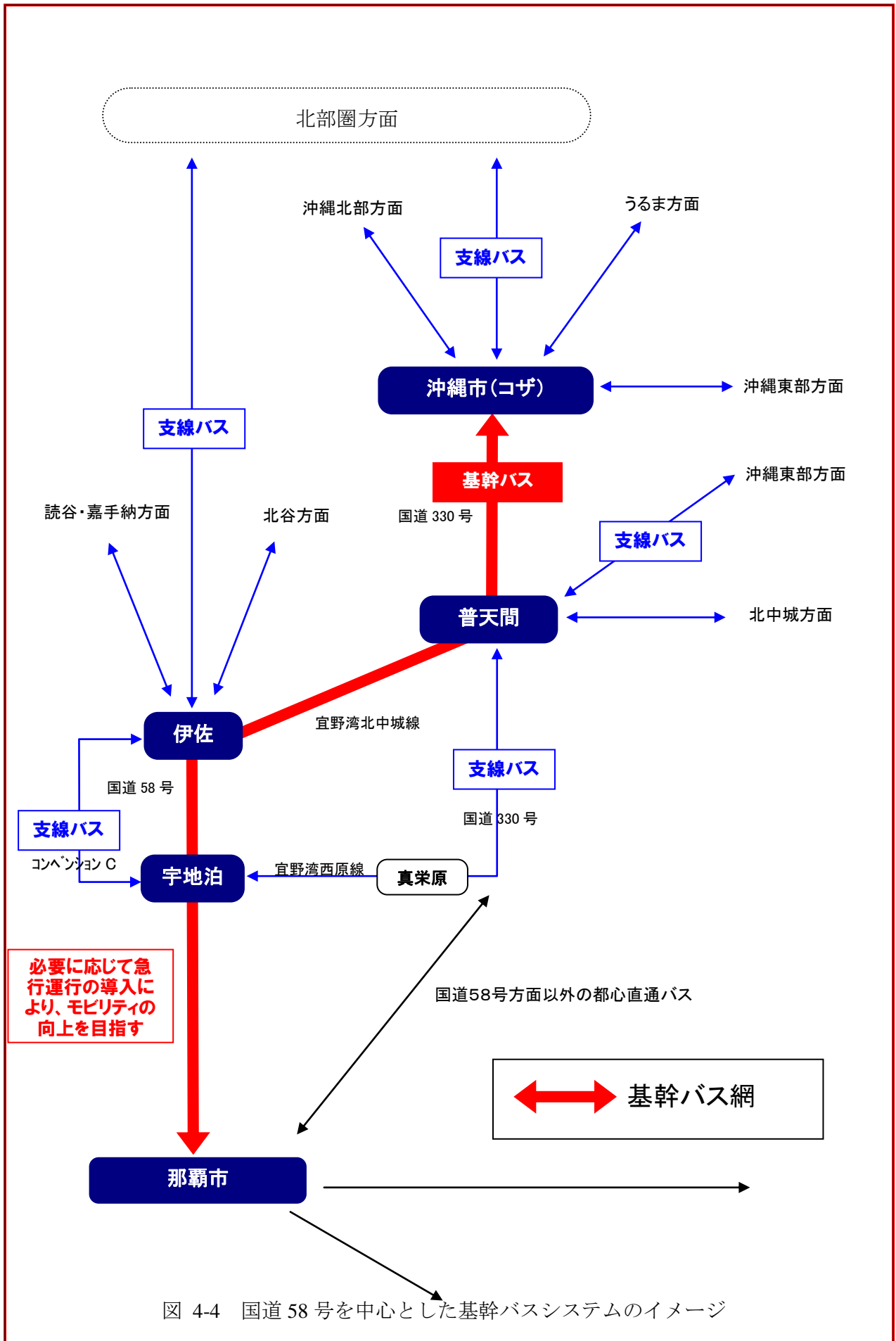


図 4-3 基幹バスと支線バスの考え方



4-3 地域公共交通総合連携計画の目標

地域公共交通総合連携計画の目標

目標1 わかりやすいバス網を実現することで、誰にでもバスを利用しやすくする

→基幹バス網の明確化により、誰にでもわかりやすいバスの実現を図る。

目標2 利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図る

→高頻度の利用しやすい運行ダイヤの実現を目指す。

目標3 バス網再構築により、効率的な運行を図る

→基幹バス、支線バスに分けることにより、無駄のない効率的なバス運行を図り、公共交通事業の健全化を図る（総走行台キロの削減、輸送効率向上）。

目標4 バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図る

→公共交通の信頼回復のため、確実な運行を支援する施策等により、定時定速性を確保する。

→バスレーンの段階的拡充等を図り、定時定速性を確保する。

→IC乗車券の導入によって乗降時間の短縮を図る。

目標5 基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する

→基幹バスの導入によって、バス輸送効率を確保する反面、バスの乗り継ぎが生じる場合があることから、乗継利便性をできるだけ損なわないように、基幹と支線のシームレスな乗継（空間面、情報面、時間面）を確保する。

目標6 過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する

→環境負荷や道路混雑を緩和していくため、公共交通の利便性を改善し見直してもらうことにより、自家用車利用からの転換を促進する。

目標1 わかりやすいバス網を実現することで、誰にでもバスを利用しやすくする

→基幹バス網の明確化により、誰にでもわかりやすいバスの実現を図る。

- 現在の沖縄本島の路線バスは、およそ100路線(系統番号数)/130系統(経由の違い等含む)が運行されており、そのうちの多くは那覇都心部を通る系統となっている。
- このうち国道 58 号方面のバス系統は14路線/18系統であるが、運行本数(那覇～宇地泊)は1日500往復に近くなる(概ね2分に1本の割合)。
- このように系統数・運行本数とも多数ある中から、目的地へ行くバスを選び出すには相当の困難を伴い、予備知識のない人や高齢者には利用しづらい状況となっている。
- このため、シンプルでわかりやすい基幹バスの導入により、調べたり考えたりしなくても気軽に利用できる、利用しやすい公共交通の実現が望まれる。

