

うるま市地域公共交通計画の骨子案

1. 計画の背景と目的	1
2. 策定の流れ	6
3. 本市の概況、解決すべき課題	8
4. 将来像、基本的な方針	24
5. 地域交通ネットワーク	27
6. 実施すべき施策	30

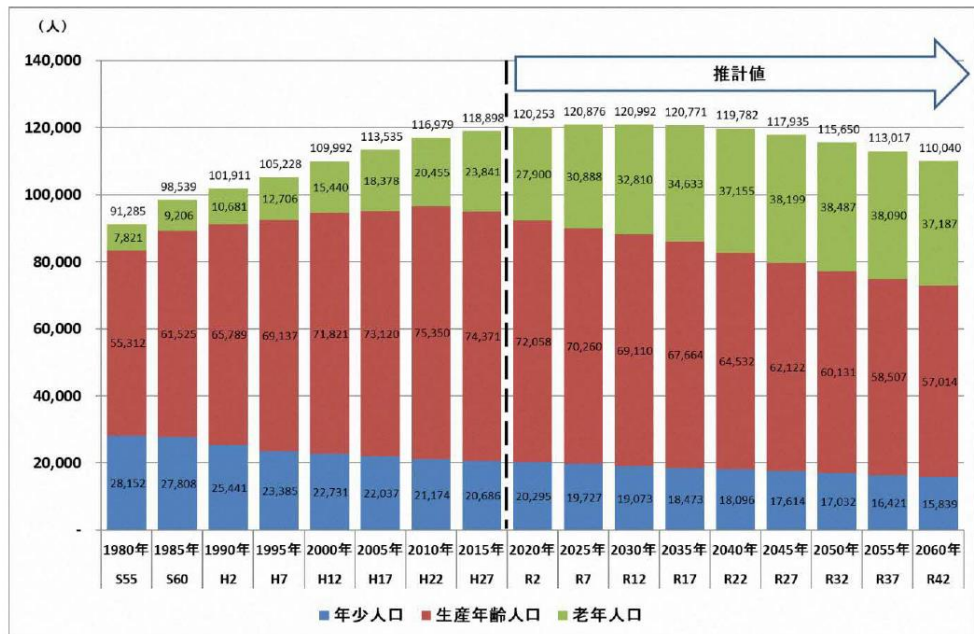
令和8年2月13日(金)
うるま市地域公共交通会議

1.計画の背景と目的

地域公共交通に取り組む必要性と意義

- 公共交通を取り巻く状況は、少子高齢化社会の進展や近年の様々な社会経済情勢の変化に加え、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための行政負担の増加等大きく変化している。
- さらに、沖縄を含めた国全体として、これまで続けてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっている。

人口階層別推移(うるま市)



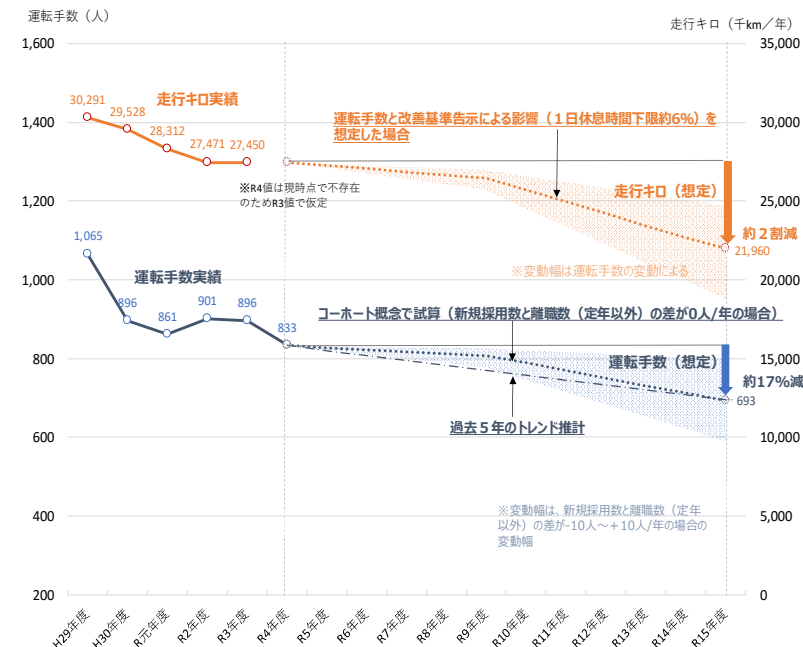
出典：第2次うるま市まち・ひと・しごと創生総合戦略

路線バス4社の運転手数と平均年齢



出典：沖縄県地域公共交通計画を基に作成

路線バス運転手数と走行キロの見通し (一定条件下での想定)



※運転手実績値は運輸要覧、走行キロ実績値は輸送実績報告書で何れも本島バス4社

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会資料(第40回協議会)

地域公共交通に取り組む必要性と意義（続き）

- 地域における移動手段の維持・確保には、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな役割がある。
- 地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めるため、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要である。

公共交通の一般的な役割

1. 移動の保障

- ・誰でも乗ることができる
- ・どこでも乗ることができる
- ・好きな時に乗ることができる

2. 移動の効率化（中大量輸送機関）

- ・人を集めて運ぶ → 道路交通渋滞の解消
- ・道路空間の有効利用
- ・土地の有効利用、空間の魅力向上
- ・エネルギー消費の削減、環境負荷軽減

3. 沿線の開発（中大量輸送機関）

- ・TOD（公共交通指向型開発）

4. 自動車の外部不経済の解消

- ・交通渋滞、交通公害、交通事故の低減
- ・二酸化炭素排出削減

公共交通のさらなる役割

1. にぎわいの創出 （集めて運んでくる、留める）

- ・飲食店、商業施設が立地
- ・文化、交流機能と連携した余韻の楽しみ

2. 都市の住民、観光客、若者の呼び込み

3. 目的地選択の拡大

- ・医療、商業施設、大学、高校進学

4. 健康増進

- ・糖尿病、高血圧疾患等のリスクを軽減
- ・歩行量の増加

5. 交通費削減

- ・他の財の消費へ

6. 自立心、社会性・モラル、思いやりの心

地域公共交通に関する法律等

- 国は地域公共交通の維持支援として、乗合バス運行費等を「地域公共交通確保維持事業」に基づき交通事業者へ補助している。
- 従来は地域公共交通計画の作成や補助系統の位置付けを要件としていなかったが、令和2年11月の法改正と合わせる形で、計画作成と補助系統の位置付けを補助要件化され、以降は補助系統が関係する市町村や都道府県の計画に記載することが必要となっている。

国土交通省 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化 に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)**を行いました。

今後、補助事業の活用するためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議がなされる必要があります。特に、幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、**今後は都道府県による計画作成も重要**となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

※なお、本制度の経過措置期間は令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)までであり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、**補助対象外**となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

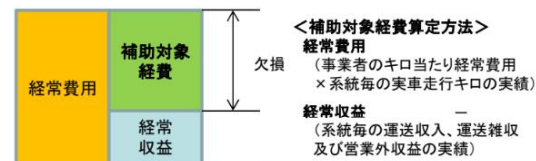
出典:国土交通省資料

1.地域公共交通確保維持事業 (1)陸上交通:地域内フィーダー系統補助 国土交通省

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

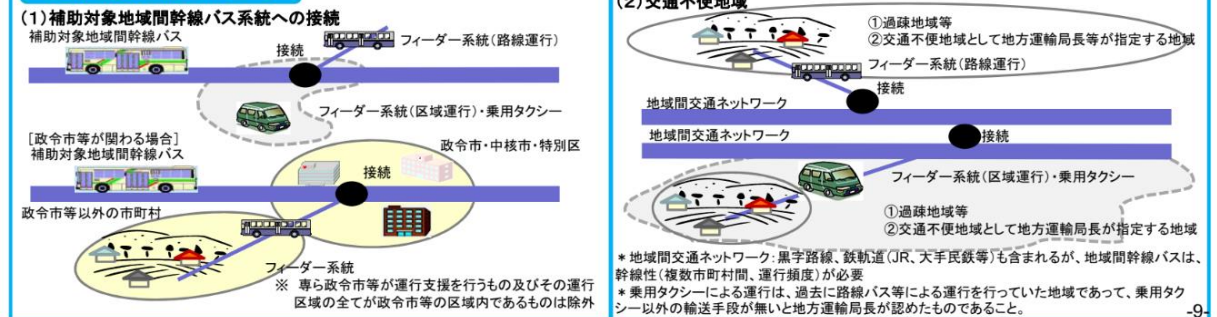
補助内容

- **補助対象事業者**
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
※ 令和6年度まではバス事業者も対象
- **補助対象経費**
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- **補助率**
1/2
- **主な補助要件**
都道府県または市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者(※)、自家用有償旅客運送者による運行であること
(※)過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る。
・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
・乗車人員が2人/1回以上であること
(路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。)
・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



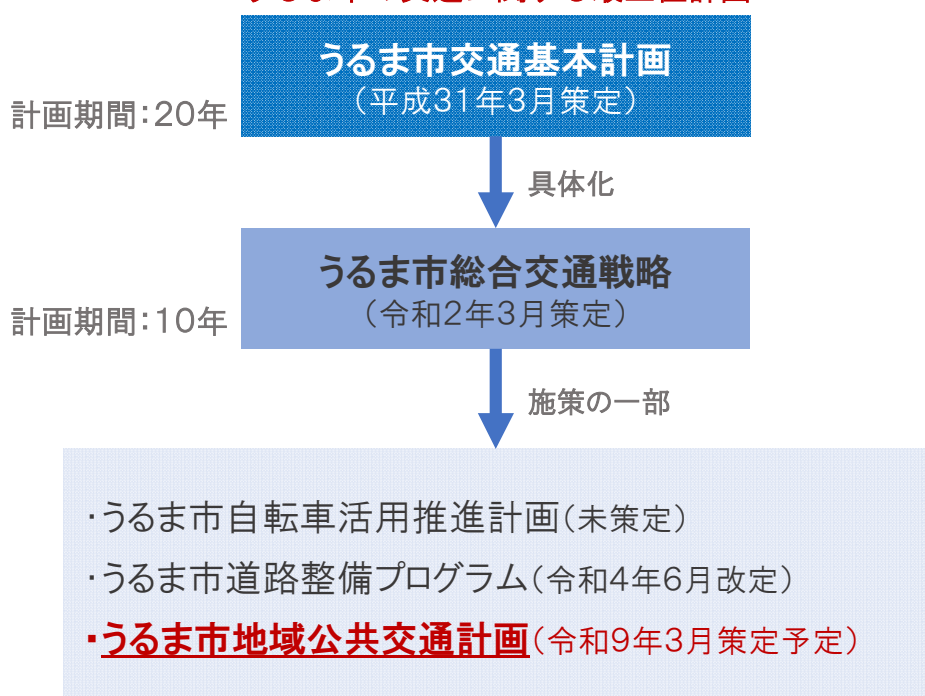
出典:国土交通省資料

うるま市の計画上の位置づけ

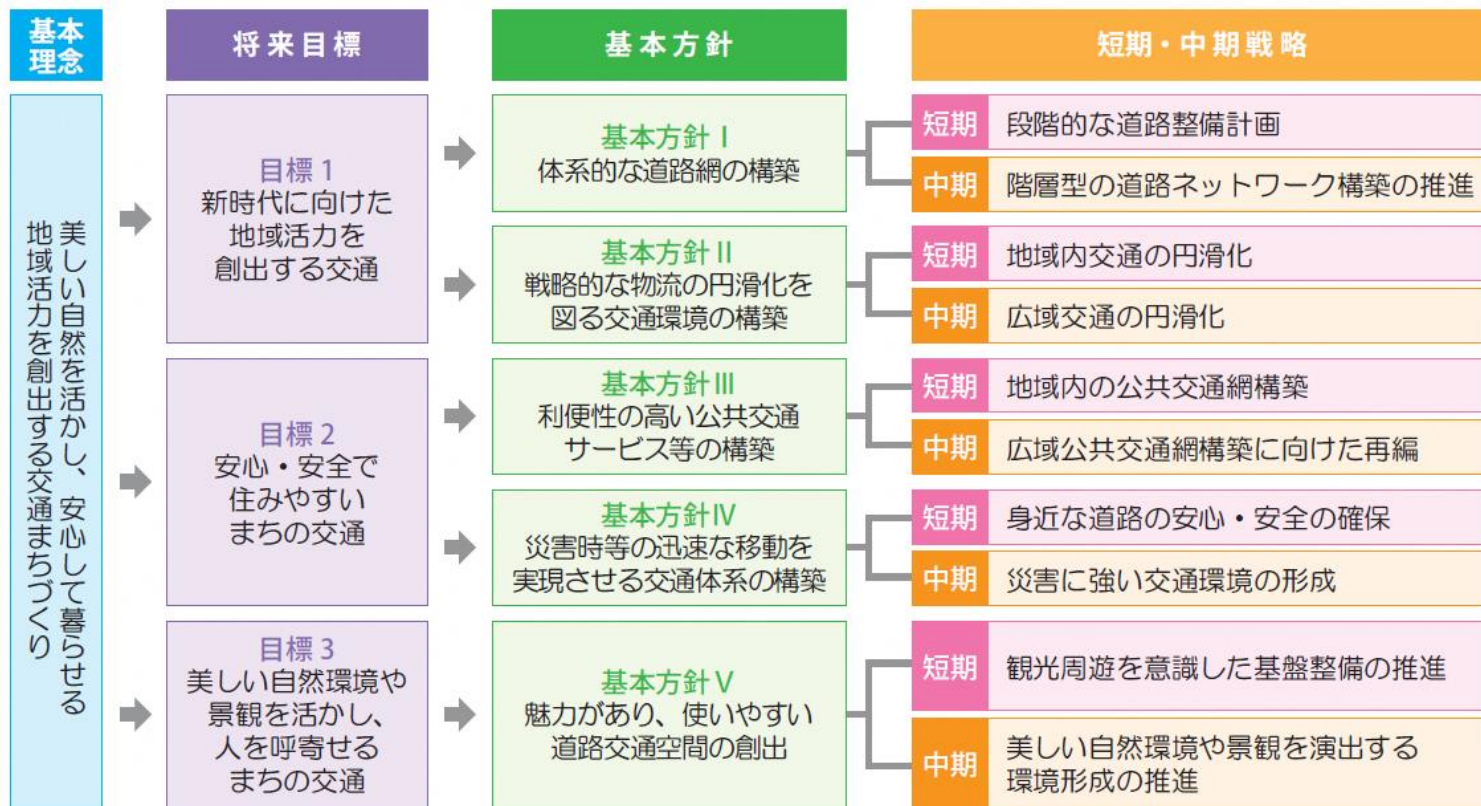
- うるま市の交通に関する最上位計画は「うるま市交通基本計画」であり、内容の具体化したものが「うるま市総合交通戦略」である。
- 「うるま市総合交通戦略」の施策の一部として、「うるま市地域公共交通計画」が位置づけられている。
- これらの上位計画の基本理念と将来目標を受けて「うるま市地域公共交通計画」を策定する必要がある。

うるま市の計画上の位置づけ

うるま市の交通に関する最上位計画



うるま市交通基本計画及びうるま市総合交通戦略の記載事項



2.策定の流れ

策定の流れ

1. 公共交通を取り巻く動向

国の公共交通を取り巻く動向

上位計画・関連計画の整理

2. 本市の概況及び移動実態

本市の概況(人口、地勢等)

公共交通網の状況

道路交通の状況

市民の生活行動(PT調査)

3. 公共交通に関する実態

沖縄県の公共交通に関する実態

路線バス等の利用実態(バスOD調査)

市内在学学生移動実態(高校生アンケート)

市内観光周遊の実態(OCVBデータ)

路線バス乗込調査(伊計屋慶名線・名護東線)

クロスセクター効果分析(伊計屋慶名線・石川読谷線)

本資料で説明

地域公共交通計画の基本的な方針及び解決すべき課題

【現状の問題から見た課題整理の視点】

- 困っている人がどこにいて、どのような移動に困っているか
- 公共交通事業の持続可能性(運転手不足、経営状況等)

【将来のあるべき姿から見た課題整理の視点】

- 将来のまちづくりを支える公共交通ネットワークのあり方
- 地域経済の活力を高めるための公共交通サービスの提供

← 想定した課題等の精査(関係者ヒアリング)

