

6. 実施スケジュールと実施主体

施策名	実施年度									実施主体				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	国	沖縄県	沖縄市	公安委員会	交通事業者
①-1. 交通結節点の整備										●	●	●		●
①-2. サブ交通結節点の整備										●	●	●		●
①-3. 高速バスの増便・経路の見直し・新設	連携計画※にもとづき実施													●
①-4. 基幹バスシステムの導入											●	●		●
②-1. 北部地区、東部地区等の公共交通空白地域における路線バスの運行経路の見直し	再編実施計画(来年度策定)にもとづき実施											●		●
②-2. フィーダーバスの導入	連携計画※にもとづき実施										●	●		●
②-3. コミュニティバス等の導入検討	再編実施計画(来年度策定)にもとづき実施											●		●
③-1. モビリティ・マネジメントの実施												●		●
③-2. 割引制度の導入検討	中心市街地循環バスを対象に実施											●		●
③-3. バスレーンの延伸	連携計画※にもとづき実施									●	●	●	●	●
③-4. PTPS(公共車両優先システム)の導入										●	●	●	●	●
③-5. 自動運転技術等の活用(ART等の導入検討)	自動運転技術の進捗に応じて適宜実施									●	●	●		●
③-6. 情報発信・提供情報の充実												●		●
③-7. 車両や交通施設のバリアフリー化	連携計画※にもとづき実施									●	●	●		●
③-8. 快適なバス待ち環境の整備										●	●	●		●
③-9. ICカードの導入検討	再編実施計画(来年度策定)にもとづき実施											●		●
④-1. 通学や買い物等に適した既存路線のダイヤ見直し	再編実施計画(来年度策定)にもとづき検討											●		●
④-2. 中心市街地循環バスの運行改善												●		●
④-3. 新たな開発地区における路線バスの運行経路の見直し	多目的アリーナ、東部海浜開発地区の部分供用にあわせて実施											●		●
④-4. 西海岸のリゾート地やうるま市などの観光地と結ぶバスの導入検討												●		●
主な開発計画の供用予定												●		●

※連携計画：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略

問い合わせ先／沖縄市役所 建設部 都市整備室 都市計画担当 TEL.098-939-1212 (内線 2520)

沖縄市地域公共交通網形成計画【概要版】

1. 本計画の概要

計画策定の目的

沖縄市(以下、「本市」という。)における公共交通の多くは、那覇市方面から名護市、うるま市方面へ連絡する路線バスが運行されており、特に国道330号のコザー胡屋間では多くの系統が運行されています。その一方で、本市に関するすべての移動手段の中では自家用車による移動が主体となっており、公共交通利用者は少ない状況となっています。

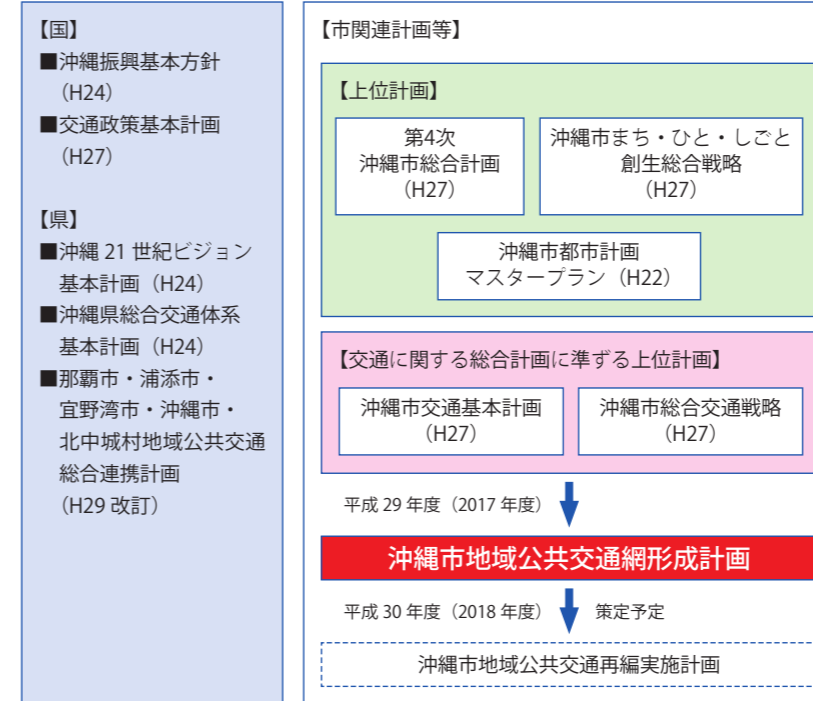
そうした中で、自家用車を運転できない子どもや高齢者などの交通弱者にとって、路線バス等の公共交通は身近で重要な移動手段の一つとなっていますが、一部の地域では、路線バスのサービスが十分に提供できていない公共交通空白地域が存在しています。

