

---

# 沖繩市地域公共交通網形成計画

---

平成 30 年 2 月

沖 縄 市

# 目次

第1章 計画策定について .....	1
第2章 沖縄市の概要 .....	5
第3章 公共交通に関する上位関連計画 .....	25
第4章 公共交通の現状 .....	35
第5章 移動ニーズ・実態把握 .....	46
第6章 公共交通の課題 .....	73
第7章 基本方針 .....	79
第8章 計画目標 .....	81
第9章 目標達成のための施策 .....	83
第10章 計画の評価・改善 .....	93
本計画に関連する用語集 .....	94

# 第1章 計画策定について

## 1 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。また、沖縄市中心市街地循環バスが中心市街地と市内主要施設間を連絡して運行している状況です。

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。

このため、本市公共交通の現状を踏まえ、効率化とサービス向上を進めるとともに、公共交通空白地域などへの移動手段の提供を検討する必要があります。

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。

## 2 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」、「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」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。

今年度策定する本計画において、沖縄市における公共交通のあり方を示すとともに、次年度策定予定の「沖縄市地域公共交通再編実施計画」において、長大路線の分割・統合や、フィーダー路線の導入等について具体的な検討を行うことで、本市の公共交通の再編をすすめていきます。

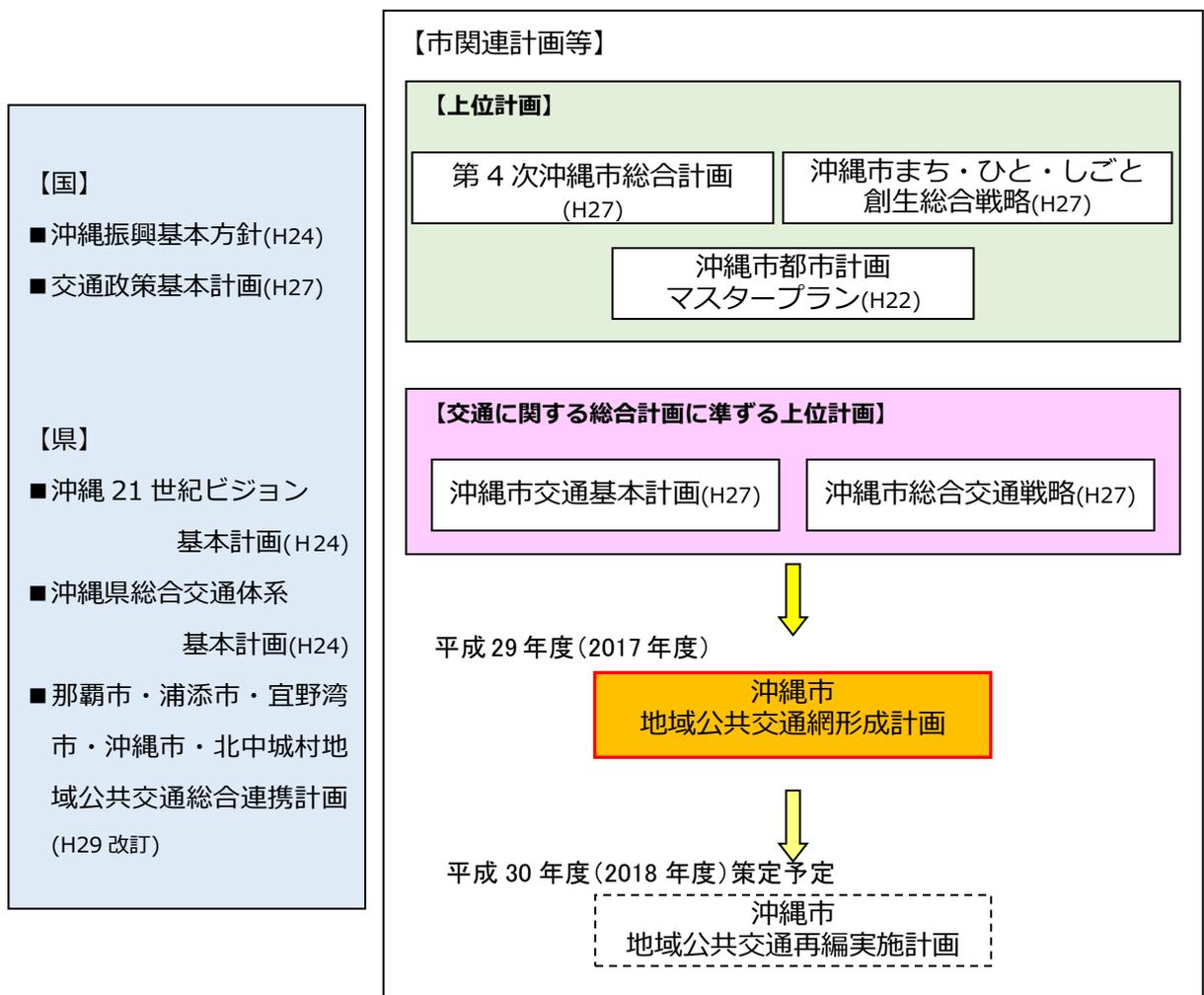


図 1-1.本計画の位置づけ

本計画は、以下に示す流れで策定しました。なお、本計画策定に先立ち、平成28年度には「沖縄市公共交通網形成計画策定基礎調査業務」を実施し、沖縄市の概況や公共交通に関するデータの収集・整理、住民アンケートやヒアリングによる利用者意向の把握などを行っています。

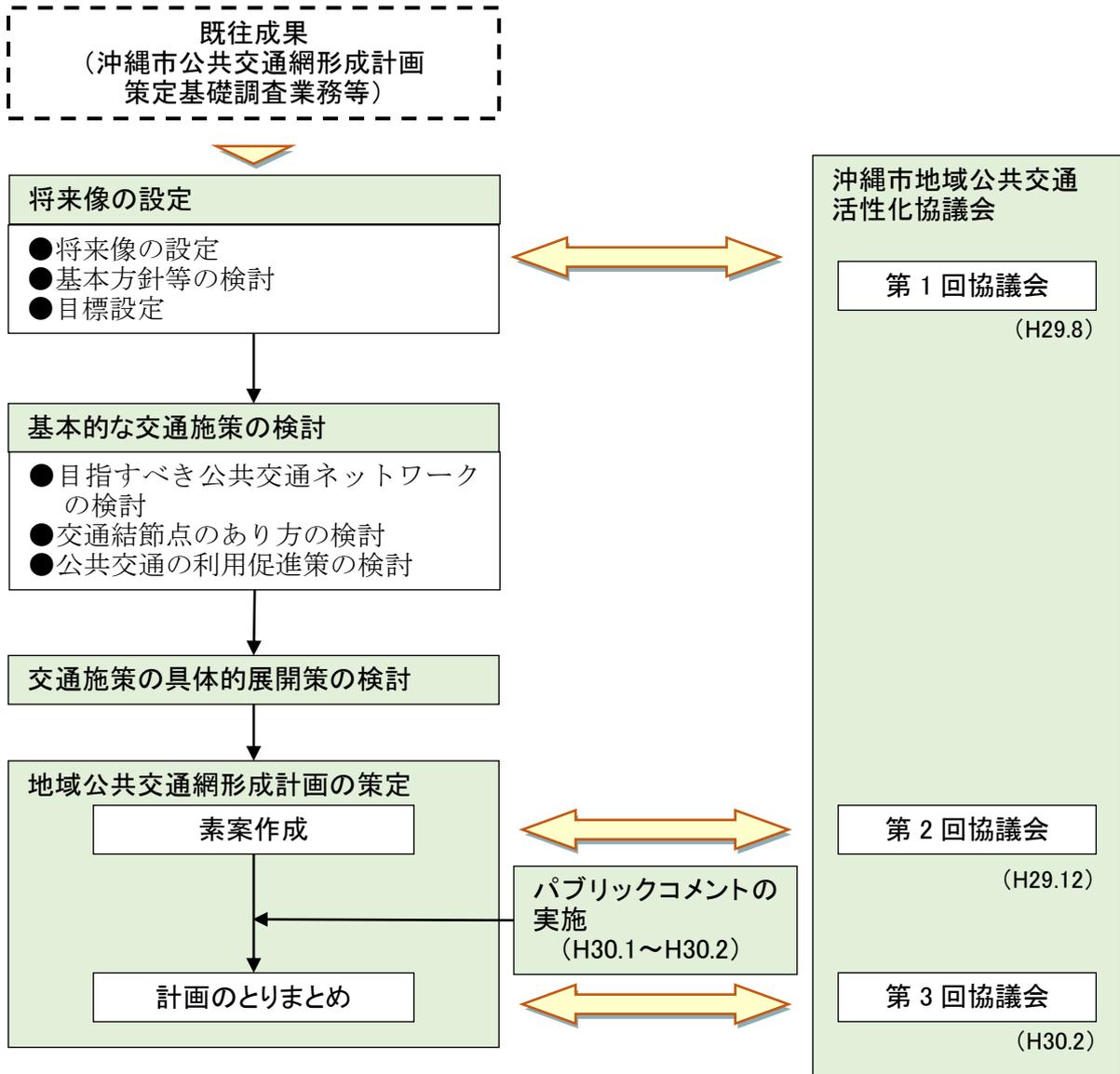


図 1-2.本計画策定の流れ

### 3 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。

計画の対象区域

沖縄市全域（※必要に応じて周辺市町村を含む）

### 4 計画の対象期間

計画の対象期間は、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合わせて、2018年度（平成30年度）～2025年度の8年間とします。

計画の対象期間

2018年度（平成30年度）～2025年度

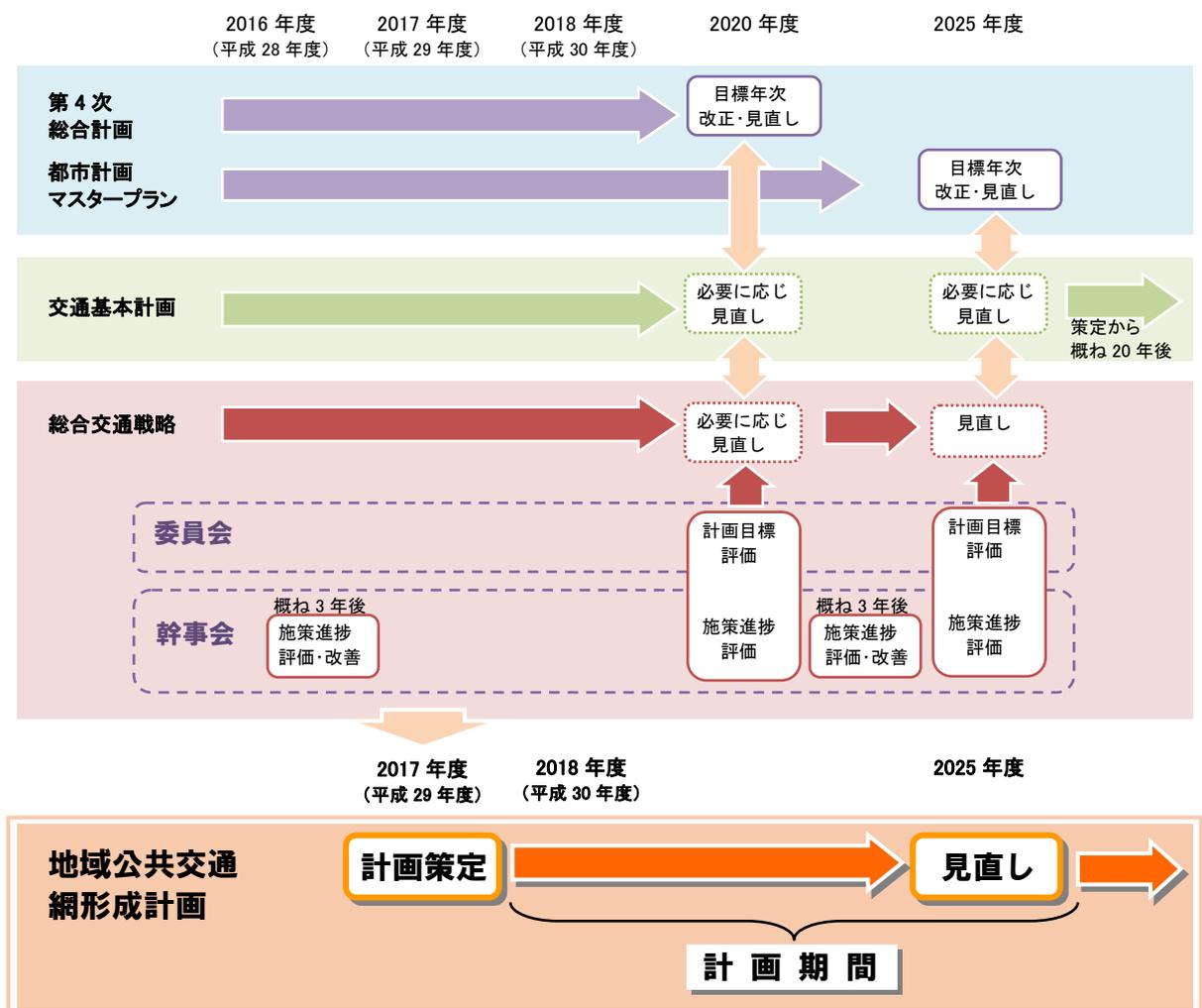
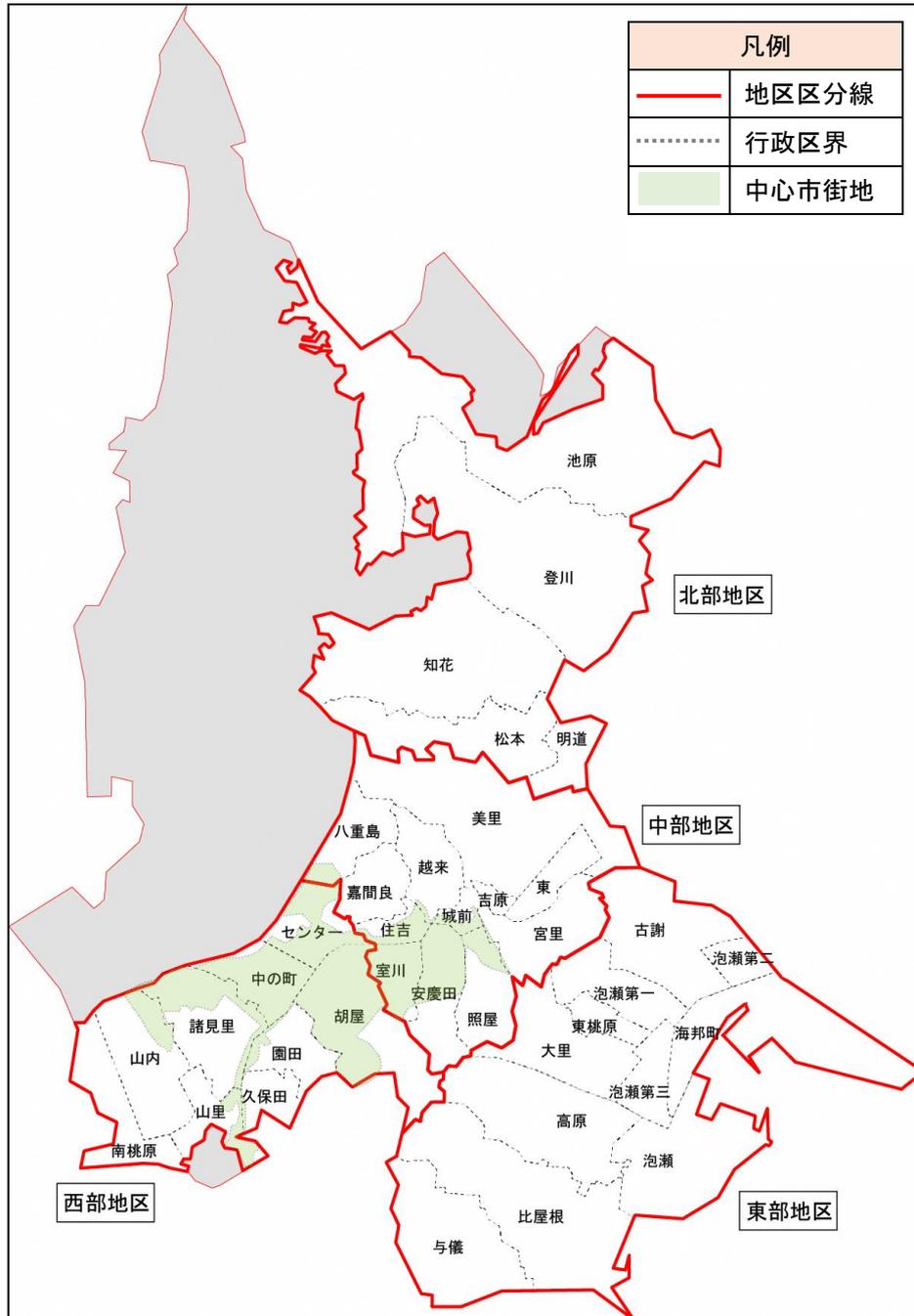


図 1-3.上位関連計画の改訂スケジュールと本計画の対象期間

## 第2章 沖縄市の概要

### 1 地区区分

本計画では、適宜、市内を下図に示す「北部地区」、「中部地区」、「東部地区」、「西部地区」の4つに区分して、各種データを整理しています。



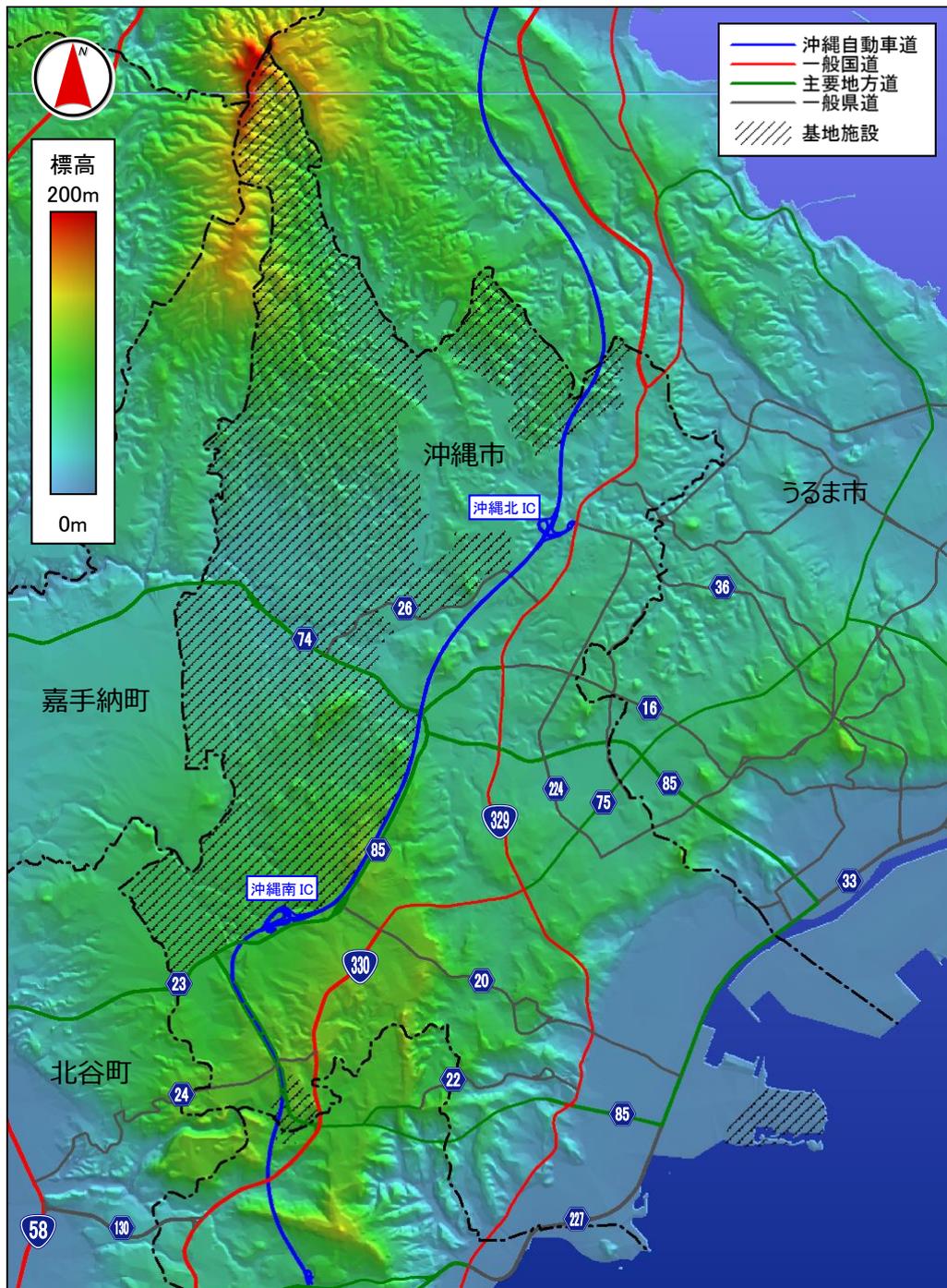
※中心市街地は、沖縄市中心市街地活性化基本計画で位置づけられたエリア

参考：H28 沖縄市公共交通網形成計画策定基礎調査

図 2-1. 沖縄市の地区区分

## 2 地形

- 市の北部は丘陵地が広がり、台地・段丘が分布する地形となっています。
- 市の中央部はなだらかな傾斜の台地と斜面地から形成されています。
- 市の東部は、斜面を経て大部分が海岸低地となっています。

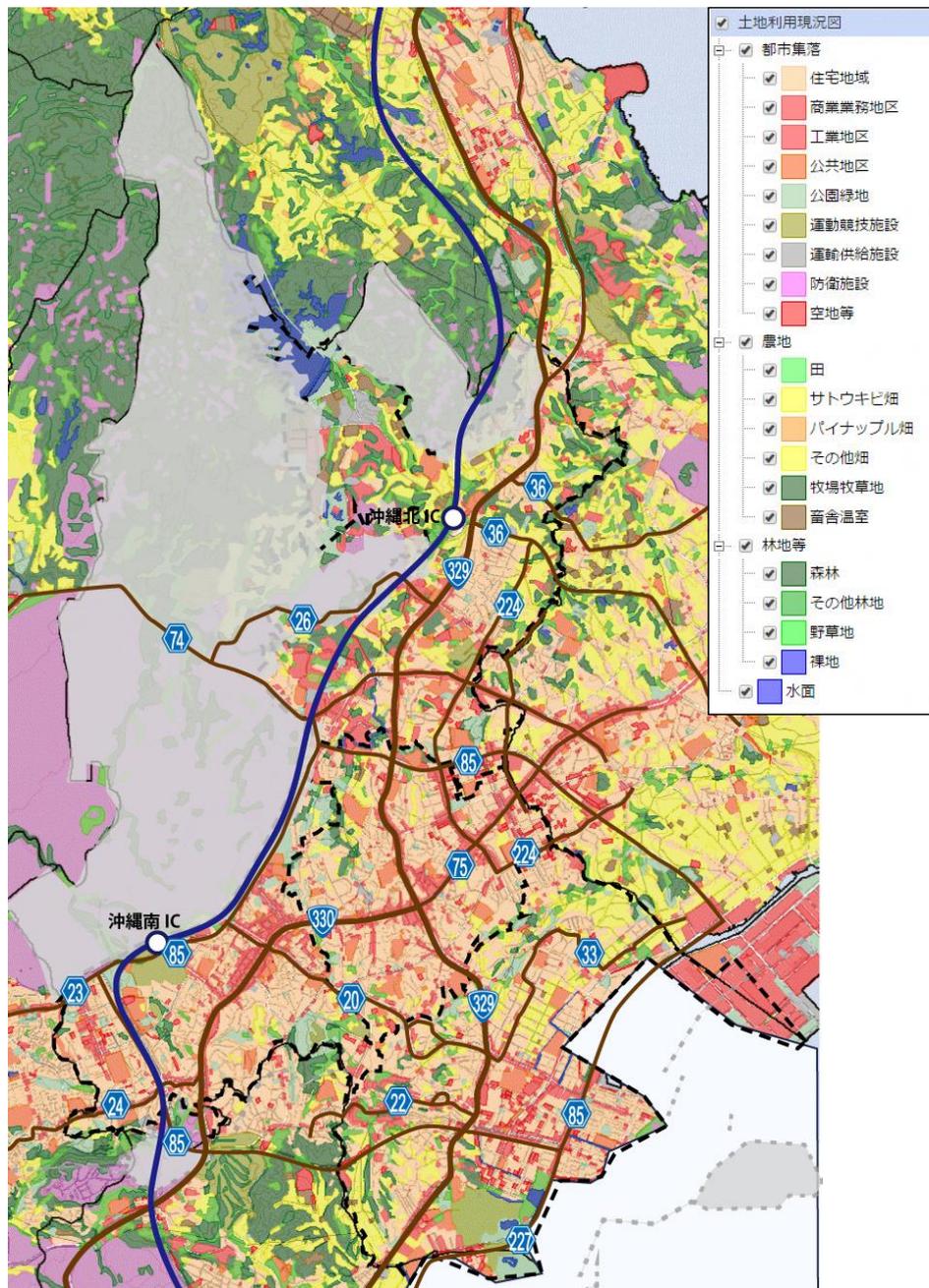


出典: 国土地理院の基盤地図情報

図 2-2. 沖縄市の地形

### 3 土地利用

- 市全域に、住宅用地が広がっており、都市化が進んでいます。
- 北部地区は、他地区よりもやや山林・畑・果樹園が多くなっています。
- 西部地区は、国道330号沿線、中部地区では県道75号線及び県道224号線沿線、東部地区では国道329号及び県道85号線沿線を中心に商業用地が広がっています。
- 市の北西部は嘉手納基地が占めています。



出典：H23 沖縄県地理情報システム

図 2-3. 沖縄市の土地利用

## 4 人口

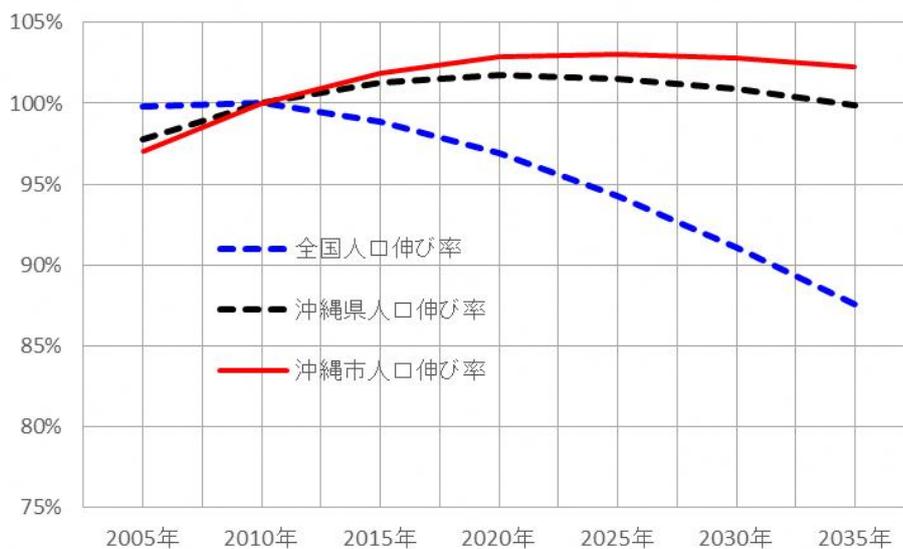
### 4-1 総人口

- 沖縄市の人口は増加傾向にあり、2005年（平成17年）の126,400人から、2015年（平成27年）で132,640人と10年間で6,240人（4.9%）増加しています。
- 国立社会保障・人口問題研究所の平成28年1月に公表したデータによると、2025年（平成37年）がピークの134,238人と予測されていますが、2017年8月現在で、141,674人とすでに予測を上回るペースで人口が増加しています。（2005年、2015年は国勢調査、2017年は住民基本台帳）
- すでに人口が減少に転じている全国や、人口がまだ増加している沖縄県に比べ、沖縄市の将来人口は増加率が高くなっています。

表 2-1. 沖縄市の人口推移

	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年
全国人口 (千人)	127,768	128,057	126,597	124,100	120,659	116,618	112,124
沖縄県人口 (人)	1,361,594	1,392,818	1,410,269	1,416,876	1,414,154	1,404,887	1,390,796
沖縄市人口 (人)	126,400	130,249	132,640	133,960	134,238	133,893	133,167

※2010年までは国勢調査値、2015年以降は将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）



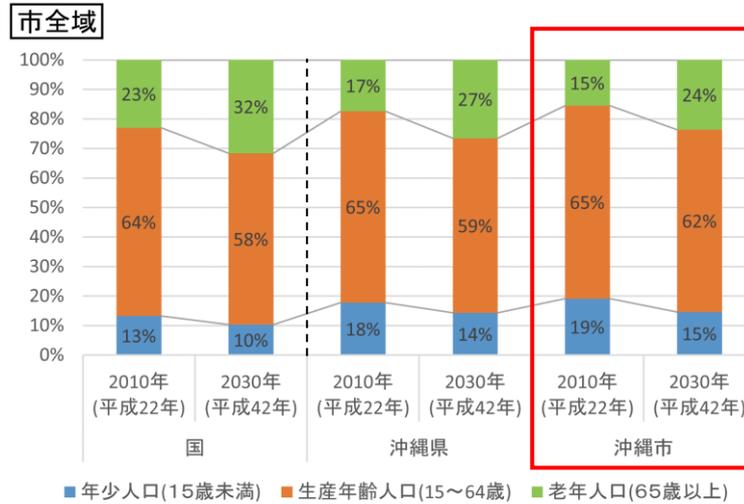
※グラフは2010年を100とした場合の、各年の値を表している

出典：H28.1 国立社会保障・人口問題研究所

図 2-4. 沖縄市の人口の伸び率

4-2 年齢3区分別

- 沖縄市の高齢化率は、全国や沖縄県に比べて低いです。2010年の15%から2030年には24%へと9ポイント増加すると推計されています。
- 地区別では、中部地区の高齢化率がやや高く、2016年で20%に達しています。



出典：H28.1 国立社会保障・人口問題研究所

図 2-5. 沖縄市の年齢3区分別人口の推計



出典：H26~H28 沖縄市人口統計

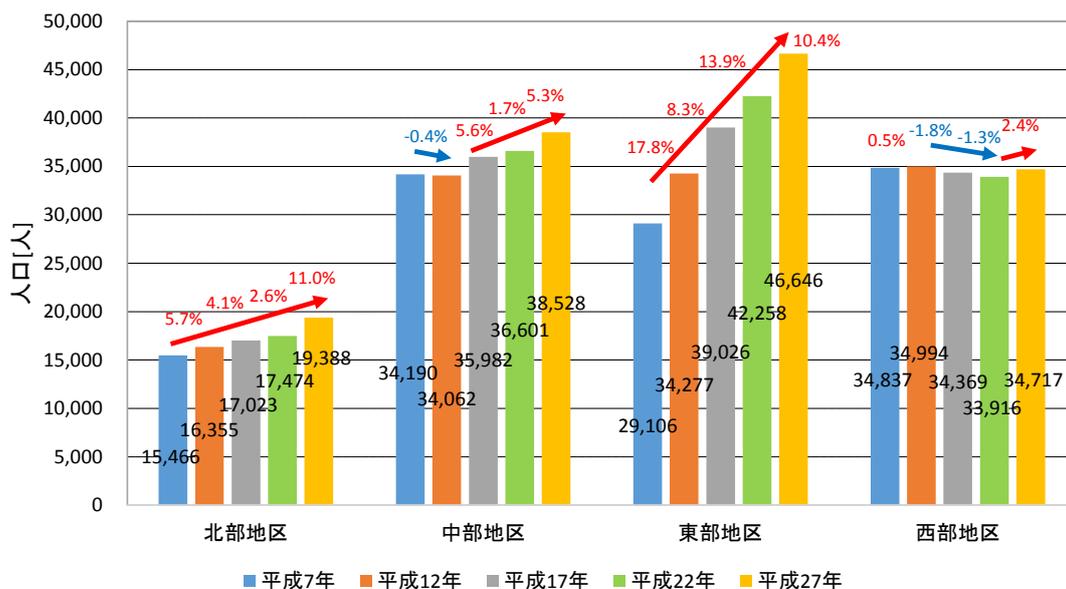
図 2-6. 沖縄市の地区別年齢3区分別人口

4-3 地区別の人口動向

- 沖縄市全体の人口は、増加傾向にあります。地区別では人口動向に違いがみられます。
- 東部地区では、沿岸部の泡瀬等で急速な市街化が進行しており、平成7年の29,106人から平成27年には、46,646人へと20年間で、17,540人（60.2%）の大幅な増加となっています。
- 胡屋十字路を中心に中心市街地を形成している西部地区は、空洞化により平成22年まで減少傾向を示していましたが、平成27年は2.4%増加しており、回復基調がみられます。
- コザ十字路を中心に、西部地区と連坦して中心市街地を形成している中部地区は、西部地区同様に、平成12年まで減少傾向を示していましたが、区画整理事業による美里地区での開発等により、平成17年から増加に転じています。
- 北部地区の人口は4地区で最も少ないですが、白地地域での開発による市街地拡大で、人口が増加傾向にあります。