→基幹バス(那覇市～沖縄市(コザ))によるシンプルでわかりやすいバス網の実現

→バス車両やバス停について、統一された色使いやマークを付けるなどの工夫により、基幹バスが誰にでも識別できるようにする

→バスロケーションシステムによる運行情報の提供

目標2 利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図る

→高頻度の利用しやすい運行ダイヤの実現を目指す。

→バスの基本的なサービス(わかりやすい時刻表、乗務員による利用案内、接客マナー等)の向上

目標3 バス網再構築により、効率的な運行を図る

→基幹バス、支線バスに分けることにより、無駄のない効率的なバス運行を図り、公共交通事業の健全化を図る(総走行台キロの削減、輸送効率向上)。

- 同じ時刻に複数のバスが集中したり、逆に運行間隔が長くあいてしまうなど、運行本数は多くても実質的なサービス水準は低くなり、利用しづらいダイヤとなったり、輸送効率の低いサービスとなっている。
- このため、基幹バスシステムの導入により、高頻度の利用しやすいダイヤや、輸送効率の高い運行サービスの実現が望まれる。

→基幹バス(那覇市～沖縄市(コザ))の高頻度の運行サービス提供

→運行頻度は需要規模を踏まえつつ、運行時刻を気にすることなく利用できる水準を目標

→総走行台キロは、現状よりは削減することを目指す

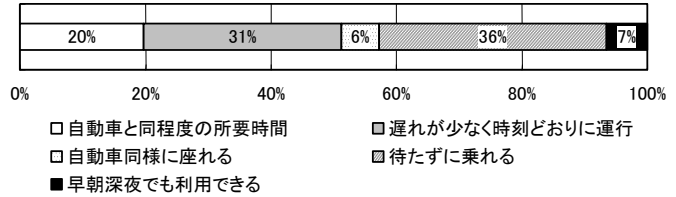
目標4 **バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図る**

- 公共交通の信頼回復のため、確実な運行を支援する施策等により、定時定速性を確保する。
- バスレーンの段階的拡充等を図り、定時定速性を確保する。
- IC乗車券の導入によって乗降時間の短縮を図る。

- バス交通に対する県民のニーズは、①待たずに乗れ、②遅れが少なく時刻どおりに運行し、③自動車と同程度の所要時間、のバスが望まれている。

資料：第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成18年)

平日に那覇中心部まで移動する場合、どのようなバスがあれば利用するか



- 現状のバス所要時間(コザ→久茂地)は約60~80分要しており、自動車より少なくとも10分程度長くかかっている。
- バスレーンの連続性を確保することで、コザ~久茂地間の平均旅行速度25km/hを達成した場合、最大20分程度、急行バスでは最大25分程度の短縮が期待できる。また、IC乗車券の導入によって、利用者の多い時間帯で2分の短縮が期待できる。