このような状況を踏まえ、本市における持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「沖縄市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

本計画は、本市にとって「望ましい公共交通のすがた」を示した計画であり、公共交通政策のマスタープランの役割を果たします。公共交通の現状、移動ニーズ等から課題を抽出し、その解決に向けた施策を整理しています。さらに、計画期間中にPDCAサイクルによる評価・改善を行い、計画の見直しを行います。

計画の位置づけ

本計画は、国の「沖縄振興基本方針」、「交通政策基本計画」や、県の「沖縄21世紀ビジョン基本計画」、「沖縄県総合交通体系基本計画」など沖縄振興や、交通に関する上位計画の他、本市の「第4次沖縄市総合計画基本構想後期基本計画」、「沖縄市交通基本計画・総合交通戦略」などに示されている交通のあり方や、施策を考慮して策定しています。



計画の対象区域

本計画は、**沖縄市全域**を対象とし、必要に応じて周辺市町村を含みます。



計画の対象期間

対象期間は、上位関連計画である都市計画マスタープラン、交通基本計画・総合交通戦略の改訂時期にあわせて、**2018年度(平成30年度)～2025年度**の8年間とします。

2. 基本理念及び方針

沖縄市交通基本計画・総合交通戦略に示されている「人・文化・環境を大切に作る交通まちづくり」を基本理念に、4つの方針のもと公共交通網の形成を図ります。

地域特性

- 地形は、全般に丘陵地が多く、中央部はやや傾斜がなだらかで、低地は東部地区の沿岸部に広がっている。
- 市全域に市街地が広がっている。
- 人口は増加傾向にあり、美里や泡瀬の区画整理区域などで DID が拡大、東部地区では人口が急増。
- 高齢化率は H22 の 15% から H42 は 24% へと 9 ポイント増加と予測。
- 市内各地に行政機関、医療機関、学校等の公共公益施設が分布。
- 沖縄こどもの国やコザ・ミュージックタウン、コザ運動公園、全島エイサーまつり、プロ野球のキャンプなどの集客施設、イベントがある。
- 多目的アリーナ、東部海浜開発事業、沖縄こどもの国施設整備などのプロジェクトが進められている。

公共交通の現状

- 運行便数は減少傾向にあり、平成 19 年から平成 29 年の間に、平日で 349 便 / 日 (28%) 減少。
- 北部地区や東部地区などに、公共交通空白地域が存在する。
- 市内には主要渋滞箇所が 11 箇所、3 区間あり、路線バスの定時性、速達性が損なわれている。

移動ニーズ・実態

- 市内への移動は、地区内での移動が多く、地区外への移動は中部地区への移動が多い。
- 市外への主な外出先は、うるま市や北谷町、北中城村等の周辺市町村に加え、那覇市への移動が多い。
- 外出時の移動手段は、市全体で約 8 割が自家用車となっており、路線バスの分担率は約 6%にとどまる。
- 市全体の約 6 割の方が、過去 1 年以内の路線バス利用がゼロである。
- バス利用の不安要因として、4 割の方が「定時性」をあげている。
- バスルートの希望としては、市外への路線を希望する方が多く、行き先としては商業施設、病院が多い。