表 2-2.地区別の人口動向

地区	人口動向
北部地区	農業振興地域白地地域の開発等による市街地拡大のため、ここ数年増加傾向である。
中部地区	中心市街地の人口減少区域がある一方、新市街地で宅地化が進んでおり、地区全体では増加傾向にある。
東部地区	急速な市街化が進行しており、人口増加が著しい地区である。
西部地区	中心市街地の空洞化現象により、人口が減少傾向にあったが、回復基調がみられる地区である。

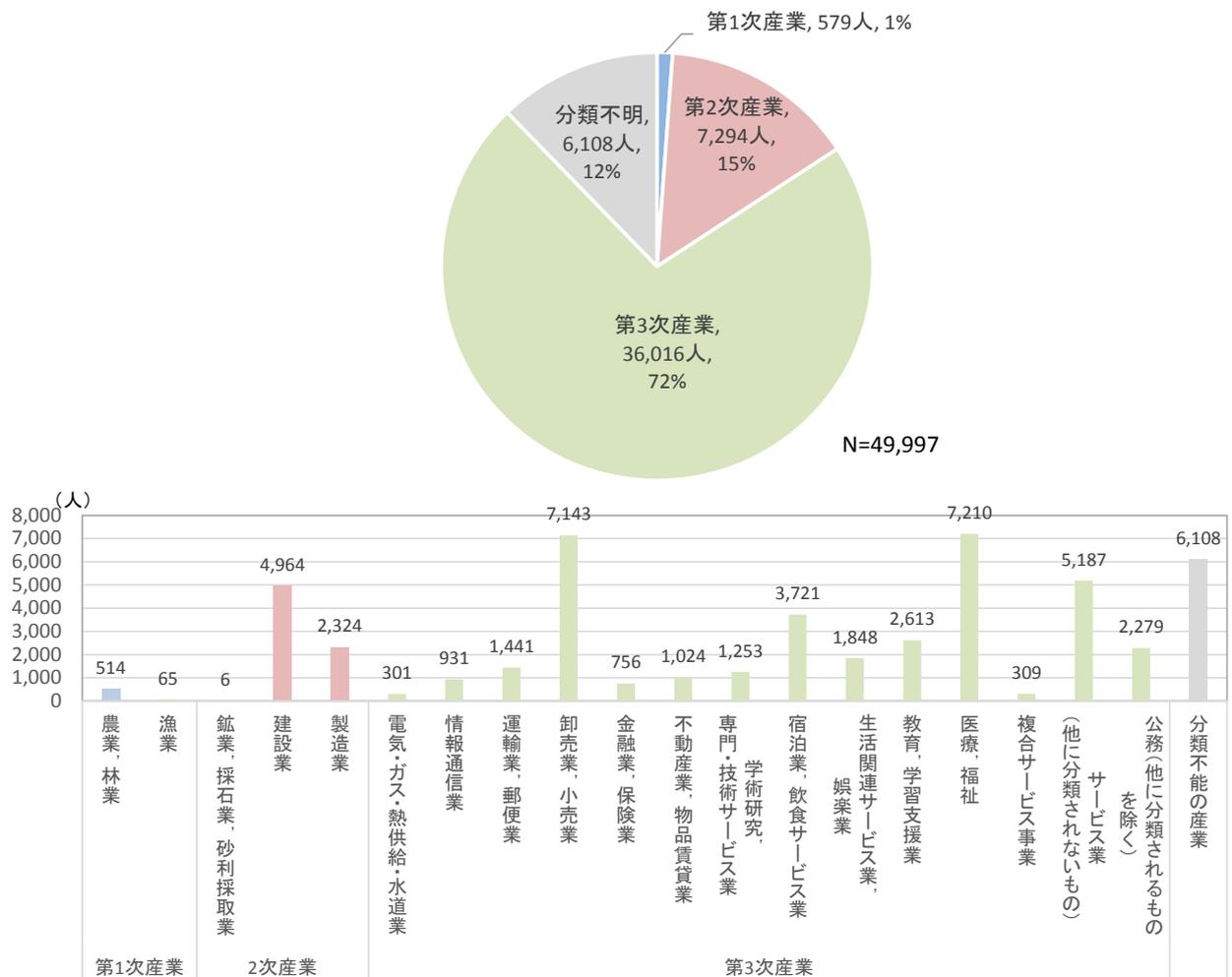


出典: H7~H27 国勢調査

図 2-7.地区別人口動向

## 5 産業

- 平成27年の国勢調査より、沖縄市の産業別就業者数の構成比をみると、「第3次産業」が72%と7割強（分類不明を除くと82%）を占めており、第3次産業が中心の就業構造となっています。なお「第2次産業」の構成比は15%（分類不明を除くと17%）、「第1次産業」の構成比は1%（分類不明を除くと1%）となっています。
- 産業別大分類毎の就業者数をみると、「医療、福祉」が7,210人、「卸売業、小売業」が7,143人と多く、この2つの産業で全就業者数49,997人の29%と約3割を占めています。
- その他、第3次産業では、「サービス業（他に分類されないもの）」が5,187人、「宿泊業、飲食サービス業」が3,721人と多く、第2次産業では「建設業」が4,964人と多くなっています。



出典：H27 国勢調査

図 2-8. 沖縄市の産業別就業者数

## 6 主な施設の立地状況

### 6-1 公共施設

● 沖縄市役所が西部地区の仲宗根町にある他、沖縄市文化センター、沖縄市農民研修センター等の公共施設が市内各地に立地しています。



参考: H28 沖縄市公共交通網形成計画策定基礎調査

図 2-9. 主な公共施設の立地状況

## 6-2 医療施設

- 医療施設は、市内各地区に点在しています。
- 救急医療施設として、市内には北部地区の中頭病院、中部地区の中部協同病院の2つの病院があり、また、市に隣接して、うるま市に県立中部病院、北中城村に中部徳洲会病院があります。
- 中頭病院は、平成28年10月に北部地区の知花から登川に、中部徳洲会病院は、平成28年4月に中部地区の照屋から北中城村に移転しています。



出典：H28 国土数値情報

図 2-10.主な医療施設の立地状況

6-3 教育施設

- 沖縄市には、小学校が16校、中学校が8校、高校が5校立地しています。
- なお、各高校の近くには路線バスが運行されています。

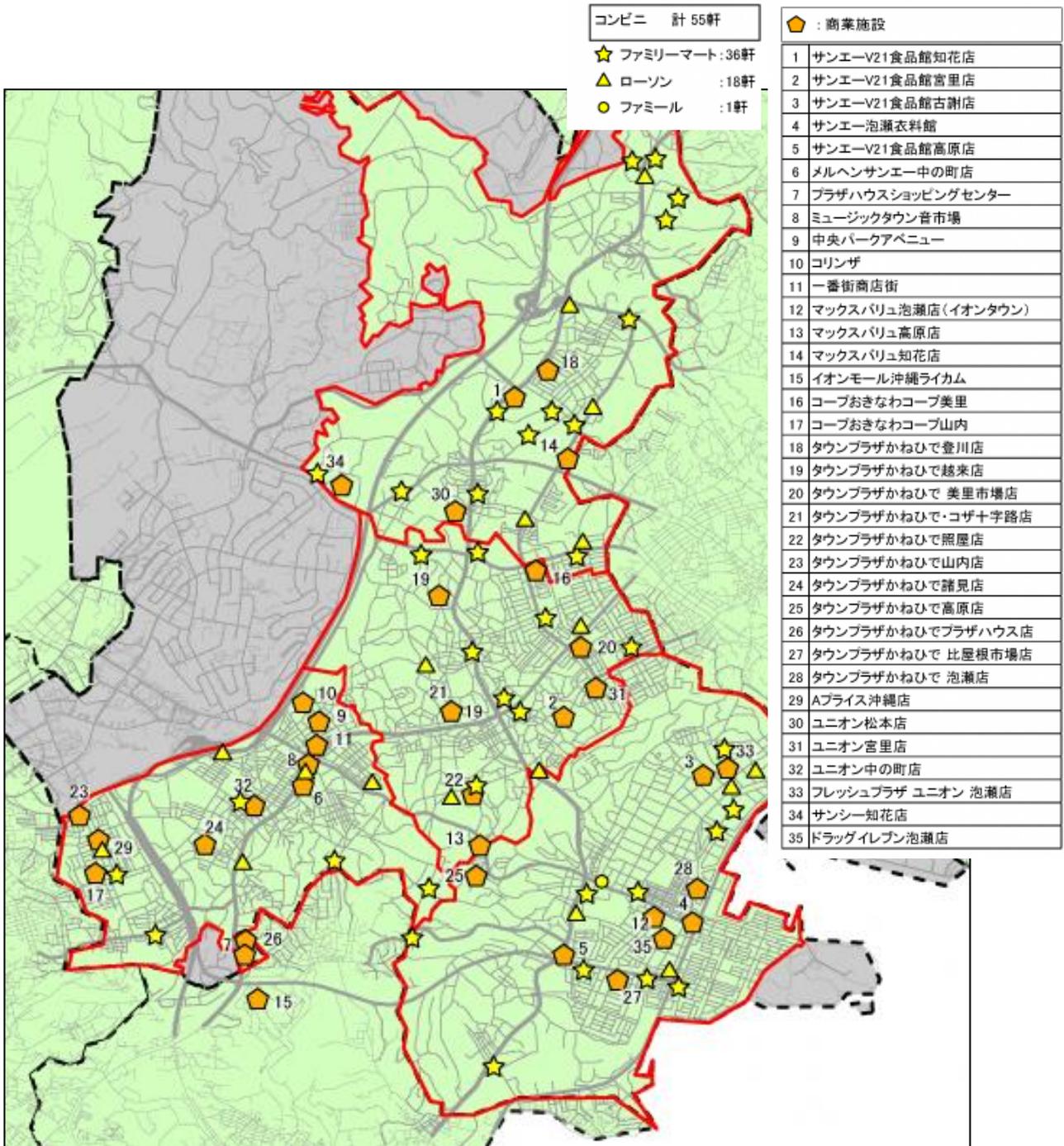


出典：H18 国土数値情報、H28 に沖縄市で補完

図 2-11.教育施設の立地状況

6-4 商業施設

- 沖縄市には、多くのスーパー、コンビニ等の商業施設が立地しています。
- 沖縄市周辺には、北中城村のイオンモール沖縄ライカム、うるま市のイオン具志川、サンエー具志川メインシティなどの大型商業施設が隣接しています。

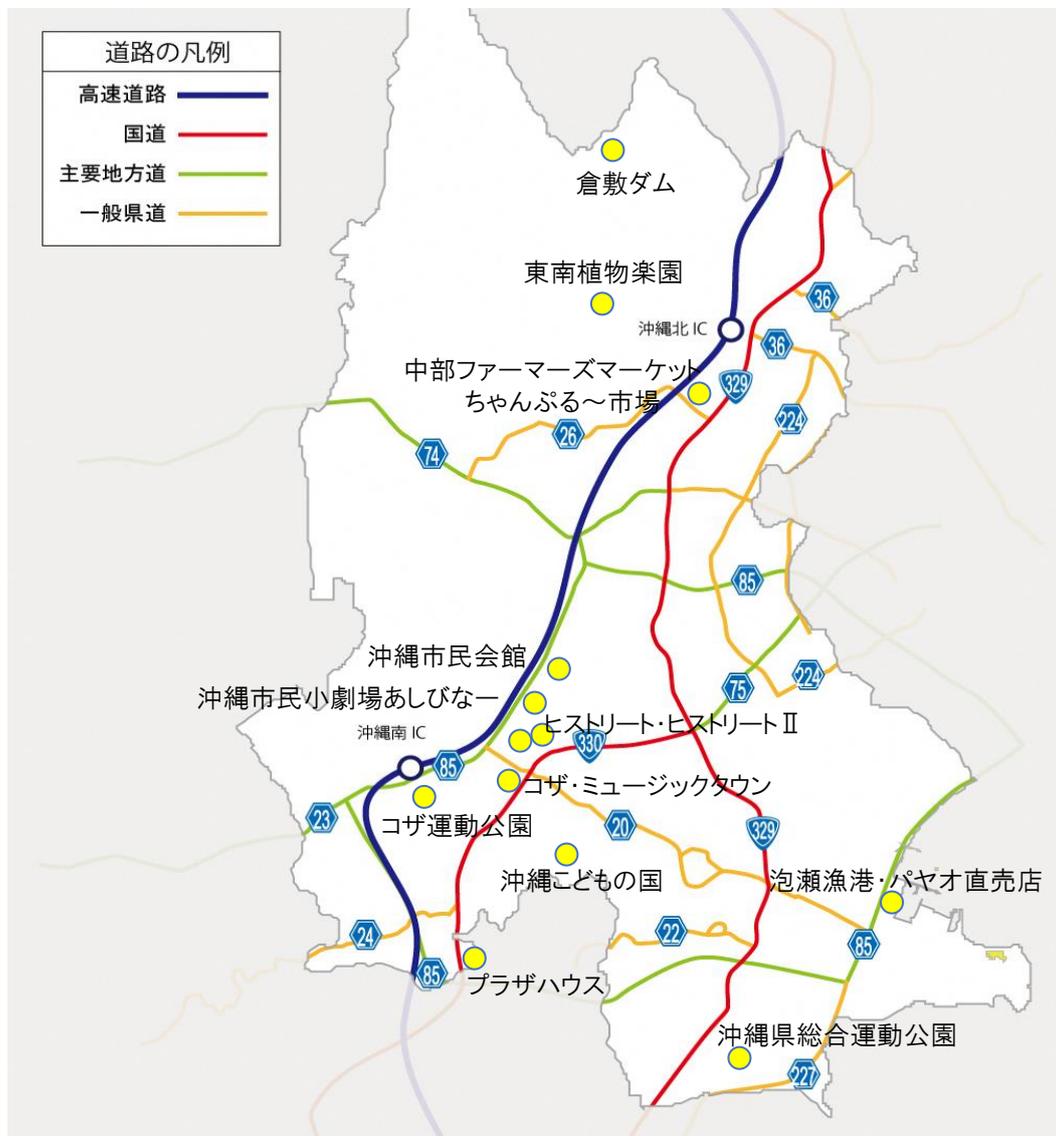


出典:H28 沖縄市公共交通網形成計画策定基礎調査

図 2-12.主な商業施設の立地状況

6-5 観光・集客施設

- 沖縄市には、県内唯一の本格的な動物園である「沖縄こどもの国」(平成28年の来園者46万人)や、プロ野球の広島東洋カープのキャンプ地として有名な「コザ運動公園」(H28年の来園者数70万人)、多くの音楽イベントが開催される「コザ・ミュージックタウン」などの観光・集客施設が立地しています。
- 市内では、県内外から多くの集客がある「全島エイサーまつり」(平成28年の入込客数33万人)、「ミュージックタウンのイベント」(平成28年の入込客数9万人)、「こどもの国フェスティバル」(平成28年の入り込み客数5万人)等のイベントも開催されています。



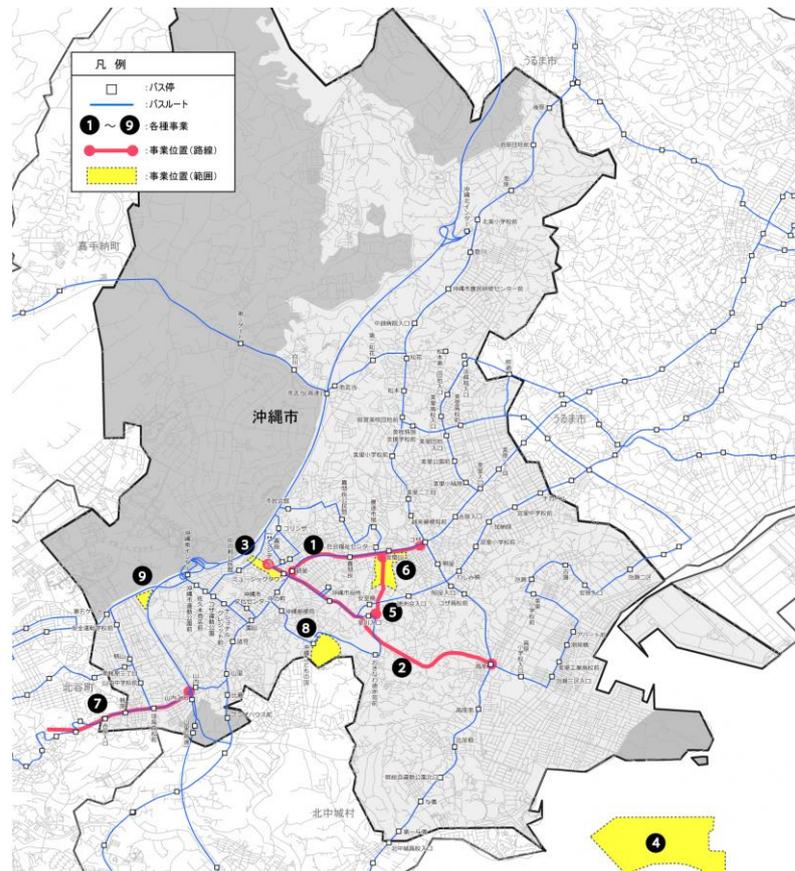
参考: H28 沖縄市公共交通網形成計画策定基礎調査

図 2-13. 主な観光・集客施設の立地状況

## 7. 開発計画

## 7-1 開発等の概要

- 市内では、国県道整備などの道路整備や、土地区画整理事業などの面整備が進められています。
- 東部海浜開発事業では、埋立地（約95ha）を活用して、スポーツコンベンション拠点の形成が図られています。
- （仮称）沖縄市多目的アリーナ施設整備（以下、「多目的アリーナ」という）では、交流及び地域振興の拠点として、スポーツコンベンションや大型イベントを開催できる施設整備が進められています。
- なお、2023年にはバスケットボールのワールドカップの予選が多目的アリーナで開催されます。



参考：H28 沖縄市公共交通網形成計画策定基礎調査

- |                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| ①国道330号沿道整備         | ②胡屋泡瀬線整備事業【県道20号線】 |
| ③中の町地区土地区画整理事業      | ④東部海浜開発事業          |
| ⑤安慶田中線整備事業          | ⑥安慶田地区土地区画整理事業     |
| ⑦県道24号線バイパス整備事業     | ⑧沖縄こどもの国施設整備       |
| ⑨（仮称）沖縄市多目的アリーナ施設整備 |                    |

図2-14.市内における開発動向

7-2 各事業等の概要

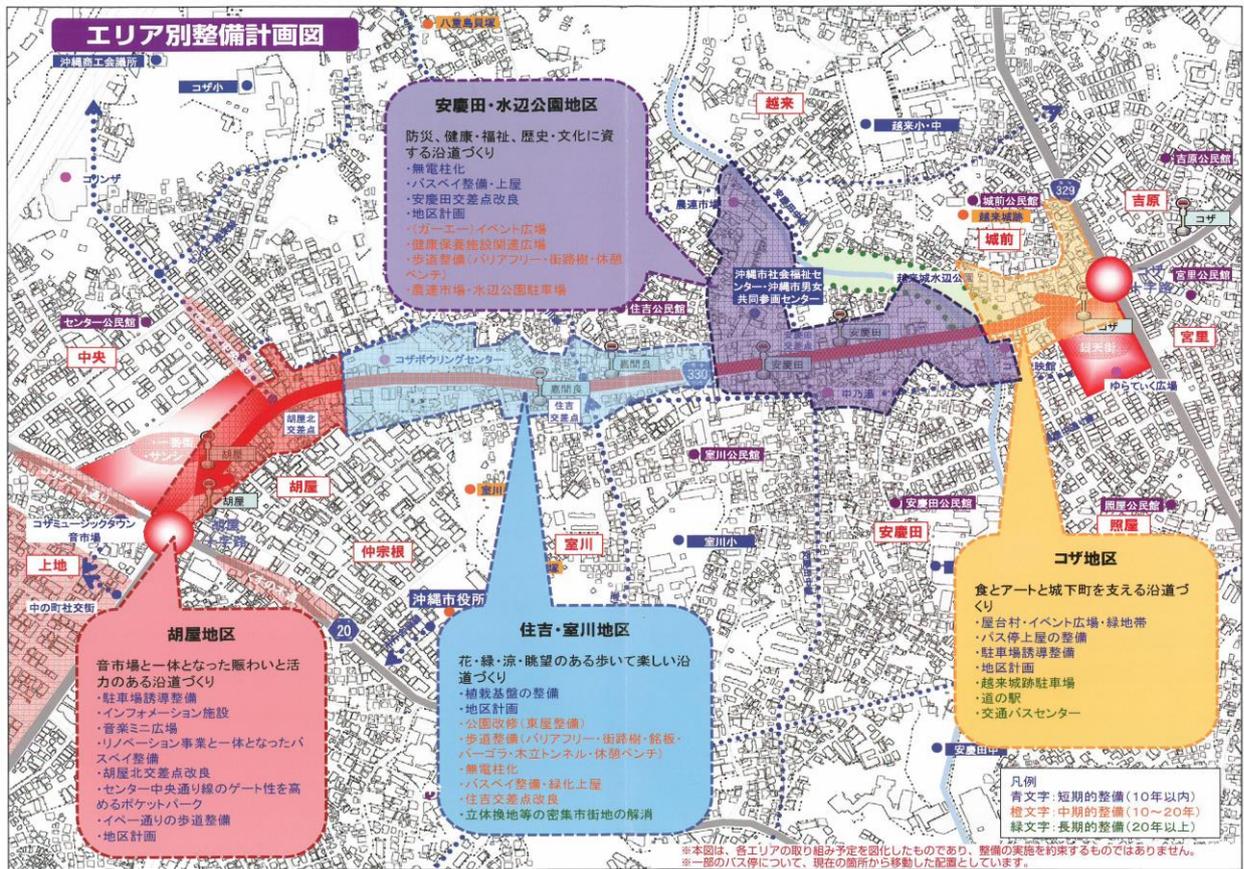
(1) 国道 330 号沿道整備

【事業の概要】

沖縄市の中心部を結ぶ国道330号胡屋ーコザ間において、交通の円滑化に向けた交差点改良を行うとともに、沿道地域の活性化に向け、沿道のまちづくりの検討が平成 21 年度から行われています。

【公共交通との関係】

国道 330 号の交差点改良により、路線バスの定時性の向上が期待されます。また、バスベイ♦と広場が一体的に整備されることでバスの待合環境が向上し、バス利用の促進が期待されます。



出典：平成 22 年度国道 330 号沿線土地利用計画基本方策(案)パンフレット  
 図 2-15. 国道 330 号沿道のエリア別整備計画

## (2) 胡屋泡瀬線整備事業(県道 20 号線)

## 【事業の概要】

胡屋地区と泡瀬地区を結ぶ東西方向の幹線道路の4車線化が進められており、混雑解消が図られます。事業は平成17年度から行われています。

## 【公共交通との関係】

当該路線は現在、中心市街地循環バスのみが運行されていますが、定時性、速達性が向上することで、東部地区と西部地区を結ぶバス路線の導入などが考えられます。



出典: 中部土木事務所 HP

図 2-16. 胡屋泡瀬線整備事業位置図

## (3) 中の町地区土地区画整理事業

## 【事業の概要】

中心市街地に位置する中の町において、土地区画整理事業による公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図り、老朽密集市街地の改善による良好な市街地の形成を図ることを目的に実施されています。事業施工期間は H28.2～H37.3 となっています。

## 【公共交通との関係】

区画整理事業により、中の町地区の道路が整備されることで、中心市街地循環バスの経路の変更などが考えられます。

(4) 東部海浜開発事業

【事業の概要】

スポーツコンベンション拠点の形成という開発コンセプトのもと、泡瀬地区の埋立地に、スポーツ、健康・医療、ホテル、マリナー等の整備が検討されています。

【公共交通との関係】

新たな集客拠点が整備されるため、交通結節点の整備や、新規バス路線の導入などが考えられます。

スポーツコンベンション拠点の形成イメージ



出典：沖縄市資料

図 2-17.東部海浜開発事業の土地利用イメージ

(5) 安慶田中線整備事業

【事業の概要】

安慶田地区の密集市街地の改善を図るため、区画整理事業とあわせて、安慶田地区を南北に貫く幹線道路が整備されます。事業期間は平成 21～30 年度となっています。

【公共交通との関係】

安慶田地区内の幹線道路が整備されることで、中心市街地循環バスの経路の変更などが考えられます。

(6)安慶田地区土地区画整理事業

【事業の概要】

安慶田地区の建物老朽・密集、行き止まり、狭隘道路の解消による防災性の向上を図るため、区画整理事業により整備します。事業期間は平成21年～30年度となっています。

【公共交通との関係】

安慶田地区内の道路が整備されることで、中心市街地循環バスの経路の変更などが考えられます。

(7)県道24号線バイパス整備事業

【事業の概要】

本島中部を東西に横断する幹線道路として、幅員が狭く蛇行している県道24号線のバイパスが整備されます。事業は平成15年度から行われています。



出典：中部土木事務所 HP

【公共交通との関係】

県道24号線のバイパス整備により、現県道24号線を運行している62番系統、63番系統の経路の見直しや、観光客が多い北谷アメリカンビレッジと沖縄市の主要な観光施設を結ぶバス路線の導入などが考えられます。

図2-18.県道24号線バイパス整備事業位置図

(8)沖縄こどもの国施設整備

【事業の概要】

既存施設の整備や、現在の16haから29haへの拡張工事等により、集客力を高めます。2026年(平成38年)までのリニューアルが計画されています。

【公共交通との関係】

県内客以外にも、観光客の集客増も見込まれることから、国道330号を運行する既存の路線バスの経路の見直しや、周辺観光地や宿泊施設と連絡する路線バスの導入、中心市街地循環バスの増便などが考えられます。

(9)多目的アリーナ

【事業の概要】

スポーツコンベンションの推進、大型イベントの開催など交流及び地域振興の拠点となる多目的アリーナが整備されます。供用予定は2020年度で、琉球ゴールデンキングスの本拠地としての利用が予定されています。

【公共交通との関係】

イベント等で県内外から多くの集客が見込まれることから、既存路線バスの経路の見直しや、那覇市等の県内主要都市とを結ぶ路線の導入などが考えられます。



【主な利用(案)】

- ・スポーツ興業(琉球ゴールデンキングス公式戦、大相撲、Vリーグ)
- ・1万人規模コンサート
- ・(災害時における)防災施設

【規模(案)】

11,428席(コンサート時)

【トイレ】

男(大31)、(小42)  
女(83)

**臨場感が感じられ、来場者、興行者が「使いやすい」  
県内にない1万人規模の「観せる」施設！**

出典:沖縄市資料

図2-19.多目的アリーナの整備イメージ

7-3 開発計画のスケジュール

各開発計画のスケジュールは以下のように整理されます。

表 2-3.開発計画のスケジュール

開発計画等	年度									備考	
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026~		
①国道 330 号沿道整備			供用年度未定								2009 年度より検討
②胡屋泡瀬線整備事業【県道 20 号線】			供用年度未定								2005 年度より実施
③中の町地区土地区画整理事業								★供用予定		2025 年度供用予定	
④東部海浜開発事業				★部分供用予定						2020 年度に部分供用予定	
⑤安慶田中線整備事業	部分供用									部分供用	
⑥安慶田地区土地区画整理事業	部分供用									部分供用	
⑦県道 24 号線バイパス事業			供用年度未定							2003 年度より実施	
⑧沖縄こどもの国施設整備			既存区域は供用						拡張区域供用予定★	2026 年度拡張区域供用予定	
⑨多目的アリーナ			★供用予定							2020 年度供用予定	

## 8 地域特性のまとめ

1～7 より沖縄市の地域特性は、以下のように整理されます。

表 2-4.地域特性のまとめ

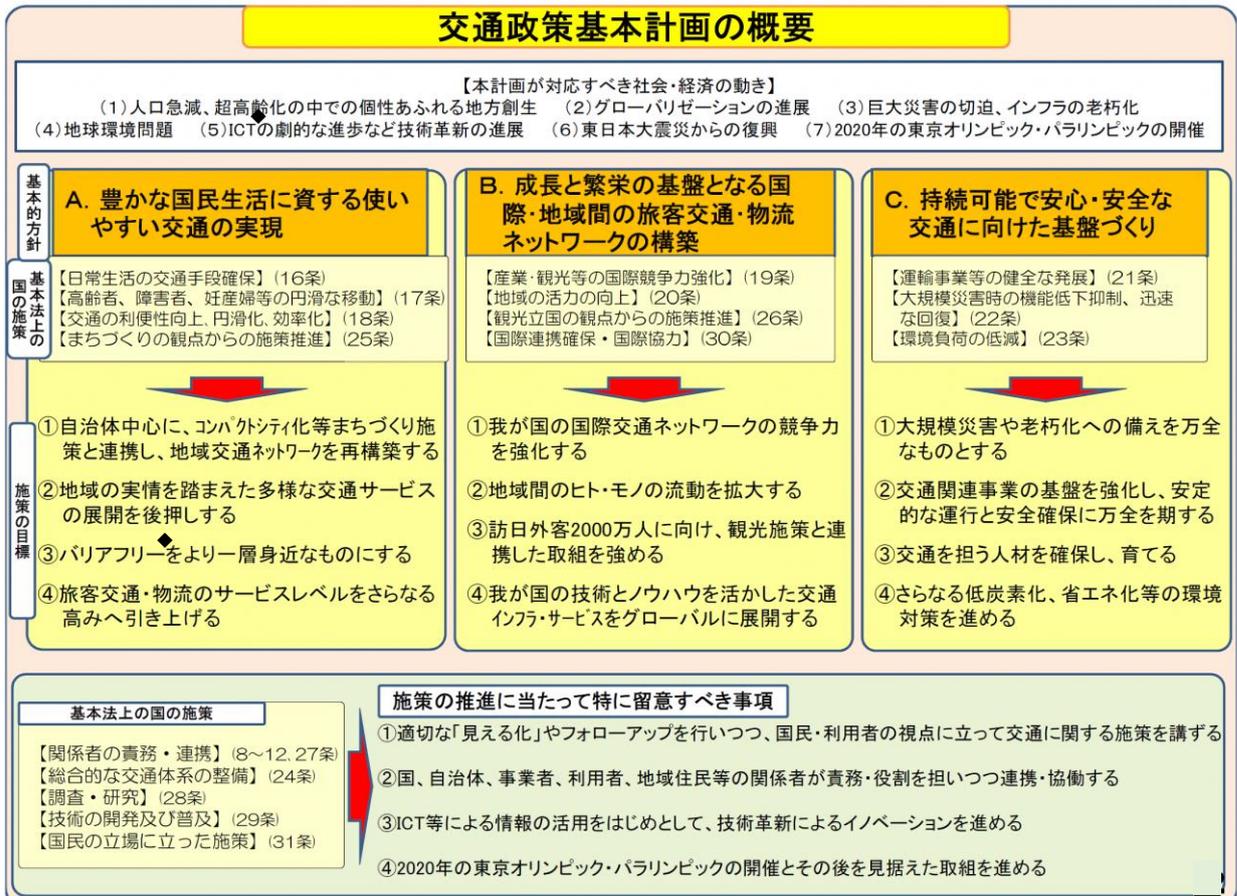
項目	内容
地形	●市の北部は丘陵地や台地・段丘が、中央部から西部はなだらかな傾斜の台地と斜面地が、東部は斜面を経て海岸低地となっている。
土地利用	●市全域に市街地が広がっている。
人口	●人口は増加傾向にあり、美里や泡瀬の区画整理区域などでDID <sup>◆</sup> が拡大、東部地区では人口が急増している。 ●高齢化率はH22の15%からH42は24%へと9ポイント増加すると予測されている。
産業	●就業人口の8割強を第3次産業が占めている。
主な施設の立地状況	●市内各地に行政機関、医療機関、観光施設等の公共公益施設が立地しており、市役所や市民会館、図書館等の主要施設は西部地区に立地している。 ●西部地区に、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、プロ野球キャンプなどの集客施設、イベントが多くある。
開発計画	●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。