→バスレーンの延長とIC乗車券の導入で那覇市~沖縄市(コザ)間の所要時間を最大20分程度(急行バス最大25分程度)の短縮を達成

目標5 **基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する**

- 基幹バスの導入によって、バス輸送効率を確保する反面、バスの乗り継ぎが生じる場合があることから、乗継利便性をできるだけ損なわないように、基幹と支線のシームレスな乗継(空間面、情報面、時間面)を確保する。

- リニアバスターミナルなど、結節バス停の整備を行い乗継利便性を確保
- バス停のグレードアップ
- バスロケーションシステムによる乗継情報の提供
- IC乗車券による公共交通機関相互の円滑な運賃精算

目標6 過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する

→環境負荷や道路混雑を緩和していくため、公共交通の利便性を改善し見直してもらうことにより、自家用車利用からの転換を促進する。

→目標1～5の実現により徐々に、自家用車依存の高い交通体系から、公共交通利用と自家用車利用の調和がとれた交通体系に移行していく。

なお、上記目標1～6に関する具体の運行サービス水準や運賃等については、各事業者が独自の経営判断に基づき設定されるものである。

4-4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体とスケジュール

4-4-1 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

目標を達成するために行う事業及びその実施主体

【基幹バス導入に向けた取組】

(ハード事業)

- ① バス停のグレードアップ [道路管理者・バス事業者]
- ② 交通結節点整備 [道路管理者・バス事業者・県・市]
- ③ 道路改良・バスレーン舗装 [道路管理者・交通管理者]
- ④ 規制標識の設置 [交通管理者]

(ソフト事業)

- ⑤ 導入に向けた広報活動 [協議会]
- ⑥ バスレーン延長 [交通管理者]
- ⑦ バスレーン延長の効果検証 [協議会]
- ⑧ 基幹バス導入に向けたバス網再編 [バス事業者]

【公共交通利用促進策】

- ⑨ 系統別カラーリングの検討・実施 [協議会・バス事業者]
- ⑩ IC乗車券システムの検討・導入 [交通事業者(バス・モノレール)・県・協議会]
- ⑪ バスロケーションシステム等導入 [バス事業者・県・協議会]
- ⑫ 啓発活動の実施 [協議会]

4-4-2 事業概要

(1) 基幹バス導入に向けた取組

事業の名称	事業の概要	実施主体
①バス停のグレードアップ	基幹バス沿線のバス停において、快適なバス待ち環境の創出を図るため、バス停のグレードアップを実施。	道路管理者 バス事業者
②交通結節点の整備	基幹バスと支線バスが結節するバス停については乗継施設を整備。	道路管理者 バス事業者 県・市
③道路改良・バスレーン舗装	バスレーンの延長に向けて、道路改良とバスレーンを明示するカラー舗装の実施。	道路管理者 交通管理者
④規制標識の設置	バスレーンの延長に伴い、バスレーン区間の開始と終了を示す規制標識の設置と改修。	交通管理者
⑤導入に向けた広報活動	基幹バス導入やそれに伴うバスレーン延長について県民と情報共有を行うための広報活動を実施。 (広報誌, マスメディア, 横断幕, シンポジウム等)	協議会
⑥バスレーン延長	国道 58 号、国道 330 号、宜野湾北中城線において段階的にバスレーンを延長。	交通管理者
⑦バスレーン延長の効果検証	バスレーン延長効果等について検証の上、次の段階を実施する。	協議会
⑧基幹バス導入に向けたバス網再編	国道 58 号方面のバス網について、各バス事業者が基幹バスと支線バスの再編を検討・実施。	バス事業者

(2) 公共交通利用促進策

事業の名称	事業の概要	実施主体
⑨系統別カラーリングの検討・実施	利用者にとって「経路をわかりやすくする」ことをねらいにバスの系統別カラーリングを検討。	協議会 バス事業者
⑩IC 乗車券システムの検討・導入	公共交通の運賃精算の手間を軽減する IC 乗車券の導入。	交通事業者 (バス・モノレール) 県 協議会
⑪バスロケーションシステム等導入	パソコン(インターネット)や携帯電話からバスの運行情報が得られるバスロケーションシステムを導入。	バス事業者 県 協議会
⑫啓発活動の実施	基幹バス導入に向けて公共交通利用促進のための啓発活動を検討・実施。	協議会