4. 地域公共交通が目指す姿及び施策の提案

- 課題に対応する目指す姿及び施策を検討
- 緊急性・重要性を考慮して、各施策の優先度を提案

来年度

地域公共交通計画の策定

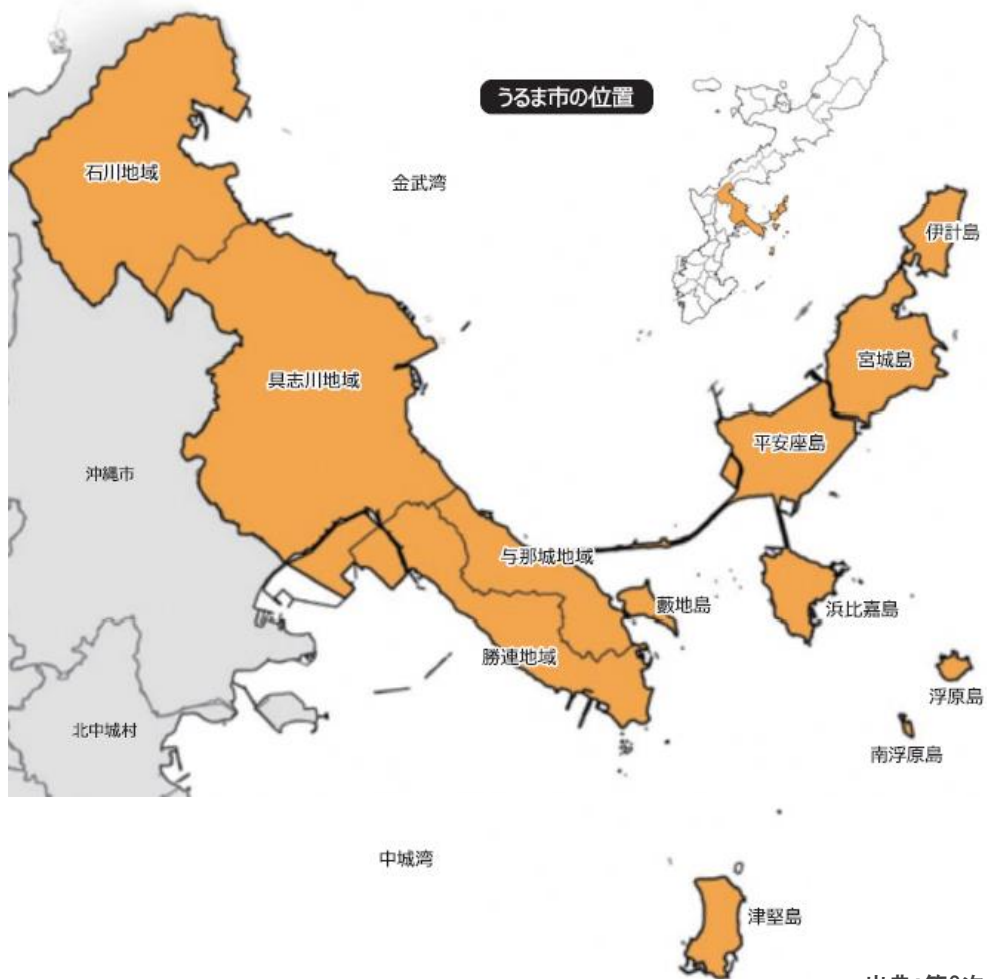
(基本的な方針、計画の区域、計画の目標、事業・実施主体、達成状況の評価、計画期間)

3.本市の概況、公共交通の課題

うるま市の位置・地勢

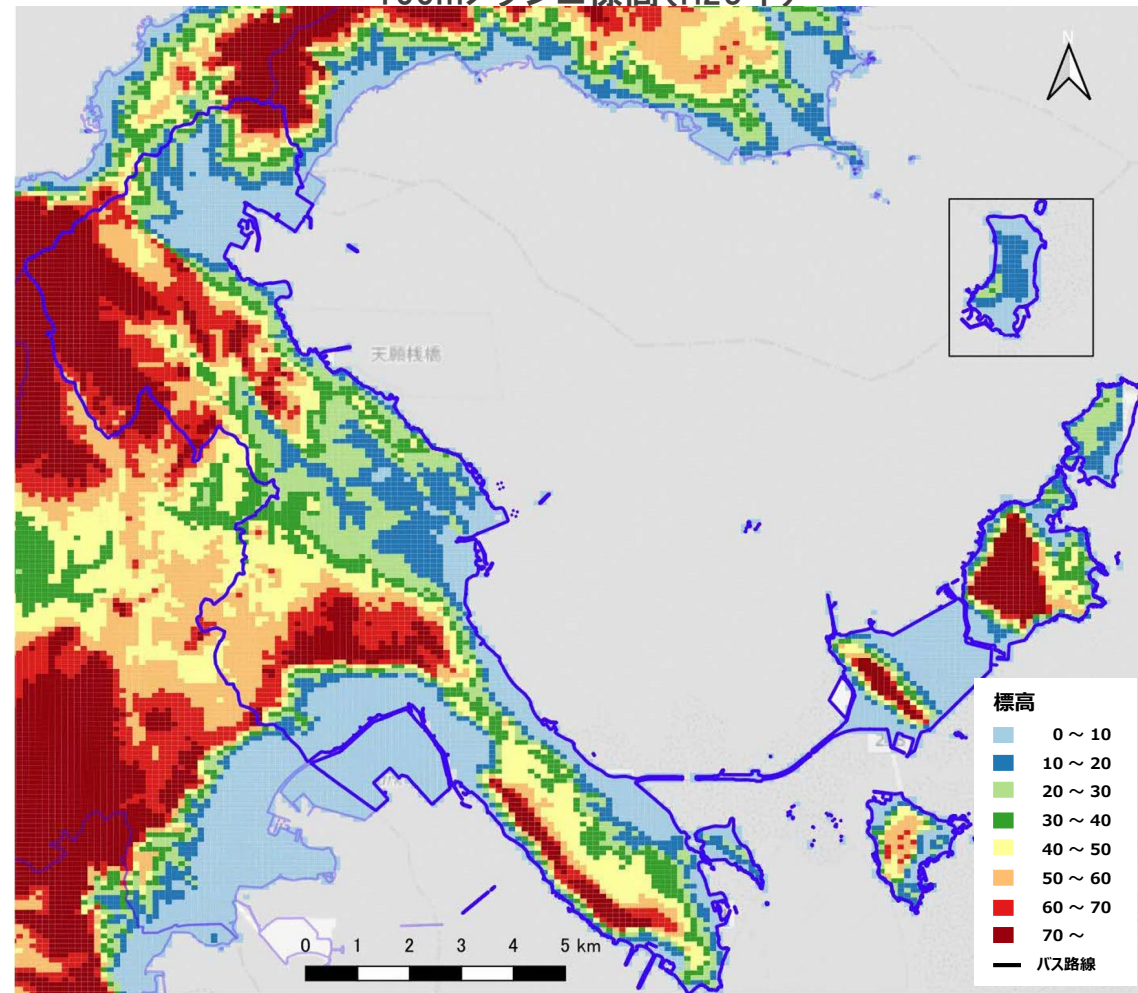
- うるま市は総面積が87.02km²で沖縄本島中部の東海岸に位置し、県都那覇市から約28kmの距離にある。
- 伊計島・宮城島・平安座島・浜比嘉島・藪地島の5島は海中道路や架橋によって結ばれているが、津堅島は有人離島である。
- うるま市の標高は、市の中央部や南部内陸部には50m以上の高地（赤色～濃赤色）が分布している。特に、宮城島中部や勝連半島中央部では標高70mを超える地域も見られる。

うるま市の位置



出典：第2次うるま市総合計画

100mメッシュ標高(H23年)

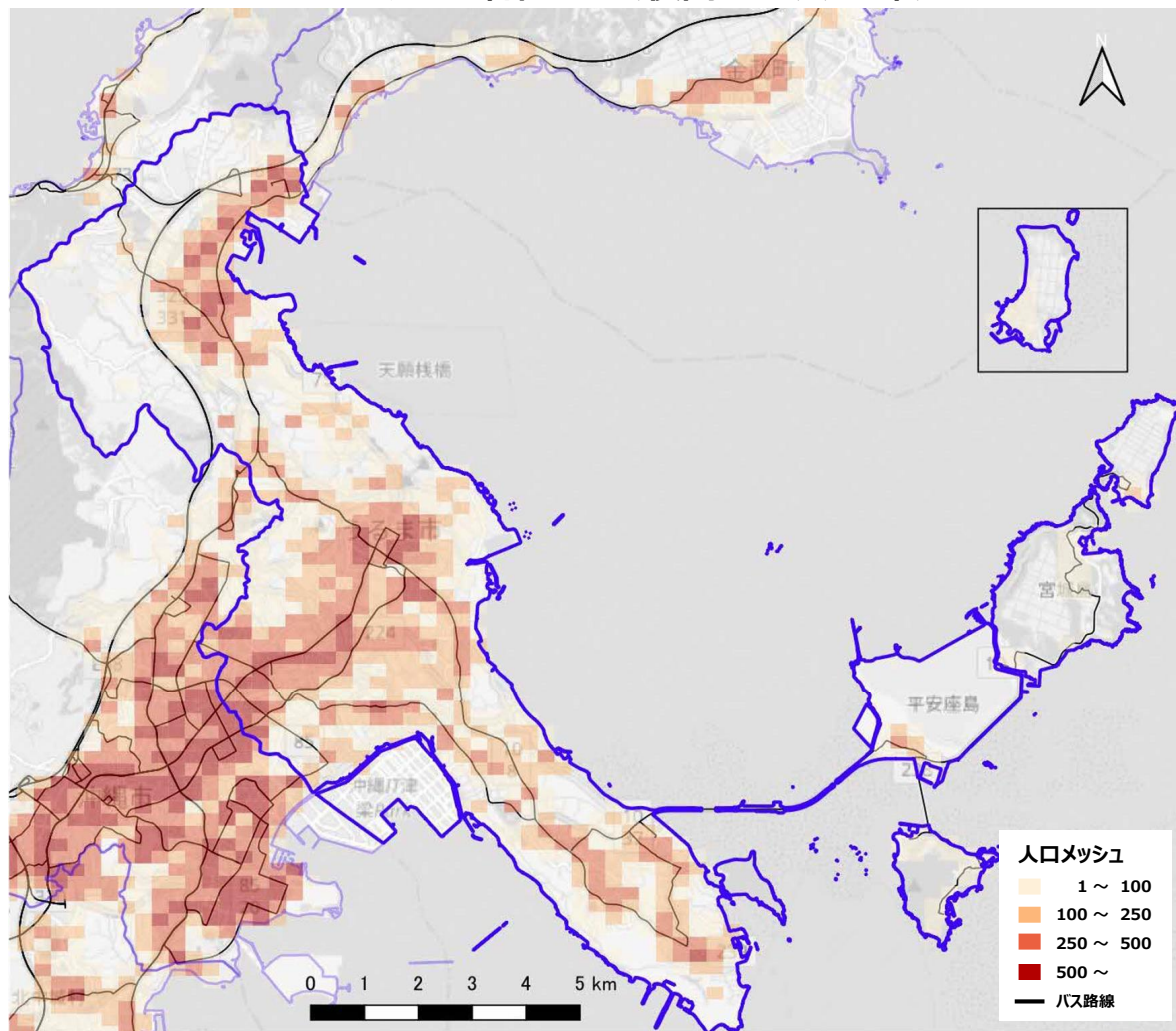


出典：国土数値情報を基に作成
下図：OpenStreetMap

居住人口、従業者数

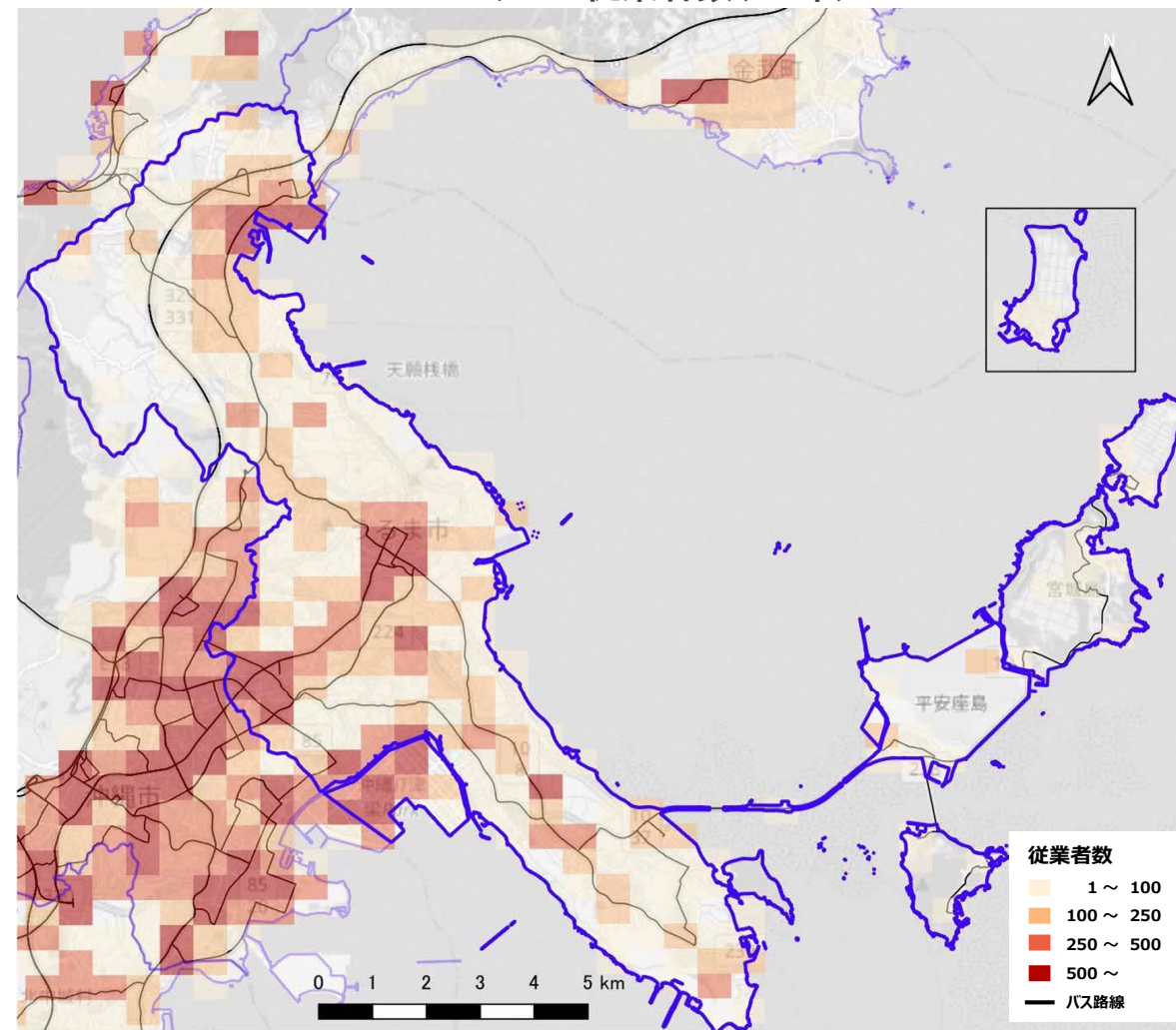
- 居住人口は、具志川周辺（市中心部）や 石川東部エリアに多い。
- 従業者数は、中城湾港、県道75号線沿い、石川東部に多い。

250mメッシュ居住人口(夜間人口)(R2年)



出典:国勢調査を基に作成
下図:OpenStreetMap

500mメッシュ従業者数(R2年)