# 第3章 公共交通に関する上位関連計画

## 1 国の上位関連計画

### 1-1 交通政策基本計画(H27.2)

- 「交通政策基本計画（H27.2）」は、交通政策基本法に基づき定められた計画であり、交通に関する施策を総合的・計画的に定めた政府としての初めての計画になります。
- 計画期間は2014年度～2020年度の7年間となっています。
- 交通政策基本計画は「交通に関する基本方針」、「交通に関する施策の目標」、「交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策」の3段階で構成されています。
- 地域公共交通に関しては、施策の目標に「自治体を中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する」、「地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする」などが示されています。



出典：国土交通省資料

図 3-1.交通政策基本計画の概要

## 1-2 沖縄振興基本方針(H24.5)

- 「沖縄振興基本方針（H24.5 内閣府）」は、国が考える沖縄の振興の意義や方向を示した計画ですが、公共交通に関しては、公共交通機関の整備のあり方についての調査及び検討、方向性をとりまとめ所要の措置を講ずると記載されています。

### ■公共交通に関連する基本的な事項

#### 1 1 社会資本の整備及び土地の利用に関する基本的な事項

##### (2) 各種社会資本の整備

沖縄島内における交通の状況に鑑み、鉄道、軌道その他の公共交通機関の整備の在り方についての調査及び検討を進め、その結果を踏まえて一定の方向を取りまとめ、所要の措置を講ずる。

## 2 県の上位関連計画

### 2-1 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画(H24.5)

- 沖縄の将来（2030 年）のあるべき姿を描き、実現までの方向性を示した「沖縄 21 世紀ビジョン」には、新たな公共交通システムの導入、交通結節機能<sup>◆</sup>の形成といった公共交通に関連する対応方向が示されています。

### ■公共交通に関連する対応方向

- 基地跡地等を活用した新たな公共交通システム・骨格的な道路網の整備により、都市交通ネットワークを再編・構築し、交通結節機能を形成
- 中南部都市圏を縦貫し、北部圏域に至る鉄道や L R T<sup>◆</sup>など軌道系の新たな公共交通システムの導入
- 低炭素島しょ社会の実現（公共交通の充実、自転車利用の促進、「歩きたくなるまちづくり」推進）
- 少子高齢化・人口減少化社会への対応（誰もが利便性を確保できる交通環境の整備、ユニバーサルデザイン<sup>◆</sup>化推進、社会資本整備の効率的管理運用）

2-2 沖縄県総合交通体系基本計画(H24.6)

- 沖縄県総合交通体系基本計画には、鉄軌道を含む新たな公共交通システムを基軸とした沖縄本島のネットワーク形成の考え方が示されており、沖縄市は、新たな公共交通システム、フィーダーバス・サービスが連絡する主要な交通結節点として位置づけられています。
- 沖縄市に関連して、観光拠点へのアクセス交通網の強化、総合交通結節機能の強化等の重点施策が示されています。

イメージ

■本市の公共交通に関連する重点施策

- 観光拠点へのアクセス交通網の強化
- 総合交通結節機能の強化
- 観光周遊、魅力を高める交通システムの整備
- 利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- 交通乗継利便性の向上
- 集約型都市構造の誘導および拠点地域を育成する交通体系の整備
- TDM<sup>◆</sup>施策、MM<sup>◆</sup>の推進



図 3-2.利便性の高い公共交通ネットワークのイメージ

2-3 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（H29.4 改訂）

●連携計画には、那覇～コザ間の基幹バス◆を中心とした本島中南部のネットワークイメージや、計画の目標、目標を達成するために行う事業などが記載されています。

■計画の目標

- 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
- 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
- 3 バス網再構築により、効率的な運行を図る
- 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
- 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
- 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

■目標を達成するために行う事業

- |               |                   |
|---------------|-------------------|
| ①バス停のグレードアップ  | ⑦バスレーン延長の効果検証     |
| ②交通結节点整備      | ⑧基幹バス導入に向けたバス網再編  |
| ③道路改良・バスレーン舗装 | ⑨系統別カラーリングの検討・実施  |
| ④規制標識の設置      | ⑩IC 乗車券システムの検討・導入 |
| ⑤導入に向けた広報活動   | ⑪バスロケーションシステム◆導入  |
| ⑥バスレーン延長      | ⑫啓発活動の実施          |



図 3-3.バス網再構築のネットワークイメージ

## 3 市の上位関連計画

### 3-1 第4次沖縄市総合計画基本構想後期基本計画(H28.3)

- 総合計画には「国際文化観光都市」～沖縄市大好き！人・文化・環境をつなぐまちの実現～の将来像のもと、6つの都市像が示されています。
- 公共交通に関しては、重点施策として、安全で快適な回遊性を高める交通環境を整備することが示されています。

#### ■ 将来像

「国際文化観光都市」  
～沖縄市大好き！人・文化・環境をつなぐまちの実現～

#### ■ 都市像

- 1 平和を創り かおり高い文化を発信するまち
- 2 未来に輝き 世界にはばたく こどものまち
- 3 心がふれあい 安心の輪でつながるまち
- 4 人と資源を活かし 産業の力づよい成長を支えるまち
- 5 地球にやさしく 安全で安心なくらしができるまち
- 6 うるおいある 快適な空間を将来につなぐまち

#### ■ 公共交通に関連する重点施策

(都市像6 基本方向4 生活をつなぐ交通ネットワークを整備する)

- 安全で快適な回遊性を高める交通環境を整備する
  - ⇒交通結節点の導入を含むバス網再編に取り組む
  - ⇒軌道系を含む新たな公共交通システムについては、国・県への要請および周辺市町村との連携による導入を促進する



### 3-2 沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略(H28.2)

●公共交通に関する具体的な取組として、交通弱者や買い物弱者等を生みださず、健康で快適な生活ができるような公共交通ネットワーク構築に積極的に取り組むと記載されています。

#### ■基本目標

- 1 新しいしごと・安定した雇用を創出する
- 2 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる
- 3 沖縄市への新しいひとの流れをつくる
- 4 時代にあった特色ある地域をつくり、安全なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する

#### ■公共交通に関連する具体的な取組み

- 生活者目線の交通環境整備  
まちのコンパクト化にあたり、高齢者の増加も見据え、交通弱者や買い物弱者等を生みださず、健康で快適な生活ができるよう公共交通ネットワークの構築等に積極的に取り組む

### 3-3 沖縄市都市計画マスタープラン(H22.3)

●公共交通に関して、公共交通システムの再編、コザ十字路付近の交通結節拠点の整備、フイーダーバス、コミュニティバス♦導入等の検討が部門別方針として示されています。

#### ■都市の将来像

国際文化観光都市

#### ■骨格像

- 1 様々なライフスタイルに相應るやさしいまち
- 2 21世紀をリードする交流商業のまち
- 3 跡地利用を促進する平和と文化のまち
- 4 うるおいを感じる緑と水のまち
- 5 活力を呼び込む海に開けたまち

#### ■公共交通に関連するまちづくり部門別方針

##### ○公共交通システムの再編

環境にやさしい循環型・低炭素社会の実現や、中心市街地活性化に資するため、公共交通システムの再編を図る。具体的には、現在沖縄県において検討されている基幹バスの導入に向けて、国道330号における道路拡幅整備を促進し、コザ十字路付近の交通結節拠点整備を検討するとともに、交通結節拠点から市内に展開するフイーダーバスや、既存のバス路線網を補完するコミュニティバスの導入について検討する。また、長期的視点として、国道330号におけるモノレール延伸やLRTなど鉄軌道の導入を検討する。

さらに、公共交通システムの再編にあたっては、交通結節拠点におけるバリアフリー化はもとより、鉄軌道からバス、自動車交通などへの円滑な乗継を確保し、誰もが不自由なく利用できる交通網の整備を促進する。

都市活動の機能性、安全性、利便性、快適性の向上と、都市の骨格像にも位置付けられているコンパクトな市街地の形成に向けて、都市機能の集約化を促進し、計画的かつ効率的な土地利用の確立を図る。

(1) 中心商業業務地区

商業機能、業務機能、交通機能、観光機能等の強化と、沖縄市らしい国際色豊かな景観形成を図り、中心市街地の活性化及び個性的で魅力的な商業空間の創出を促進する。

(2) 地域商業地区

近隣住宅地及び周辺部の中心として、商業サービス機能を配置する地域商業地区の形成を図る。

(3) 沿道サービス地区

背後にある住宅地との調和に配慮しつつ、利便性の高い沿道サービス地区の形成を図る。

(4) 低層住宅地区

戸建て住宅を中心として良好な低層住宅地区が形成されており、地区計画や緑地協定の導入などにより一層の住環境の向上に努める

(5) 低中層住宅地区

低層から中層の住宅を中心とした低中層住宅地区としてのまちづくりを促進する。

(6) 中高層住宅地区

中高層住宅を中心とした中高層住宅地区の形成を促進する。

(7) 工業・流通業務地区

周辺環境との調和を図りつつ機能拡充等を行い本市の産業振興に資するまちづくりを促進する。

(8) 集落環境保全地区

農業環境との調和を図りつつ、良好な集落景観の保全・形成に努める。

(9) 農用地保全地区

農業的土地利用の高度化を促進し、優良農地の保全を図る。

(10) 緑地保全地区

市北部や東部の斜面地に残る緑地は保全し、レクリエーション空間等としての活用に努める。

(11) 東部海浜開発地区

スポーツコンベンション拠点として土地利用計画を検討するとともに、海を生かした緑あふれる空間の形成を図る。

(12) 軍用地等

軍用地等の返還が具体化した際には、速やかな跡地利用計画等の策定に努める。

(13) 土地利用整序地区

用途白地地域においては、用途地域指定や特定用途制限地域の指定により土地利用の整序を図る。

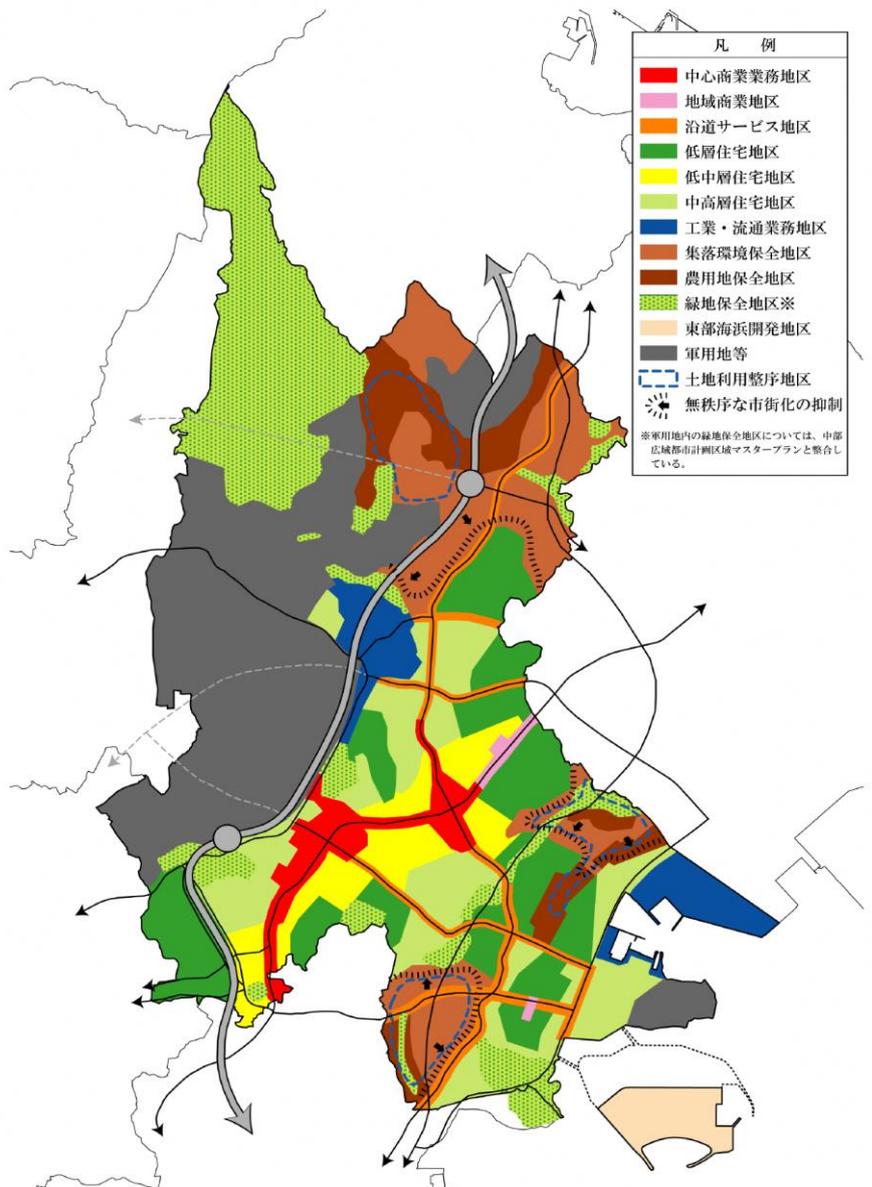


図 3-4.土地利用方針

3-4 沖縄市交通基本計画・総合交通戦略(H28.3)

●沖縄市交通基本計画・総合交通戦略には、基本理念として「人・文化・環境を大切にする交通まちづくり」、公共交通に関連する目標像として「人の暮らしを支える安全・安心なまち」、基本方針として「誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現」が示されています。

基本理念	目標像	基本方針	交通施策方針
人・文化・環境を大切にする交通まちづくり	目標像① 人の暮らしを支える、安全・安心なまち	≪基本方針1≫ 快適な道路空間を有した体系的道路網の構築	①体系的な道路網の構築 ②円滑な走行環境の確保
		≪基本方針2≫ 安全・安心な暮らしを守る交通体系の構築	③歩行者・自転車の安全性向上 ④様々な災害に対応した交通体系の構築
		≪基本方針3≫ 誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現	⑤将来公共交通システムの導入検討 ⑥交通弱者にも配慮した公共交通のサービス水準・利便性の向上
	目標像② 文化を育み、魅力あふれるまち	≪基本方針4≫ まちの魅力向上に向けた取り組み推進	⑦魅力的な道路空間の創出 ⑧魅力ある地域・観光資源等への回遊性を高める交通環境の充実 ⑨「歩いて楽しいみちづくり」の推進
		目標像③ 環境にやさしく、未来につなぐまち	≪基本方針5≫ 地域と共に行う環境に配慮した道路交通施策の推進

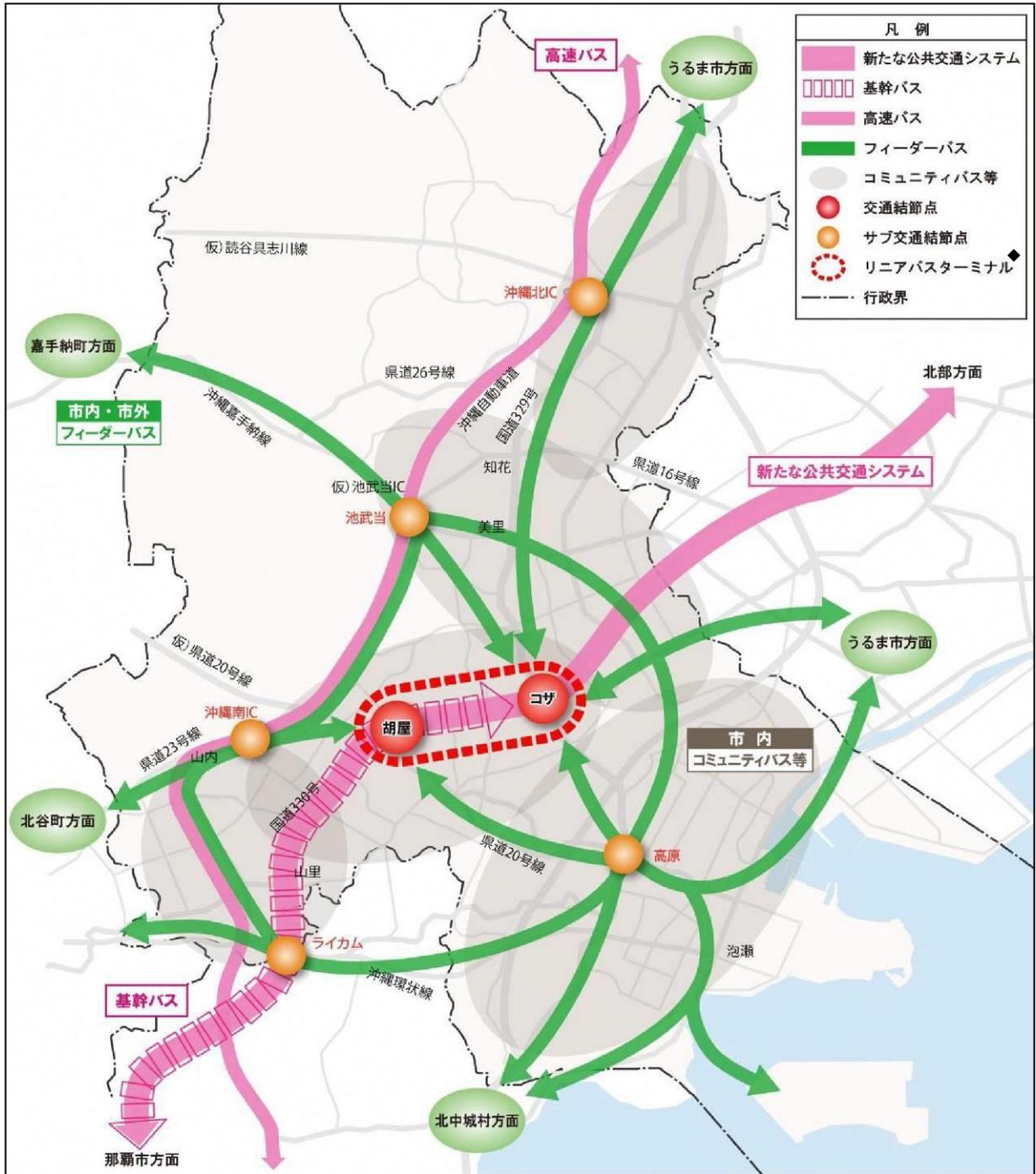


図 3-5.将来公共交通ネットワークのイメージ

## 4 上位関連計画のまとめ

- 国・県の計画や、市の第4次沖縄市総合計画基本構想、沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略などの計画において、公共交通に関する目標、方針、施策などが示されています。
- 交通分野においては、国・県・市の上位関連計画を踏まえて策定された「沖縄市交通基本計画・総合交通戦略」に示された基本理念、目標像、基本方針等に示された考え方に基づき、本計画を策定しました。

### 【国・県・市の上位関連計画】

#### 【目標・方針等】

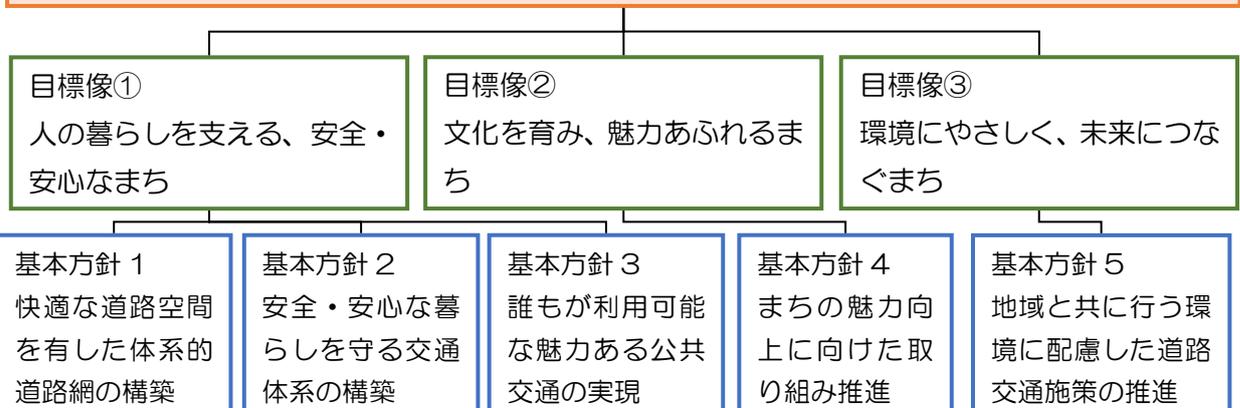
- 都市交通ネットワークを再編・構築し、交通結節機能を形成（沖縄21世紀ビジョン）
- 総合交通結節機能の強化（沖縄県総合交通体系基本計画）
- 安全で快適な回遊性を高める交通環境の整備（第4次沖縄市総合計画）
- 交通弱者や買い物弱者等を生みださず、健康で快適な生活ができるような公共交通ネットワーク構築（沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略）等

#### 【施策等】

- 鉄道やLRTなど軌道系の新たな公共交通システムの導入（沖縄21世紀ビジョン）
- 集約型都市構造の誘導及び拠点地域を育成する交通体系の整備（沖縄県総合交通体系基本計画）
- TDM施策、MMの推進（沖縄県総合交通体系基本計画）
- コザ十字路付近の交通結節点の整備（沖縄市都市計画マスタープラン）
- フィーダーバス、コミュニティバス導入（沖縄市都市計画マスタープラン）等

### 【沖縄市交通基本計画・総合交通戦略における基本理念・目標像・基本方針】

基本理念：人・文化・環境を大切にする交通まちづくり



沖縄市地域公共交通網形成計画の策定

## 第4章 公共交通の現状

### 1 道路交通の概要

#### 1-1 道路網

- 沖縄市の道路網は、南北方向に縦貫する国道 329 号、国道 330 号、沖縄自動車道を骨格に形成されています。
- 東西方向の幹線道路は、県道 75 号線や、県道 74 号線、県道 24 号線などで構成され、これらの道路により東西に隣接するうるま市、嘉手納町、北谷町と結ばれています。
- また、環状道路として、県道 85 号線が沖縄市を 1 周しています。

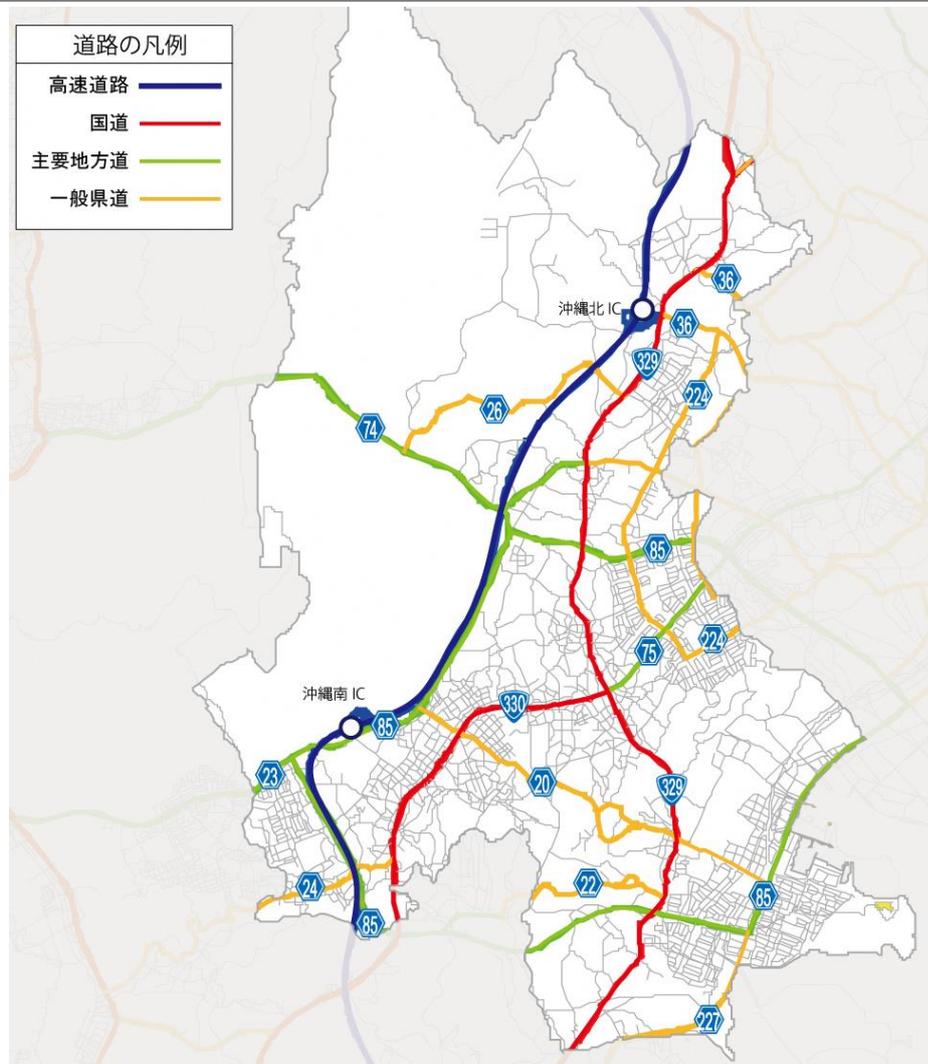
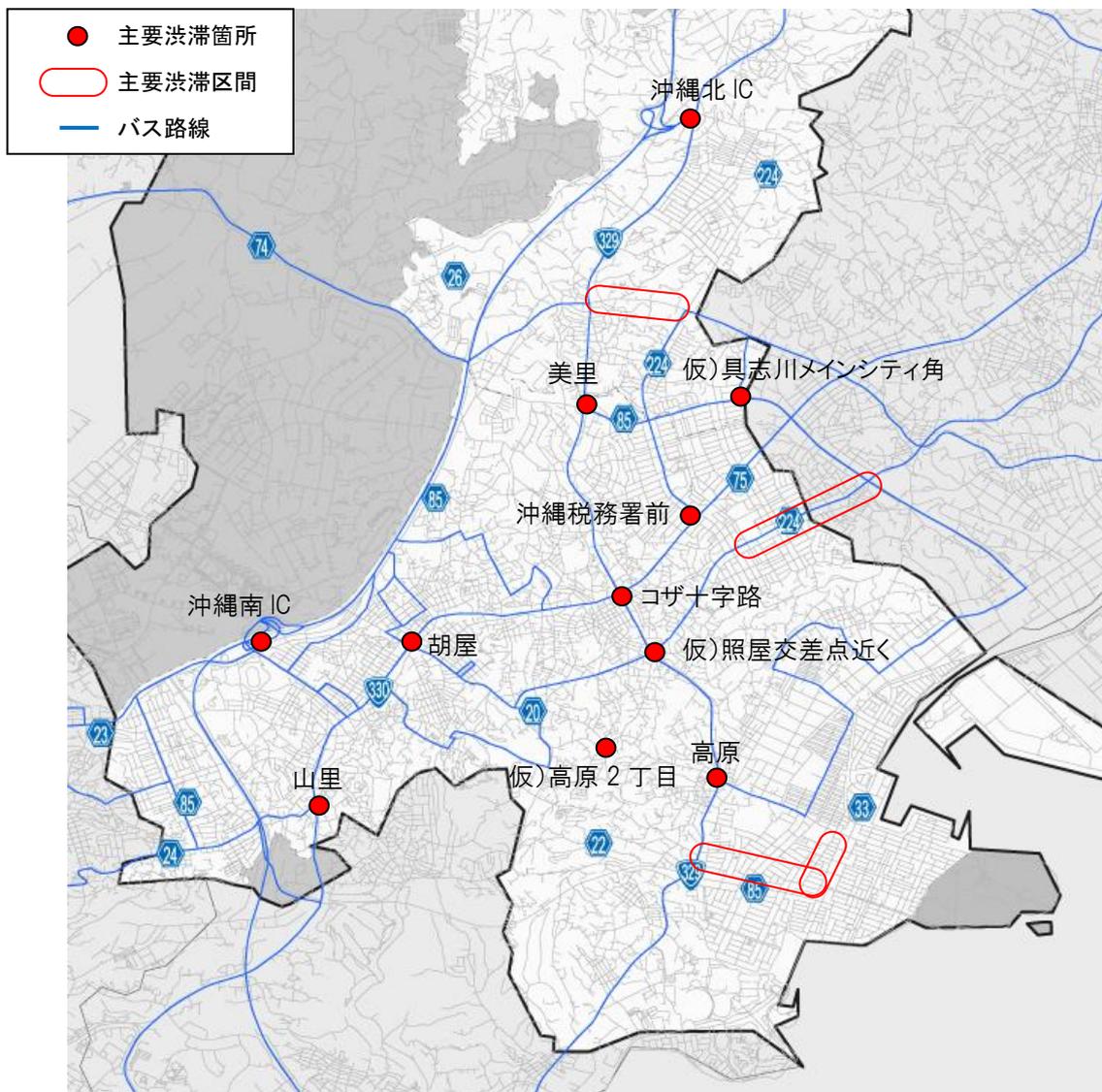


図 4-1. 沖縄市の道路網

1-2 主要渋滞箇所

- 沖縄地方渋滞対策協議会によると、市内には主要渋滞箇所 11 箇所と 3 つの区間があります。
- 主要渋滞箇所・区間は、沖縄北 IC、高原、コザ、山里など市内各地に点在しています。
- 主要渋滞箇所の多くは、路線バスのルートと重なっており、渋滞により路線バスの定時性や速達性が低下している状況がうかがえます。
- 主要渋滞区間は、路線バスのルートと重なっていない区間があり、渋滞要因となっている可能性があります。



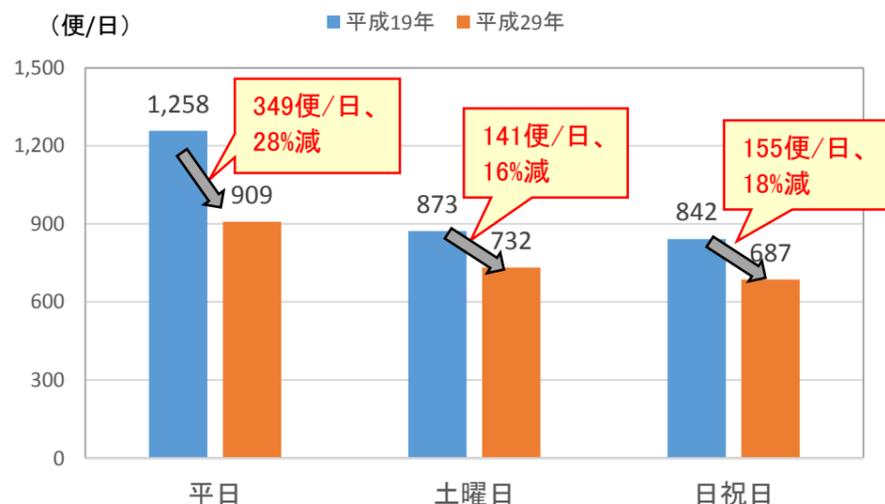
参考：H24 わった-島の渋滞改善さびら

図 4-2.バス路線と沖縄市の主要渋滞箇所



2-2 運行便数の変化

- 平成19年と平成29年における路線バスの運行便数の変化をみると、平日で1,258便/日から909便/日へと349便/日（28%）減少、土曜日で873便/日から732便/日へと141便/日（16%）減少、日祝日で842便/日から687便/日へと155便/日（18%）減少しており、特に平日で大きく減少しています。
- 路線別では、27番系統：屋慶名線、30番系統：泡瀬東線、31番系統：泡瀬西線、62番系統：中部線で、平日に45～86便/日と大きく減少しています。
- 22番系統：こどもの国宮里線、58番系統：馬天琉大泡瀬線、旧60番系統：泡瀬循環線などの路線が廃止される一方で、21番系統：新都心具志川線、24番系統：那覇大謝名線などが新設されるなど路線の再編も行われています。