5. 施策メニュー

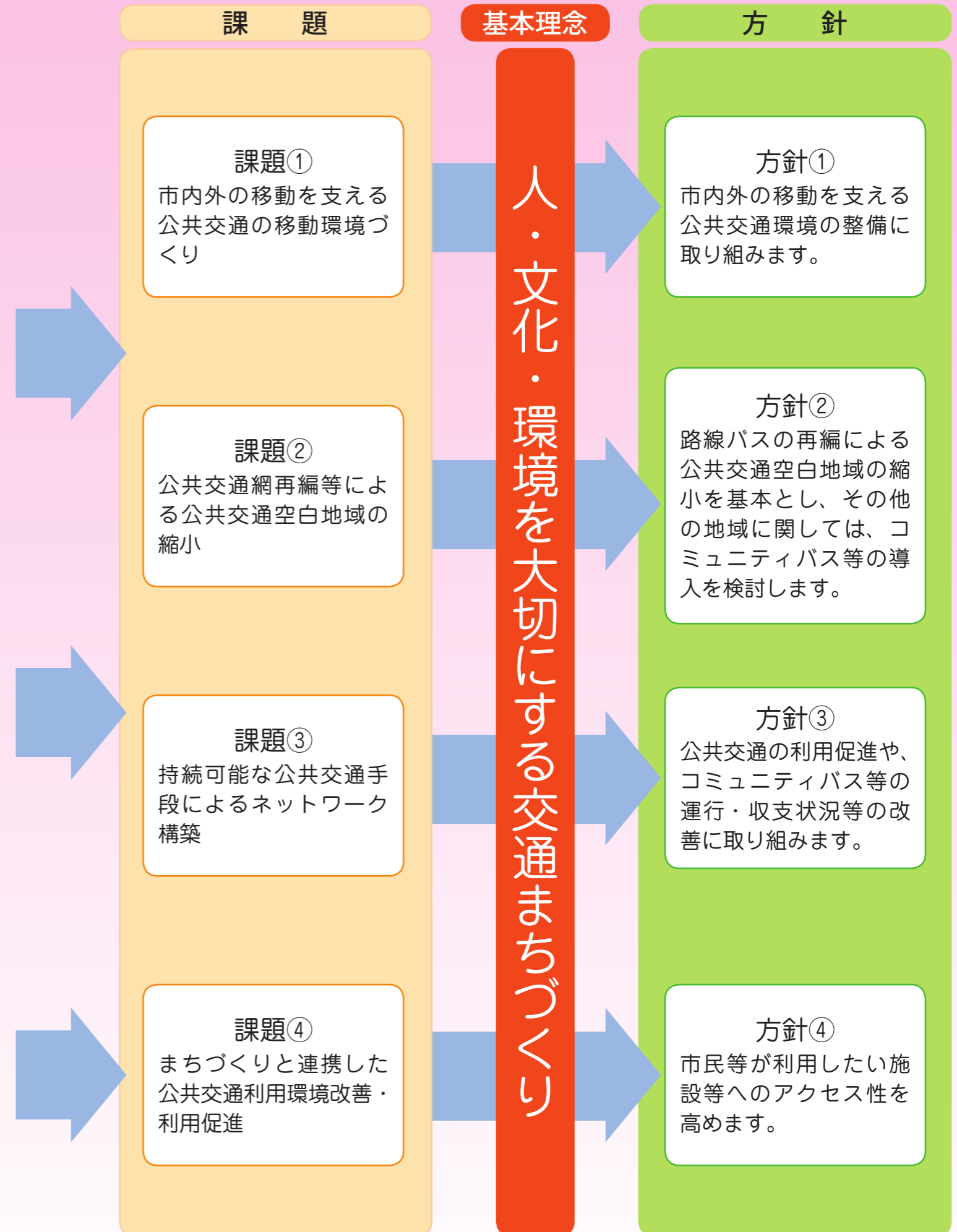
沖縄市総合交通戦略などの上位関連計画に示された施策を踏まえ、目標達成に向けた施策の考え方と施策メニューを検討しました。