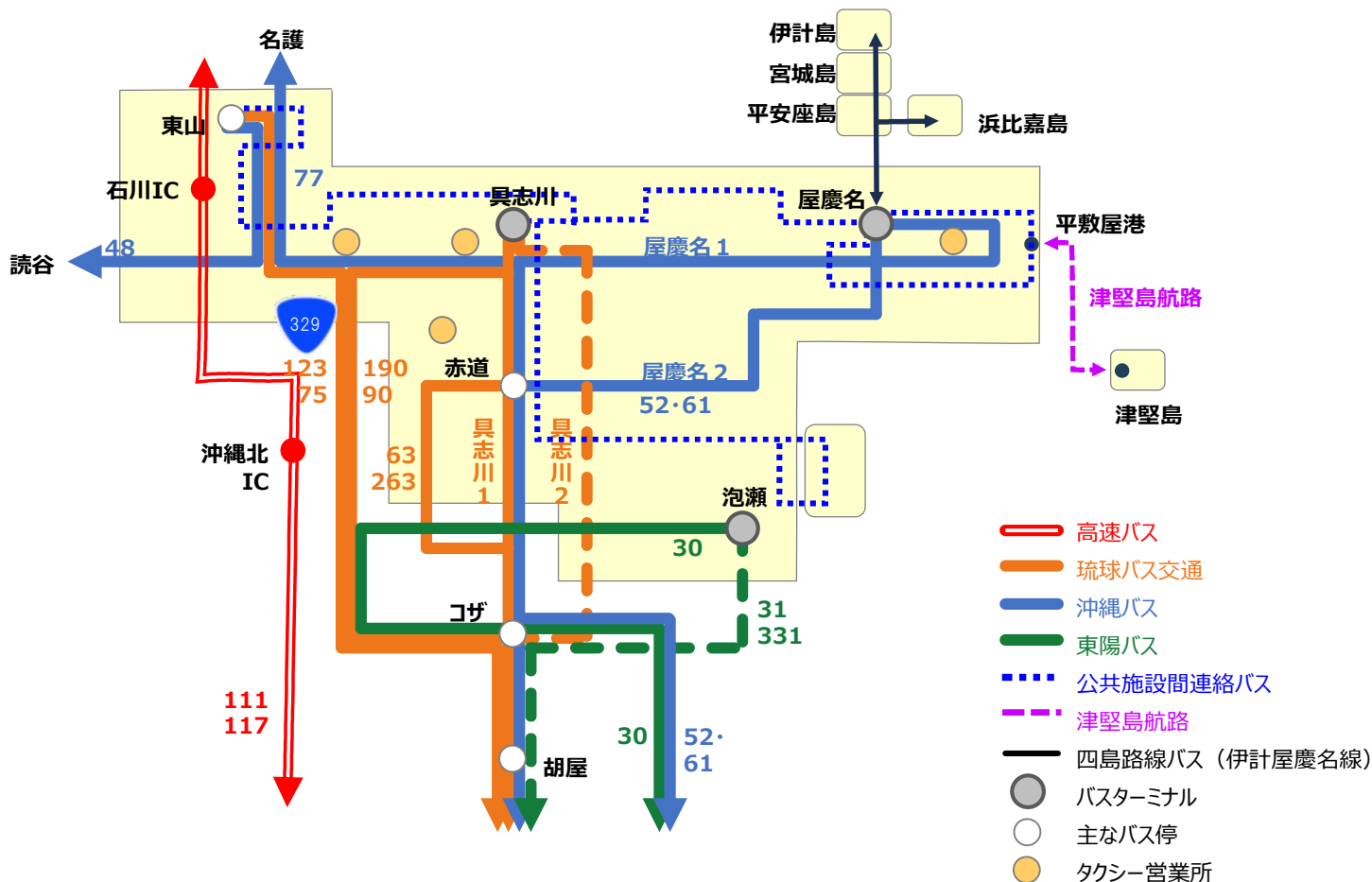


出典:経済センサスを基に作成
下図:OpenStreetMap

公共交通ネットワークの全体像

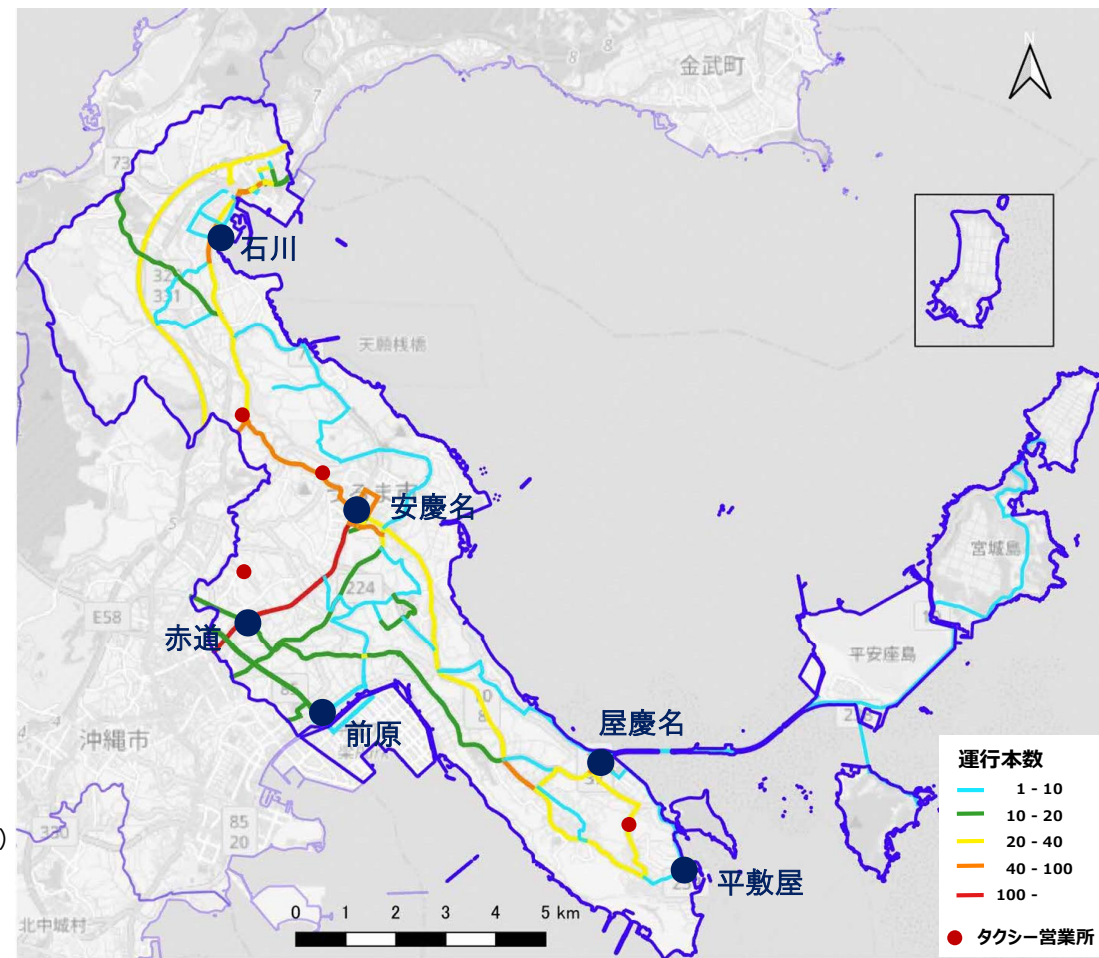
- 市内には具志川バスターミナルと屋慶名バスターミナルの2つのバスターミナルがあり、主に安慶名を通過して那覇までを結んでいる、
- 施設間連絡バスを運行しており、平日のみの運行で本数は少ないものの、路線バスが走らない地域を經由している。
- また屋慶名からは四島路線バスが、平敷屋港からは津堅島を結ぶ航路がある。

公共交通ネットワーク



出典：沖縄バスマップ、各タクシー事業者HPを基に作成

平日運行本数



出典：沖縄バスマップ、各タクシー事業者HPを基に作成

下図：OpenStreetMap

本市の概況、公共交通の課題

- 本市の公共交通に関する現状（問題点）と解決すべき課題は以下のとおりである。

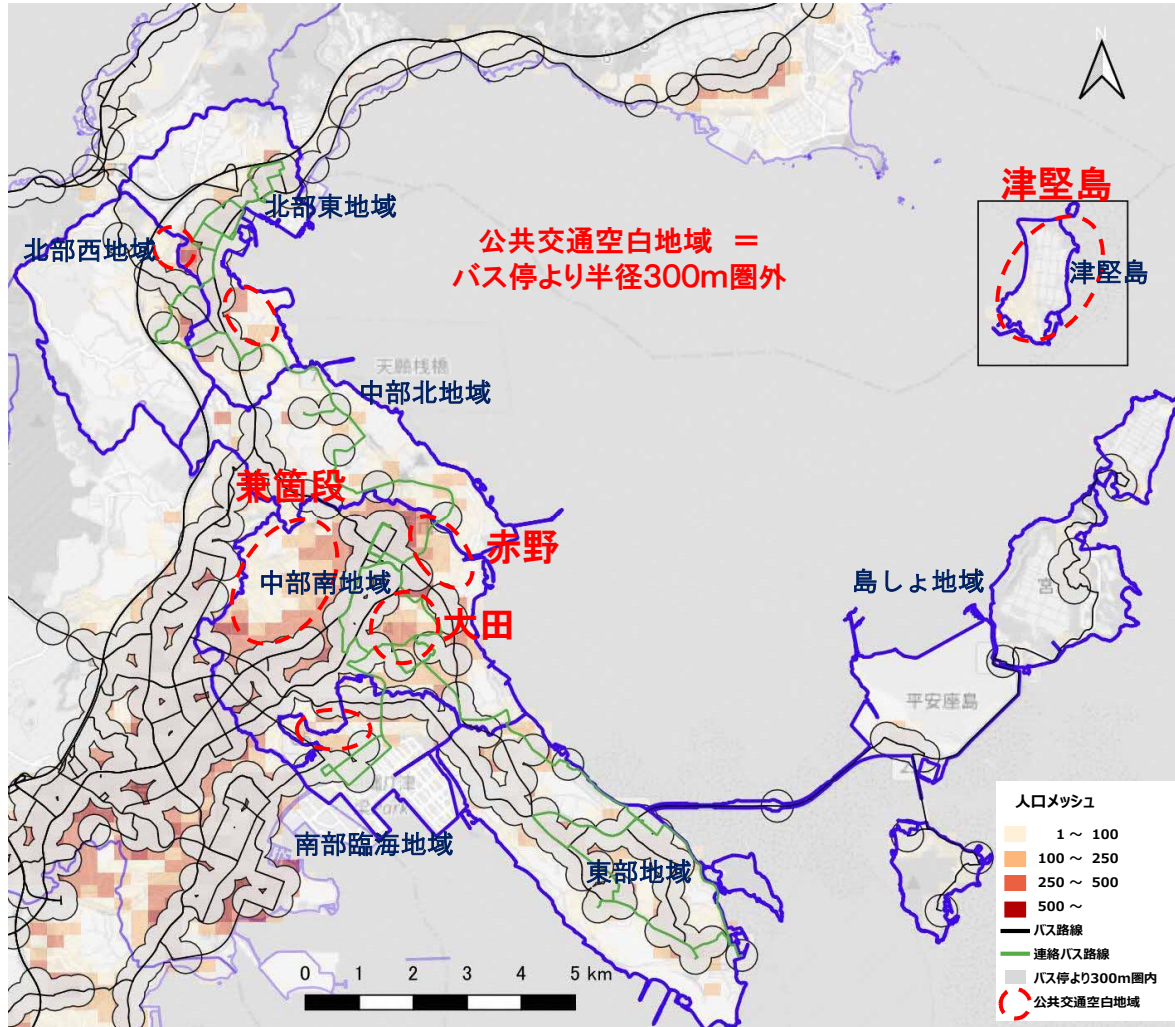
現状（問題点）	解決すべき課題
1-1 公共交通空白地域に人口の3割が居住 1-2 将来の免許返納&非保有者の増加 1-3 高齢者の交通事故割合が増加傾向 1-4 外国人住民の運転免許切り替えが難しい	1.公共交通空白地の解消 重要
2-1 公共施設間連絡バスの利用者が年々増加し、乗りこぼしが発生 2-2 通勤の公共交通空白地域、不便地域が存在 2-3 通学の交通不便地域が存在	2.各種生活施設へのアクセス性向上 重要
3-1 公共交通の乗り継ぎが一部考慮されていない	3.多様な交通モードの連携による円滑な乗り継ぎの実現
4-1 周辺町村から石川への移動ニーズの高い一方でバスのサービス水準が低い 4-2 系統分離に伴う利用控えの発生の可能性	4.周辺市町村と連携した広域公共交通ネットワークの確保
5-1 DID地区間の路線バスの本数が比較的少ない 5-2 都市骨格軸と都市軸に公共交通が通っていない場所がある	5.拠点間の公共交通ネットワークの強化 重要
6-1 各整備箇所において路線バスが通っていない場所がある	6.各種まちづくり計画に対応した公共交通ネットワークの構築 重要
7-1 路線バスによる来訪者が他市町村と比較して少ない 7-2 来訪者が多い島しょ部を路線バスで訪れる観光客は少ない	7.観光客が利用しやすい移動手段の実現 重要
8-1 前原交差点はR4から主要渋滞箇所に追加 8-2 県道75号線、具志川環状線は依然として渋滞が発生	8.交通渋滞の解消に繋がる公共交通ネットワークの構築
9-1 環境負荷の低減が求められる中、自動車の分担率が高い	9.環境に配慮した公共交通の利用促進
10-1 公共交通の不便さと新たな取り組みの必要性 10-2 財政支出を行う必要性	10.将来にわたる公共交通の維持・確保 重要緊急

課題1. 公共交通空白地の解消

問題点1-1 公共交通空白地域に人口の3割が居住

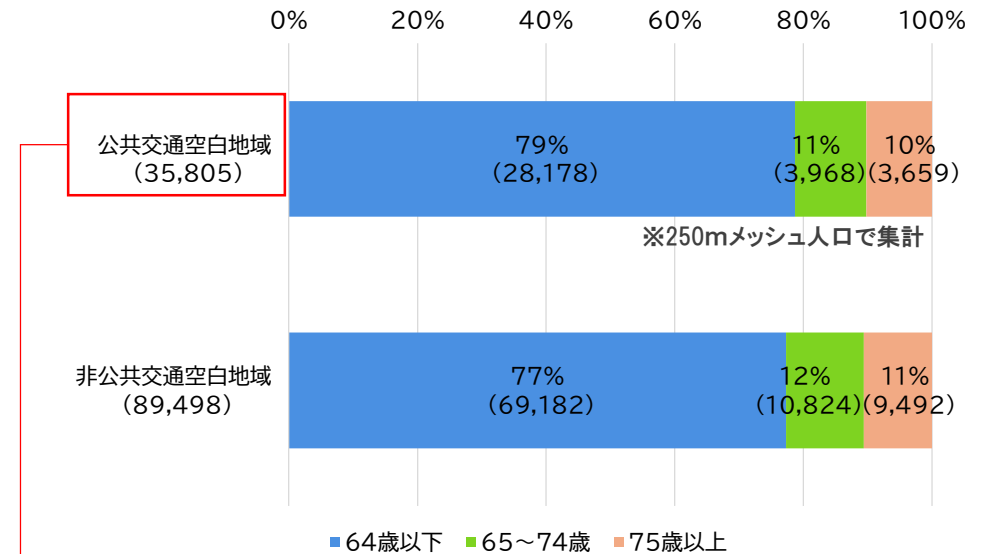
- 公共交通空白地域に人口の約3割にあたる約36,000人が居住している。
- そのうち65～74歳は約4,000人、75歳以上は約3,700人おり、将来的な移動の足が懸念される。