※平成19年、平成29年ともに11月時点のデータ

図 4-4 路線バスの運行便数の変化

表 4-2 路線バスの運行便数の変化

系統	系統名	起終点	平成19年運行本数			平成29年運行本数			増減			事業者
			平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	
21	新都心具志川線	那覇バスターミナル 具志川バスターミナル				54	30	30	54	30	30	琉球バス交通
22	こどもの国宮里線	那覇バスターミナル 具志川バスターミナル	24	45	45				▲24	▲45	▲45	琉球バス交通
23	具志川線	那覇バスターミナル 具志川バスターミナル	160	86	86	126	82	82	▲34	▲4	▲4	琉球バス交通
23	具志川線	那覇空港 具志川バスターミナル	5	4	4	15	8	8	10	4	4	琉球バス交通
24	那覇大謝名線	那覇バスターミナル 具志川バスターミナル				50	30	32	50	30	32	琉球バス交通
27	屋慶名線	バスターミナル前 屋慶名バスターミナル	123	83	85	37	42	32	▲86	▲41	▲53	沖縄バス
27	屋慶名線	バスターミナル前 屋慶名バスターミナル(具志川高校経由)	3	3	0	3	3	0	0	0	0	沖縄バス
30	泡瀬東線	バスターミナル前 泡瀬営業所	116	84	84	68	62	58	▲48	▲22	▲26	東陽バス
31	泡瀬西線	上泉 泡瀬営業所	122	100	100	67	62	56	▲55	▲38	▲44	東陽バス
52	与勝線	バスターミナル前 屋慶名バスターミナル	44	44	32	44	57	28	0	13	▲4	沖縄バス
58	馬天琉大泡瀬線	馬天営業所 泡瀬営業所	4	0	0				▲4	0	0	東陽バス
旧60	泡瀬循環線	美呂津前 美呂津前	12	0	0				▲12	0	0	東陽バス
60	泡瀬イオンライカム線	イオンモール沖縄ライカム 泡瀬営業所				8	8	4	8	8	4	東陽バス
61	前原線	真志喜駐車場 屋慶名バスターミナル	16	16	10	10	10	10	▲6	▲6	0	沖縄バス
62	中部線	読谷バスターミナル 砂辺	104	60	60	59	52	52	▲45	▲8	▲8	琉球バス交通
63	謝苅線	那覇バスターミナル 具志川バスターミナル	38	32	32	32	32	34	▲6	0	2	琉球バス交通
75	石川北谷線	東山駐車場 北谷町老人福祉センター前	26	16	16	26	16	16	0	0	0	琉球バス交通
77	名護東線	バスターミナル前 名護バスターミナル	44	44	44	37	37	54	▲7	▲7	10	沖縄バス
80	与那城線	バスターミナル前 屋慶名バスターミナル	23	23	16	5	7	3	▲18	▲16	▲13	沖縄バス
90	知花線	那覇バスターミナル 具志川バスターミナル	114	64	64	96	72	72	▲18	8	8	琉球バス交通
93	屋慶名～イオンライカム	屋慶名バスターミナル イオンモール沖縄ライカム				12	12	15	12	12	15	沖縄バス
96	沖縄東中学校線	美呂津前 アパート前	3	0	0				▲3	0	0	東陽バス
110	長田具志川線	那覇バスターミナル 具志川バスターミナル	79	18	18	42	30	30	▲37	12	12	琉球バス交通
111	高速バス	那覇空港 名護バスターミナル	44	44	44	27	27	27	▲17	▲17	▲17	四社
112	国体道路線	上泉 具志川バスターミナル	20	6	6	24	8	8	4	2	2	琉球バス交通
113	具志川空港線	那覇空港 具志川バスターミナル	28	21	21	10	11	0	▲18	▲10	▲21	琉球バス交通
123	石川空港線	那覇空港 東山駐車場	2	2	2	2	0	0	0	▲2	▲2	琉球バス交通
127	屋慶名・高速線	旭町 屋慶名バスターミナル				3	0	0	3	0	0	沖縄バス
180	屋慶名線(高速経由)	那覇バスターミナル 屋慶名ターミナル	14	8	8				▲14	▲8	▲8	沖縄バス
223	具志川おもろまち線	おもろまち駅前広場 具志川バスターミナル	26	16	16	10	8	8	▲16	▲8	▲8	琉球バス交通
227	屋慶名おもろまち線	おもろまち駅前広場 屋慶名バスターミナル	36	34	29	4	4	6	▲32	▲30	▲23	沖縄バス
263	謝苅おもろまち線	おもろまち駅前広場 具志川バスターミナル	6	6	6	4	4	4	▲2	▲2	▲2	琉球バス交通
290	知花おもろまち線	おもろまち駅前広場 具志川バスターミナル	22	14	14				▲22	▲14	▲14	琉球バス交通
331	急行(泡瀬)	バスターミナル前 泡瀬営業所				8	0	0	8	0	0	東陽バス
777	急行(屋慶名)	バスターミナル前 屋慶名バスターミナル				8	0	0	8	0	0	沖縄バス
YB	やんばる急行	那覇空港 連天港				18	18	18	18	18	18	やんばる急行バス
計			1,258	873	842	909	732	687	▲349	▲141	▲155	

※平成19年、平成29年ともに11月時点のデータ

### 3 公共交通の空白地域

- 多くの路線バスが走行している国道329号、国道330号、県道75号線などの幹線道路には、一定間隔でバス停が整備されており、沿線の多くの地域は、バス停から200～300mの範囲に含まれています。
- バス停の利用圏域について明確な定義はありませんが、北部地区の国道329号から離れたところや、東部地区の多くの場所では、バス停から200～300m以上離れており、公共交通の空白地域になっているといえます。
- 登川や大里、泡瀬、海邦、照屋、住吉、久保田といった人口密集地においても公共交通空白地域となっているところがあります。
- バス停の利用圏域300m以遠に総人口の41.0%の方が居住しています。(H29.11)

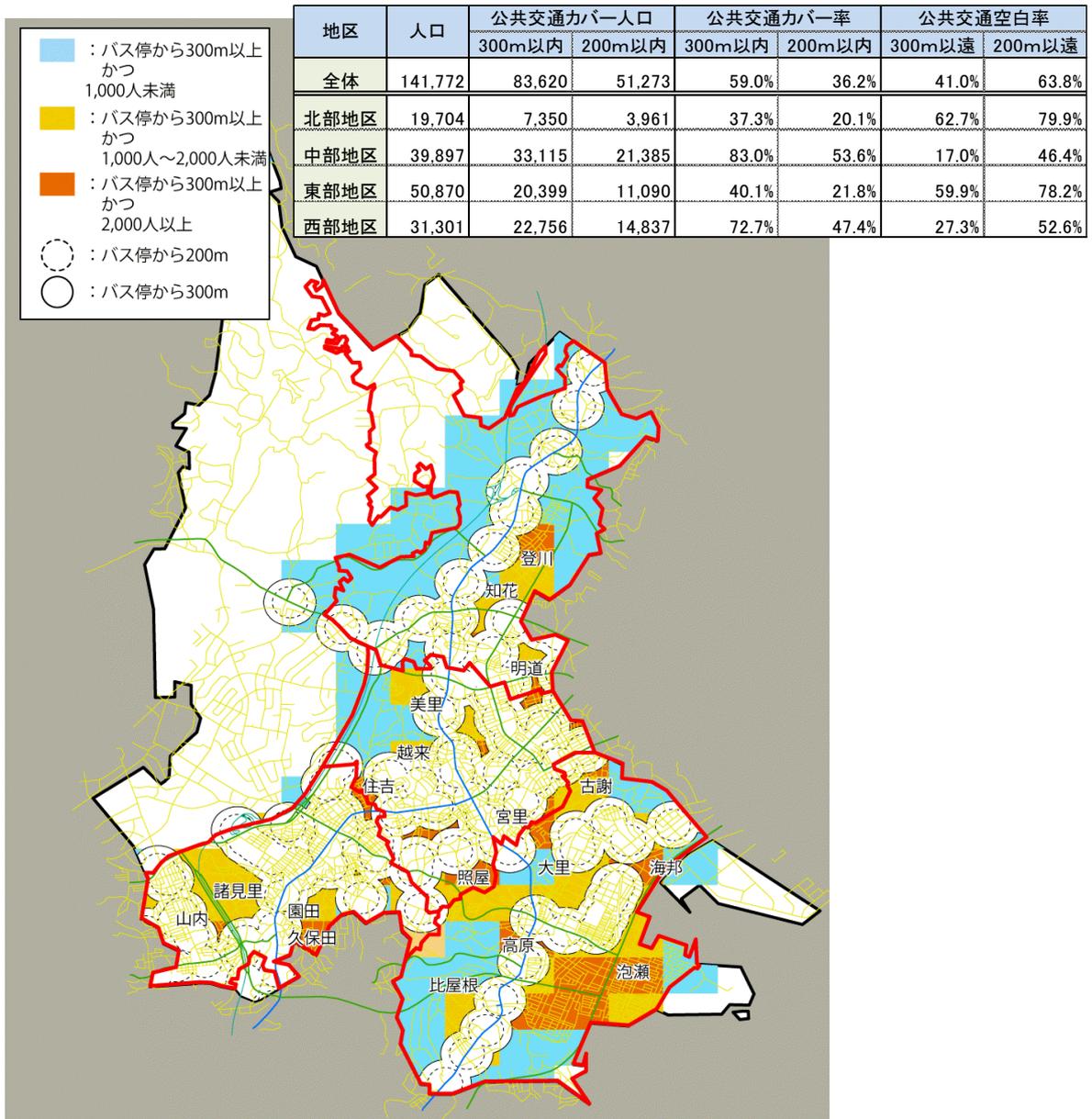


図 4-5. 沖縄市における公共交通空白地域

## 4 沖縄市中心市街地循環バス

### 4-1 運行状況

- 平成 22 年 6 月から沖縄市中心市街地循環バスの実証実験を開始し、現在では胡屋ルート（停留所 13 箇所、L=8km）とコザルート（停留所 12 箇所、L=7km）の 2 ルートで計 31 便/日が運行されています。

- 導入目的：中心市街地の回遊性を高め、賑わいを創出し、中心市街地の活性化を推進することを目的としている。そのため、運行ルートを中心市街地に限定して運行している。
- 運営形態：交通事業者への運行委託（胡屋ルート：琉球バス、コザルート：東陽バス）  
道路運送法 第 4 条運行（緑ナンバー）
- 運行開始年月：平成 22 年 6 月～（実証実験）、平成 25 年 4 月～（本格運行）
- コース：2 コース（胡屋ルート、コザルート）

	胡屋ルート	コザルート
停留所数	13 箇所	12 箇所
路線距離	8km	7km
所要時間	40 分	35 分
便数	15 便/日	16 便/日

- 運賃 均一 100 円（小学生以下無料、障がい者手帳所有者無料）
- 車両タイプ：小型タイプ 借上料・運行委託料：沖縄市負担
- 利用状況及び収支（平成 28 年度実績）  
年間収入：627 万円 年間支出：3,507 万円 2,880 万円の財政負担  
1 年間の利用者数 95,606 人/年 264 人/日



図 4-6. 沖縄市中心市街地循環バスの概要 (H29.3)

4-2 利用状況

(1) 胡屋ルート

- 胡屋ルートの年間の利用者数をみると、乗車は「沖縄市役所」が約 10,000 人と多く、その他では「沖縄徳洲苑前」、「中の町バス停」が約 5,000 人と多くなっています。
- 降車は、「中の町バス停」が約 9,000 人、「沖縄市役所」が約 8,000 人、「沖縄徳洲苑前」が約 5,000 人と多くなっています。
- 利用者が多い「沖縄市役所」、「中の町バス停」、では平成 27 年度から平成 28 年度にかけ乗降客数は増加していますが、「ミュージックタウン」や「沖縄市文化センター」などでは、乗車・降車ともに平成 28 年度は平成 27 年度より利用者数が減少しています。

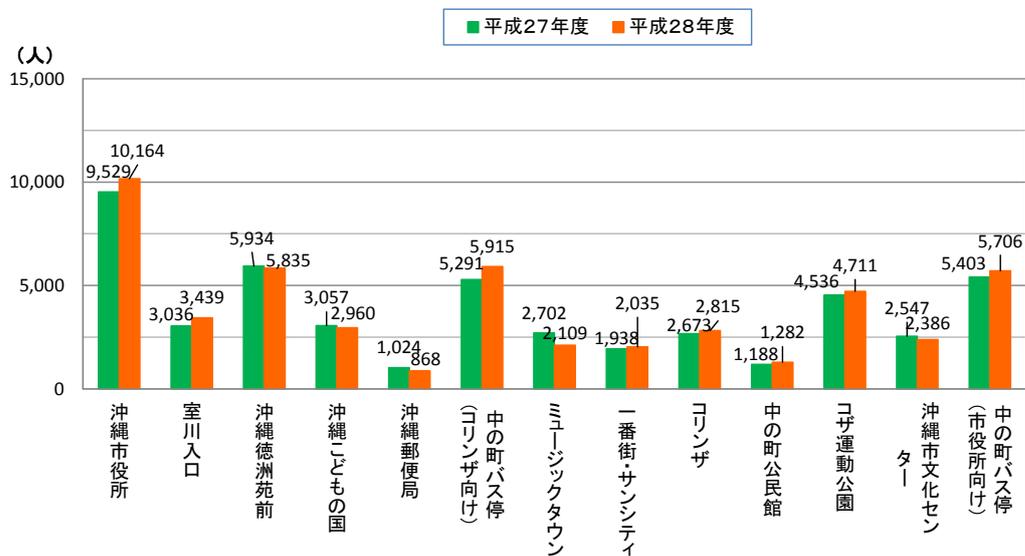


図 4-7. 胡屋ルートのバス停別乗車数

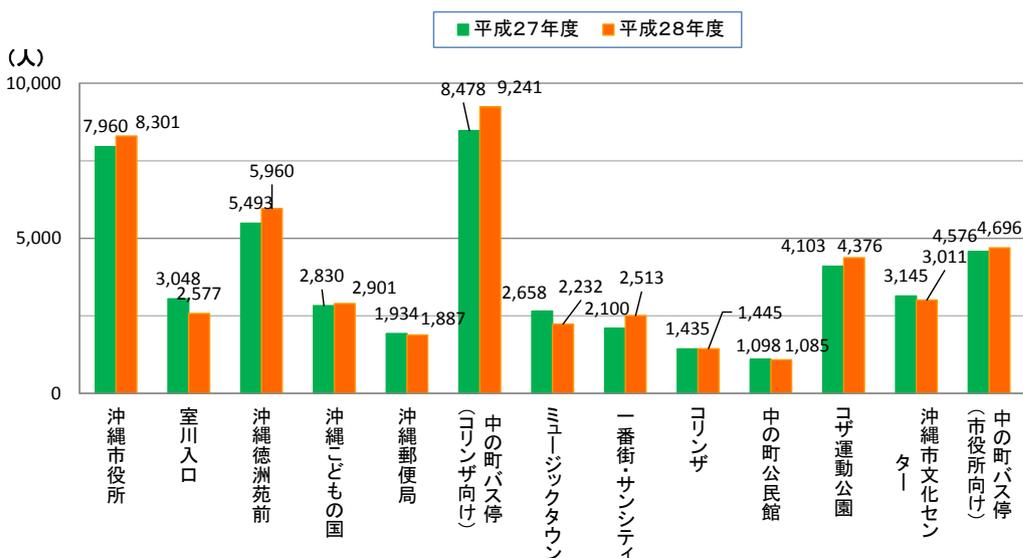


図 4-8. 胡屋ルートのバス停別降車数

(2)コザルート

- コザルートの年間の利用者数をみると、乗車は「沖縄市役所」が約 11,000 人と多く、その他では「銀天街（コザ十字路）」が約 7,000 人、「徳洲会入口」、「農連市場」が約 6,000 人と多くなっています。
- 降車は、「ミュージックタウン」、「沖縄市役所」が約 9,000 人と多く、「徳洲会入口」、「銀天街（コザ十字路）」が約 5,000 人と多くなっています。
- 「徳洲会入口」、「銀天街（コザ十字路）」、「農連市場」などでは、乗車・降車ともに平成 28 年度は平成 27 年度より利用者数が減少しています。

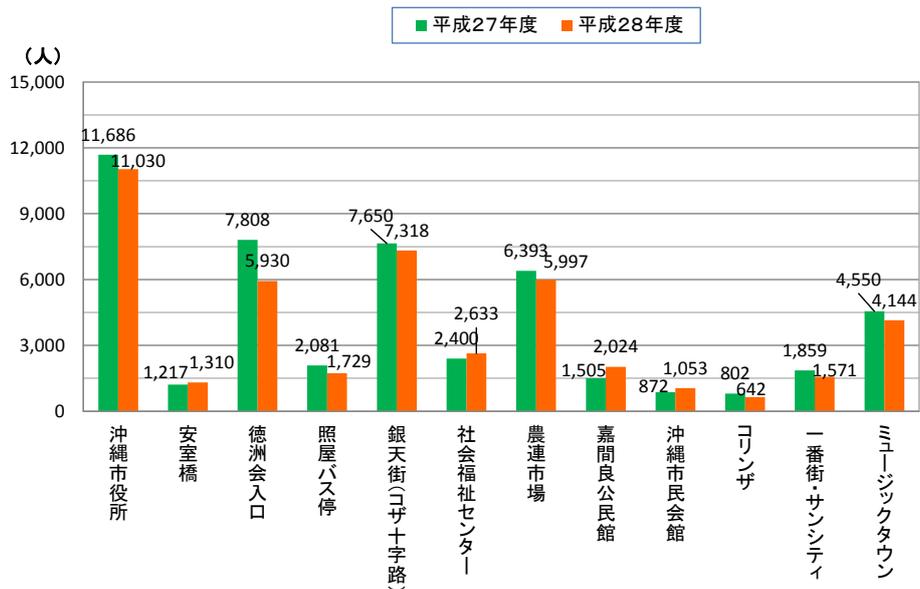


図 4-9.コザルートのバス停別乗車数

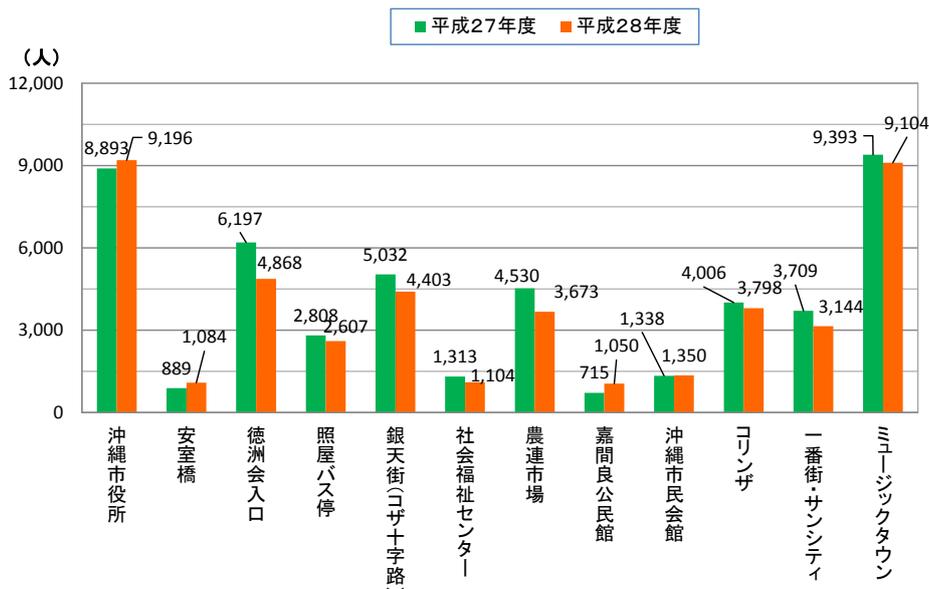
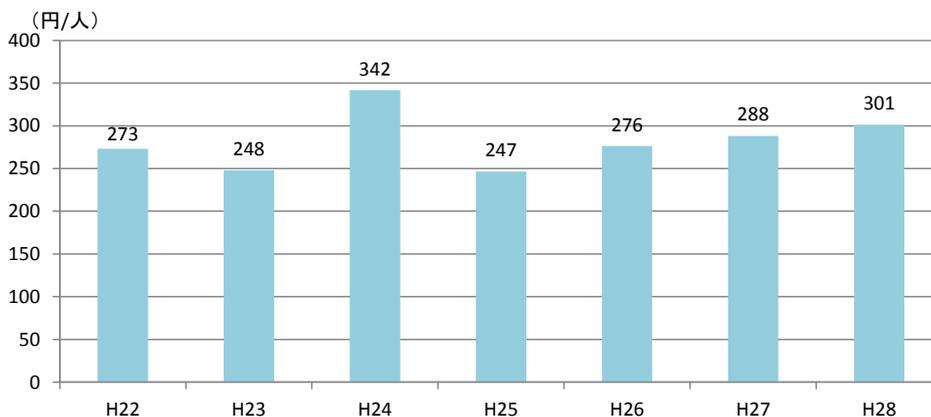
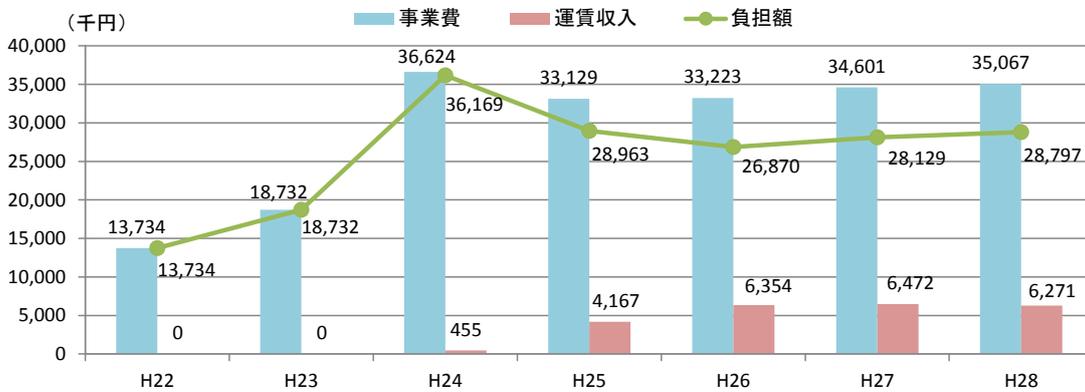
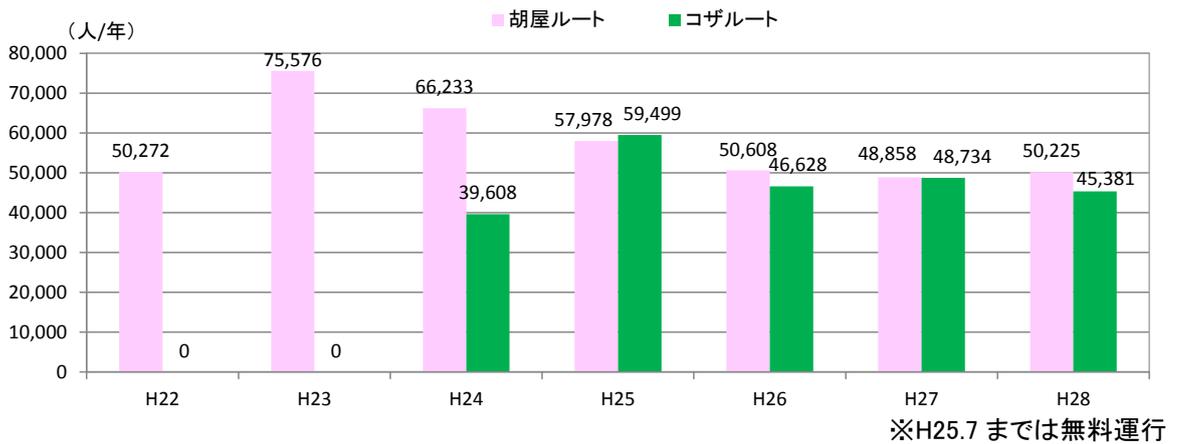


図 4-10.コザルートのバス停別降車数

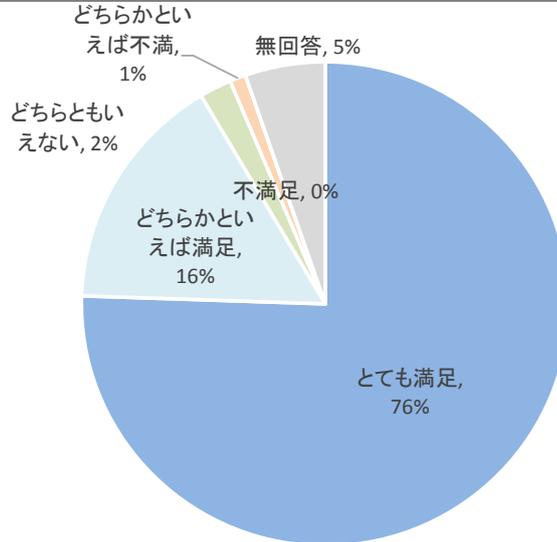
4-3 利用者数・運行経費等の推移

- 中心市街地循環バスは、胡屋ルート、コザルートの2ルートが運行されていますが、両ルートとも利用者数は5万人前後で推移しています。
- 平成25年8月から有料化されていますが、事業費は、年間3,400万円前後、収入は年間600万円強、財政負担額は年間2,800万円前後で推移しています。
- 利用者一人当たりの年間の財政負担額は、平成28年度で301円であり、有料化以降、徐々に増加してきています。



### 4-4 利用満足度

●平成27年度沖縄市中心市街地循環バス事業利用者アンケートによると、中心市街地循環バスの満足度は、76%の方が「とても満足」、16%の方が「どちらかといえば満足」とあわせて約9割の方が満足との回答になっています。



出典：H27 沖縄市中心市街地循環バス事業利用者アンケート

図 4-14.中心市街地循環バスの利用満足度

## 5 タクシー

●沖縄市内には、10社のタクシー事業者が営業しています。



参考：沖縄県ハイヤー・タクシー協会 HP

図 4-15.沖縄市内のタクシー事業所の位置

## 6 公共交通の現状のまとめ

1～5 より沖縄市の公共交通の現状は、以下のように整理されます。

表 4-3.公共交通の現状のまとめ

項目	内容
道路交通の概要	●市内には主要渋滞箇所が 11 箇所、3 区間あり、その多くはバス路線と重なっている。
バス路線	●平成 29 年現在、29 系統（うち 5 系統は高速バス）の路線バスが運行されている。 ●運行便数は減少傾向にあり、平日では平成 19 年の 1,254 便/日から平成 29 年には 909 便/日へと 345 便/日、28%減少している。
公共交通の空白地域	●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。
中心市街地循環バス	●中心市街地循環バスの利用者数、収入は横ばいで、事業費は微増で推移している。
タクシー	●市内では 10 社のタクシー事業者が営業している。

## 第5章 移動ニーズ・実態把握

公共交通利用に関して、沖縄市では平成 25 年度に市民アンケートを、平成 28 年度には、「公共交通網形成計画策定基礎調査」において、住民アンケート、利用者アンケート、ヒアリング調査等を実施しました。本章では各調査結果をもとに沖縄市における移動ニーズや実態を整理しています。

表 5-1.各調査の概要(1/2)

調査名	項目	内容
市民アンケート (H25)	調査実施期間	平成 25 年 12 月～平成 26 年 1 月
	調査方法	郵送配布・郵送回収
	調査対象	沖縄市民
	配布票数	10,000 世帯、20,000 票を配布
	回収票数	3,760 票
	回収率	18.8%
	主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通勤・通学地</li> <li>●利用している移動手段</li> <li>●住んでいる地域で感じる交通問題</li> <li>●行政に取り組んでもらいたい施策 等</li> </ul>
住民アンケート	調査実施期間	平成 28 年 10 月～11 月
	調査方法	郵送配布・郵送回収
	調査対象	沖縄市民
	配布票数	4,000 票
	回収票数	702 票
	回収率	17.6%
	主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>●主な外出目的・外出先</li> <li>●公共交通の利用状況</li> <li>●公共交通の満足度・不満</li> <li>●バスルートの希望 等</li> </ul>
利用者アンケート	調査実施期間	平成 28 年 10 月 20 日(木) 7～19 時
	調査方法	ヒアリング及び郵送回収
	調査対象	胡屋、コザバス停の 6 つの停留所利用者
	回収票数	464 票
	主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バス利用頻度</li> <li>●バス利用状況(目的、利用区間、バス停までの移動状況等)</li> <li>●乗り継ぎ状況 等</li> </ul>
公共交通に関する意向把握	調査実施期間	平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月
	調査方法	ヒアリング
	調査対象	交通事業者、自治会、高校、病院等
	主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利用状況</li> <li>●公共交通の問題点</li> <li>●公共交通への要望 等</li> </ul>

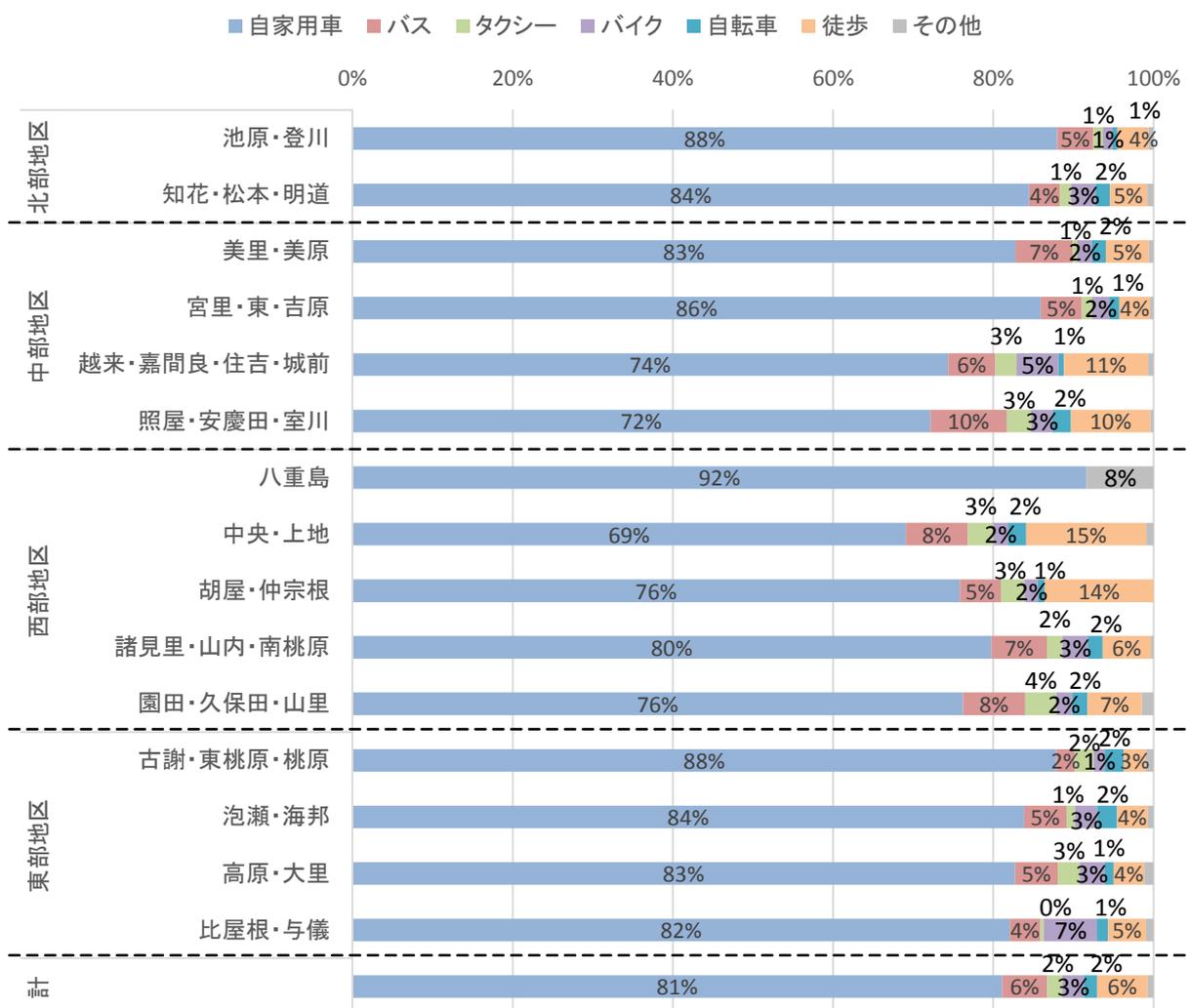
表 5-2.各調査の概要(2/2)