4-4-3 目標を達成するために行う事業のスケジュール

		平成 24 年度（バスレーン延長実施前年）～平成 28 年度					平成 29 年度以降				
		平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年～		
【参考】 周辺道路 の整備		<ul style="list-style-type: none"> 浦添線の整備 浦添北道路の整備 港川道路の整備 沖縄環状線の整備（ライカム交差点） 									
		<ul style="list-style-type: none"> 国道 330 号交通安全事業（コザ交差点）（平成 24 年度完成） 国道 58 号電線共同溝事業（宇地泊地区）（平成 25 年度完成） 									
基幹バス導入に向けた取組	ハード事業	①バス停グレードアップ	バス停グレードアップ検討								
		②交通結節点整備	関連事業との連携					<ul style="list-style-type: none"> リニアバスターミナルの整備 [国道 330 号（コザ～胡屋間）] その他交通結節点整備（普天間、伊佐、宇地泊） 			
		③道路改良・バスレーン舗装	道路改良・バスレーン舗装の実施計画	道路改良・バスレーン舗装（国道 58 号）			道路改良・バスレーン舗装（国道 58 号・国道 330 号）				
		④規制標識の設置	規制標識設置の実施計画	規制標識設置	規制標識改修		規制標識改修				
		⑤導入に向けた広報活動	広報活動の検討	重点実施	重点実施	重点実施	重点実施	重点実施	重点実施	重点実施	
		ソフト事業	⑥バスレーン延長	国道 58 号（久茂地～伊佐）	【第 1 段階（H25～H26）】 朝：伊佐⇒久茂地 夕：久茂地⇒宇地泊 各 2 時間実施	【第 2 段階（H27～H28）】 朝：伊佐⇒久茂地 夕：久茂地⇒宇地泊 各 2 時間実施 +バス優先レーン	【第 3 段階（H29～）】 伊佐⇄久茂地 終日実施				
	⑦バスレーン延長の効果検証		宜野湾北中城線 国道 330 号 （伊佐～沖縄市方面）		第 1 段階の効果検証	第 2 段階の効果検証	伊佐⇄沖縄市 バス優先レーン （H29～H30）	伊佐⇄沖縄市 終日バスレーン （H31～）			
	⑧バス網再編				基幹バス導入に向けたバス網再編の検討			基幹バスの実施 那覇市～沖縄市（H29～）			
	⑨系統別カラーリングの検討・導入		系統別カラーリングの検討・導入（H24～H25）								
	⑩IC 乗車券システムの検討・導入		IC 乗車券システムの検討・導入（H24～H26）				IC 乗車券システムの運用				
	⑪バスロケーションシステム等導入		バスロケーションシステム等導入（H24）	バスロケーションシステム 多言語公共交通検索システム [日本語、英語、韓国語、中国語（繁体、簡体）] 運用							
	⑫啓発活動の実施	啓発活動の実施：地域住民や企業に対するバスレーンへの理解と公共交通利用への協力依頼等（住民 MM、職場 MM、特定路線の利用促進 MM） 児童生徒に対する自動車依存意識の改革等（学校 MM）									

沖縄県公共交通活性化推進協議会規約

(設置)

第1条 沖縄本島内の公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。)第6条に基づく沖縄県公共交通活性化推進協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を沖縄県那覇市泉崎1丁目2番2号に置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、その目的を達成するため、次の事項について検討及び協議する。

- (1) 基幹バスを中心としたバス網再構築計画に関する事。
- (2) 活性化法第5条に基づく沖縄県公共交通総合連携計画に関する事。
- (3) その他公共交通の活性化及び再生に関する事。

(組織)

第4条 協議会は別表1に掲げる委員をもって組織する。

(協議会)

第5条 会長は、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を招集し、会務を統括する。
- 3 会長に事故がある時は、会長があらかじめ指名した委員がその職務を代行する。
- 4 会長が必要と認めるときには、委員以外の者に協議会への出席を求めることができる。
- 5 協議会の議決方式は、会議出席委員の総意で決定することとする。

(協議結果の尊重義務)

第6条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第7条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、協議会に幹事会を置き、その構成は別表2のとおりとする。