公共交通空白地域

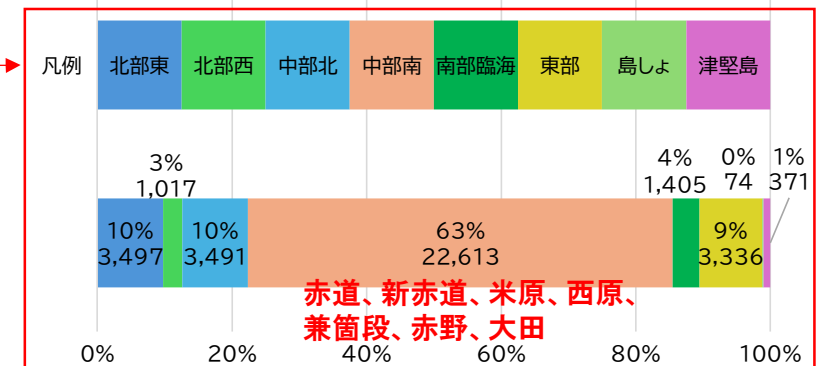


出典:国土数値情報を基に作成 下図:OpenStreetMap

公共交通空白地域とそれ以外の人口構成



公共交通空白地域の各地域の人口割合



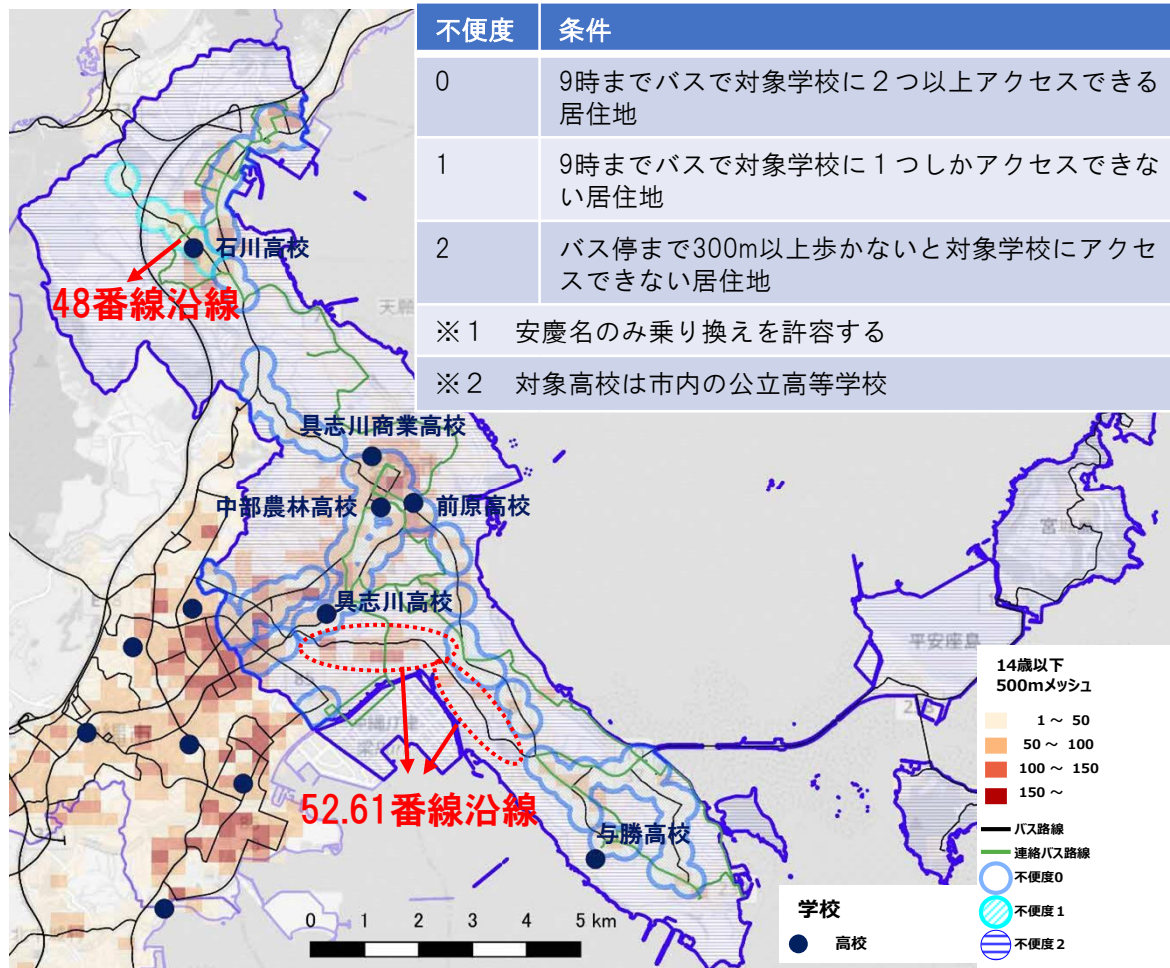
出典:R2国勢調査を基に作成

課題2. 各種生活施設へのアクセシビリティ向上

問題点2-3 通学の不便地域が存在

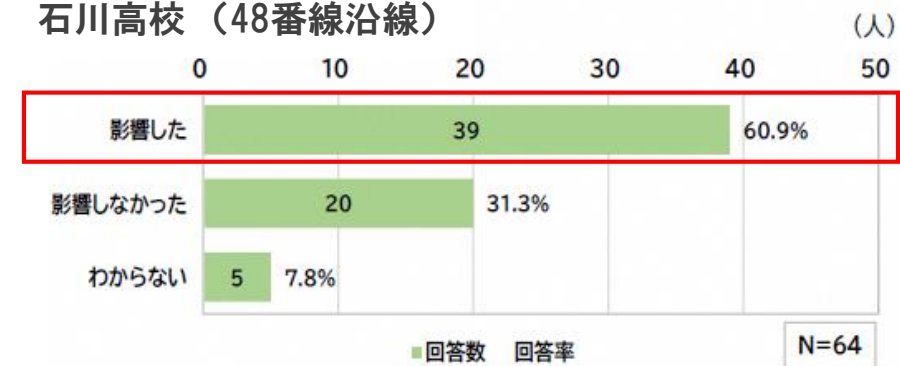
- 市内の公立高校はすべて公共交通でアクセス可能であるものの、52,61番線沿線はバス停まで300m以上歩かないと市内の高校にアクセスできない居住地（不便度2）、48番線沿線は9時までバスで市内の高校に1つしかアクセスできない居住地（不便度1）となっている。
- バスの行先（系統）が限られる高校では、進路先決定への通学手段の影響について「影響した」と答えた人の割合が他の高校よりも高い。

通学の不便地域



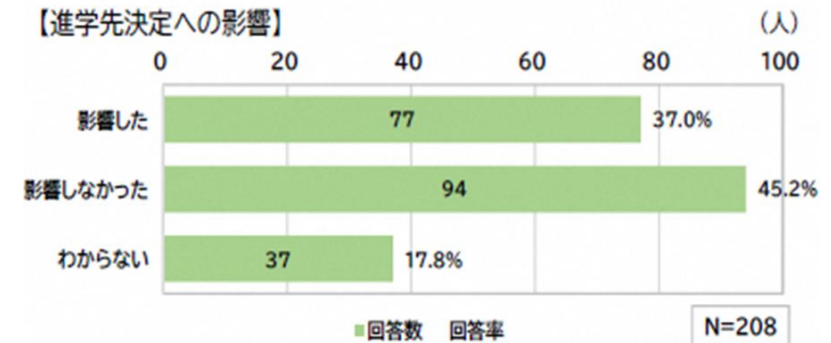
進学先への通学手段の影響

石川高校（48番線沿線）



前原高校（具志川バスターミナル隣接）

【進学先決定への影響】



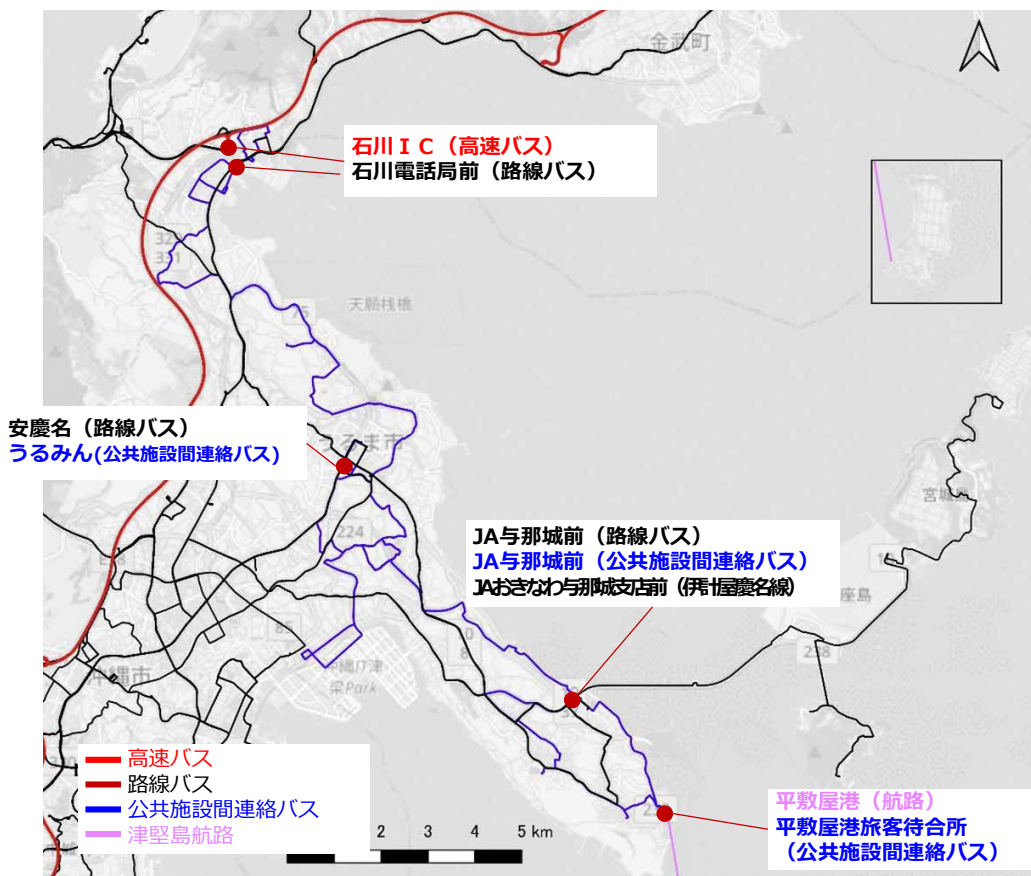
出典：令和3年度に実施した高校生アンケート

課題3. 円滑な乗り継ぎの実現

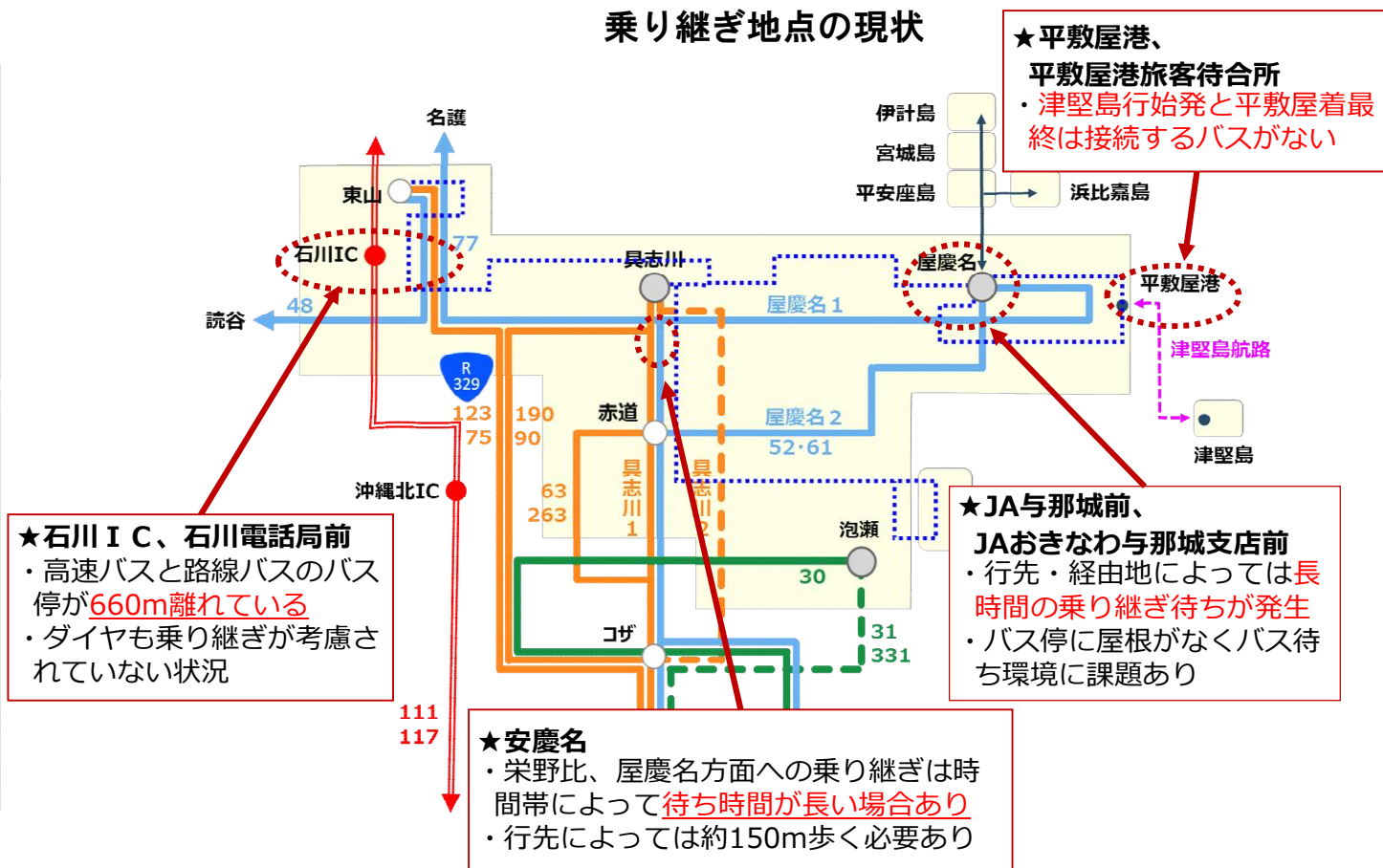
問題点3-1 公共交通の乗り継ぎが一部考慮されていない

- 石川ICでは、高速バスと路線バスの乗り継ぎが距離、時間ともに考慮されていない。
- 安慶名バス停・JA与那城前バス停では、路線バス間の乗り継ぎで待ち時間が長い場合がある。
- 平敷屋港では、津堅島行き航路始発と平敷屋着最終は接続する公共施設間連絡バスがない。

乗り継ぎ地点と路線の組み合わせ



乗り継ぎ地点の現状



課題4. 周辺市町村と連携した広域公共交通ネットワークの確保

問題点4-1 周辺町村から石川への移動ニーズの高い一方でバスのサービス水準が低い

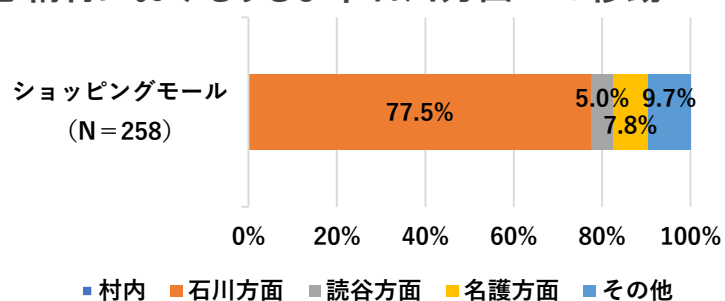
- 住民を対象とした調査結果から、恩納村からうるま市への来訪者は日平均6,639人で約25%を占め、金武町からうるま市への来訪者は日平均5,675人で約32%を占めている。また、恩納村アンケート調査結果より、ショッピングセンター等の買い物目的でうるま市石川方面に来訪する回答者が突出しており、うるま市（石川）が生活圏の一部になっていることが確認できる。
- 一方で、石川地区に行くことができる路線バスは名護、読谷、北谷から来ているバスに限られ、本数も10本以下と少ない。

恩納村及び金武町からうるま市への一日平均来訪者数(県内居住者のみ)

市町村	来訪市町村	順位	来訪者数	来訪者総数	構成比
恩納村	うるま市	1	6,639	26,240	25.3%
	名護市	2	4,434		16.9%
	読谷村	3	3,657		13.9%
金武町	うるま市	1	5,675	17,958	31.6%
	名護市	2	2,561		14.3%
	宜野座村	3	2,129		11.9%
(参考)うるま市	沖縄市	1	61,906	121,147	51.1%
	恩納村	2	6,639		5.5%
	那覇市	3	6,559		5.4%