調査名	項目	内容
市民アンケート (H29)	調査実施期間	平成 29 年 10 月
	調査方法	郵送配布・郵送回収
	調査対象	高校生以上の市民
	配布票数	4,000 票
	回収票数	570 票
	回収率	14.3%
	主な把握項目	●中心市街地循環バスの利用状況・利用意向 ●普段の移動実態 等
沖縄県公共交通 活性推進協議会 アンケート	調査実施期間	平成 23 年 10 月
	調査方法	学校を通じた直接配布・直接回収
	調査対象	那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市の小中高生。小学生は 4 年生以上の全児童、中学生、高校生は全生徒
	配布票数	80,700 票
	回収票数	54,480 票
	回収率	67.5%
	主な把握項目	●公共交通の利用状況 ●通学時の交通手段、送迎の状況 ●公共交通の利用意向 等
沖縄本島中南部 都市圏パーソ ントリップ調査	調査実施期間	平成 18 年 10～11 月
	調査方法	訪問配布・訪問回収、別途 WEB 調査も実施
	調査対象	沖縄本島中南部都市圏の満 5 歳以上の居住者
	配布世帯数	39,501 世帯
	回収世帯数	25,743 世帯
	回収率	65.2%
	主な把握項目	●属性 ●平日の移動状況 ●TDM 施策に対する意向（自動車を運転する方のみ） 等
国勢調査	調査実施期間	平成 27 年 10 月 1 日
	調査方法	訪問配布、訪問回収、郵送回収又は WEB 回答
	調査対象	調査時に居住しているすべての人
	主な把握項目	●属性 ●就業状況 ●通勤通学状況 等
沖縄県買物動向 調査	調査実施期間	平成 26 年 9 月 1 日
	調査方法	訪問配布訪問回収
	調査対象	県内各市町村の 1.67%の抽出世帯
	配布票数	9,233 票
	回収票数	8,381 票
	回収率	90.8%
	主な把握項目	●買い物頻度 ●買い物場所 ●買い物理由 等

## 1 市民アンケート(平成 25 年度)

### 1-1 地区別の交通手段の利用状況

- 地区ごとに主な交通手段をみると、各地区とも「自家用車」の分担率が高く、北部地区、東部地区では、すべての地域で分担率が80%を超えています。
- バスの分担率は全般に低くなっていますが、「照屋・安慶田・室川」で10%、「中央・上地」、「園田・久保田・山里」で8%と国道330号沿いの中心市街地で分担率がやや高くなっています。
- 一方、北部地区、東部地区はバスの分担率が5%以下と低く、特に「古謝・東桃原・桃原」では、わずか2%となっています。

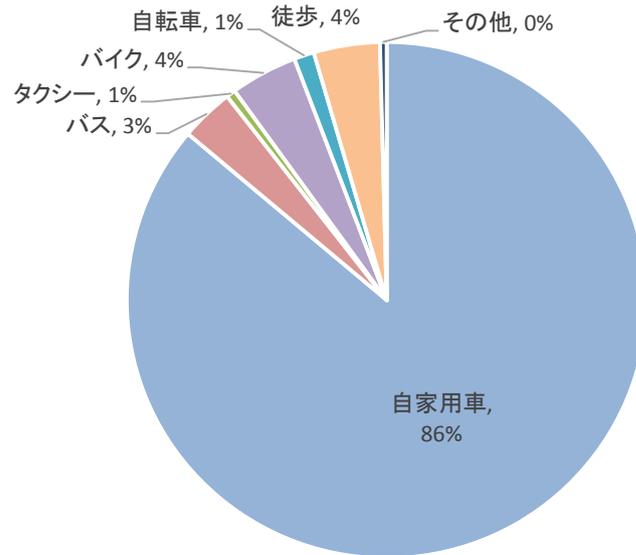


出典: H25 市民アンケート

図 5-1.地区別の主な利用交通手段の分担率

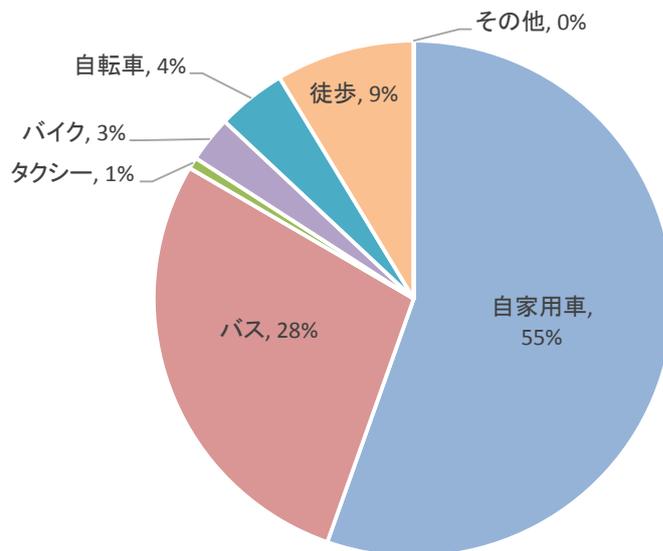
1-2 通勤・通学手段

- 平成 25 年度に実施した市民アンケートによると、市民の通勤時の利用交通手段の 86% は「自家用車」となっており、通勤手段の大半を占めています。
- 通勤におけるバスの利用は 3%にとどまっています。
- 通学（15 歳以上）においても「自家用車」の利用が 55%と最も多くなっていますが、「バス」の利用も 28%と約 3 割を占めています。



出典：H25 市民アンケート

図 5-2.市民の通勤時の利用交通手段の構成比



出典：H25 市民アンケート

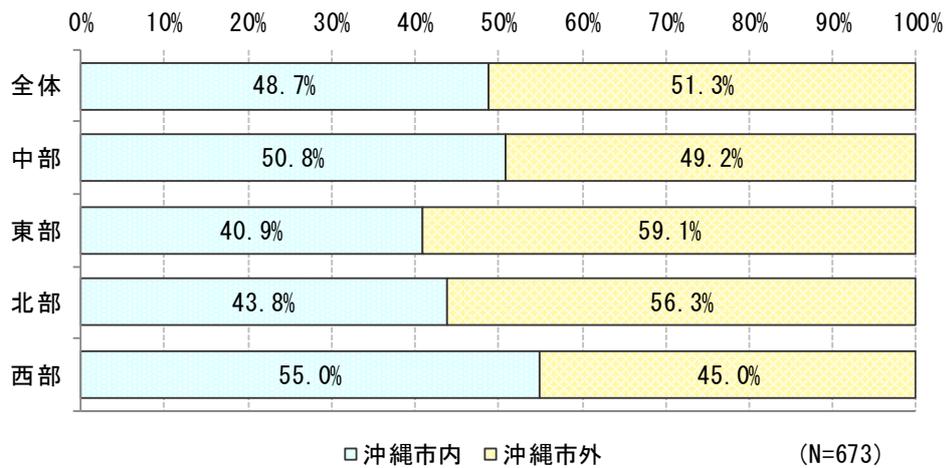
図 5-3.市民の通学時の利用交通手段の構成比(15 歳以上が対象)

## 2 住民アンケート(平成 28 年度)

### 2-1 外出状況

#### (1) 主な外出先の市内・市外の内訳

●市民の主な外出先は、市内、市外がほぼ半々であり、東部地区、北部地区は市外への外出の方が多くなっています。

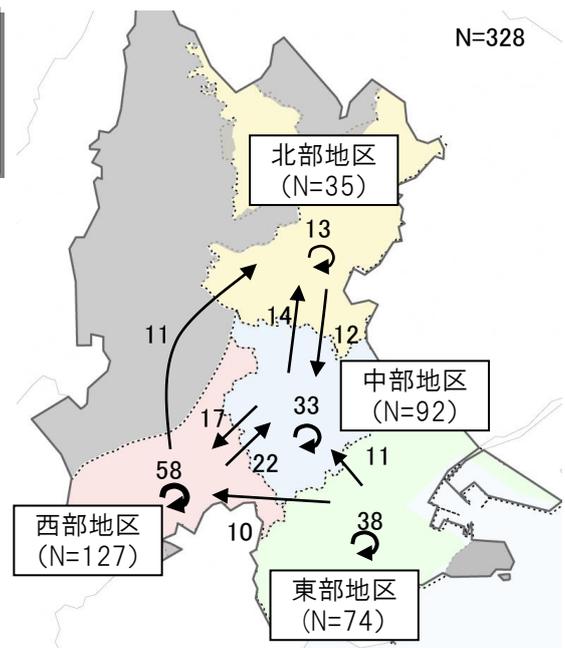


出典: H28 住民アンケート

図 5-4.市民の主な外出先

#### (2) 市内の外出先

●市内の外出先は、地区内の移動が多く、地区間では中部地区関連の移動が多くなっています。



出典: H28 住民アンケート

図 5-5.市内の主な外出先

(3) 市外の外出先

●市外への主な外出先は、うるま市が多く、その他では那覇市、北中城村への外出が多くなっています。

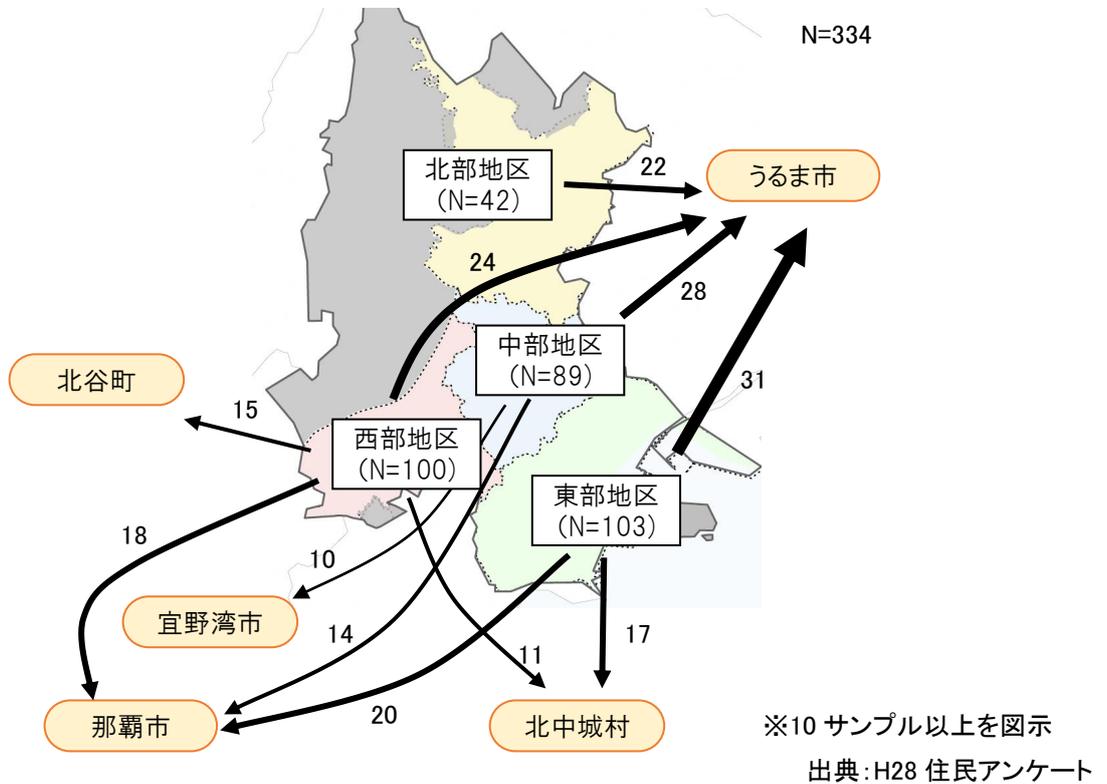
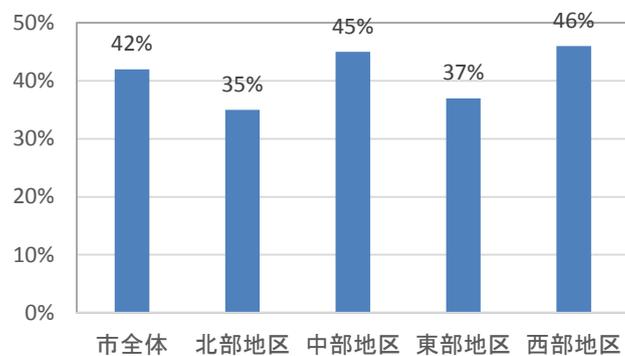


図 5-6. 市外の主な外出先

2-2 路線バスの利用状況

●過去 1 年間で路線バスを利用したことがある方の割合は、市全体で 42% であり、地域別では、中部地区、西部地区が高く、北部地区、東部地区が低くなっています。  
●約 6 割の市民が、過去 1 年間で路線バスを利用したことがないことになります。

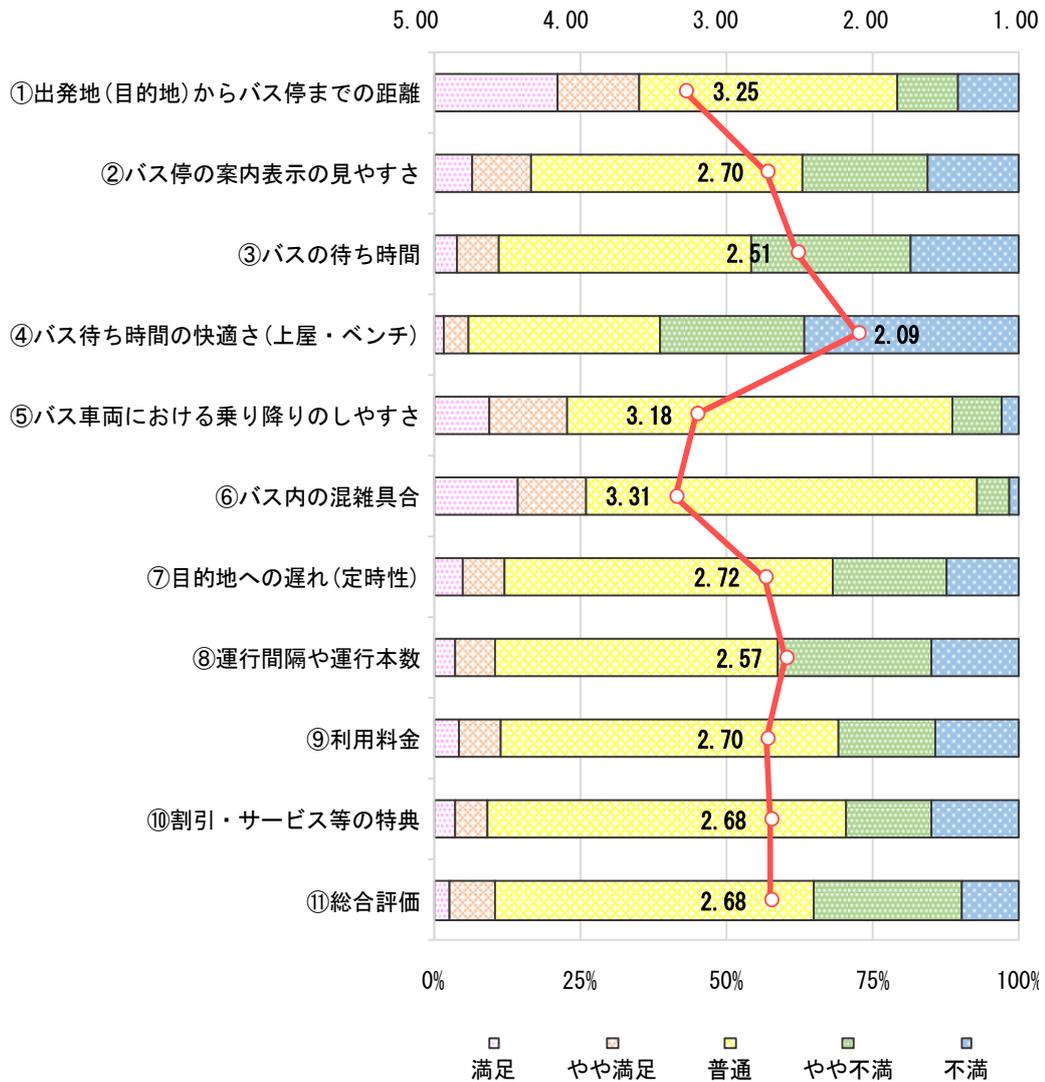


出典: H28 住民アンケート

図 5-7. 過去 1 年間の路線バスの利用割合

2-3 路線バスの利用満足度

- 路線バスの利用満足度は、5点満点で2.7点の総合評価となっています。
- 項目別では、「バス待ち時間の快適さ（上屋・ベンチ）」の満足度が2.1点と低く、ほとんどの項目で3.0点（普通）を下回っています。

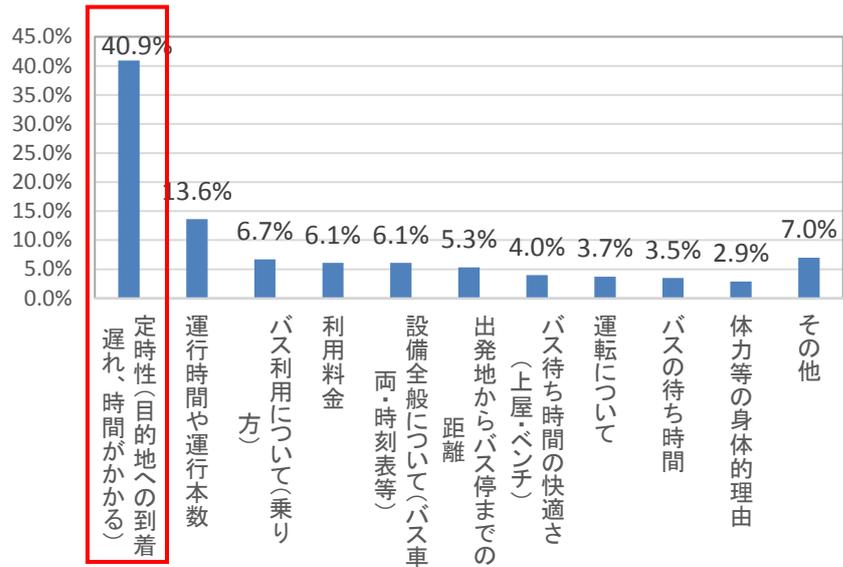


データ：H28 住民アンケート

図 5-8. 路線バス利用の満足度

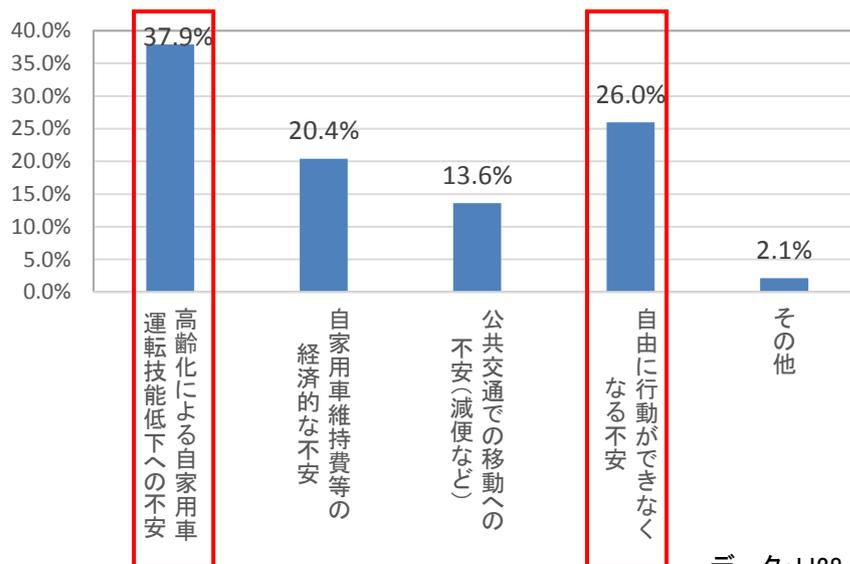
2-4 バス利用に関する不安

- バス利用にあたって不安なこと・心配なこととして、約41%の方が「定時性（目的地への到着遅れ、時間がかかる）」を指摘しており、定時性の確保が喫緊の課題といえます。
- また、将来においては「高齢化による自家用車運転技能低下への不安」を感じている方が約38%、その他では「自由に行動ができなくなる不安」が26%と多く、将来に向けて、誰でも自由に移動できる環境づくりが課題となっています。



データ：H28 住民アンケート

図 5-9.バス利用にあたって不安なこと・心配なこと

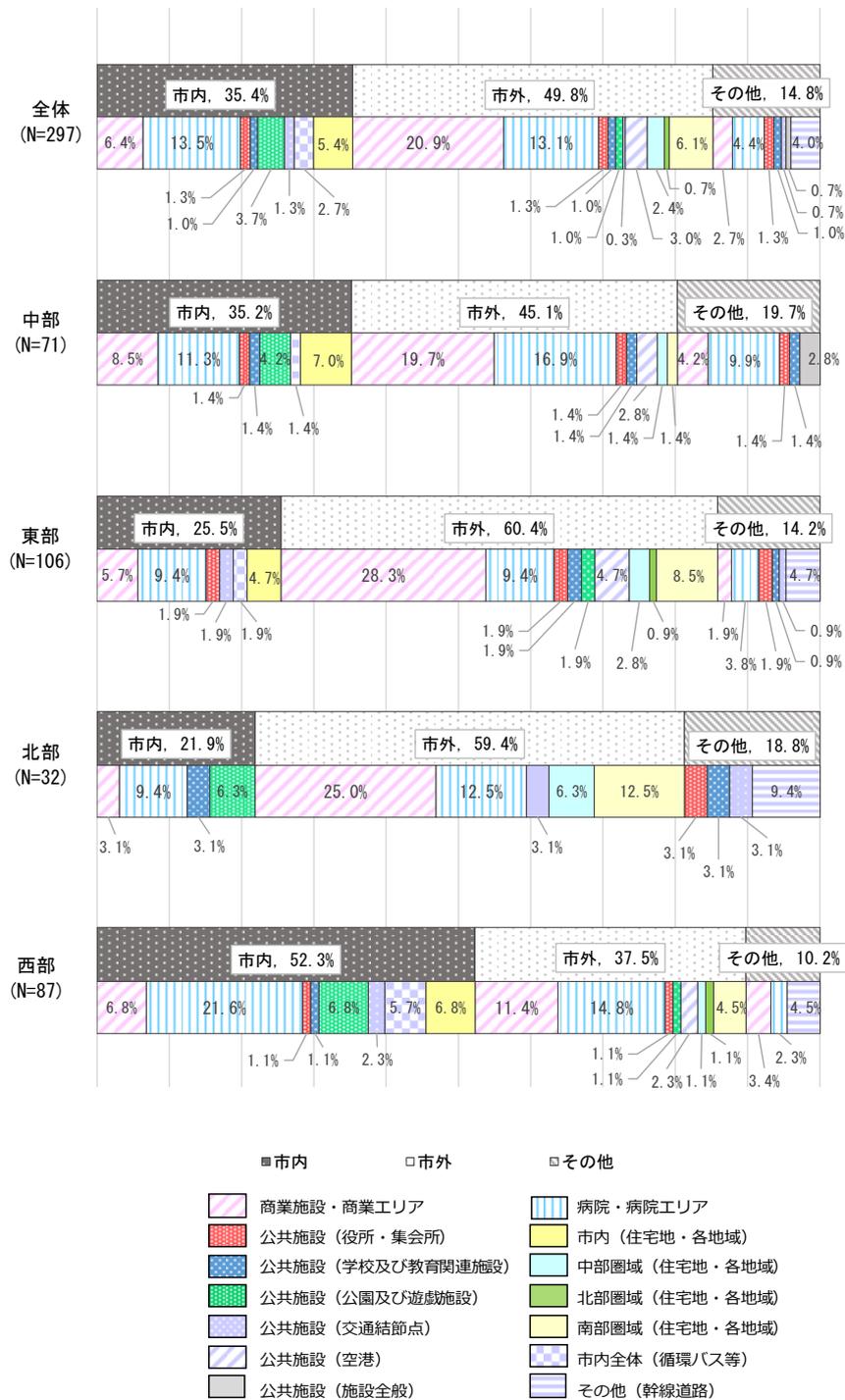


データ：H28 住民アンケート

図 5-10.将来のお出かけについて不安を感じること

2-5 希望するバスルート

- 希望するバスルートの行き先としては、市内よりも市外へのニーズが高くなっています。
- 特に東部地区、北部地区の方は6割が市外の行き先を希望しています。
- 行き先の施設としては、「商業施設」が市内・市外あわせて、27.3%と多く、その他では「病院」が26.6%と多くなっています。



データ: H28 住民アンケート

図 5-11.希望するバスルート

### 3 利用者アンケート(平成 28 年度)

#### 3-1 路線バスの利用目的

- 路線バスの利用目的は、コザと胡屋をあわせた全体では、「通学」が31.7%、「通勤」が30.6%と多く、その他では「買い物」が11.2%を占めています。
- コザと胡屋を比較すると、コザは通学目的が、胡屋は通勤、買い物目的が多くなっています。

表 5-3.路線バスの利用目的

選択項目	全体		コザ		胡屋	
	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
通勤	142	30.6%	102	28.5%	40	37.7%
通学	147	31.7%	123	34.4%	24	22.6%
業務	5	1.1%	5	1.4%	0	0.0%
買い物	52	11.2%	37	10.3%	15	14.2%
通院	25	5.4%	21	5.9%	4	3.8%
習い事	8	1.7%	6	1.7%	2	1.9%
飲み会	3	0.6%	0	0.0%	3	2.8%
趣味・娯楽・ レジャー等の余暇	25	5.4%	21	5.9%	4	3.8%
観光	3	0.6%	3	0.8%	0	0.0%
その他	54	11.6%	40	11.2%	14	13.2%
合計	464	100.0%	358	100.0%	106	100.0%

#### 3-2 乗り継ぎ利用

- 胡屋バス停では乗り継ぎ目的の利用は少ないですが、国道 330 号及び県道 75 号線と国道 329 号が交差するコザバス停では、全回答者 358 名のうち 57 名（16%）が乗り継ぎ目的で利用しています。

表 5-4.乗り継ぎ利用

項目	コザバス停	胡屋バス停
全回答者数	358	106
乗り継ぎ者数	57	2
乗り継ぎ割合	16%	2%

## 4 公共交通に関する意向把握(平成 28 年度)

### 4-1 自治会

- 自治会ヒアリングでは、宮里地区への中心市街地循環バスの運行や市街地内外でのコミュニティバスの運行、バス停環境の整備などの要望があげられています。

表 5-5.自治会ヒアリング結果

項目	内容
地域における公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用の多いバス停は、美里2丁目、安慶田、嘉間良、胡屋、園田、比嘉、プラザハウス前、コザ、コザ高校前、照屋入口、知花、沖縄市農民研修センター前、美里入口。</li> <li>・学生の利用が多い。</li> <li>・県道24号線を走るバスは住民の足として定着している。</li> </ul>
運行ルートの問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北美小学校前、胡屋十字路、住吉交差点、古謝大橋等での交通渋滞。</li> <li>・バス停の環境が悪く、安全面からも危険な状況。</li> <li>・嘉間良公民館と沖縄市民会館の間にバス停があると便利。</li> </ul>
普段のお出かけに関する不安等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの遅れによる不安がある。</li> <li>・地元商店街の衰退による今後の買い物の移動。</li> </ul>
要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地循環バスのルート（宮里）。</li> <li>・コミュニティバスの市街地内外ルートを考えて欲しい。</li> <li>・バス停におけるベンチや夜間時の照明。</li> <li>・園田バス停（南行き）でのバス停環境の整備（待ちスペース、上屋）。</li> <li>・路線バスと中心市街地循環バスそれぞれのバス停を共同使用。</li> <li>・時刻表の表示が小さい。</li> </ul>

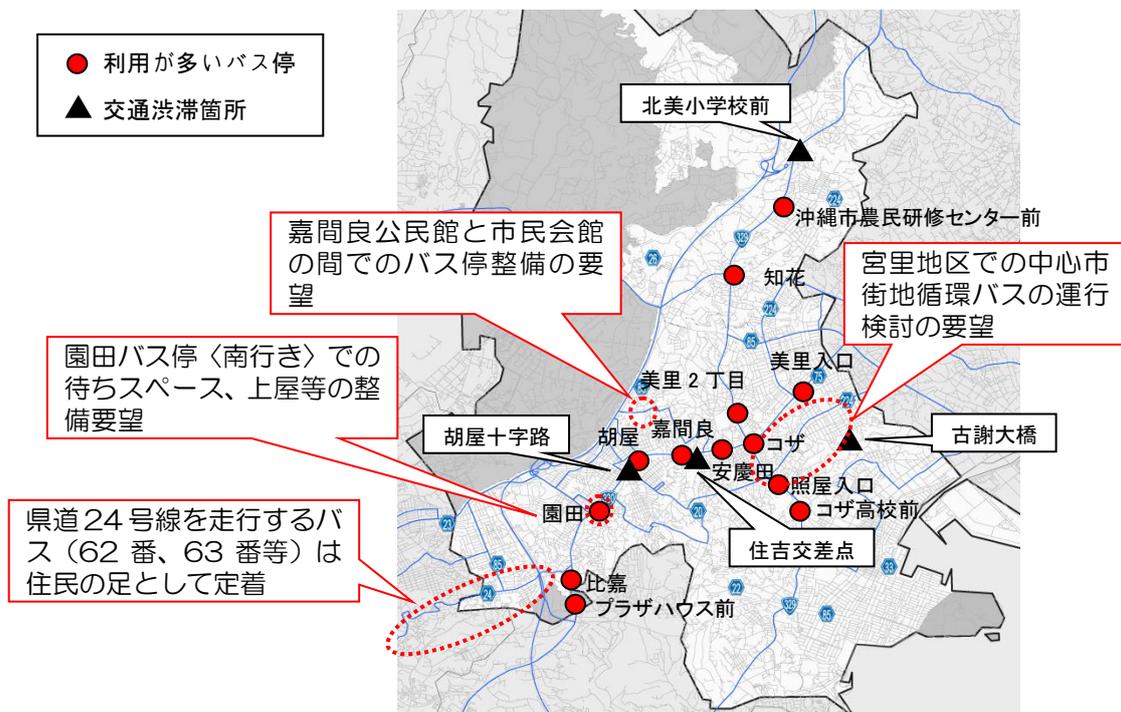


図 5-12.自治会ヒアリングの結果

## 4-2 事業者

- 事業者ヒアリングでは、バス利用の状況や問題点・課題、交通結節点等に関する意見を収集しました。
- 沖縄市にはターミナル機能が必要で、沖縄南 IC や、山里での交通結節点の整備が考えられるといった意見が寄せられました。

表 5-6.事業者ヒアリング結果

項目	内容
市内における公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が年々減ってきていくので減車、減回傾向にある。</li> <li>・コザ～山里、プラザハウスでの利用が主体である。</li> <li>・路線の起終点に各事業者の営業所がある。</li> <li>・最も利用者が多い路線は 23 具志川、90 知花。</li> <li>・コザ、胡屋、中の町での利用が多い。</li> </ul>
運行ルートの問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスはどうしても沖縄市を通過することになる。</li> <li>・泡瀬（県道 20 号線と 85 号線）交差点あたりまでの運行要望があるが採算面から困難な状況。</li> <li>・路線新設にあたっては大量輸送が見込まれるような環境が必要。</li> <li>・泡瀬～具志川で数年前に実証実験を行ったが需要が低かった。</li> </ul>
改善点、利用促進に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・OKICA は予想より普及が鈍く、回数券や定期券ほどの割引がない。</li> <li>・日祝ファミリー割引を OKICA にも適用。</li> <li>・バスの乗り方教室を行っている（小学校、車いす体験など）。</li> <li>・モニター会議（年 4 回程度）を行っている。</li> <li>・バス停、上屋、ベンチなどの設置。</li> <li>・バスロケーションシステム。</li> </ul>
要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性の確保が最も多い。</li> <li>・市民会館前（循環バス）は横断歩道や陸橋がなく歩行者が横断できない。</li> <li>・中の町（サンエー前）にタクシー乗り場が欲しい。</li> </ul>
市内の道路交通に関して	<ul style="list-style-type: none"> <li>・胡屋～コザの右折レーンがないところは事故が多い。</li> <li>・左折レーン上にバス停がある（渡口）。</li> <li>・バス停のみならず、バス停まで行ける環境づくり。</li> <li>・道路整備にあわせたバス停環境の整備をお願いしたい。</li> </ul>
交通結節点や巡回場について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・結節点の場所としては沖縄南 IC や山里が有利ではないか。</li> <li>・ターミナル機能が必要。集約すれば乗り継ぎの時間も短縮できる。</li> <li>・胡屋～コザ間の区間内に多くのバス路線を重複させず、急行バスと組み合わせる必要はある。</li> <li>・通勤利用者など固定利用が多く見込める場所。</li> <li>・まちづくり（活性化）による人の移動が多く見込める場所。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスレーンを作るなら優先だと滞留するので専用レーンが必要。</li> <li>・P&amp;BR♦はまちなかに作るとバス利用目的外の利用があるのではないか。</li> <li>・P&amp;BR は有効と考えるが、駐車場は無料にすべき。</li> <li>・高齢者の免許返納が事故防止・渋滞緩和につながると思う。</li> <li>・行政側で免許返納者のバス利用の一部負担を望む。</li> </ul>