方針	施策の考え方	施策
方針 1：市内外の移動を支える公共交通環境の整備に取り組みます。		
	交通結節点の整備	① -1. 交通結節点の整備 ① -2. サブ交通結節点の整備
	定時性・速達性が高い路線整備	① -3. 高速バスの増便・経路の見直し・新設 ① -4. 基幹バスシステムの導入
方針 2：路線バスの再編による公共交通空白地域の縮小を基本とし、その他の地域に関してはコミュニティバス等の導入を検討します。		
	既存公共交通の改善	② -1. 北部地区、東部地区等の公共交通空白地域における路線バスの運行経路の見直し ② -2. フィーダーバスの導入
	コミュニティバス等の導入	② -3. コミュニティバス等の導入検討
方針 3：公共交通の利用促進や、コミュニティバス等の運行・収支状況等の改善に取り組みます。		
	公共交通の利用促進	③ -1. モビリティ・マネジメントの実施 ③ -2. 割引制度の導入検討
	公共交通の運行環境の整備	③ -3. バスレーンの延伸 ③ -4. PTPS（公共車両優先システム）の導入 ③ -5. 自動運転技術等の活用（ART 等の導入検討）
	公共交通の利用環境の整備	③ -6. 情報発信・提供情報の充実 ③ -7. 車両や交通施設のバリアフリー化 ③ -8. 快適なバス待ち環境の整備 ③ -9. IC カードの導入検討
	既存の公共交通の運行改善	中心市街地循環バスの運行改善 (④ -2 で対応)
方針 4：市民等が利用したい施設等へのアクセス性を高めます。		
	ダイヤ・運行ルートの見直し	④ -1. 通学や買い物等に適した既存路線のダイヤ見直し ④ -2. 中心市街地循環バスの運行改善 ④ -3. 新たな開発地区における路線バスの運行経路の見直し
	観光向け交通手段の導入	④ -4. 西海岸のリゾート地やうるま市などの観光地と結ぶバスの導入検討

4. 計画目標

地域公共交通網形成計画の方針を踏まえ、目標を設定しました。

方針	評価項目	現況値	目標	備考
方針① 市内外の移動を支える公共交通環境の整備に取り組みます。	交通結節点整備	検討中	一部整備	
	フィーダーバスの導入	—	一部実施	計画期間中に実施可能な箇所から適宜実施
方針② 路線バスの再編による公共交通空白地域の縮小を基本とし、その他の地域に関してはコミュニティバス等の導入を検討します。	公共交通カバー人口の割合	59%	62%	現況値は本編 P39 参照。北部地区、東部地区の公共交通空白地域人口1割減少を目標に設定。
	公共交通の分担率	8%	13%	総合交通戦略に準拠、分担率の推移の予測で目標設定。
方針③ 公共交通の利用促進や、コミュニティバス等の運行・収支状況等の改善に取り組みます。	公共交通利用の満足度	2.7 点	3.0 点	住民アンケートで把握、現況値は本編 P52 参照。目標値は評価が「普通」の3.0点。
	コミュニティバス等の利用者一人当たりの財政負担	301 円 / 年	減少	現況値は本編 P43 参照。目標値は再編実施計画策定時に検討
方針④ 市民等が利用したい施設等へのアクセス性を高めます。	周辺市町村の観光地と沖縄市を結ぶバス路線数	3 系統	増加	目標値は再編実施計画策定時に検討
	開発計画地にアクセスするバス路線数	2 系統	増加	〃