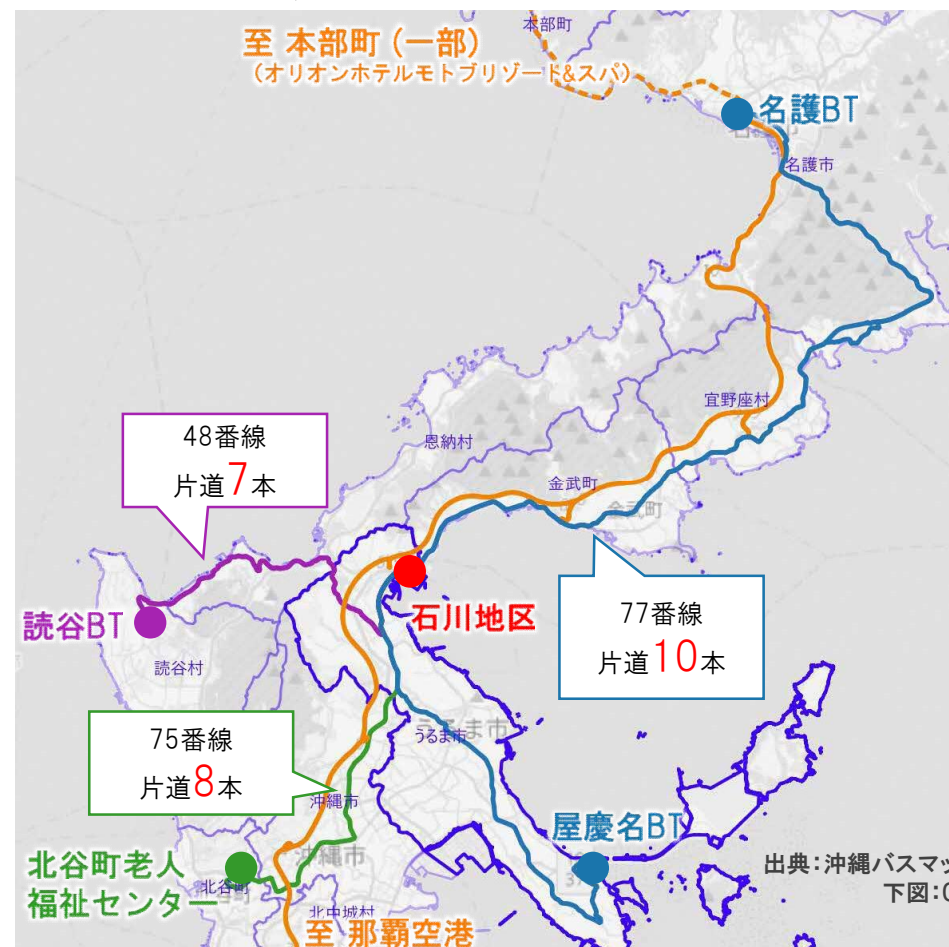
出典:おきなわ観光地域カルテ(令和6年12月から令和7年11月)を基に作成

恩納村におけるうるま市石川方面への移動ニーズ



出典:恩納村アンケート調査

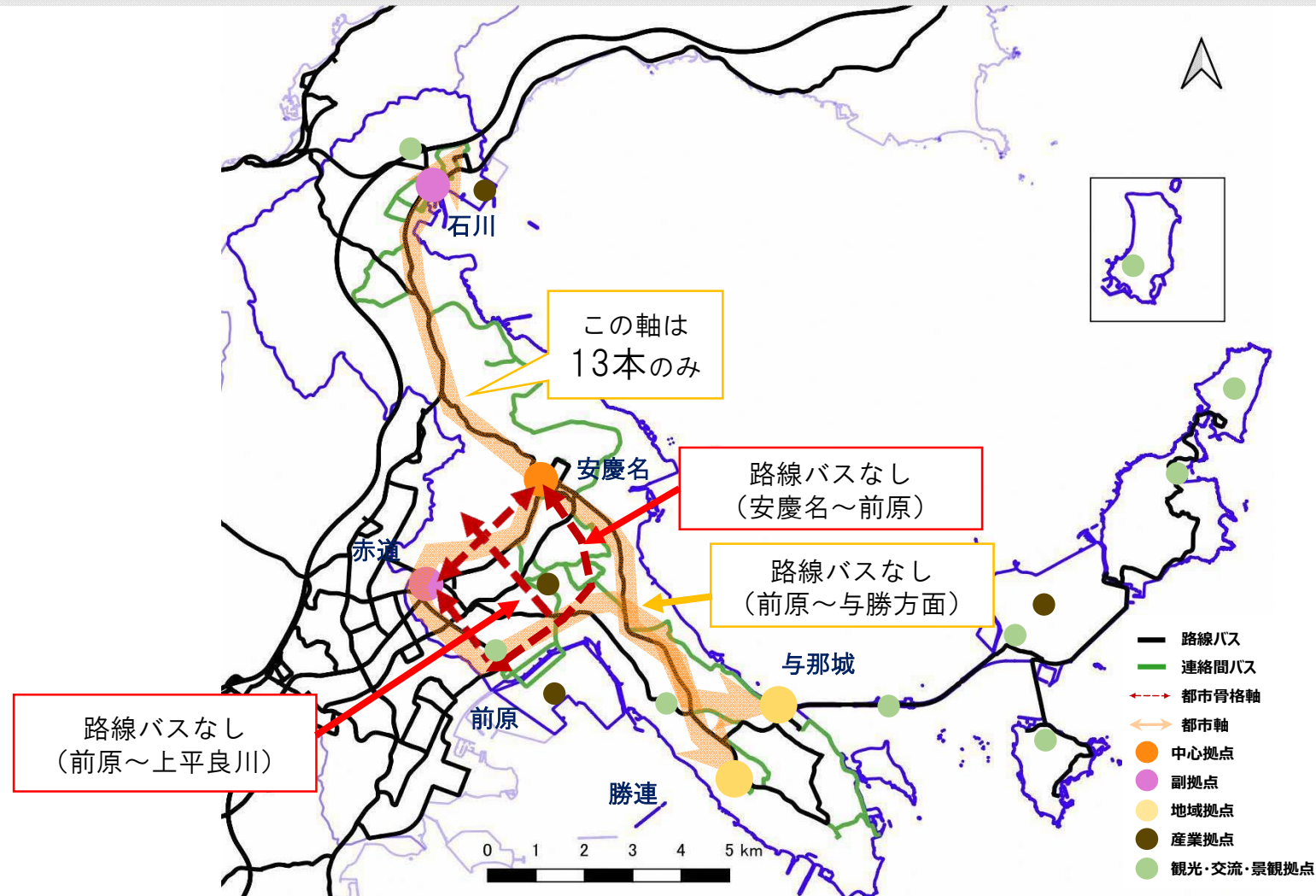
休日バス本数(石川地区を経由する路線のみ)



出典:沖縄バスマップを基に作成
下図:OpenStreetMap

問題点5-2 都市骨格軸と都市軸に公共交通が通っていない場所がある

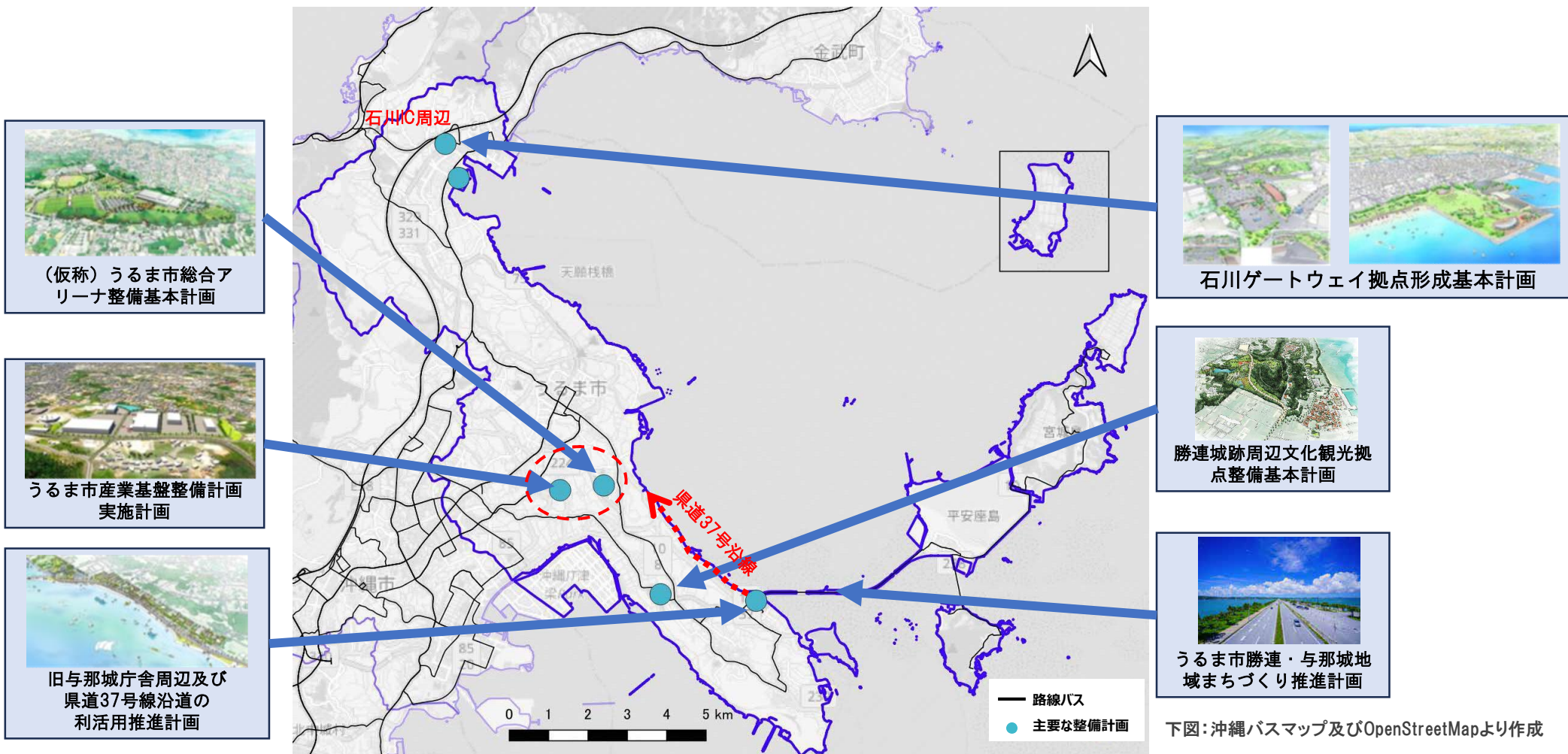
- 石川地区から与那城・勝連地区間が都市軸となっているが、乗り継ぎなしで結ぶ路線バスの本数は13本と比較的低い水準となっている。
- 安慶名と前原、前原と上平良川を結ぶ都市骨格軸にバス路線がない状況となっている。
- また、前原と与那城及び勝連地区を結ぶ都市軸にもバス路線がない状況となっている。



出典：沖縄バスマップ及びうるま市第2次
都市計画マスタープランを基に作成

問題点6-1 各整備箇所において路線バスが通っていない場所がある

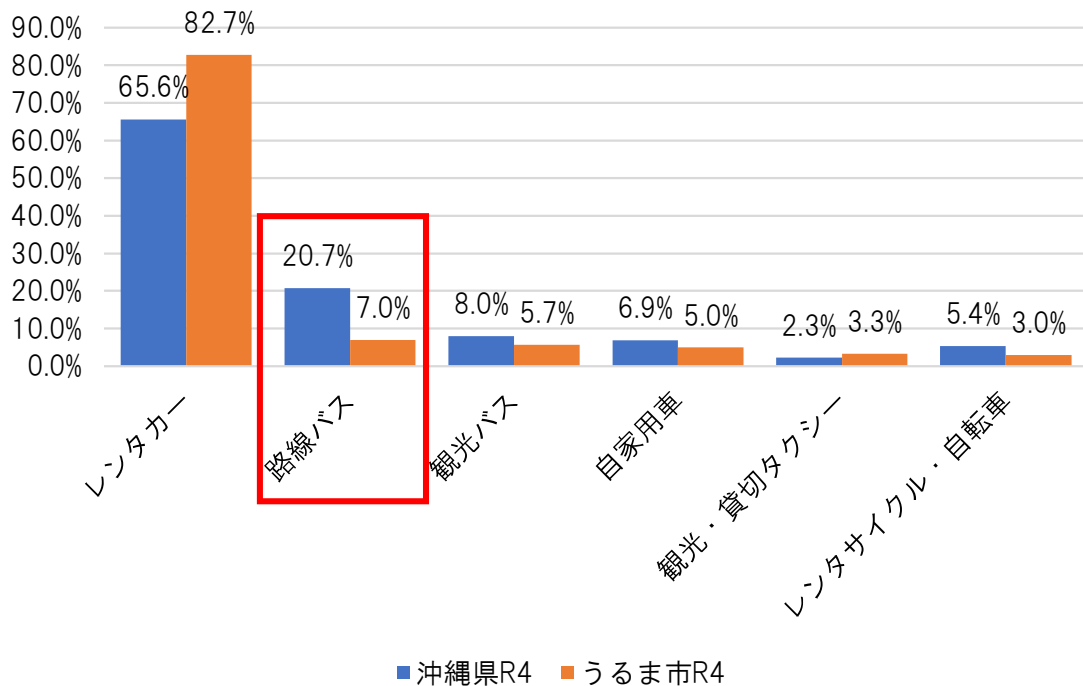
- 石川ゲートウェイ（石川IC周辺）、うるま市総合体育館、県道37号沿線は路線バスが通っていない。
- 産業基盤整備（仲嶺・上江洲地区）は路線バスが通っているが、州崎方面には行けない。
- 主要整備箇所で公共交通アクセスが未整備なため、移動手段の確保が必要である。



問題点7-1 路線バスによる来訪者が他市町村と比較して少ない

- 観光客が利用する交通手段のうち、路線バスは沖縄県全体で約21%に留まっているが、うるま市ではさらに少ない7%となっている。
- 沖縄本島の主要観光地(世界遺産)の最寄りバス停の利用者数をみると、うるま市の勝連城跡は2人/日と非常に少ない状況にある。