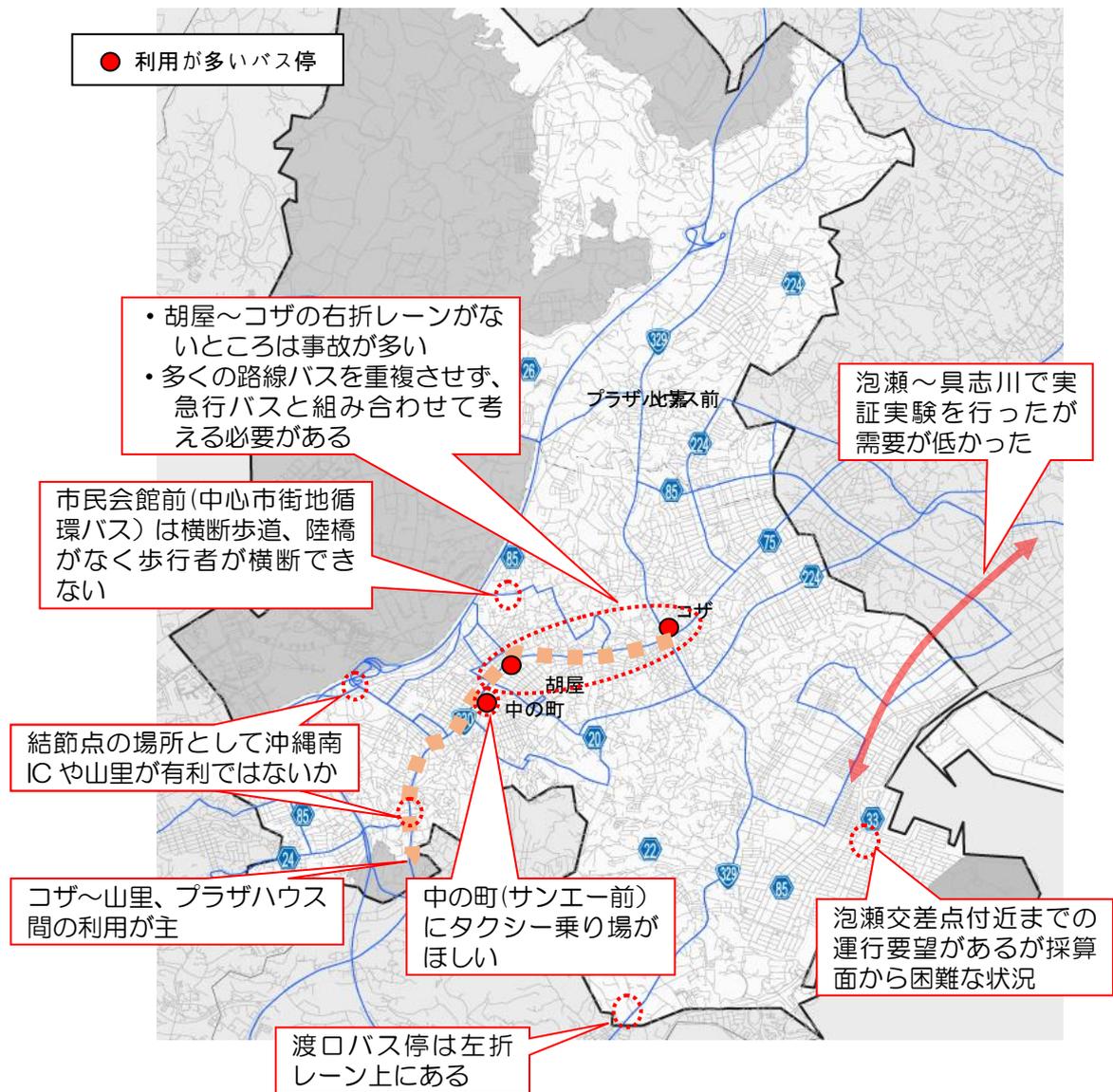


図 5-13.事業者ヒアリングの結果

4-3 学校

● 高校へのヒアリングでは、時間通りのバスの運行や、泡瀬・高原方面へのバスの運行、バスの増便等の要望が寄せられました。

表 5-7.学校ヒアリング結果

項目	内容
登下校時の公共交通利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に利用に関する指導は行っていない（生徒・保護者判断）。</li> <li>・自家用車による送迎について乗降場所を制限している。</li> <li>・各高校の公共交通利用率は以下の通り。                      コザ高校：登校（24.6%）下校（34.8%）                      球陽高校：登校（15.4%）下校（42.3%）                      美里高校：送迎、バスで約65%                      北中城高校：33%（30系統利用が約半数）</li> </ul>
公共交通による通学に対するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間通りにバスが運行されていない。</li> <li>・始発バスに乗っていても遅刻する場合がある（特に雨天時）。</li> <li>・泡瀬高原方面のバス本数が少ない。乗り継ぎがないと利用しやすい。</li> </ul>
要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの本数を増やして欲しい、始発の時間帯を早めて欲しい。</li> <li>・球陽高校⇒ライカム⇒比屋根の新設道路を利用したルート変更。</li> <li>・52系統について、北中城高校に8:20前後に到着する便の検討。</li> </ul>
利用促進について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎの改善。</li> </ul>

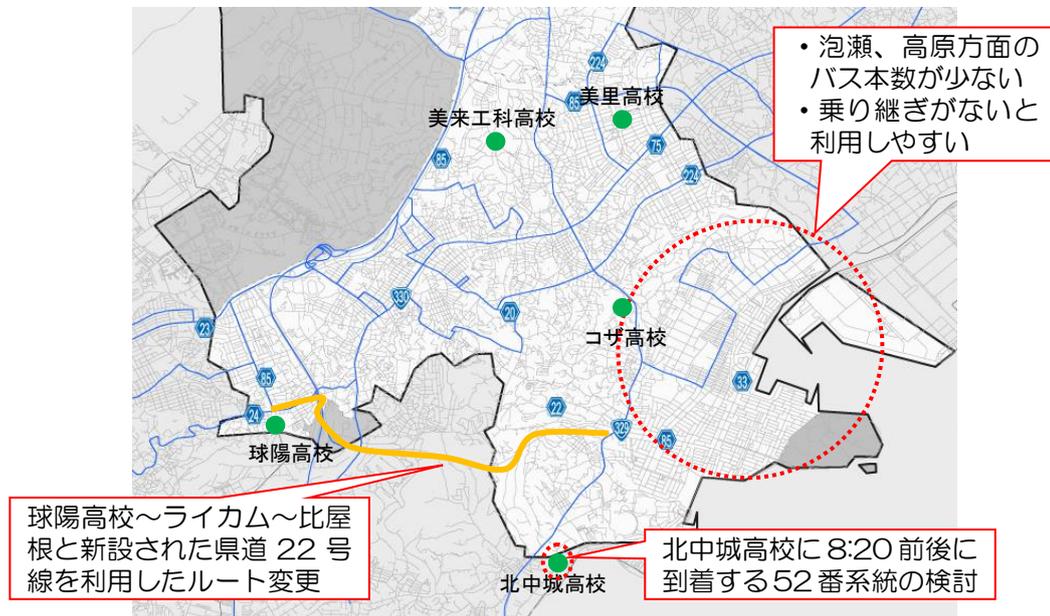


図 5-14.学校ヒアリングの結果

#### 4-4 学校(職員)

- 高校の職員へのヒアリングでは、バス通勤者がいないといった実態や、利用促進に関する意見が寄せられました。

表 5-8.学校(職員)ヒアリング結果

項目	内容
通勤時の公共交通利用	・全職員が自家用車。
公共交通による出退勤時間	・職員の職務規定は県で決められている。
公共交通による通勤について	・バス利用者なし。
利用促進について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性がよくなれば（乗り継ぎなく1路線で行ければ）。</li> <li>・中部地区におけるバスレーンの設置。</li> <li>・バス運賃の割引制度。</li> <li>・バス停における上屋等の環境整備。</li> </ul>

#### 4-5 病院

- 病院へのヒアリングでは、路線バスでの来院が少ないといった実態や、バスの運行時間の見直し、県道85号線での路線バスの運行といった要望などが寄せられました。

表 5-9.病院ヒアリング結果

項目	内容
来院時の公共交通利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各病院の来院時の移動手段は以下の通り。</li> <li>中頭病院：バス1.7%、送迎バス0.2%、タクシー3.1%</li> <li>中部協同病院：自家用車利用9割</li> <li>中部徳洲会病院：1割程度が送迎バス利用</li> <li>中部病院：自家用車利用9割</li> <li>徳洲苑：デイサービス利用者は全員送迎(ドア to ドア)</li> </ul>
送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各病院の送迎バスの運行状況は以下の通り。</li> <li>中頭病院：ちばなクリニックの通所は1日42.2名（路線バス停遠い）</li> <li>中部協同病院：2ルート交互運行20名程度の利用、朝夕4~5台運行</li> <li>中部徳洲会病院：沖縄市、北谷、与勝の3路線各4便</li> <li>中部徳洲会病院：自治会前(高原、安慶田、照屋、室川、胡屋)各4便</li> <li>中部病院：送迎、デイサービスは運行していない。</li> <li>徳洲苑：朝8:30~9:30、夕方16:00、10台(運転手+助手)で対応</li> </ul>
利用促進について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院受付に時刻表の掲示。</li> <li>・駐車場が満車になることも多いことから公共交通を使ってもらいたい。</li> <li>・徳洲苑~旧中部徳洲会でシャトルバスの運行を実施。</li> </ul>
要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間帯の見直し(早朝便及び夜間便を新設)。</li> <li>・バス停から病院までの歩道の整備。</li> <li>・県道85号線にバス路線が必要。</li> <li>・公共交通利用の制度や方策を検討。</li> <li>・中心市街地循環バスの本数を増やして欲しい。</li> </ul>

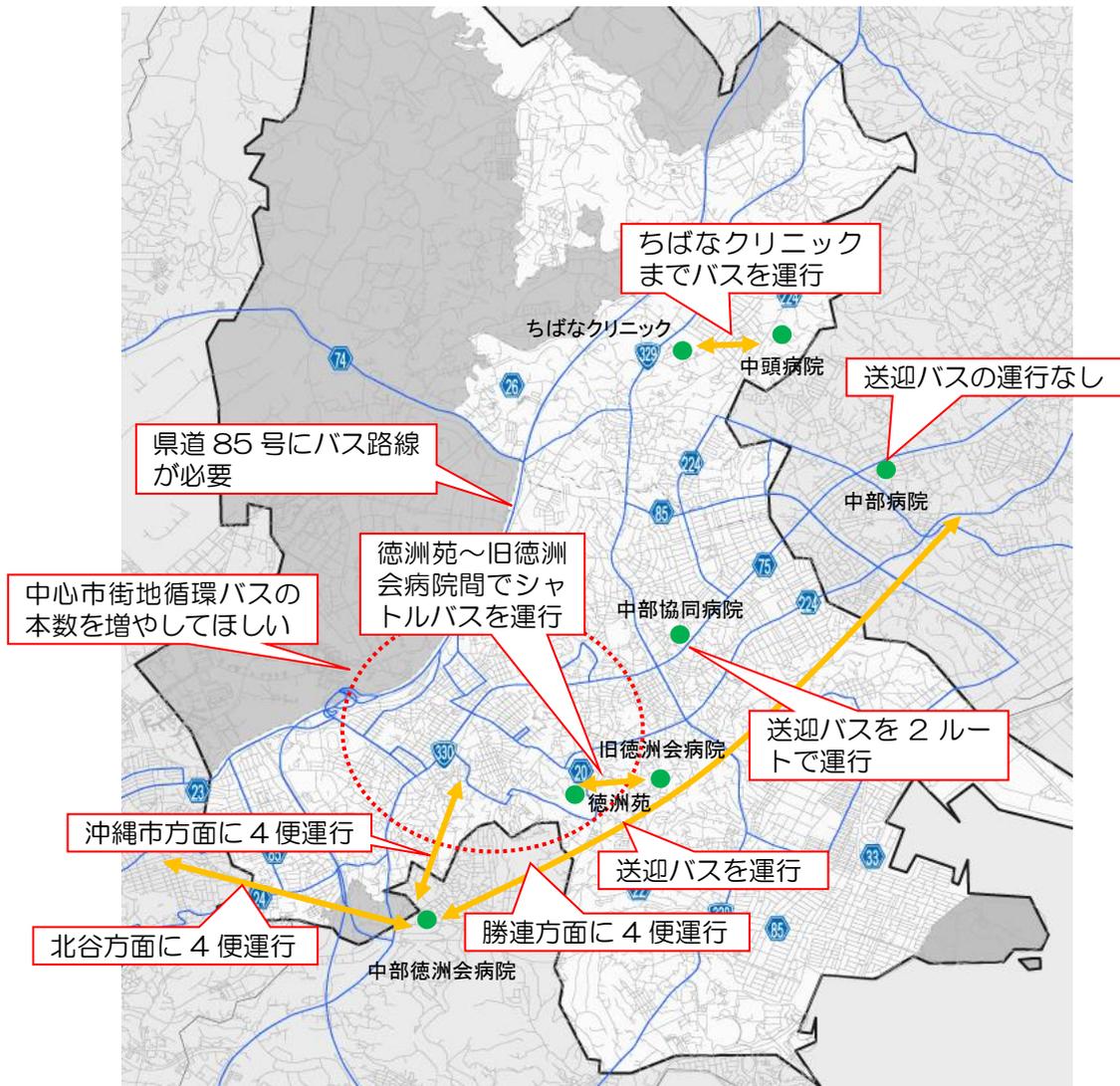


図 5-15.病院ヒアリングの結果

4-6 隣接市町村

●隣接市町村へのヒアリングでは、各市町村における公共交通の運行状況や取組などを把握しました。

表 5-10.隣接市町村ヒアリング結果

項目	内容
職員・来庁者の公共交通利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員・来庁者の公共交通の利用状況は以下の通り。</li> <li>うるま市：バス通勤 1.5%、来庁者 5.1% ※H23 調査</li> <li>北谷町：バス通勤者は数名程度、来庁者は 1 割程度。</li> <li>北中城村：バス利用者はほとんど見かけない。</li> </ul>
市町村内のバス路線運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村内のバス路線の運行状況は以下の通り。</li> <li>うるま市：ローカル線 1 本含む 26 路線。</li> <li>うるま市：H27.7 より公共施設間連絡バス運行(2 ルート各 2 台)。</li> <li>北谷町：11 路線運行、H29 年度にコミュニティバス運行実施予定。</li> <li>北中城村：村道を走る路線バスが存在しない。</li> <li>北中城村：コミュニティバス運行検討を H27 実施、H29 に再実施。</li> </ul>
公共交通による沖縄市や他市町村との移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通による沖縄市や他市町村との移動ニーズは以下の通り。</li> <li>うるま市：他市町村の施設へのルート要望がある。</li> <li>北谷町：96 系統が県道 85 号線比屋根方面へ延伸すれば東西方向の基幹に。</li> <li>北谷町：アリーナや東部海浜スポーツコンベンションエリアへの要望。</li> <li>北中城村：通勤・通学や私事(買い物)で沖縄市方面の目的地が多い。</li> </ul>
沖縄市に対する新規路線や新規バス停設置の希望等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄市に対する新規路線や新規バス停設置の希望等は以下の通り。</li> <li>うるま市：中頭病院、ちばなクリニック、中部徳洲会、イオンライカム。</li> <li>北谷町：コザミュージックタウンやプラザハウスへ行けるルート設定。</li> <li>北谷町：96 系統の延伸による東西方向移動手段の強化。</li> <li>北谷町：本島中部広域内で始点終点する路線。</li> <li>北中城村：沖縄市に対するバス路線の開設要望は出ていない。</li> </ul>
事業者と連携した施策の実績今後取組む予定の施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者と連携した施策の実績、今後の取組予定は以下の通り。</li> <li>うるま市：地元バス事業者(平安座)によって伊計屋慶名線を運行。</li> <li>北谷町：H29 年度運行実施予定のコミュニティバスは琉球バスを予定。</li> <li>北谷町：美浜イオン前駐車場一帯を交通結節点(P&amp;R◆)化する構想。</li> <li>北中城村：H29 年度に村内コミュニティバスの導入検討を行う予定。</li> </ul>
沖縄市に対するご意見・ご要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・網計画は市単独では実効性が担保されないと思われる。</li> <li>・周辺自治体との連携(話し合える場)は必要</li> <li>・沖縄市を一部通る等のルート案など、これからの検討事項</li> </ul>

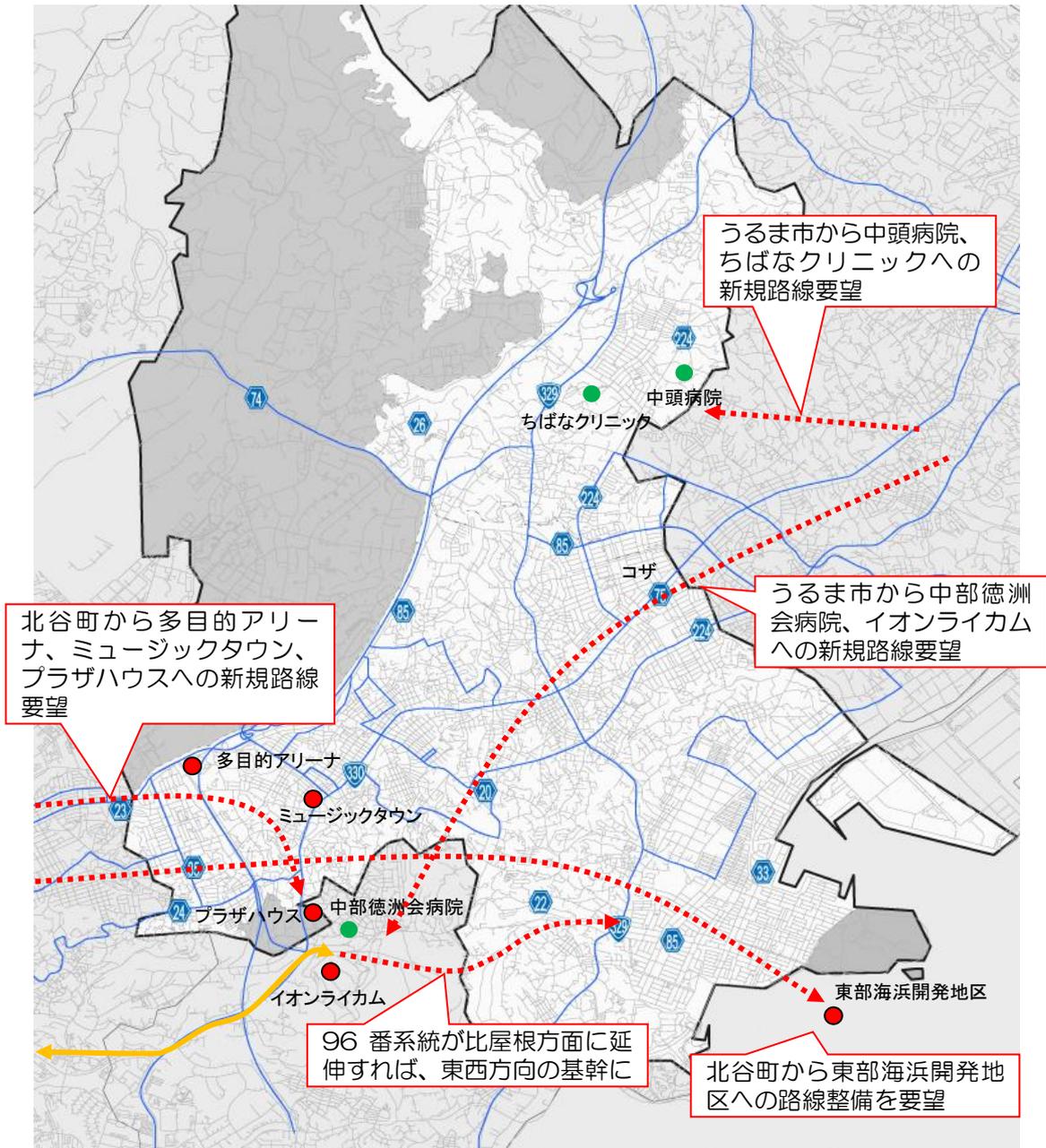


図 5-16.隣接市町村ヒアリングの結果

## 5 市民アンケート(平成 29 年度)

### 5-1 公共交通の利便性

- 中部地区、西部地区は公共交通の利便性に対して、6割以上の方が「便利」又は「やや便利」と回答しています。
- 一方、北部地区、東部地区では「便利」又は「やや便利」がそれぞれ30%、20%にとどまっており、東部地区では半数の50%の方が「不便」と回答しています。

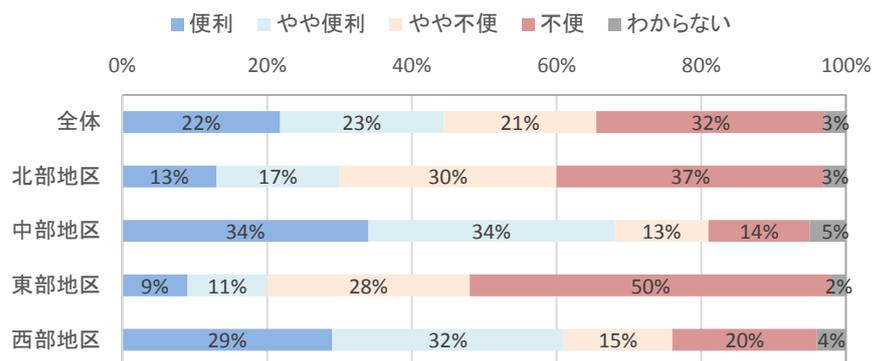


図 5-17.公共交通の利便性

### 5-2 公共交通の利用意向

- 住んでいる地区に公共交通が整備された場合の利用意向をみると、現状で不便を感じている方が多い北部地区では87%の方が、東部地区では75%の方が「利用する（利用している）」と高い利用意向を示しています。

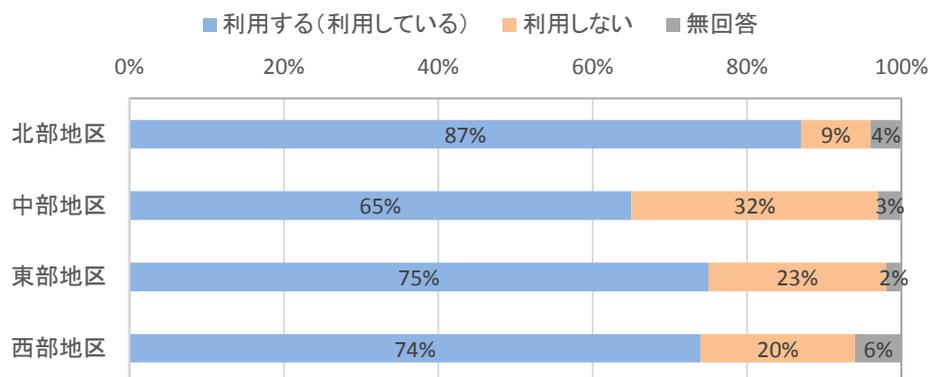


図 5-18.公共交通の利便性

5-3 目的別の移動手段

- 通勤で 88%、通院で 70%、買い物で 74%と「自家用車」の分担率が高くなっています。
- 通勤での公共交通利用は「路線バス」の 1%と非常に少ないですが、通学では「路線バス」が 20%、通院では「路線バス」6%、「中心市街地循環バス」1%、「タクシー」6%の計 13%、買い物では「路線バス」3%、「中心市街地循環バス」1%、「タクシー」3%の計 7%と一定の利用がみられます。

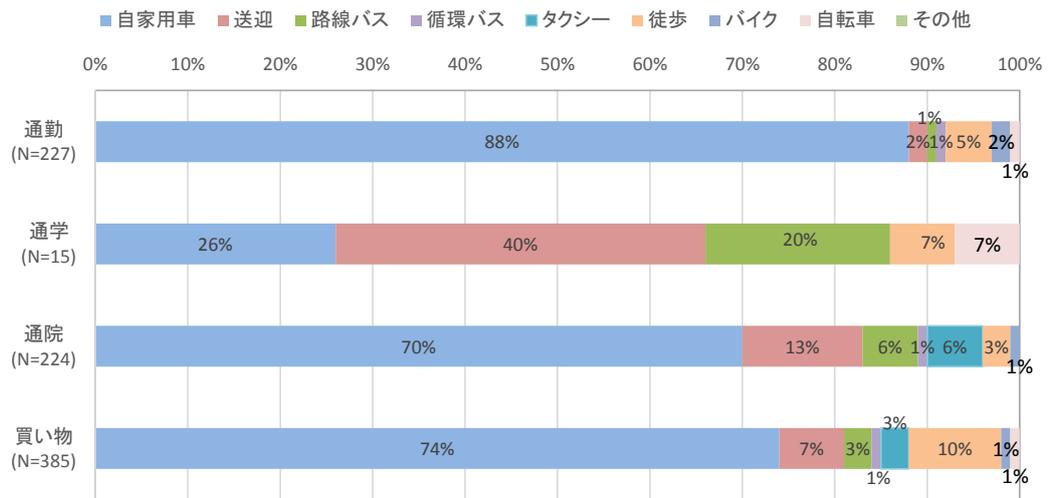
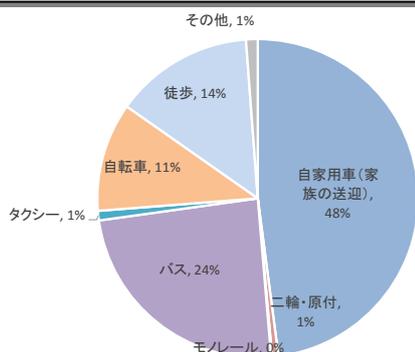


図 5-19.目的別の移動交通手段

## 6 沖縄県公共交通活性化推進協議会アンケート(平成23年度)

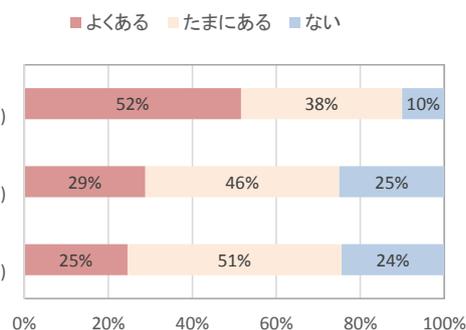
### 6-1 通学手段

- 高校生の通学手段は「自家用車(家族の送迎)」が48%と最も多く、次いで「バス」24%、「徒歩」14%、「自転車」11%の順になっています。
- また、家族の送迎の頻度を小・中・高校生毎に見てみると、学年があがるにつれ送迎での通学が「よくある」との回答が多くなり、高校生では、その割合が52%に達しています。



データ: H23 沖縄県公共交通活性化推進協議会アンケート

図 5-20. 沖縄市の高校生の通学手段

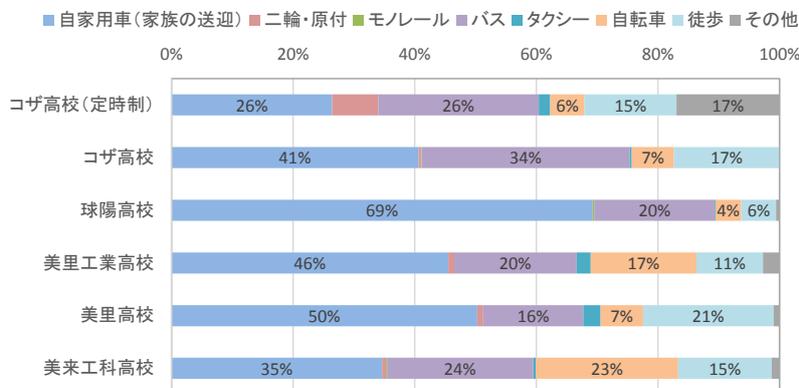


データ: H23 沖縄県公共交通活性化推進協議会アンケート

図 5-21. 家族の送迎で通学する頻度(沖縄市)

### 6-2 高校別の通学手段

- 高校別では、球陽高校で「自家用車(家族の送迎)」の割合が69%と高くなっています。
- 路線バスの利用は、国道329号に面している「コザ高校(定時制)」、「コザ高校」で26~34%と高くなっています。
- 国道329号、国道330号の幹線道路から少し離れた「球陽高校」、「美里工業高校」、「美里高校」では路線バスの利用率が16~20%と低くなっています。



データ: H23 沖縄県公共交通活性化推進協議会アンケート

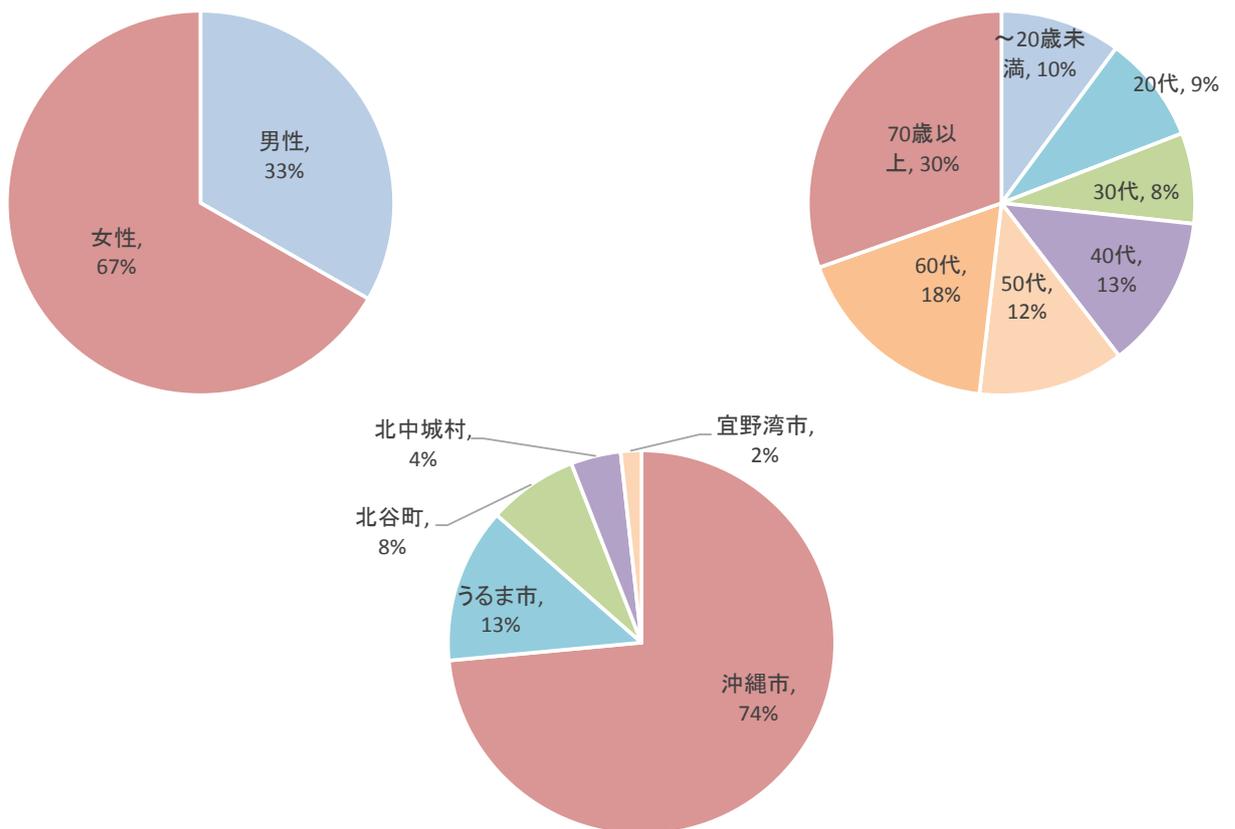
図 5-22. 沖縄市の高校別の通学手段

## 7 統計データによる整理

### 7-1 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

#### 1) タクシーの利用状況

- 沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査より、沖縄市内でタクシーを乗車した方の性別をみると、男性の33%に対し、女性は67%と構成비가非常に高くなっています。
- 利用者の年代は「70歳以上」が30%、「60代」が18%とこの2つの年代で約半数を占めており、年配者の利用が多くなっています。
- タクシー利用の目的地は、「沖縄市」が74%と多く、その他では「うるま市」が13%、「北谷町」が8%と市外では隣接市町村への移動が多くなっています。



データ：H18 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

図 5-23. 沖縄市内でタクシーを乗車した方の性別・年代・目的地



2) 流入

- 市外から沖縄市に通勤・通学している方の居住地をみると、「うるま市」が8,051人と非常に多くなっています。
- その他では、「宜野湾市」2,354人、「北谷町」1,688人、「読谷村」1,677人、「北中城村」1,373人と本島中部からの通勤・通学者が多くなっています。