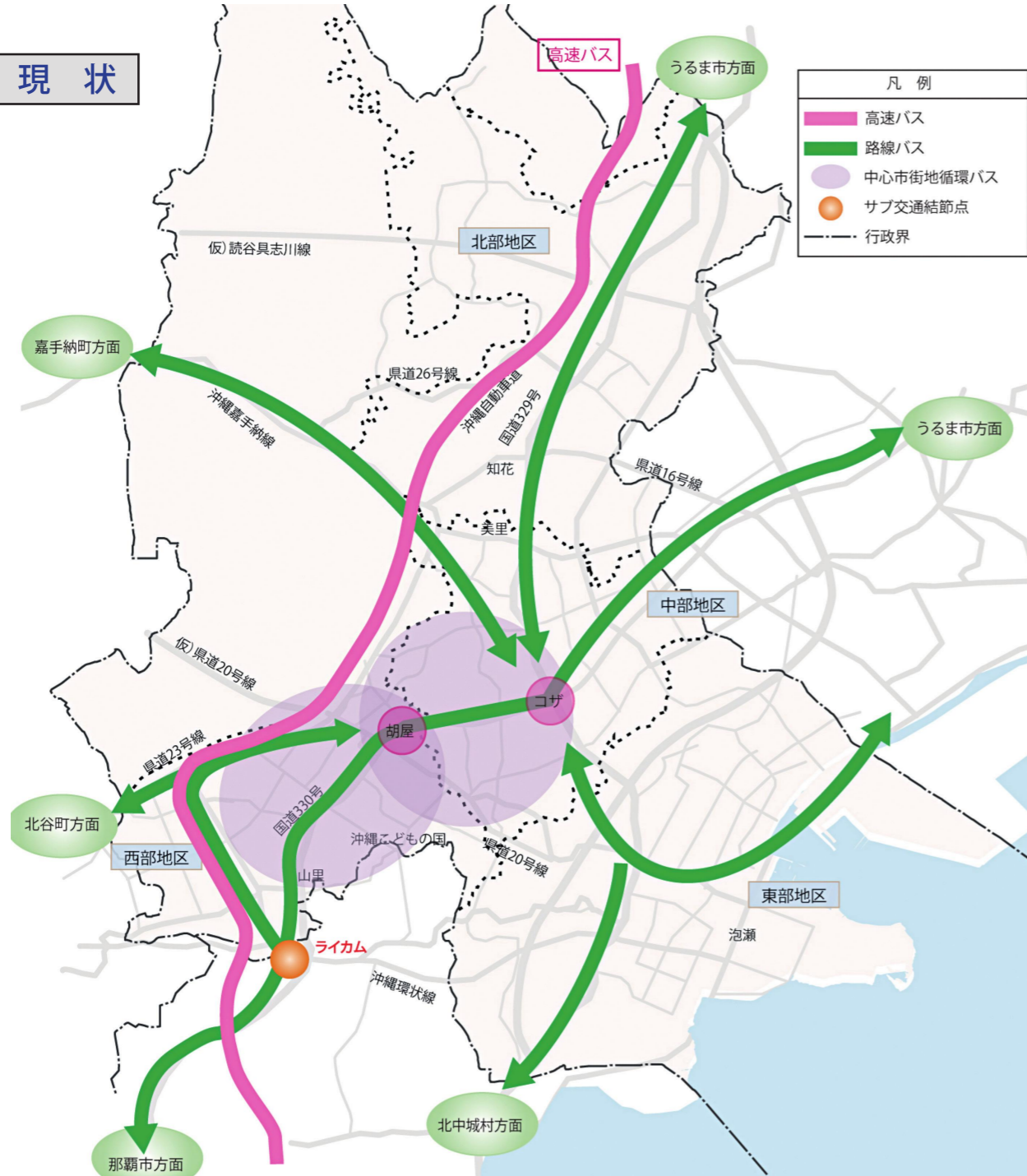


3. 再編イメージ

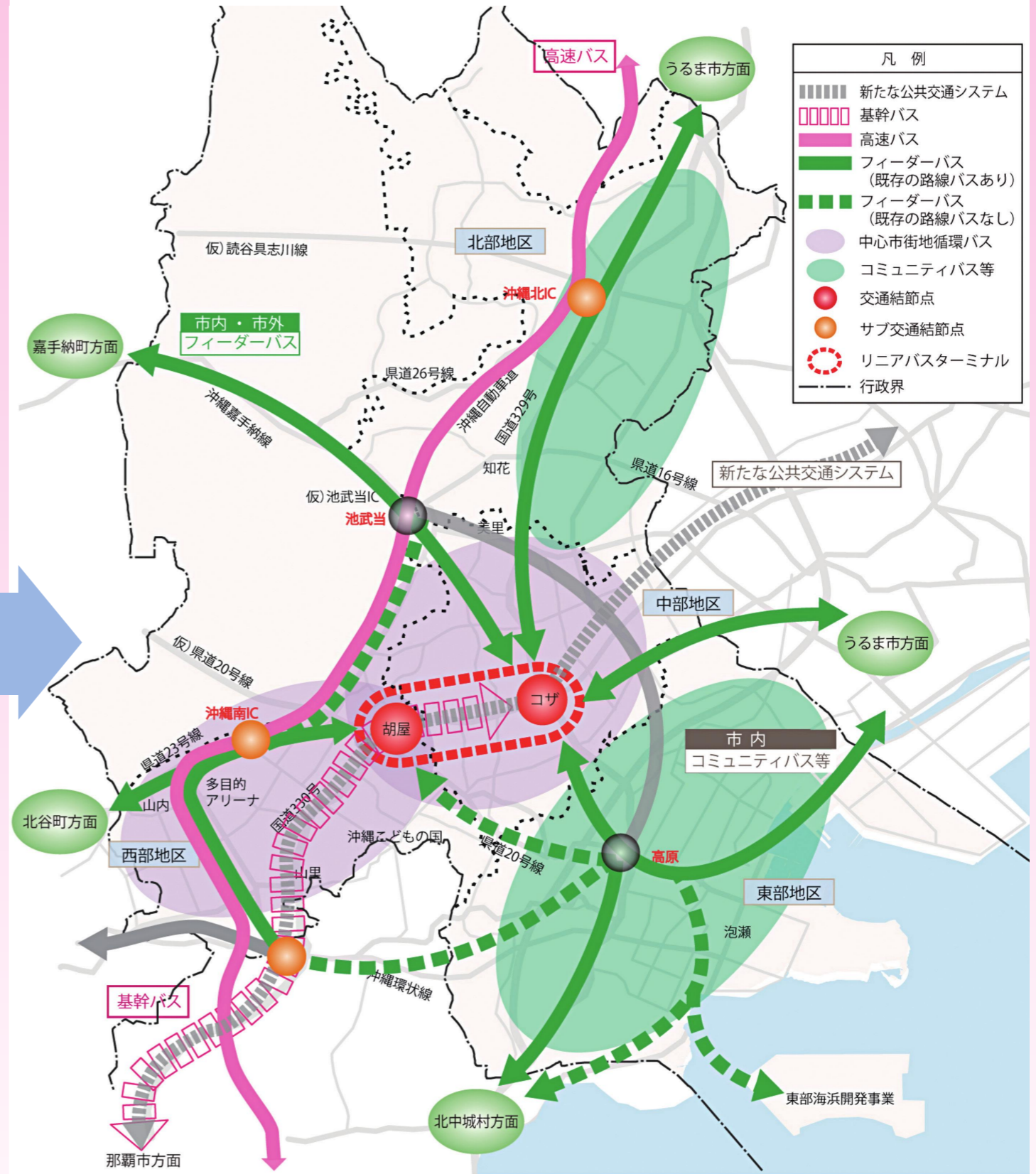
方針①～④は、公共交通網再編に関する方針であり、再編は、以下の考えのもとすすめます。

- 既存の公共交通の活用を基本に、空白地域や空白時間帯の解消を図ります。
- 市の中心部に、交通結節点（リニアバスターミナル含む）を整備することを基本とし、長大路線の分割、フィーダー化等により効率性を高めます。
- 既存バス路線のコザ～那覇バスターミナル間を結ぶ「基幹バス」を基軸に交通ネットワークを再編します。（再編時は、交通結節点～那覇バスターミナルを基幹バスで結びます）
- 交通結節点に基幹バスの他、高速バス、周辺市町村を結ぶ路線バス、コミュニティバス等を発着させ、乗り継ぎ利便性を高めます。
- 再編にあたっては、各系統の役割を明確にし、役割に応じたルートやダイヤの見直しを行います。

現状



将来



※本図は沖縄市交通基本計画に示されている20年後のイメージをもとに作成している。着色した取組は、本計画の対象期間である2025年度までの着手を、グレーの取組はそれ以降での着手を想定している。
 なお、緑の破線で示したフィーダーバスは、現在路線バスが運行されていない路線を示す。