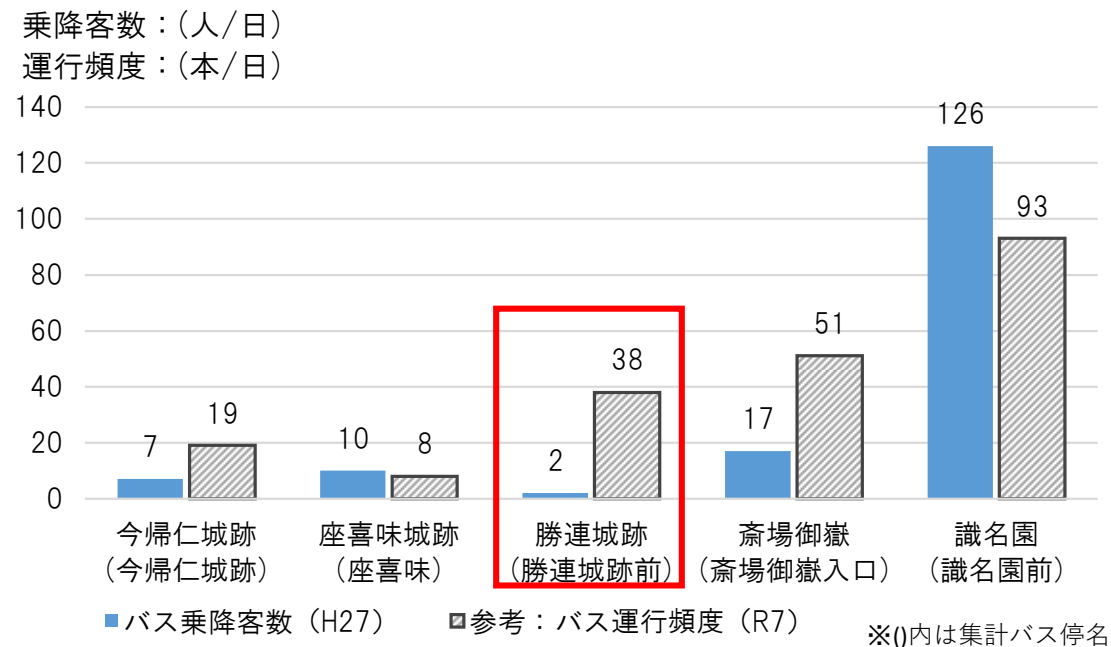
観光客の利用交通手段（令和4年）



※沖縄県・うるま市で共通する利用手段のみを抜粋

出典：令和4年度観光統計実態調査（沖縄県文化観光スポーツ部）、第2次うるま市観光振興ビジョン改訂版（うるま市）を基に作成

近隣市町村の主要観光地(世界遺産)の最寄りバス停利用者数



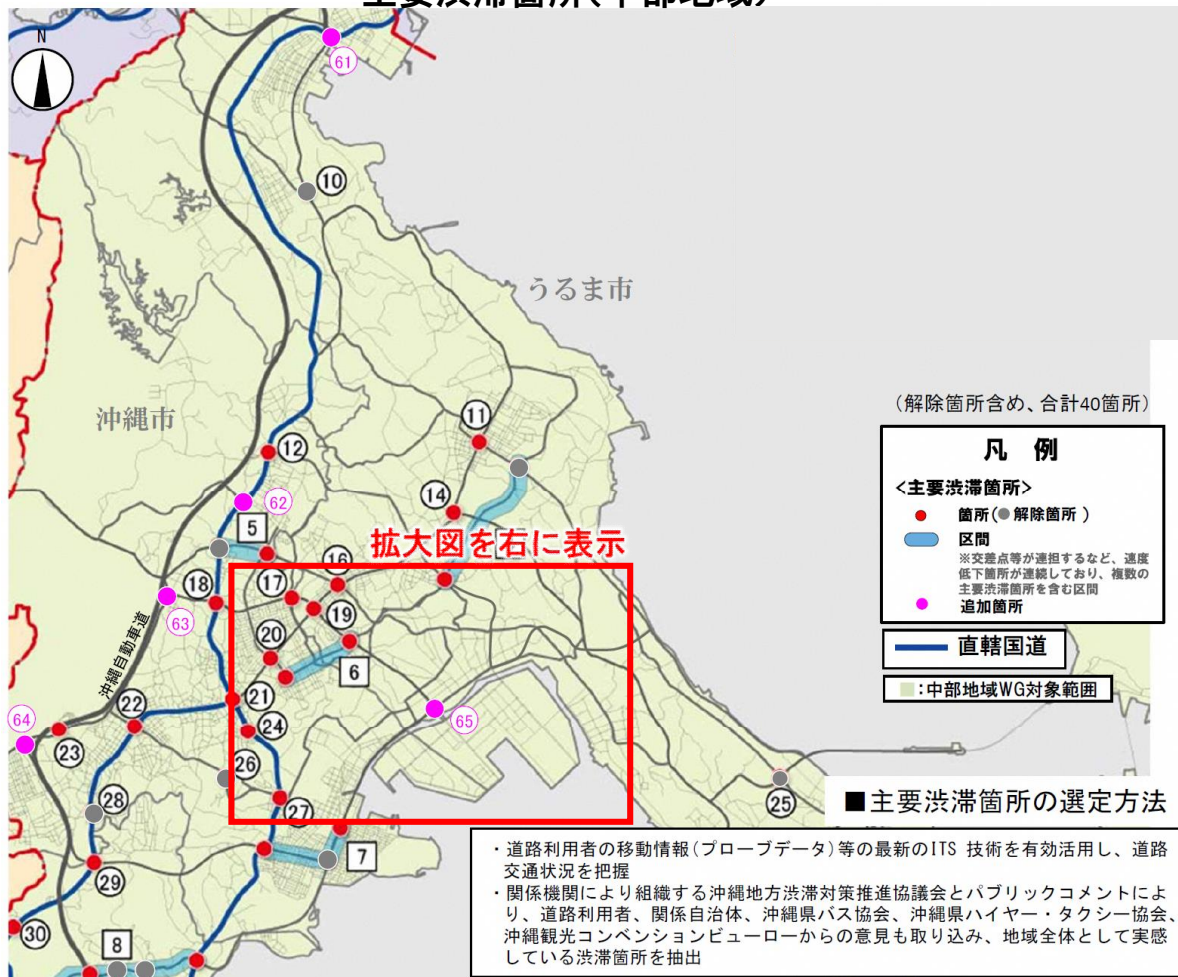
出典：路線バスOD調査 (H27)

課題8. 交通渋滞の解消に繋がる公共交通ネットワークの構築

問題点8-1 前原交差点はR4から主要渋滞箇所を追加

- 沖縄県では毎年主要渋滞箇所箇所を選定しており、前原交差点は令和4年度に新たに追加された。
- 前原交差点の南にある中城湾港新港地区の雇用者数は年々増加傾向にあり、加えてその9割以上の通勤手段が自家用車のため渋滞が発生するようになった一因と考えられる。

主要渋滞箇所(中部地域)



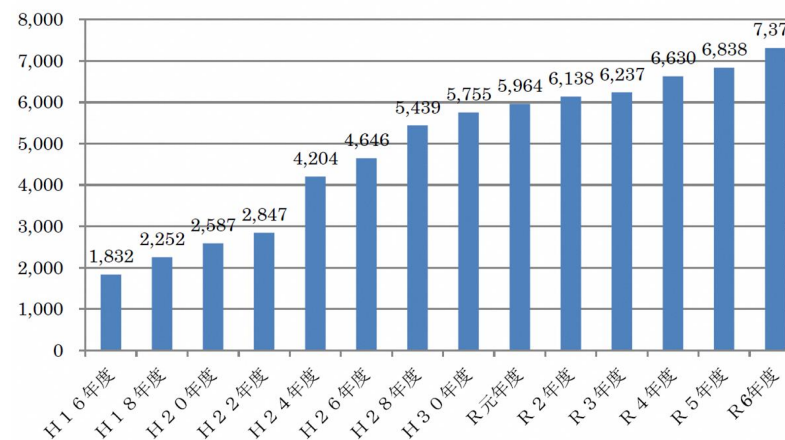
出典: 令和7年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会

主要渋滞箇所(前原交差点周辺)



出典: 令和7年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会

中城湾港新港地区の雇用者総数



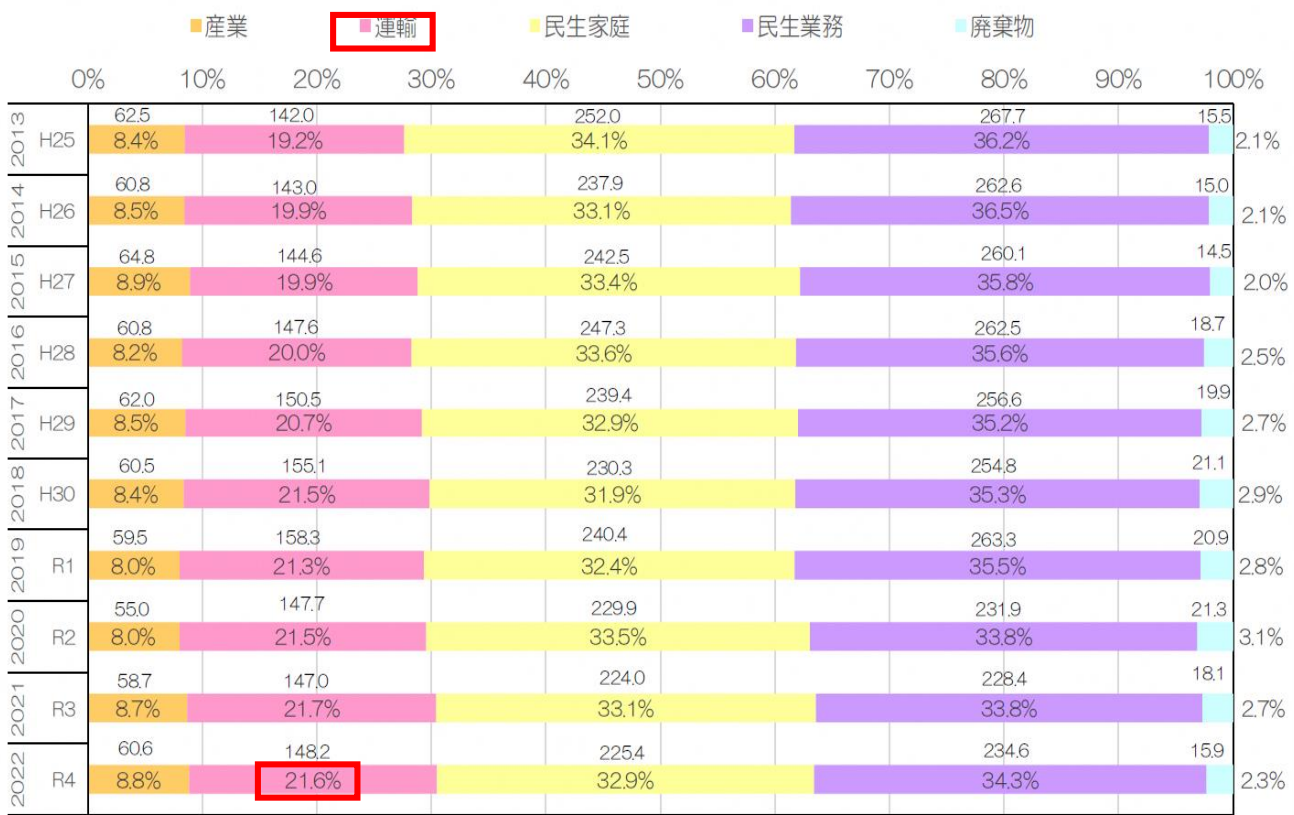
出典: 令和6年度中城湾港新港地区雇用状況等調査レポート

課題9. 環境に配慮した公共交通の利用促進

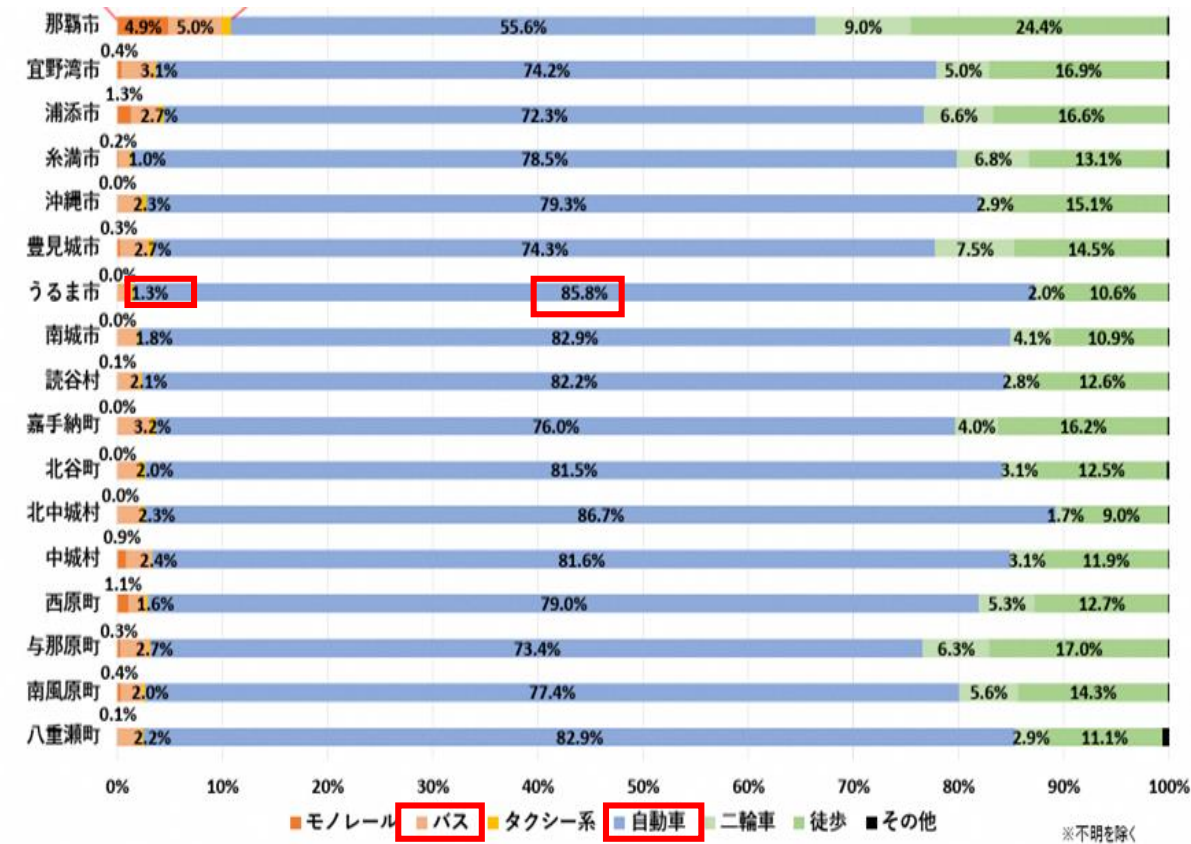
問題点9-1 環境負荷の低減が求められる中、自動車の分担率が高い

- 市内のCO2排出量の部門別割合では、運輸部門が21.6%（R4）で、近年増加傾向にある。
- うるま市自動車分担率は85.8%であり、中南部圏域で北中城村に次いで高く、バス分担率は1.3%であり、中南部圏域で糸満市に次いで低くなっている。

うるま市の部門別CO2排出割合の推移



到着地別交通分担率



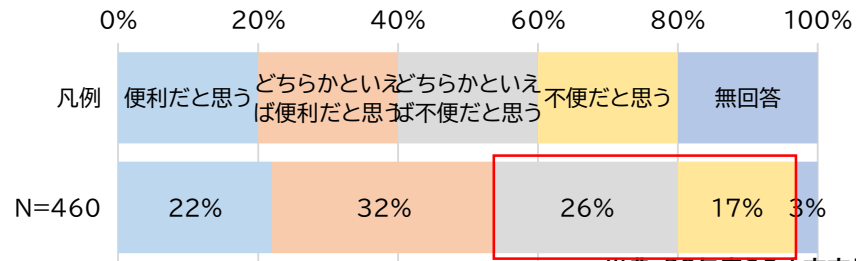
出典：第2次うるま市環境基本計画

出典：沖縄中南部都市圏PT調査

問題点10-1 公共交通の不便さと新たな取り組みの必要性

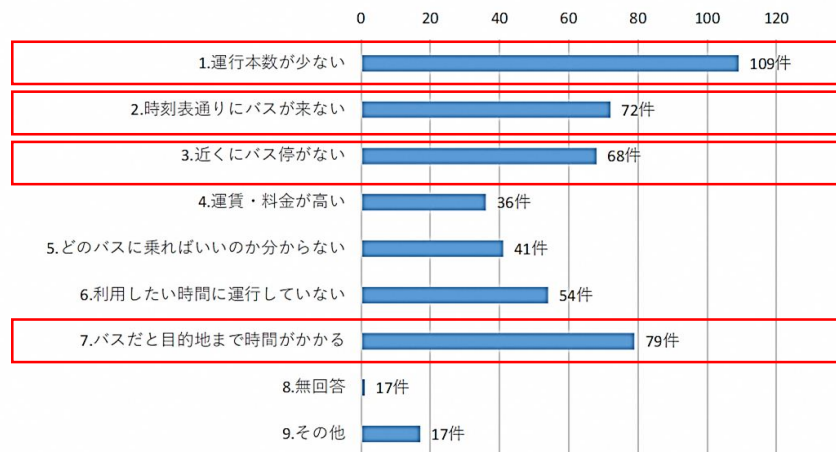
- 市内の公共交通機関が「不便だと思う」「どちらかといえば不便だと思う」と回答した人の割合は43%となっており、その理由として、「運行本数が少ない」「目的地まで時間がかかる」「時刻表通りにバスが来ない」「近くにバス停がない」の順に回答が多くなっている。
- 路線バスの廃止・減便が進む近年において、既存の公共交通の枠組みで不便だと思う理由を解消することは困難であると考えられる。
- 既存の公共交通に加えて、市民のニーズに応じた新たな交通システムの導入を検討することや、サステイナブルな社会づくりのために公共交通機関を利用するという市民の行動変容に繋がる取り組みを検討する必要がある。