出典：H27 国勢調査

図 5-25.市外から沖縄市への15歳以上の通勤・通学先者数

### 3) 流出入の差

- 通勤・通学における流出入の差をみると、「うるま市」が1,956人の流入超過、次いで「読谷村」922人と、この2つの市村からの流入超過が目立ちます。
- 一方、流出超過をみると、「那覇市」が▲1,563人ともっと多く、その他では「浦添市」▲910人、「西原町」▲688人、「宜野湾市」▲624人、「北谷町」▲480人と本島中南部が多くなっています。
- 通勤・通学状況を整理すると、うるま市や読谷村などの周辺市町村からの流入超過がある一方で、那覇市をはじめとする本島中南部への流出超過がみられ、本島中部の中心都市でありながら、那覇市の郊外としての側面もあわせ持っています。

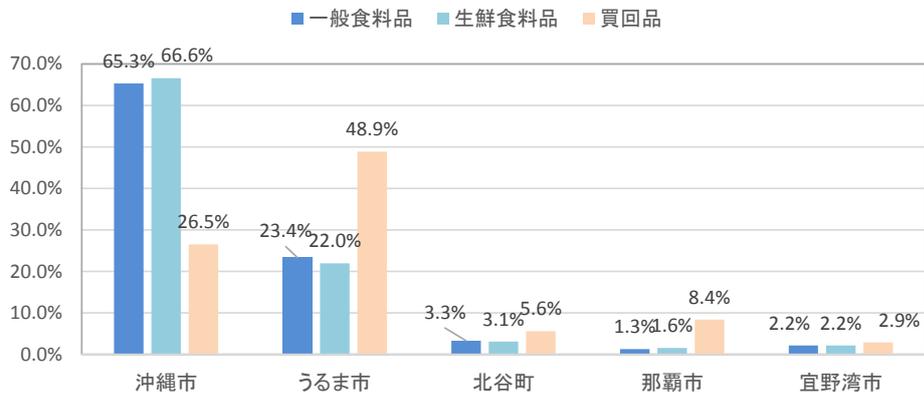


出典：H27 国勢調査

図 5-26.通勤・通学の流出入の差

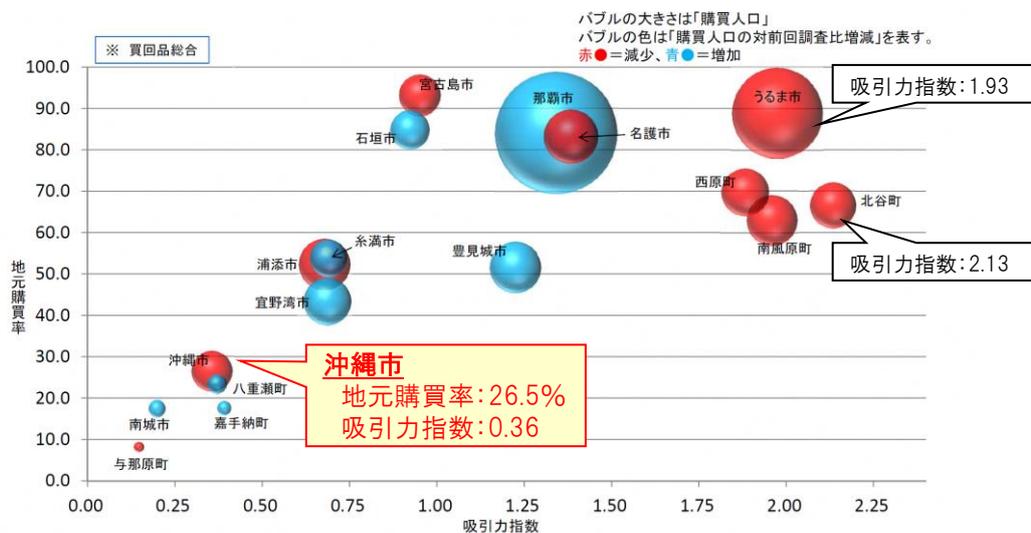
7-3 沖縄県買物動向調査

- 平成 26 年度に実施された沖縄県の買物動向調査によると、沖縄市の地元購買率は一般食料品及び生鮮食料品は 65.3%～66.6%と約 3 分の 2 を占めているものの、買回品♦は 26.5%と低くなっています。
- 市外の買物先は、一般食料品、生鮮食料品では「うるま市」が 22.0～23.4%、買回品では、「うるま市」が 48.9%と半数近くを占め、その他にも「那覇市」が 8.4%、「北谷町」が 5.6%を占めています。
- 買回品の吸引力指数（市町村の人口と購買人口の比率）をみてみると、沖縄市が 0.36 と低いのに対し、本市周辺ではうるま市、北谷町がそれぞれ 1.93、2.13 と高く、これら 2 市町に購買力が流出しています。
- なお、買物動向調査後の平成 27 年 4 月にイオンモール沖縄ライカムが開業しており、現在は、調査時よりもさらに地元購買率が低下し、北中城村での購買が多くなっていると思われます。



出典：H26 沖縄県買物動向調査

図 5-27. 沖縄市民の主な購買先



出典：H26 沖縄県買物動向調査

図 5-28. 主な市町村の地元購買率と吸引力指数(買回品総合)

## 8 移動ニーズ・実態のまとめ

1～7 より沖縄市における移動ニーズ・実態は下記のように整理されます。

表 5-11.地域特性のまとめ

項目	内容
移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市民の主な外出先は、市内、市外がほぼ半々であり、東部地区、北部地区は市外への外出が多い。(H28 住民アンケート)</li> <li>●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。(H18PT)</li> <li>●市外への外出先は、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。(H28 住民アンケート、H18PT)</li> <li>●通勤通学流動は、うるま市、読谷村等が流入超過、那覇市、浦添市、宜野湾市、西原町等が流出超過となっている。(H27 国勢調査)</li> <li>●買回品の地元購買率は 26.5%と低く、購買力の 48.9%はうるま市に流れている。(H26 買物動向調査)</li> <li>●コザバス停では乗り継ぎ目的の利用が 16%を占めている。(H28 利用者アンケート)</li> </ul>
移動手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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 6%にとどまる。(H25 市民アンケート)</li> <li>●池原・登川、八重島、古謝・東桃原・桃原の自家用車分担率が 88～92%と高い。(H25 市民アンケート)</li> <li>●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。(H28 住民アンケート)</li> </ul>
公共交通の問題点・評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。(H28 住民アンケート)</li> <li>●路線バスの利用満足度は 5 点満点で 2.7 点となっている。(H28 住民アンケート)</li> </ul>
公共交通への要望等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。(H28 住民アンケート)</li> <li>●自治会や高校、病院などからは路線バスの増便や、県道 85 号線、泡瀬・高原方面での路線バス運行などの要望がある。(H28 ヒアリング)</li> <li>●交通事業者からは沖縄南 IC や山里での交通結節点の整備が提案されている。(H28 ヒアリング)</li> </ul>

## 第6章 公共交通の課題

### 1 公共交通の課題

これまでに把握した沖縄市の地域特性、公共交通の現状、移動ニーズ・実態をもとに、沖縄市における公共交通の課題を整理しました。

#### 【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。

#### 【公共交通の課題】

##### 課題①

市内外の移動を支える公共交通の移動環境づくり

##### 課題②

公共交通網再編等による公共交通空白地域の縮小

##### 課題③

持続可能な公共交通手段によるネットワーク構築

##### 課題④

まちづくりと連携した公共交通利用環境改善・利用促進

## 2 課題に関する実態

### 2-1 課題①市内外の移動を支える公共交通の移動環境づくり

市内では、東部地区～西部地区など路線バスで結ばれていない区間や路線バスが運行されていない幹線道路があり、地区間や地区内の移動が不便なところがある。

- 沖縄市内のバス網は、国道330号の胡屋～コザ間を中心に形成されていることもあり、中部地区と各地区とは結ばれているが、東部地区と西部地区を結ぶ路線がない。
- 県道85号線（沖縄南IC～池武当、泡瀬地区）や、県道20号線くすのき通り等路線バスが運行されていない幹線道路もある。

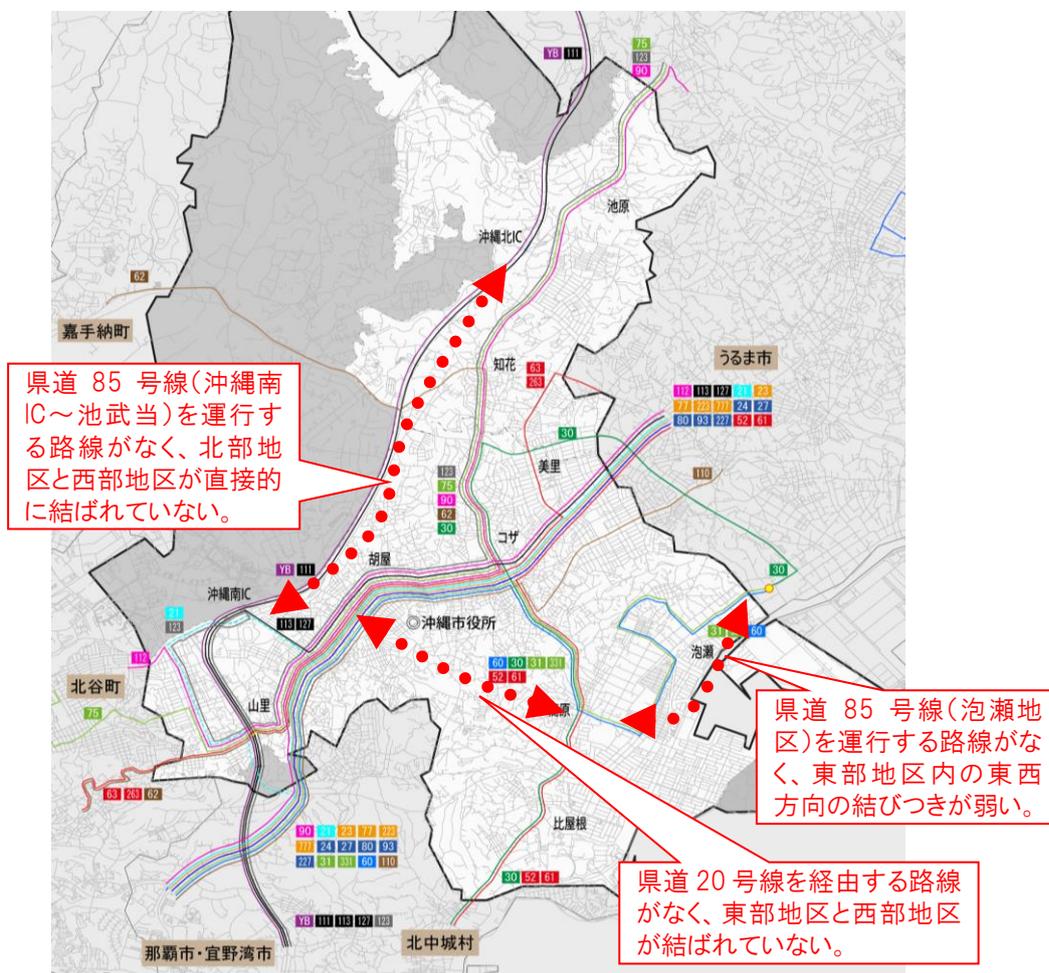
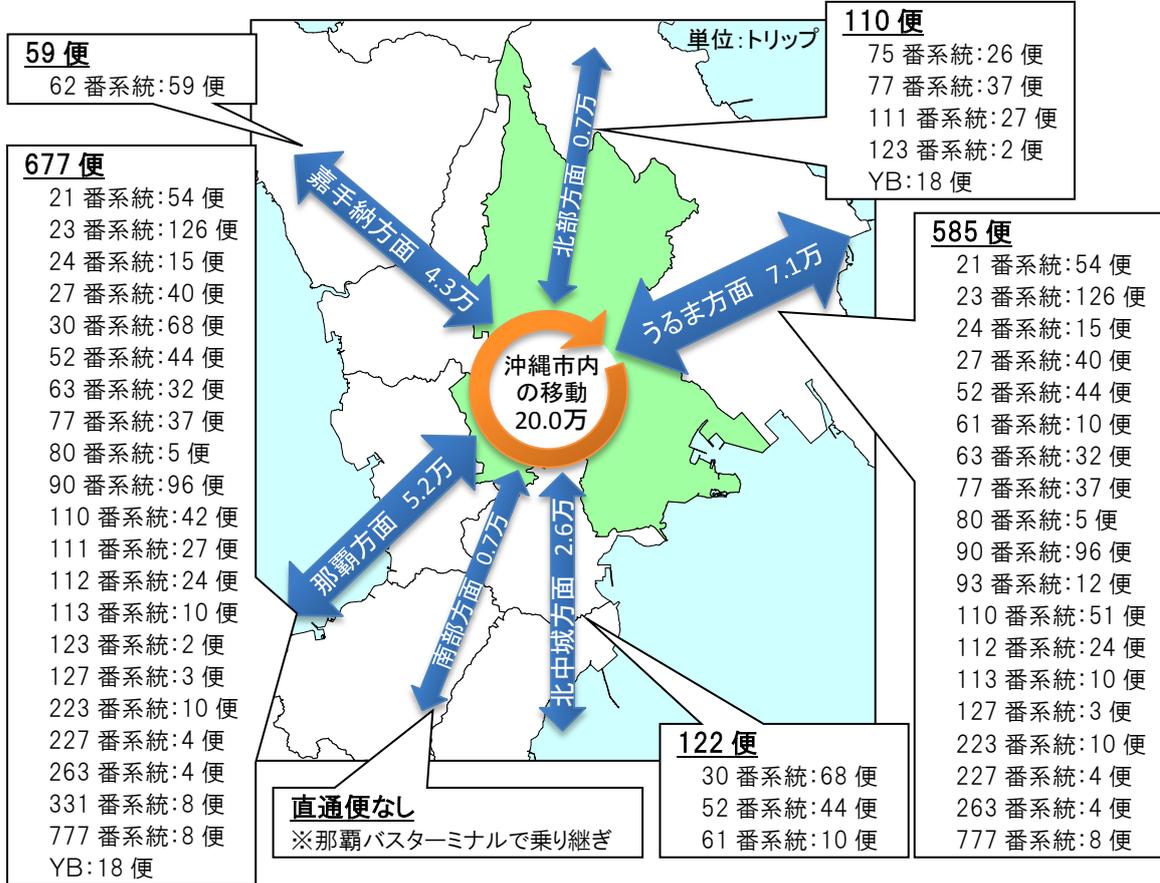


図 6-1.既存の路線バスによる地区間の連絡状況

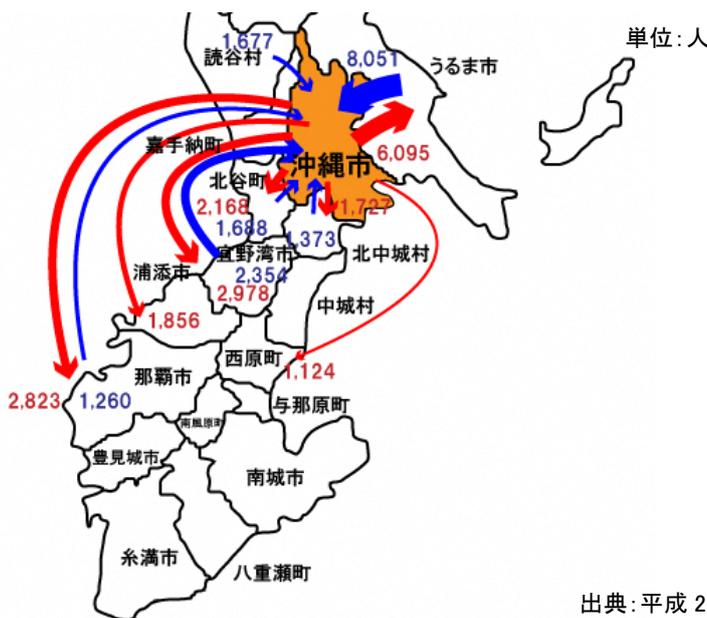
市外では西方向（北谷・嘉手納）への系統が限られ、便数も少なく、路線バスでの移動が不便な状況にある。

- 沖縄本島中南部は、那覇バスターミナルを起終点に、南北方向にバス路線網が形成されていることもあり、東西方向に横断する路線が少ない。
- 読谷村からの通勤・通学者も多いが、読谷村へは62番系統のみの運行となっている。



出典: 移動量は H18 沖縄本島中南部都市圏パーソナルトリップ調査

図 6-2. 沖縄市の交通流動



出典: 平成 27 年度国勢調査

図 6-3. 沖縄市の通勤・通学流動

2-2 課題②公共交通網再編等による公共交通空白地域の縮小

公共交通空白地域が広がっている北部地区、東部地区では、路線バスの利用が少なく、さらなる公共交通空白地域の拡大が懸念される。

- 北部地区、東部地区にまとまった公共交通空白地域がある。
- 人口が多い登川や大里、泡瀬、海邦、照屋、住吉、久保田などにも公共交通空白地域が点在している。
- まとまった公共交通空白地域をかかえる北部地区、東部地区は、過去1年間でバスを利用したことがない方の割合が高く、路線バスの分担率も低い。

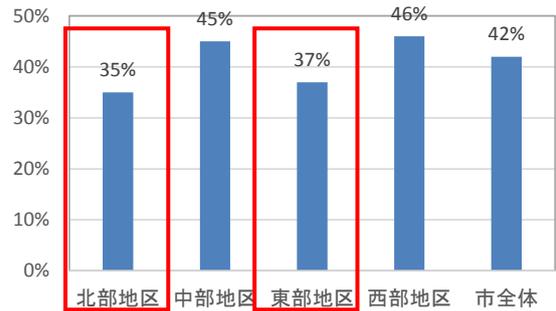


図 6-4.過去1年間における路線バスの利用率

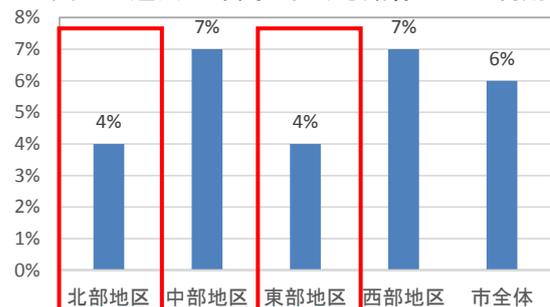


図 6-5.路線バスの分担率

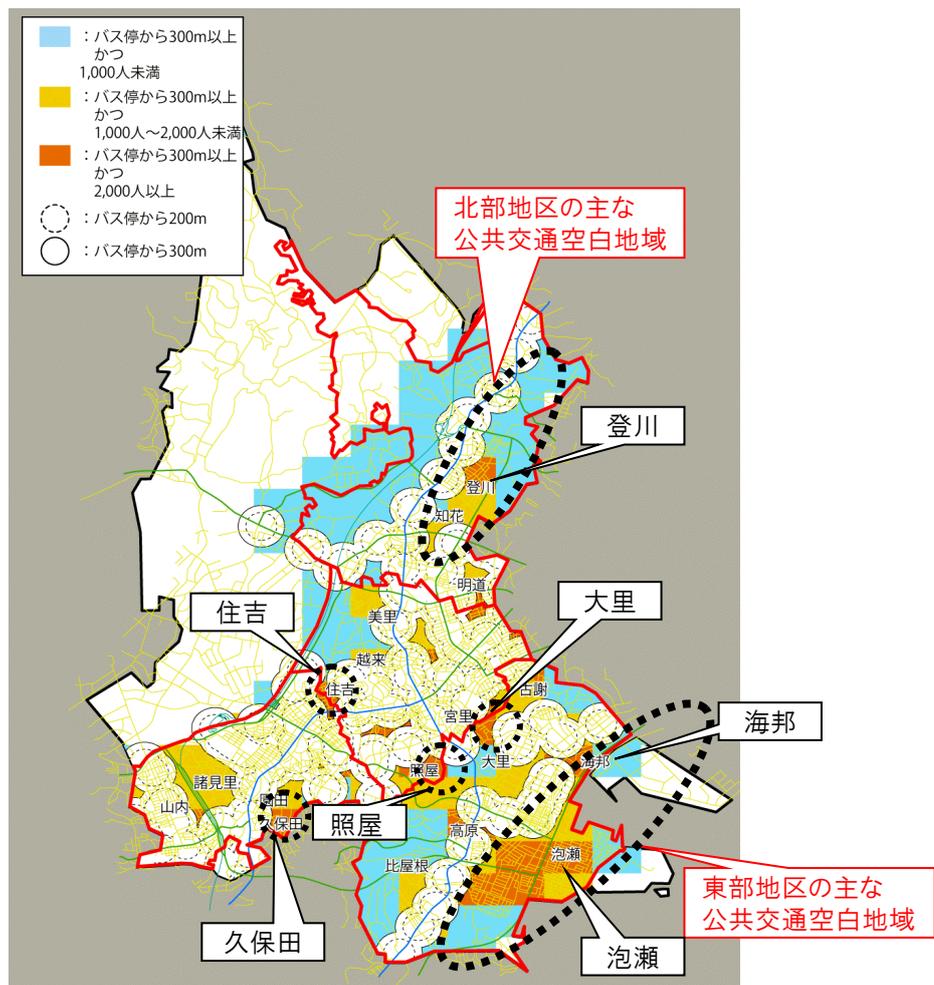


図 6-6.公共交通空白地域の分布状況

2-3 課題③持続可能な公共交通手段によるネットワーク構築

公共交通の利用者数減少と系統廃止、便数減少の悪循環に陥っている。

- 東部地区では、平成 26 年に 2 系統が廃止、平成 20~22 年にかけて胡屋~コザ間を運行する 3 系統が廃止された。
- 路線バスの便数は、平成 19 年から平成 29 年の間に、平日で 349 便/日、28%減少した。
- 沖縄本島の路線バス及びタクシー利用者数は、概ね減少傾向で推移しており、沖縄市においても利用者数が減少していると思われる。

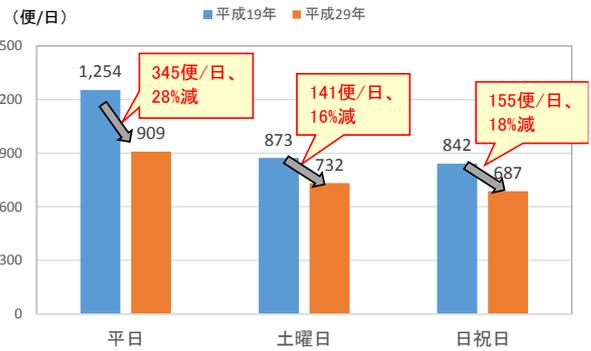
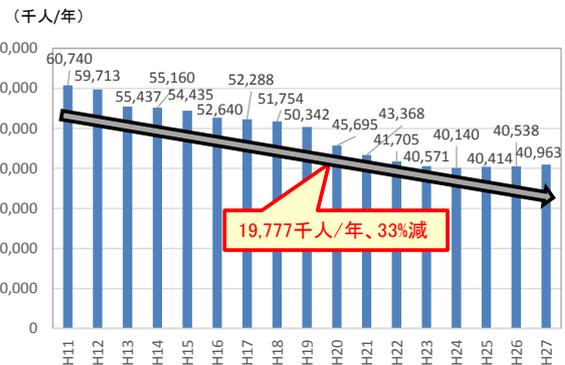
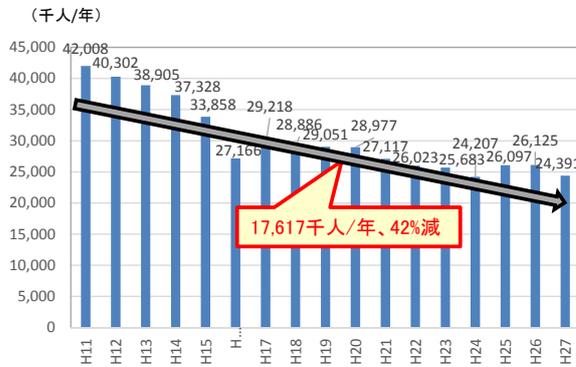


図 6-7. 路線バスの運行便数の推移



※路線バスの H16 は、4~7 月の那覇交通の実績が含まれていない。

出典：運輸要覧（沖縄総合事務局運輸部）

図 6-8. 沖縄本島における公共交通利用者数の推移（左：路線バス、右：タクシー）

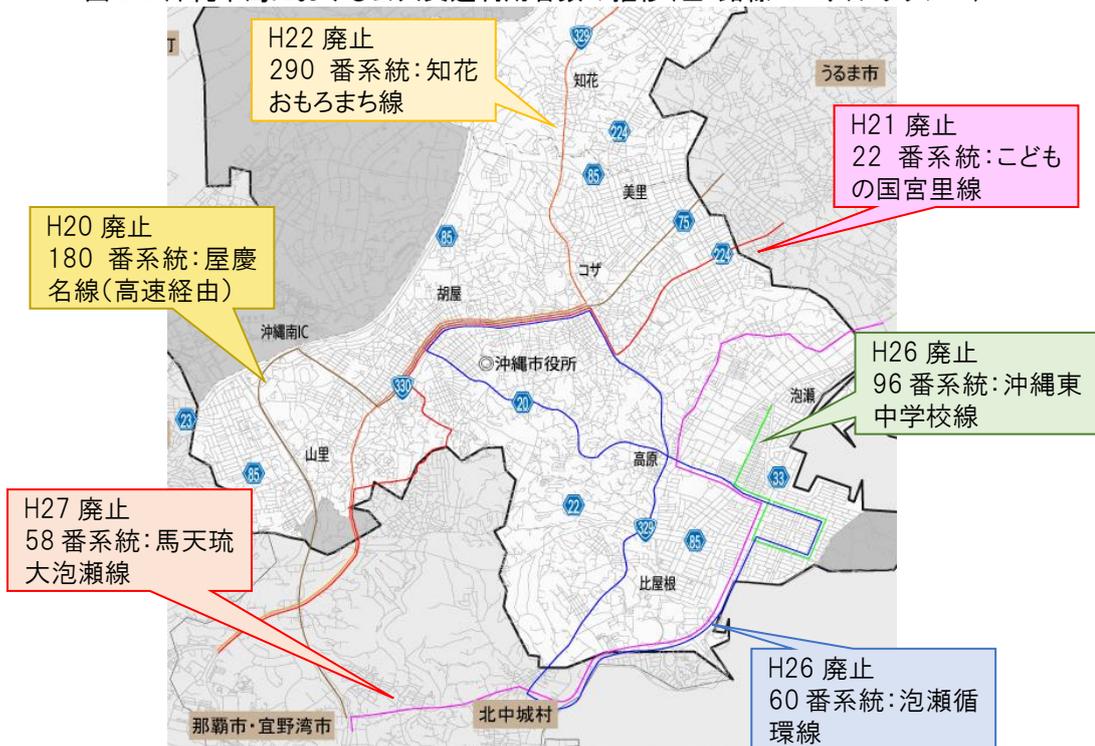


図 6-9. 沖縄市における過去 10 年間の廃止路線

2-4 課題④まちづくりと連携した公共交通利用環境改善・利用促進

現状のプロジェクトに対するアクセスが不便。

- 多目的アリーナ、沖縄こどもの国にアクセスする路線バスの系統、運行本数が少なく、また、東部海浜開発地区には、アクセスする路線がない。

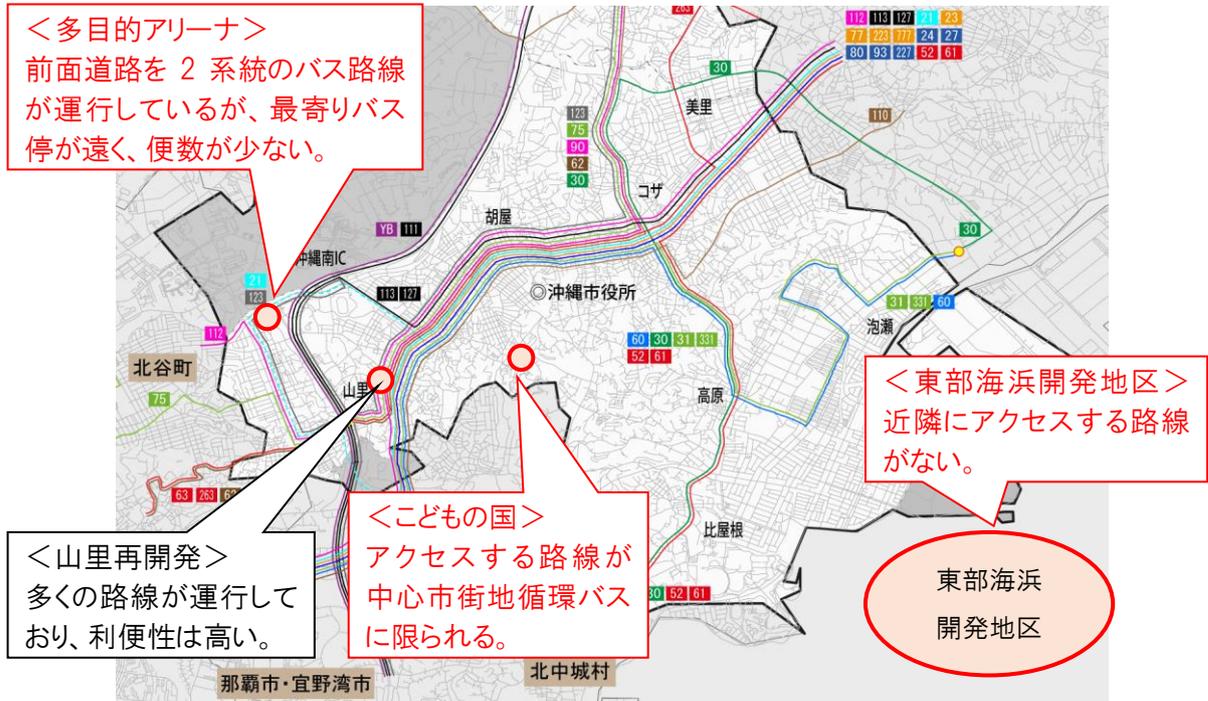


図 6-10.開発プロジェクト地への既存路線バスのアクセス状況

周辺市町村の主要観光地との結びつきが弱い。

- 西方向への公共交通ネットワークが弱いこともあり、観光客が多い北谷等の西海岸からの誘客が不十分。

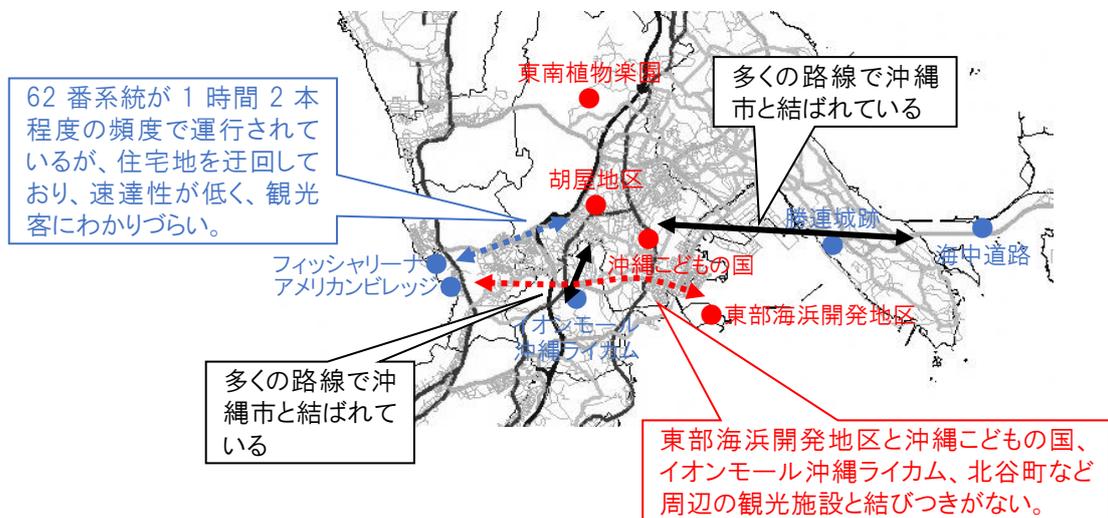
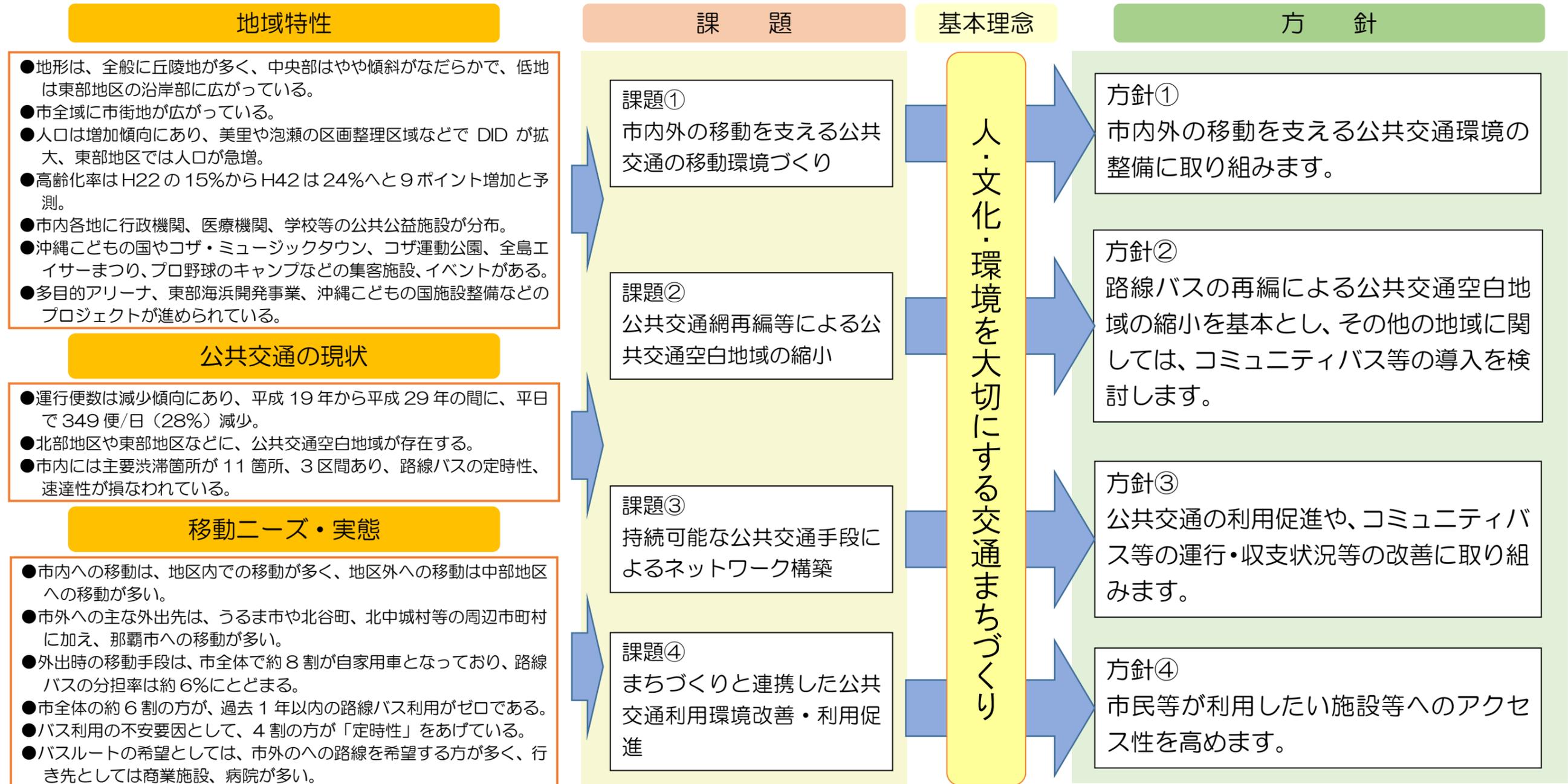