- 2 幹事会には幹事長を置き、幹事長は沖縄県企画部企画調整統括監があたる。

- 3 幹事長は幹事会を招集し、会務を統括する。
- 4 幹事長に事故がある時は、幹事長があらかじめ指名した者がその職務を代行する。
- 5 幹事長が必要と認めるときには、幹事以外の者に幹事会への出席を求めることができる。
- 6 幹事会は、協議会に付すべき事項についてあらかじめ審議し調整を図る。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、沖縄県企画部交通政策課に置く。

- 2 事務局は、協議会の運営に必要な事務を行う。

(経費の負担)

第9条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他収入をもって充てる。

(監査員)

第10条 協議会に監査員を2名置く。

- 2 監査員は、委員の中から会長が任命する。
- 3 監査員は協議会の会計監査を行い、その結果を協議会において報告する。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第12条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(設置期限)

第13条 協議会の設置期限は、平成27年3月31日までとする。

(雑則)

第14条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

(附則)

この規約は平成19年8月22日から施行する。

(附則)

この規約は平成20年4月23日から施行する。

(附則)

この規約は平成21年2月5日から施行する。

(附則)

この規約は平成22年3月26日から施行する。

(附則)

この規約は平成24年3月16日から施行する。

沖縄県公共交通活性化推進協議会

○委員名簿（20名）

所 属	役 職	氏 名
琉 球 大 学	名誉教授	上 間 清
(株)都市科学政策研究所	代表取締役・技術管理者	備 瀬 ヒロ子
公 共 交 通 利 用 者	NPO法人しまづくりネット 理事長	中 村 司
公 共 交 通 利 用 者	オフィス遊 代表、リアクター	幸 地 優 子
沖縄県商工会議所連合会	常任幹事	仲 田 秀 光
(財)沖縄観光コンベンションビューロー	常任理事	上 運 天 昂
沖縄都市モノレール(株)	代表取締役社長	仲 吉 良 次
那 覇 バ ス (株)	代表取締役社長	合 田 憲 夫
(株)琉球バス交通	代表取締役社長	合 田 憲 夫
沖 縄 バ ス (株)	代表取締役社長	中 山 良 邦
東 陽 バ ス (株)	代表取締役社長	祖 堅 信 夫
内閣府 沖縄総合事務局	運輸部長	三 浦 知 雄
"	開発建設部長	中 野 則 夫
沖 縄 県	企画部長	川 上 好 久
"	土木建築部長	当 間 清 勝
"	警察本部 交通部長	渡 具 知 辰 彦
那 覇 市	副市長	神 谷 博 之
浦 添 市	副市長	吉 村 清
宜 野 湾 市	副市長	米 須 清 栄
沖 縄 市	副市長	島 袋 芳 敬

沖縄県公共交通活性化推進協議会

○幹事会名簿（22名）

所 属	役 職	氏 名
沖縄県商工会議所連合会	事務局長	宮 城 俊 彦
(財)沖縄観光コンベンションビューロー	事務局長	内 間 仁 春
沖 縄 県 バ ス 協 会	専務理事	中 山 靖 章
沖縄都市モノレール(株)	常務取締役	知 念 健 男
那 覇 バ ス (株)	業務次長	真栄城 朝 雄
(株)琉球バス交通	本部長	上 原 章 男
沖 縄 バ ス (株)	運輸部長	親 川 武 司
東 陽 バ ス (株)	総務部長	普久原 朝 啓
内閣府 沖縄総合事務局	運輸部 企画室長	広 瀬 行 久
//	運輸部 陸上交通課長	松 山 功
//	開発建設部 道路建設課長	照 屋 正 史
//	開発建設部 道路管理課長	米 須 勇
沖 縄 県	企画部 企画調整統括監	謝 花 喜一郎
//	企画部 交通政策課長	下 地 明 和
//	土木建築部 都市計画・モラル課長	仲 村 佳 輝
//	土木建築部 道路街路課長	末 吉 幸 満
//	土木建築部 道路管理課長	東 樹 開
//	警察本部 交通規制課長	仲 村 智 成
那 覇 市	都市計画部長	翁 長 聡
浦 添 市	都市建設部長	銘 苺 秀 盛
宜 野 湾 市	市民経済部長	宮 城 聡
沖 縄 市	市民部長	金 城 清 安