Q10 あなたは、日常生活の移動（通勤・通学・通院・買い物など）で利用する市内の公共交通機関（路線バス・公共施設間連絡バス等）を便利だと思いますか。



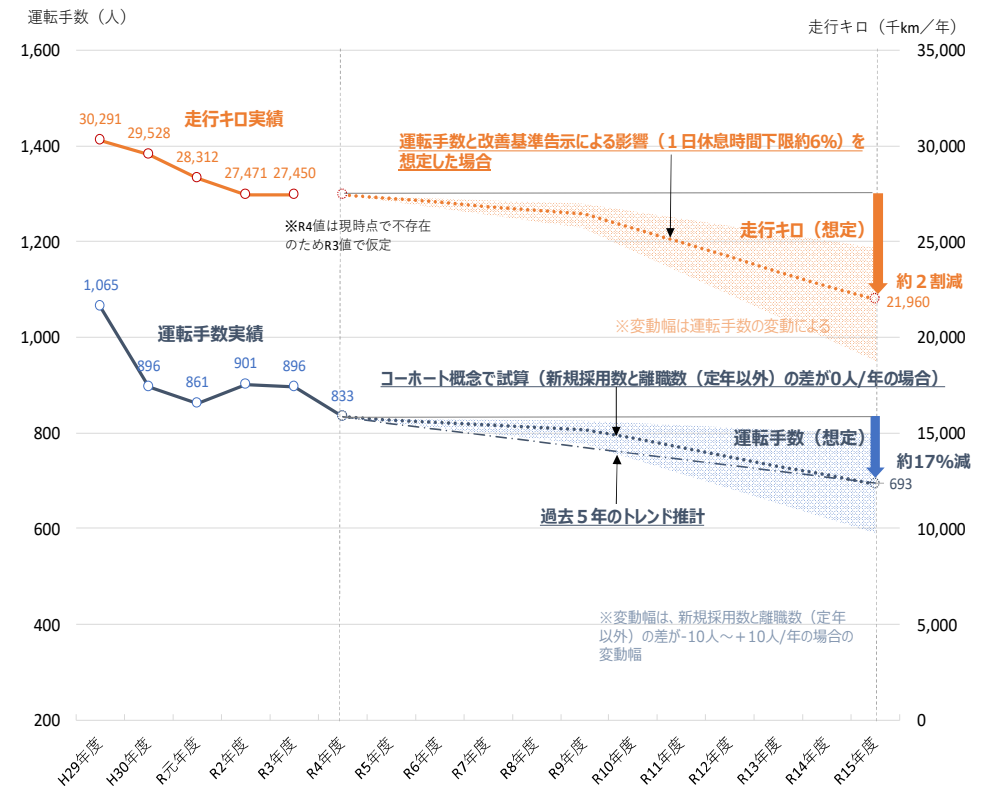
出典：R6年度うるま市市民アンケート

Q11 【Q10で③または④と回答された方のみ】あなたが、市内の公共交通機関（路線バス・公共施設間連絡バス等）を不便だと思う理由を教えてください。（複数回答可）



出典：R6年度うるま市市民アンケート

路線バス運転手数と走行キロの見通し（一定条件下での想定）



出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会資料(第40回協議会)

重点課題の設定

- 地域公共交通計画の「アップデートガイダンスVer1.0」を踏まえ、上位・関連計画における重点施策と強く連携する課題を「重要」、問題が顕在化している課題を「緊急」と設定する。
- 課題の「重要」「緊急」を踏まえて施策の優先度を決めていく。

基本方針	課題	うるま市の上位計画				市の関連計画	重要度の判断	緊急度の判断
		第2次 うるま市総合計画 後期基本計画	第2次 うるま市都市計画 マスタープラン	うるま市 交通基本計画	うるま市 総合交通戦略			
快適な暮らしを支える公共交通	公共交通空白地の解消	○ 主な課題		○ 現状の問題点	○ 重点施策	津堅島総合振興計画の 重要施策	○	
	各種生活施設へのアクセス性向上			○ 現状の問題点	○ 重点施策		○	
	多様な交通モードの連携による円滑な乗り継ぎの実現							
	周辺市町村と連携した広域公共交通ネットワークの確保							
まちづくりを支える公共交通	拠点間の公共交通ネットワークの強化		○ 「将来像」の実現に大きく影響		○ 重点施策 ※広域交通結節点整備		○	
	各種まちづくり計画に対応した公共交通ネットワークの構築				○ 重点施策 ※広域交通結節点整備	うるま市石川まちづくり推進計画で「石川C周辺の交流拠点形成」をリーディングプロジェクトに位置付け	○ 市の重要プロジェクトとの連携	
	観光客が利用しやすい移動手段の実現					うるま市石川まちづくり推進計画で「石川C周辺の交流拠点形成」をリーディングプロジェクトに位置付け	○ 小禄道路完成時の石川地域の優位性を活かす必要性	
	交通渋滞の解消に繋がる公共交通ネットワークの構築							
	環境に配慮した公共交通の利用促進							
持続可能な公共交通	将来にわたる公共交通の維持・確保				○ 重点施策		○	○ 運転手不足による減便・廃止が既に発生

4.将来像、基本的な方針

将来像、基本的な方針（上位計画の将来像）

- 本市の上位計画における将来像と、公共交通に関する方針（施策）から、地域公共交通計画における「将来像」「基本的な方針」を設定する。

第2次うるま市総合計画 後期基本計画

- ・ 家庭や地域が絆で結ばれた心豊かなまち
 - ・ 自然を生かした美しいまち
 - ・ 人や自然にやさしい住みよいまち
 - ・ 教養を高め歴史・文化を生かした魅力あるまち
 - ・ 働く人々と産業に活気がある元気なまち
- ～ 愛しています 住みよいまち うるま ～
- ⇒ 公共交通の充実（既存の公共交通の利活用を推進、公共交通不便地域の解消、新たな地域公共交通システムを推進）

第2次うるま市都市計画 マスタープラン

- ・ 人・自然・歴史文化が調和し、特色ある拠点がネットワークで結ばれ都市の豊かさが次世代へ受け継がれるまち
- ⇒ 公共交通の充実（公共交通ネットワークの再編、新たな交通システム導入の検討、交通結節点の整備）

上位計画の将来像

（⇒は公共交通に関する方針（施策））

うるま市交通基本計画 総合交通戦略

- ・ 美しい自然を活かし、安心して暮らせる地域活力を創出する交通まちづくり
- ⇒ 利便性の高い公共交通サービス等の構築（公共交通網の再編、公共交通の利用環境の改善、公共交通の維持・確保、公共交通の利用促進）

沖縄県地域公共交通計画

- ・ マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現
- ⇒ 都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系の構築
- ⇒ 県民全ての安全・安心で健康的な暮らしを支える交通環境の創出
- ⇒ 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備
- ⇒ 地域・事業者・行政等が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現

将来像、基本的な方針（本計画の将来像と基本的な方針）

- 前記の内容を踏まえて、将来像および基本的な方針を以下のように設定する。

将来像

「快適な暮らし」と「まちづくり」を支える
持続可能な公共交通の実現

【支える】とは

軸となる移動手段や各種取組を公共交通で補完するイメージ

- ・ 快適な暮らし：自家用車で移動できない人の暮らしを支える。
- ・ まちづくり：各種計画に対応することで効果拡大に繋げる。

基本的な方針

快適な暮らしを支える公共交通

- ・ 公共交通空白・不便地域が解消され、広域的な移動と各生活施設へのアクセスが改善し、日常生活の利便性が高まる。

まちづくりを支える公共交通

- ・ 質の高い都市経営を目指し、拠点と拠点、拠点と生活圏を有機的に結ぶ公共交通ネットワークが強化される。
- ・ 各種まちづくり計画に対応し、計画に掲げる将来像の実現に繋がる。
- ・ 環境面に配慮することで持続可能な社会が実現される。

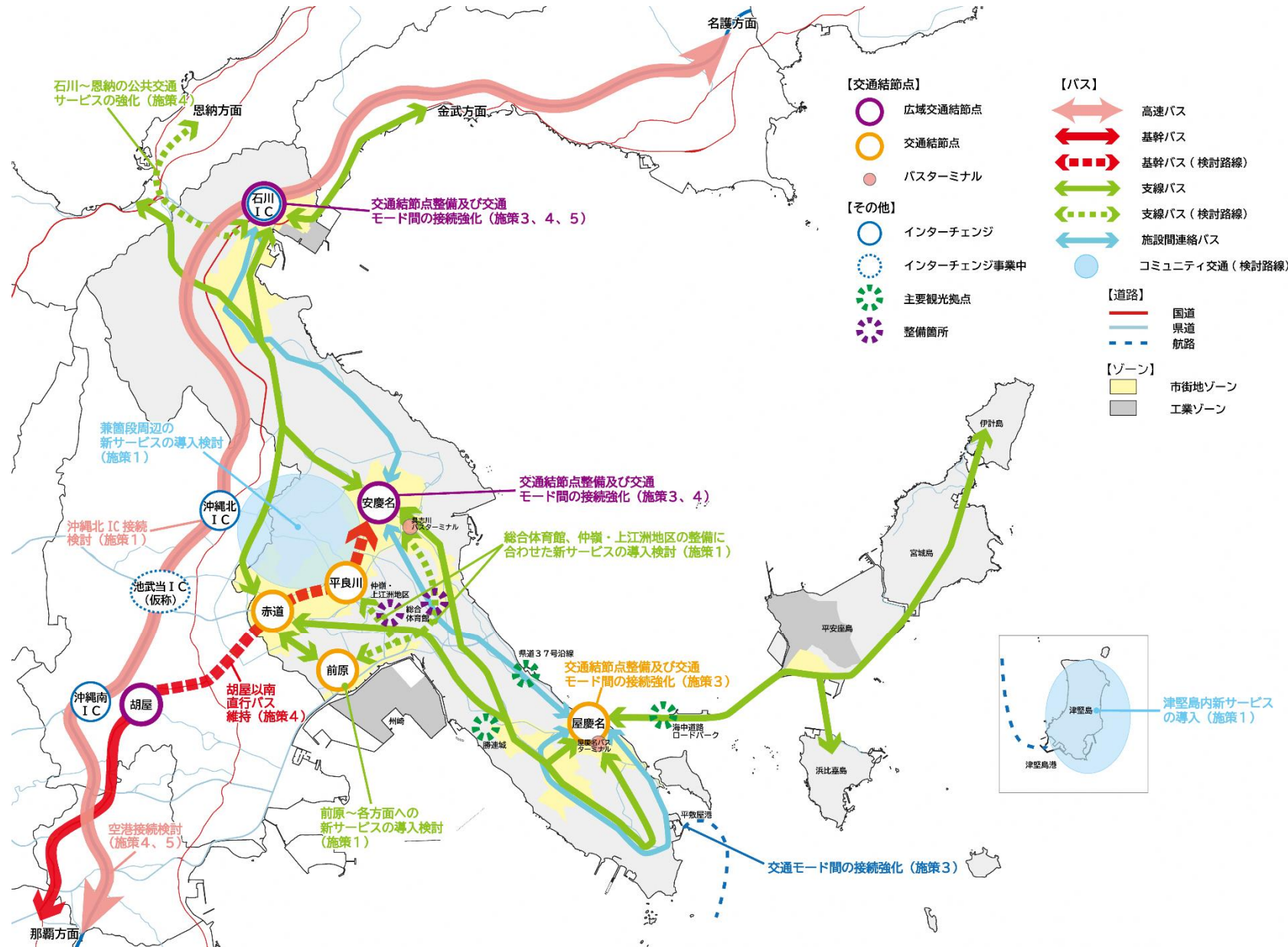
持続可能な公共交通

- ・ 地域住民のニーズに応え、行政・民間・地域が協働して支えることで、持続可能な交通サービスが確保される。

5.地域交通ネットワーク

地域交通ネットワーク

● これまで整理した課題を踏まえて、市が考える地域交通ネットワークを以下に示す。



6.実施すべき施策

実施すべき施策

- 解決すべき課題に対応するように実施すべき施策を整理すると以下ようになる。
- なお、実施すべき施策から考えられる具体的な取組を合わせて記載するが、今後の検討を踏まえて修正する場合がある。

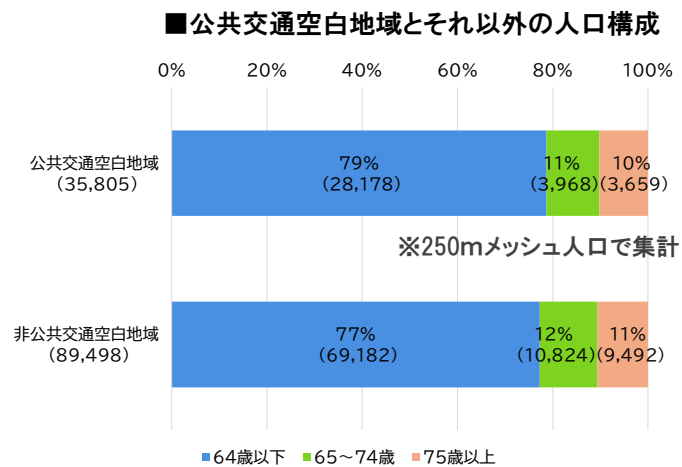
解決すべき課題	実施すべき施策	具体的な取組
1.公共交通空白地の解消 重要	1.新たな地域交通の導入 ⇒G 公共交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性に応じた公共交通の導入 重点 拠点間を結ぶ公共交通の導入 重点 新技術による新たな公共交通の導入
2.各種生活施設へのアクセス性向上 重要	2.地域交通ネットワークの再編 ⇒E 公共交通網の再編	<ul style="list-style-type: none"> 既存交通のルート、ダイヤの変更 バス停の新設・移設 需要に応じた路線の階層化
3.多様な交通モードの連携による円滑な乗り継ぎの実現	3.利用環境の整備 ⇒F 公共交通の利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の整備 重点 路線バス及び交通モード間の乗継改善 重点 待合環境の改善
4.周辺市町村と連携した広域公共交通ネットワークの確保	4.広域連携による広域交通ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の整備（再掲） 重点 基幹バスシステムの延伸検討 隣接市町村と連携した地域交通の導入 空港アクセス性向上のための取組 重点
5.拠点間の公共交通ネットワークの強化 重要	5.観光と公共交通の連携強化 ⇒I 観光の魅力を高める仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の整備（再掲） 重点 観光の魅力を高める公共交通の仕組みづくり 空港アクセス性向上のための取組（再掲） 重点
6.各種まちづくり計画に対応した公共交通ネットワークの構築 重要	6.環境に配慮した公共交通の取組み	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素車両の導入 モビリティ・マネジメントの実施 重点
7.観光客が利用しやすい移動手段の実現 重要	7.公共交通の利用促進 ⇒H 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・マネジメントの実施（再掲） 重点 分かりやすい公共交通案内の提供 デジタル化の推進 優遇制度の導入検討
8.交通渋滞の解消に繋がる公共交通ネットワークの構築	8.持続可能な公共交通の確保 ⇒G 公共交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> 運転手確保に向けた支援 重点 必要路線への継続補助 運行財源の確保
9.環境に配慮した公共交通の利用促進		
10.将来にわたる公共交通の維持・確保 重要 緊急		

⇒は対応する総合交通戦略の施策

施策1 新たな地域交通の導入

【現状】

- うるま市では公共交通空白地域に約3万6千人が居住し、うち高齢者が約7,700人を占めるなど、将来的な移動手段の確保が懸念される。
- 各種都市政策、まちづくり計画が進められており、公共施設や観光拠点、企業立地の状況に変化が見込まれることから、移動需要に応じた公共交通ネットワークの再編、新たな公共交通の導入が必要となっている。



【解決すべき課題】

- 公共交通空白地の解消
- 各種生活施設へのアクセス性向上
- 拠点間の公共交通ネットワークの強化
- 各種まちづくり計画に対応した公共交通ネットワークの構築
- 観光客が利用しやすい移動手段の実現
- 交通渋滞の解消に繋がる公共交通ネットワークの構築
- 将来にわたる公共交通の維持・確保

【施策の内容】

- 公共交通空白地域の解消や各種生活施設へのアクセス性向上をはじめ、都市政策やまちづくり計画等による移動需要の変化に対応するため、新たな地域交通の導入を目指す。
- 地域特性に応じた柔軟な移動サービスや拠点間を直接結ぶ交通手段、新技術を活用した次世代型交通の導入により、市内の移動利便性向上と自家用車依存からの転換を促進する。

【具体的な取組】

- 地域特性に応じた公共交通の導入 **重点**
- 拠点間を結ぶ公共交通の導入 **重点**
- 新技術による新たな公共交通の導入

■EVコミュニティバス（名護市）



■自動運転EVバス（豊見城市）



出典：豊見城市HP

■AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



出典：国土交通省HP

■自動運転EVバス（南城市）



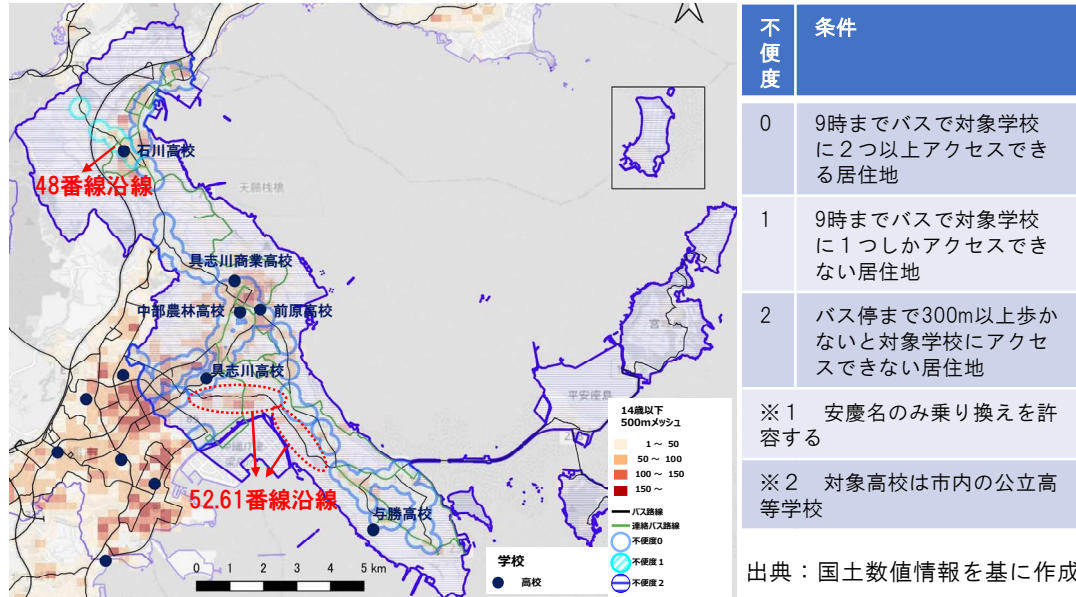
出典：南城市HP

施策2 地域交通ネットワークの再編

【現状】

- 系統48・52・61番沿線は高校へのアクセスが比較的不便であり、また、州崎地区には路線バスが通っておらず、通勤に不便な地域となっている。
- 各種都市政策、まちづくり計画が進められており、公共施設や観光拠点、企業立地の状況に変化が見込まれることから、移動需要に応じた公共交通ネットワークの再編、新たな公共交通の導入が必要となっている。