図 6-11.周辺市町村の観光地への路線バスでのアクセス状況

# 第7章 基本方針

## 1 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。

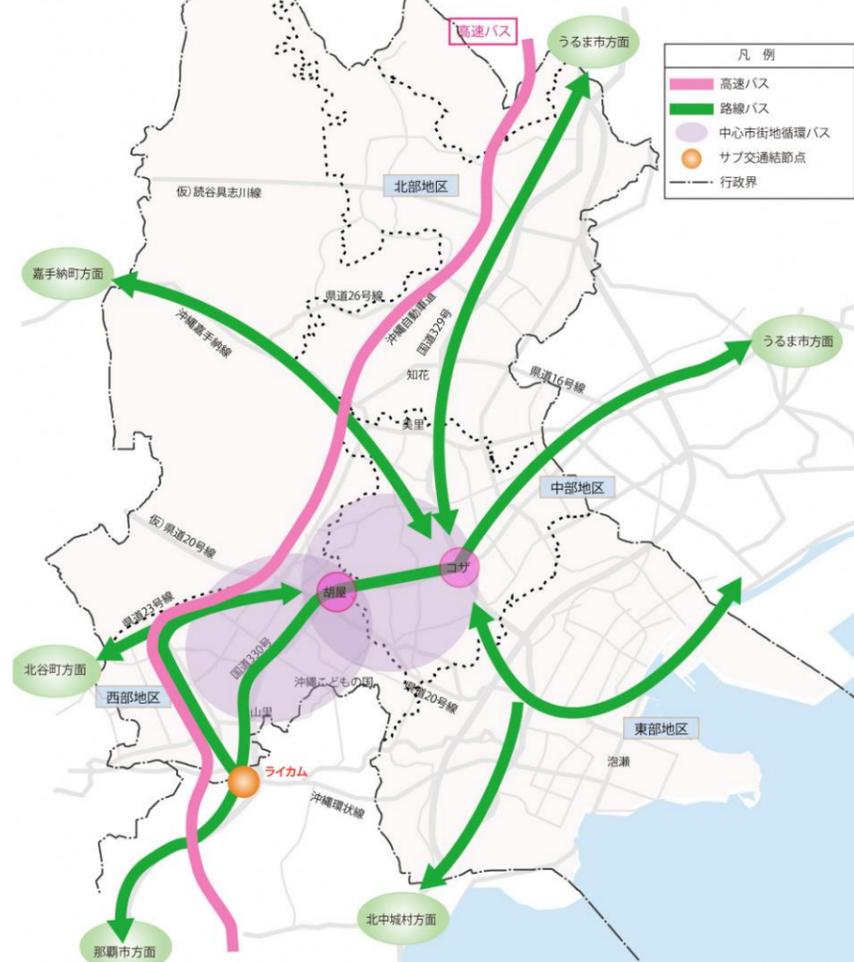


## 2 再編の考え方

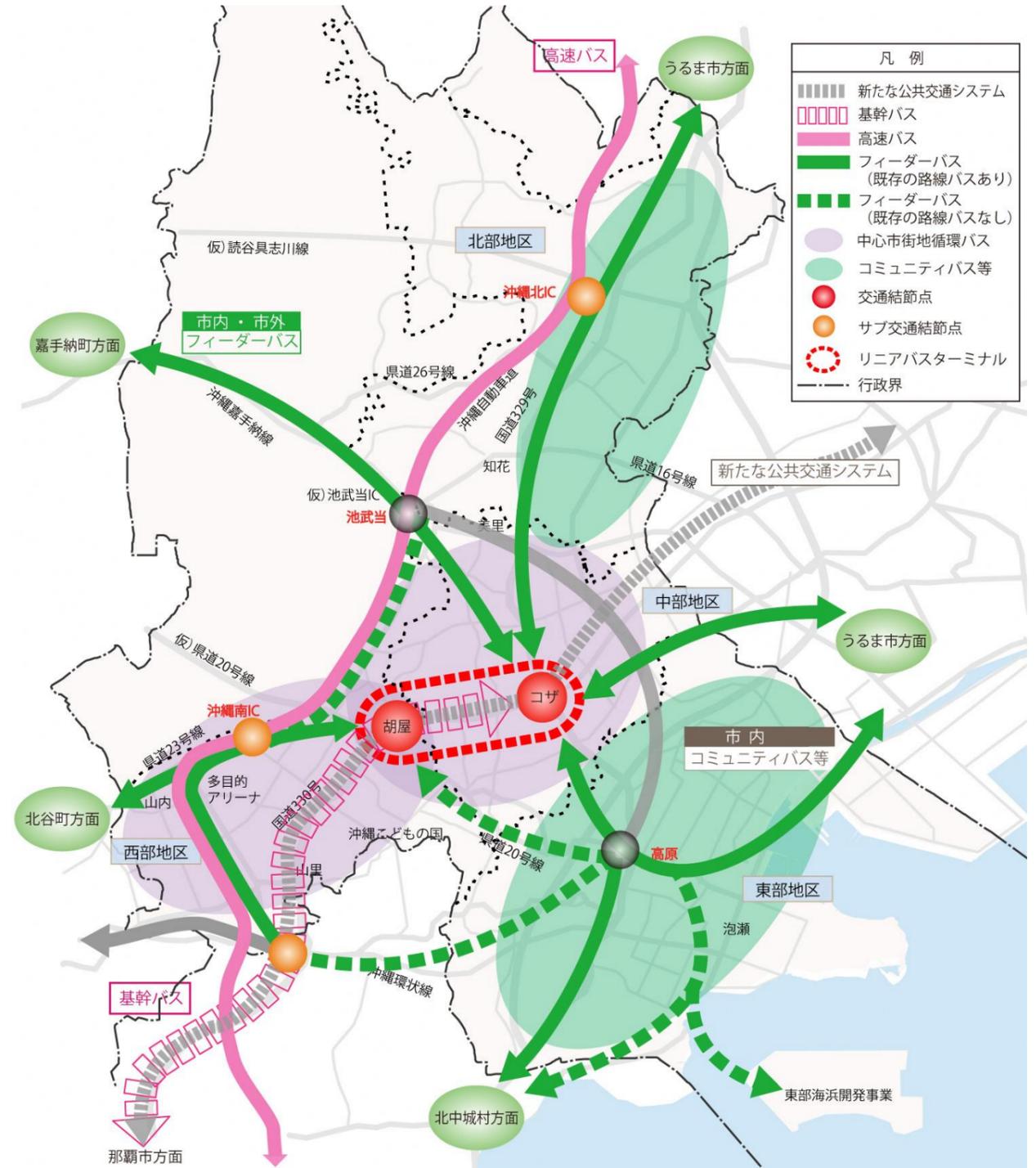
方針①～④は、公共交通網再編に関する方針であり、再編は、以下の考えのもとすすめます。

- 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ー那覇バスターミナル間結ぶ「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。

図 7-1.公共交通網の再編イメージ

## 第8章 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。現況値、目標値に関するデータは次ページに掲載しています。

方針	評価項目	現況値	目標	備考
<b>方針1</b> 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
<b>方針2</b> 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から目標設定。
<b>方針3</b> 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P43参照。目標値は再編実施計画策定時に検討
<b>方針4</b> 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	//

参考:計画目標の現況値・目標値について

【公共交通カバー人口の割合】

コミュニティバス等の導入により、公共交通空白地域の解消を図る北部地区、東部地区での公共交通空白地域人口の10%減を目標に、市全体のカバー人口の割合を算出しています。

表 8-1.公共交通カバー人口の割合の目標設定

地区	現状				目標			
	人口 (H29.11)	空白地域(300 m以遠)人口	公共交通カ バー人口	公共交通カバ ー人口の割合	地区別の減少 率の目標	空白地域(300 m以遠)人口	公共交通カ バー人口	公共交通カバ ー人口の割合
全体	141,772	58,152	83,620	59%		53,870	87,902	62%
北部地区	19,704	12,354	7,350	37%	10%	11,119	8,585	44%
中部地区	39,897	6,782	33,115	83%	0%	6,782	33,115	83%
東部地区	50,870	30,471	20,399	40%	10%	27,424	23,446	46%
西部地区	31,301	8,545	22,756	73%	0%	8,545	22,756	73%

【公共交通の分担率】

H25 市民アンケートによると、公共交通の分担率は8%（路線バス6%、タクシー2%）となっています。目標値は、沖縄市総合交通戦略の考え方にもとづき、公共交通分担率の推移の予測（H18→H42で12.7割増加より、H25→H38で6.8割増加）より、 $8\% \times 1.68 = 13\%$ としています。

【公共交通利用の満足度】

現況値は、H28 住民アンケートより5点満点評価で2.7点となっています。評価は5点：満足、4点：やや満足、3点：普通、2点：やや不満、1点：不満の5段階であり、まずは平均値を普通の3.0点に引き上げることを目標にしています。

【周辺市町村の観光地と沖縄市を結ぶバス路線数】

現在は周辺市町村の観光地である北谷町美浜地区と62番系統で、うるま市勝連城跡と52番系統、61番系統で結ばれています。

【開発計画地にアクセスするバス路線数】

現在は多目的アリーナ建設予定地に21番系統と123番系統の2系統がアクセスしています。なお、東部海浜開発地区は造成中であるため、現在はアクセスできない状況となっています。

## 第9章 目標達成のための施策

### 1 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 <sup>◆</sup> （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 <sup>◆</sup> 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

## 2 各施策の概要

### 2-1 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。」に関する施策

#### ①-1.交通結節点の整備

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高速バスや、周辺市町村への幹線バスと市内の支線バスが結節し、スムーズに乗り継ぎができる交通結節点を整備します。</li> <li>●交通結節点を起終点とした路線バスの運行を行うため、バスの転回場や、駐機場、乗務員の休憩所、乗務員の駐車場等を整備します。</li> <li>●スムーズで、快適な乗り継ぎ環境を整備するため、待合室や、路線案内板、案内所等を整備します。</li> <li>●交通結節点周辺地域への移動をスムーズにするため、タクシー乗り場を整備します。</li> <li>●整備・運営にあたっては、指定管理者制度♦、PFI♦の導入など民間活力の活用も検討します。</li> </ul>
実施主体	国、沖縄県、沖縄市、交通事業者
スケジュール	連携計画※にもとづき実施します。

※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

#### ①-2.サブ交通結節点の整備

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●主に市内での移動における乗り継ぎをスムーズにするためのサブ交通結節点を整備します。</li> <li>●サブ交通結節点では、2台以上のバスが停車できるスペースを整備します。</li> <li>●スムーズで、快適な乗り継ぎ環境を整備するため、誰もが見やすい表示やベンチ、上屋等を整備します。</li> </ul>
実施主体	国、県、沖縄市、交通事業者
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

①-3.高速バスの増便・経路の見直し・新設

施策イメージ	●沖縄市と周辺市町村間の移動実態を踏まえ、既存の高速バスの増便や、経路の見直し等を検討します。
実施主体	交通事業者
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

①-4.基幹バスシステムの導入

- 県を中心に進めている基幹バス構想にもとづき、市内での導入を進めていきます。
- 基幹バスが発着できる拠点として、施策①-1 交通結節点を整備します。

施策イメージ

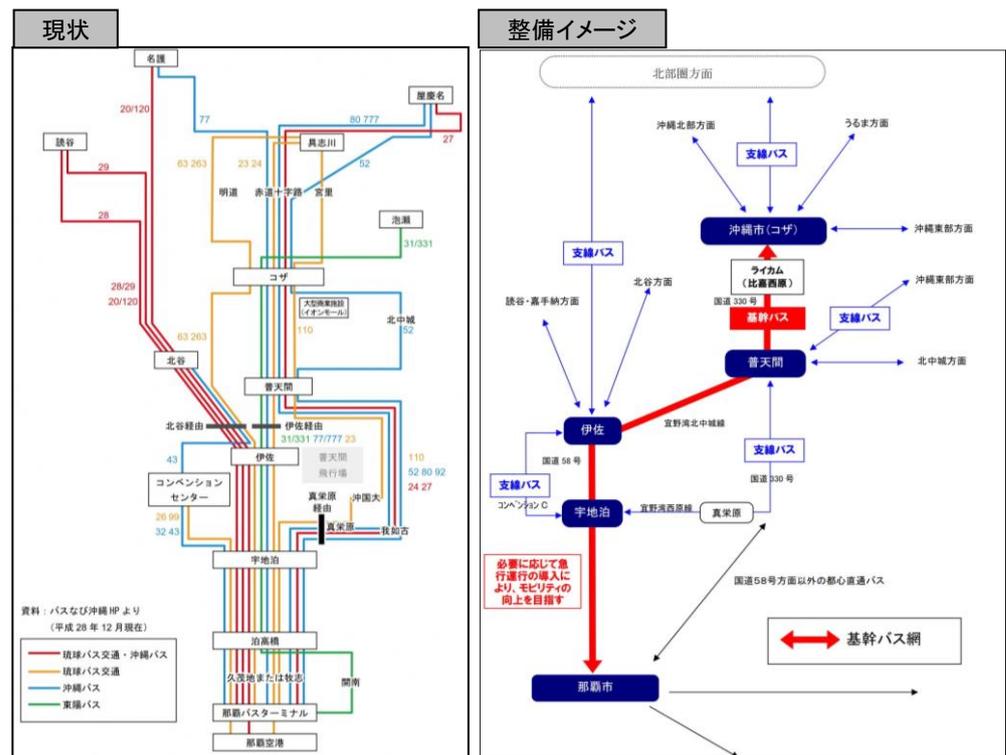


図 9-1.基幹バス構想のイメージ

実施主体	沖縄県、沖縄市、交通事業者
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

2-2 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。」に関する施策

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

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北部地区においては、整備が進められている県道 224 号線具志川環状線に、路線バスを運行（既存系統の経路の見直しを想定）することで、公共交通空白地域の解消を図ります。</li> <li>●東部地区でも、既存系統の経路の見直しにより、泡瀬地区の県道 85 号線での路線バスの運行を検討します。</li> <li>●拡幅整備が進められている県道 20 号線（くすのき通り）を經由して、中心市街地と東部地区を連絡するバスの導入を検討します。</li> </ul>
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	2018 年度（H30）策定予定の再編実施計画において具体的に検討します。

②-2.フィーダーバスの導入

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●基幹バスの導入に合わせて、フィーダーバスを整備します。</li> <li>●フィーダーバスは、交通結節点またはサブ交通結節点と、市内の住宅地や、公共交通空白地域等を結びます。</li> </ul>
実施主体	沖縄県、沖縄市、交通事業者
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

②-3.コミュニティバス等の導入検討

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「施策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」での対応が困難であった場合、北部地区、東部地区の公共交通空白地域へのコミュニティバスやデマンド交通♦等の導入を検討します。</li> </ul>
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	2018 年度（H30）策定予定の再編実施計画において具体的に検討します。

## 2-3 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。」に関する施策

## ③-1.モビリティ・マネジメントの実施

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利用促進を図るため、学校や、市民等を対象にしたモビリティ・マネジメントを実施します。</li> <li>●モビリティ・マネジメントの一環として、公共交通に乗り慣れていない方への公共交通利用のきっかけづくりとして、路線バスの試乗会などのイベントを開催します。</li> </ul>
実施主体	沖縄市、交通事業者など
スケジュール	学校関係者等と調整しながら、適宜実施します。

## ③-2.割引制度の導入検討

施策イメージ	●運転免許証返納者の移動支援を図るため、割引制度の導入を検討します。
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	中心市街地循環バスについては、2019年度からの実施を目指します。

## ③-3 バスレーンの延伸

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国道 330 号の路線バスの走行性向上を図るため、バスレーンの延伸を検討します。</li> <li>●那覇ーコザ間では、「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」にもとづき、段階的なバスレーン延長をすすめていきます。</li> </ul>
実施主体国、	国、沖縄県、沖縄市、公安委員会
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

### ③-4.PTSP（公共車両優先システム）の導入

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国道330号の路線バスの走行性向上を図るため、路線バス運行時に青信号が優先的に与えられるPTSP（公共車両優先システム）の導入を検討します。</li> <li>●PTSPの導入は「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」において位置づけられており、同計画にもとづき導入を図ります。</li> </ul>
実施主体	沖縄県、公安委員会、交通事業者
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

### ③-5.自動運転技術等の活用（ART等の導入検討）

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国各地で実施される自動運転技術等の実証実験の結果を収集・整理し、沖縄市における適用可能性、導入可能性を検討します。</li> <li>●沖縄市においても、自動運転技術等の実証実験を積極的に誘致します。</li> </ul>
実施主体	国、沖縄県、沖縄市、交通事業者
スケジュール	内閣府等の助言を得ながら、適用可能性、導入可能性を検討します。

### ③-6.情報発信・提供情報の充実

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利用促進、利便性向上を図るため、交通結節点等における路線案内板の設置や、公共交通マップの作成、アプリやサイトの開設等による情報の充実・発信を図ります。</li> </ul>
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	2019年度から実施可能な取組を適宜すすめていきます。

## ③-7.車両や交通施設のバリアフリー化

施策イメージ	●高齢者や障がい者、外国の方々など誰にでも利用しやすい環境づくりに向け、車両やバス停等のバリアフリー化、ユニバーサルデザインへの対応を進めていきます。
実施主体	国、沖縄県、沖縄市、交通事業者
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

## ③-8.快適なバス待ち環境の整備

施策イメージ	●路線バスの快適な待合環境づくりを図るため、バス停での上屋やベンチの設置を行います。 ●利用者が多いバス停や、乗り継ぎ利用があるバス停から優先的に整備をすすめていきます。
実施主体	国、沖縄県、沖縄市、交通事業者
スケジュール	連携計画にもとづき実施します。

## ③-9.ICカードの導入検討

施策イメージ	●現在運行されている中心市街地循環バスや、新たに導入が検討されているコミュニティバス等に、ICカードの導入を検討します。
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	再編実施計画にもとづき導入可能性や、導入時期等について継続的に検討します。

2-4 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。」に関する施策

④-1.通学や買い物等に適した既存路線のダイヤ見直し

施策イメージ	●高校や大規模な事業所、スーパー、病院等の始業・開業時間に合わせたダイヤ見直しなどの工夫により、市民の通学や買い物、通院など利便性の向上とともに、公共交通の利用促進を図ります。
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	2018年度（H30）策定予定の再編実施計画において具体的に検討します。

④-2.中心市街地循環バスの運行改善

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心市街地周辺における移動利便性向上を図るため、中心市街地周辺で公共交通の利便性が低い地域を運行するルートに見直します。</li> <li>●現時点では、山内地区周辺の公共交通空白地域への運行区域の拡大を想定しています。</li> <li>●中心市街地循環バスの財政負担抑制を図るため、利用状況を踏まえた効率化や、運賃改定などの増収策を検討します。</li> </ul>
実施主体	沖縄市
スケジュール	2018年度（H30）から実施します。

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

施策イメージ	●大規模な開発が進められている東部海浜開発地区や、新たに整備される多目的アリーナなどに、既存路線バスの経路見直しによる立ち寄りや、これら開発地区を起終点とする路線の見直しなどを検討します。
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	2018年度（H30）策定予定の再編実施計画において具体的に検討します。 2020年度の多目的アリーナ、東部海浜開発地区の部分供用にあわせた実施を目指します。

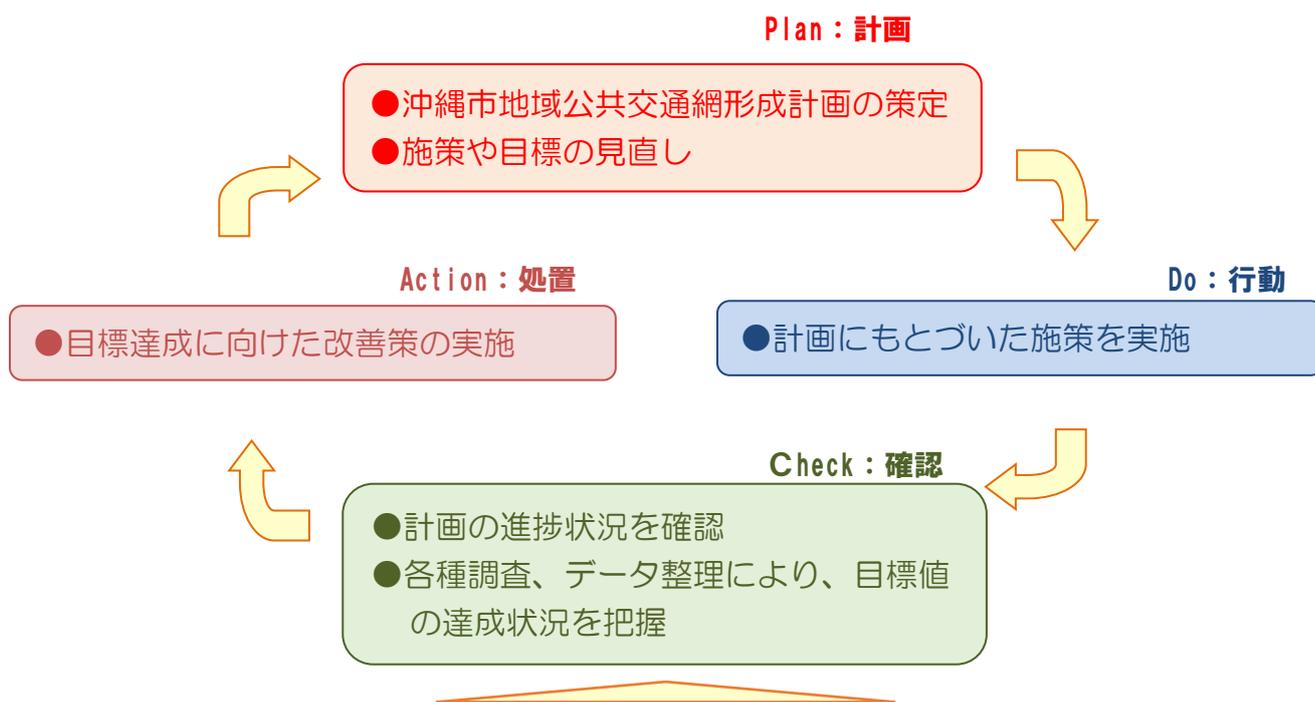
## ④-4.西海岸のリゾート地やうるま市などの観光地と結ぶバスの導入検討

施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"><li>●多くの観光客が訪れる北谷町のアメリカンビレッジや、うるま市の勝連城跡、海中道路など周辺市町村の主要観光地と、市内の沖縄こどもの国、胡屋地区（中央パークアベニュー・一番街・ゲート通り等）などの観光地を結ぶバスの導入を検討します。</li><li>●観光客向けに、定時性、速達性を高めるため、整備が進められている県道74号線や、県道24号線バイパスなどの運行を検討します。</li></ul>
実施主体	沖縄市、交通事業者
スケジュール	2018年度（H30）策定予定の再編実施計画において具体的に検討します。 2020年度の多目的アリーナ、東部海浜開発地区の部分供用にあわせた実施を目指します。



## 第10章 計画の評価・改善

本計画は、PDCA サイクルによる計画の見直し、改善を、沖縄市地域公共交通活性化協議会を通じて定期的に行っていきます。なお、平成30年度には地域公共交通再編実施計画の策定を予定しており、計画策定にあたっては必要に応じて周辺市町村と協議を行います。また、周辺市町村において本市に係る検討が行われる際も協議を行い相互に連携を図ります。



「沖縄市地域公共交通活性化協議会」にて進捗管理

図 10-1.PDCA サイクルにもとづく計画の見直しイメージ

## 本計画に関連する用語集

特に記載がないものは、「なるほど!!公共交通の勘どころ」(九州運輸局)を参考にしています。

### あ行

—

### か行

#### 買回品

衣類や家電等いくつかの店舗をみて、価格、品質、デザイン等を比較して購入するような商品のこと。(参考:「H26 買物動向調査」沖縄県)

#### 基幹バス

「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」に示されている幹線的な路線バスのこと。久茂地ーコザ間のバスレーンを走行し、速く、正確に、多頻度で運行する。(参考:「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」)

#### 公共交通空白地域

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m~1,500m 程度、バス停から半径 200~500m 程度の範囲からはずれるエリアを公共交通空白地域としている例が多い。本計画では、バス停から半径 300m以遠を公共交通空白地域としている。

なお、公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「公共交通不便地域」などと位置づけているケースもみられる。

#### 交通結節点

鉄道の乗継駅や、鉄道とバスの乗り継ぎが行われる駅前広場のように、多くの交通が集中的に結節する箇所をいう。規模により交通結節点と、小規模で交通結節点を補完するサブ交通結節点に区分することもある。(参考:「都市計画用語辞典」都市計画用語研究会)

#### コミュニティバス

交通空白地域、不便地域の解消等を図るため、市町村等が自主的に計画し、運行する乗合バスのこと。交通事業者に委託する場合もある。県内では、読谷村で鳳バスや、中城村で護佐丸バスなどが運行されている。(参考:「コミュニティバス導入に関するガイドライン」国土交通省)

## さ行

### 指定管理者制度

都道府県や市町村が設置した公園、体育館、博物館などの施設の管理を、民間事業者も含む法人等に委託する制度のこと。公の施設の管理に民間の能力を活用することで、多様化する住民ニーズへの対応や、住民サービスの向上、経費の削減等が図られる。(参考:「指定管理者制度について」沖縄県HP)

## た行

### 地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

### デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡(予約)を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。

### トリップ

ある地点(出発地)からある地点(目的地)への移動のこと。移動の単位であり、1回の移動が1トリップと表現される。

## な行

—

## は行

### パーク&ライド(P&R)、パーク&バスライド(P&BR)

都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自家用車を駐車し、鉄道、バス等の公共交通へ乗り継ぐ手法のこと。一般的には鉄道への乗り継ぎを指すことが多く、バスに乗り継ぐ場合は、パーク&バスライド(P&BR)とあらかずこともある。

### バスベイ

バス停におけるバスの停車による交通渋滞を防止するため、車道から分離して設置されたバスの停留施設のこと。(参考:「都市計画用語辞典」都市計画用語研究会)

## バスロケーションシステム（バス接近表示システム）

運行中のバスの位置情報をGPS（Global Positioning System：全世界的な無線測位システム）車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ等の情報を提供するシステム。

## バリアフリー

高齢者、障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障壁（バリア）を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

## フィーダーバス

基幹バスなど幹線的なバスに接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバスのことをさす。狭義では、「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・デマンド交通等を示す。

## ま行

—

## や行

## ユニバーサルデザイン

年齢、性別、国籍、身体能力等の個人差に関わらず、できるだけすべての人が利用しやすいような製品、環境をデザインする（つくる）という考え方のこと。（参考：「沖縄県ユニバーサルデザイン推進指針」）

## ら行

## リニアバスターミナル

那覇方面からのバスは、コザで折り返し、名護・うるま・泡瀬方面からのバスは胡屋で折り返し運転を行うことで、胡屋—コザ間のすべてのバス停において、相互の乗り継ぎが可能となる仕組み。（参考：「沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略」沖縄県）

## 路線バス（乗合バス）

正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、主に路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業のことで、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要である。乗合バスには、一般の路線バス、定期観光バス、長距離高速バスなどがあるが、本計画においては、路線バスと沖縄市中心市街地循環バス等を区別している。

## ART

Advanced Rapid Transit、次世代交通システムの略。

BRT に加えて自動運転技術等を活用してドライバーの運転を補助し、常に正確で、安全、快適な運行を目指す交通システム。滑らかな交通流動の実現や、車いす利用者等のスムーズな乗降なども図られる。(参考：「沖縄次世代都市交通システム」沖縄総合事務局)

## BRT

Bus Rapid Transit、高度基幹バスシステムの略。

専用走行路を走行し、近代的な駅、ハイテク車両を用いて高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システムで、バスを用いることにより安価かつ効率的な整備が可能なシステム。

## DID

Densely Inhabited District、人口集中地区の略。

人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の地区が隣接して、人口5,000人以上となる地域のこと。(参考：「人口集中地区とは」総務省HP)

## ICT

Information and Communication Technology、情報通信技術の略。

情報や知識の共有・伝達といったコミュニケーションを行う情報通信技術のこと。教育や遠隔地医療など様々な分野で活用されている。(参考：NTT 西日本 HP)

## LRT

Light Rail Transit の略。従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、高い速達性、定時性、輸送量等をもった、人や環境に優しい都市公共交通システム。

## MM (モビリティ・マネジメント)

一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(例えば、過度な自家用車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

## TDM（交通需要マネジメント）

Transportation Demand Management の略。公共交通機関の利用促進など、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系をいう。

## PFI

Private Finance Initiative の略。

民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して、公共施設等の建設、維持管理、運営等を行う手法のこと。国や地方公共団体が直接実施するよりも、民間の資金、能力を活用した方が効率的かつ効果的に公共サービスが提供できる事業において導入される。（参考：「PPP/PFIとは」内閣府HP）

## PTPS

Public Transportation Priority Systems：公共車両優先システムの略。

路線バスやパトカー・救急車などの公共車両が交差点を通過する際に信号が青になるなど、優先的に信号機等を制御するシステム。