■通学の不便地域



【解決すべき課題】

- 公共交通空白地の解消
- 各種生活施設へのアクセス性向上
- 各種まちづくり計画に対応した公共交通ネットワークの構築
- 将来にわたる公共交通の維持・確保

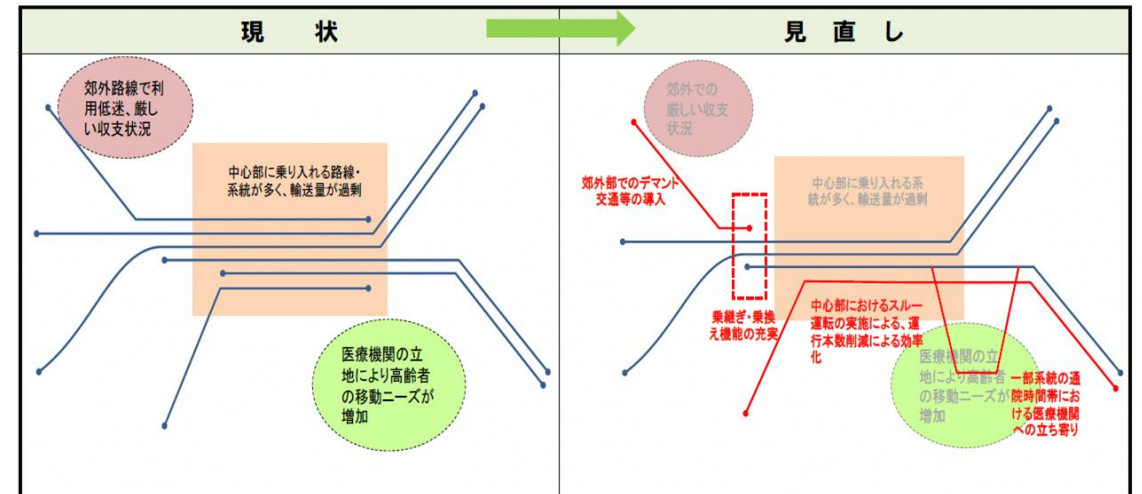
【施策の内容】

- 公共交通空白地の解消と各種生活・就業施設へのアクセス性向上、及び各種都市政策・まちづくり計画に対応するため、公共交通ネットワークの再編を進める。
- 既存路線のルートやダイヤを見直すとともに、地域の移動需要に応じて路線を階層化し、階層ごとに都市計画等と連動した公共交通軸のサービス水準を確保することで、通勤・通学を含む日常移動の利便性向上を図る。

【具体的な取組】

- 既存交通のルート、ダイヤの変更
- バス停の新設・移設
- 需要に応じた路線の階層化

■ルートの効率化による公共交通サービス向上のイメージ

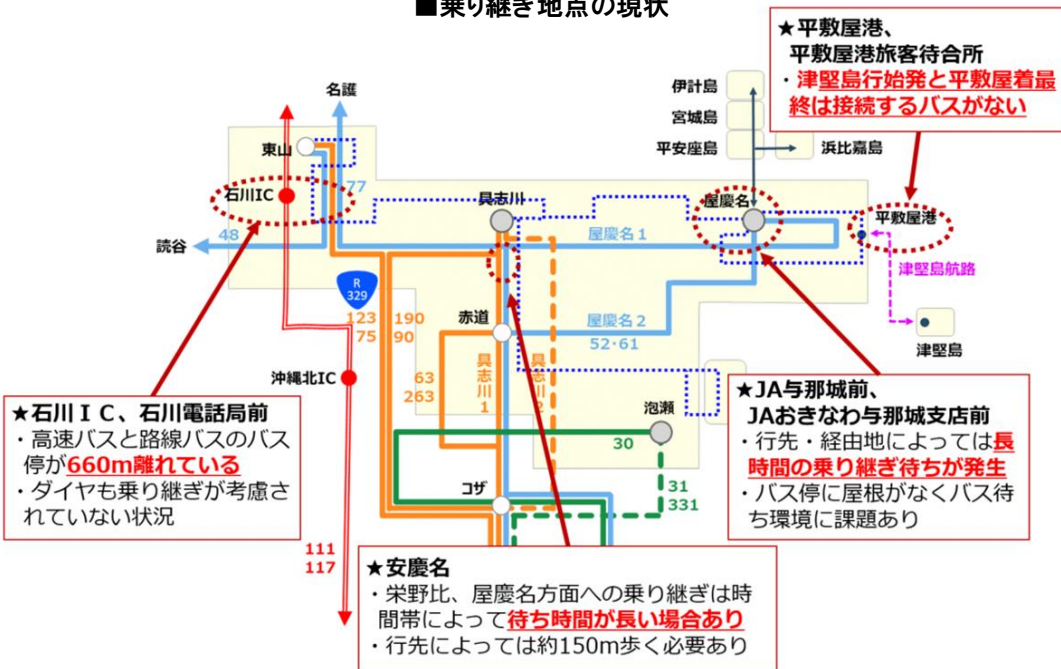


施策3 利用環境の整備

【現状】

- 石川ICをはじめ、安慶名、JA与那城前、平敷屋港など主要な結節点において、**交通モード間の乗り換えや路線バスの乗り継ぎが不便**な場合があり、利便性の向上が必要である。
- JA与那城前をはじめ、利用者の多いバス停でも**バス停上屋が設置されていない**箇所がある。

■乗り継ぎ地点の現状



【解決すべき課題】

- 各種生活施設へのアクセス性向上
- 多様な交通モードの連携による円滑な乗り継ぎの実現

【施策の内容】

- 路線バスや高速バス、船舶など多様な交通モードを円滑につなぐため、利用者と運行事業者の視点を踏まえて利用環境の整備を進める。
- 交通結節点における動線や待合環境の改善、路線間の接続調整を行い、公共交通の使いやすさを高め、生活施設や目的地へのアクセス性向上を図る。

【具体的な取組】

- 交通結節点の整備 **重点**
- 路線バス及び交通モード間の乗継改善 **重点**
- 待合環境の改善

■待合環境の改善例(スマートバス停)



出典：足立区HP

■乗継改善の取組例(MaaS)

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



出典：国土交通省資料

■待合環境の改善例(バス停上屋)



出典：国土交通省資料

施策4 広域連携による広域交通ネットワークの強化

【現状】

- 石川地区は金武町や恩納村など周辺市町村からの来訪者が多い一方、路線バスの休日本数は少なく、**恩納村方面に行き来出来る路線バスは通っていない。**
- 77番線の経路変更により安慶名で乗り継ぎが発生し、約200人/日に影響が及ぶほか、今後予定される**本島中部地域でのバスターミナル整備や路線バス再編で、利用者への影響が懸念される。**

■休日バス本数(石川地区を經由する路線のみ)



出典：沖縄バスマップを基に作成

【解決すべき課題】

- 周辺市町村と連携した広域公共交通ネットワークの確保
- 拠点間の公共交通ネットワークの強化
- 各種まちづくり計画に対応した公共交通ネットワークの構築

【施策の内容】

- 周辺市町村と連携し、路線再編や拠点整備を見据えた広域的な公共交通ネットワークの再構築を検討する。
- 交通結節点の整備や基幹バス機能の強化により拠点間の接続性を高めるとともに、隣接市町村と連携した地域交通の導入を検討し、各種まちづくり計画と整合した持続的な公共交通ネットワークの形成を図る。

【具体的な取組】

- 交通結節点の整備 **重点**
- 基幹バスシステムの延伸検討
- 隣接市町村と連携した地域交通の導入
- 空港アクセス性向上のための取組 **重点**

■石川 | C周辺交流拠点イメージ



出典：石川 | C周辺交流拠点形成基本計画

■安慶名地区交通拠点イメージ



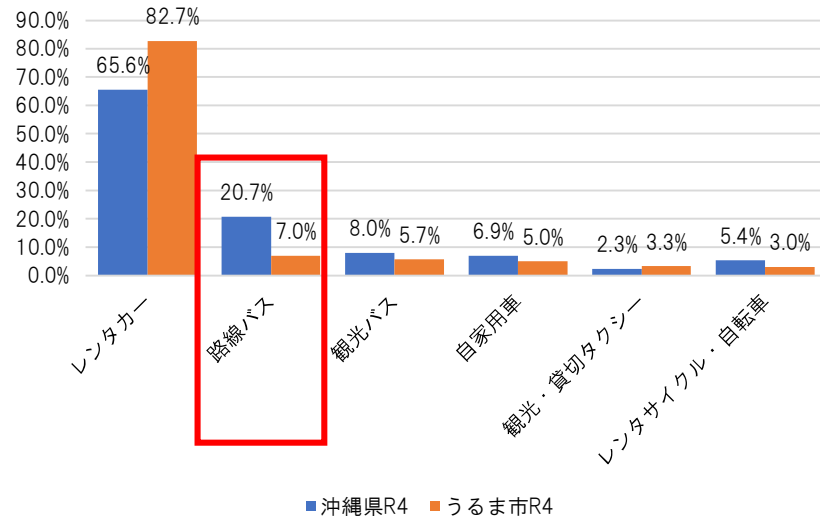
出典：第2次うるま市都市計画マスタープラン

施策5 観光と公共交通の連携強化

【現状】

- 沖縄県全体で観光客の路線バス利用は約21%となっている中、**うるま市では7%と低い水準**にある。
- 世界遺産である**勝連城跡の最寄りバス停利用者は1日2人と少なく**、主要観光地である**海中道路周辺においても、伊計屋慶名線の観光利用は来訪者の約0.8%に留まっており**、観光地と公共交通が十分に結び付いていない。

■観光客の利用交通手段（令和4年）



※沖縄県・うるま市で共通する利用手段のみを抜粋

出典：令和4年度観光統計実態調査（沖縄県文化観光スポーツ部）、第2次うるま市観光振興ビジョン改訂版（うるま市）を基に作成

【解決すべき課題】

- 観光客が利用しやすい移動手段の実現

【施策の内容】

- 観光客が公共交通を使える移動手段として認識し、安心して利用できる環境を整備するため、観光と公共交通の連携を強化する。
- 交通結節点の整備や情報発信を充実させることで利用のしやすさを向上させるとともに、観光地を結ぶ周遊ルート of 構築や空港からのアクセス改善を図り、観光客が快適に利用できる移動手段の実現を目指す。

【具体的な取組】

- 交通結節点の整備 **重点**
- 観光の魅力を高める公共交通の仕組み作り
- 空港アクセス性向上のための取組 **重点**

■観光客の人流イメージ



出典：石川IC周辺交流拠点形成基本計画

■公共施設間連絡バスの新デザイン



出典：うるま市資料

■津堅島公共ライドシェア



出典：うるま市資料

施策6 環境に配慮した公共交通の取組み

【現状】

- 交通政策基本法やSDGsの方針において環境への配慮が位置づけられている中で、うるま市の自動車分担率は85.8%と中南部圏域でも高く、**バス分担率は1.3%と低い状況**にある。
- 市内のCO2排出量の部門別割合では、**運輸部門が21.6%（令和4年度）を占め、近年増加傾向**にある。

■うるま市の部門別CO2排出割合の推移



出典：第2次うるま市環境基本計画

【解決すべき課題】

- 環境に配慮した公共交通の利用促進

【施策の内容】

- 自家用車利用から公共交通への転換を促すため、環境負荷の低い公共交通の導入と利用促進を進める。
- 低炭素車両の導入により車両の利用に伴う環境負荷の低減を図るとともに、モビリティ・マネジメントを通じて通勤や通学、送迎行動の見直しを促し、移動そのものにかかる環境負荷の低減を図る。

【具体的な取組】

- 低炭素車両の導入
- モビリティ・マネジメントの実施 **重点**

4/20 県内初!! 水素供給拠点をうるま市へ
沖縄における地産地消型水素モデル構築事業



出典：うるま市広報誌2024年6月号

■モビリティマネジメント冊子



出典：うるま市HP

■水素バス



出典：トヨタHP

■グリーンスローモビリティ



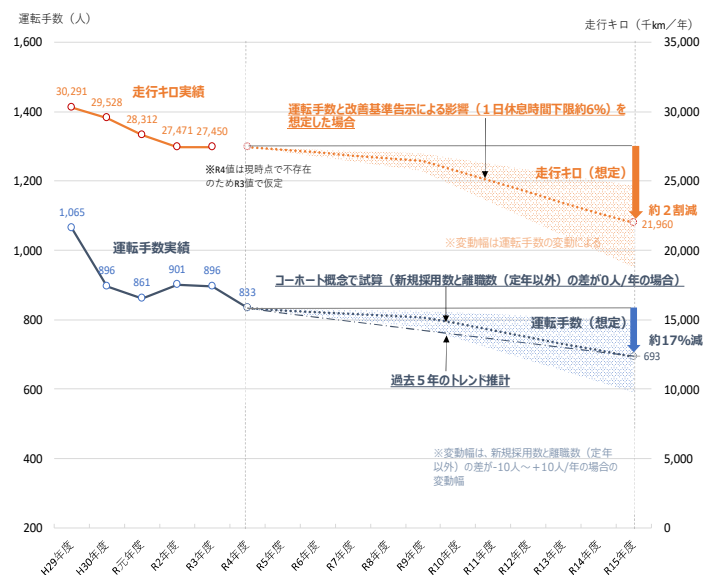
出典：うるま市HP

施策8 持続可能な公共交通の確保

【現状】

- 市内の公共交通について「不便」と感じている市民は43%となっており、運行本数の少なさや移動時間の長さ、定時性の低さ、バス停までの距離などが主な要因となっている。
- 一方で、沖縄県本島バス4社は、R4年度からR15年度にかけて、**走行キロが2割減、路線バスの運転手数が17%減**となることが見込まれることから、**既存の公共交通の枠組みだけではこれらの不便を解消することは困難**な状況にある。

■路線バス運転手数と走行キロの見通し（一定条件下での想定）



※運転手実績値は運輸要覧、走行キロ実績値は輸送実績報告書でいずれも本島バス4社
出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会資料(第40回協議会)

【解決すべき課題】

- 将来にわたる公共交通の維持・確保

【施策の内容】

- 持続可能な公共交通を確保するため、既存公共交通の維持に優先的に取り組む。また、市民の移動利便性を高めるための取組（施策1～4）を併せて推進する。
- 運転手確保に向けた支援や必要な路線に対する継続的な補助を行うとともに、安定した運行財源を確保することで、路線維持とサービス水準の確保を図る。

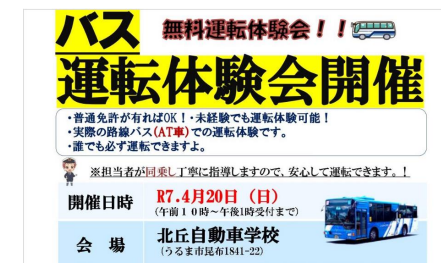
【具体的な取組】

- 運転手確保に向けた支援 **重点**
- 必要路線への継続補助
- 運行財源の確保

■運転手確保に向けた取組



出典：琉球バス交通HP



出典：沖縄バスHP

■運行事業者の支援イメージ

