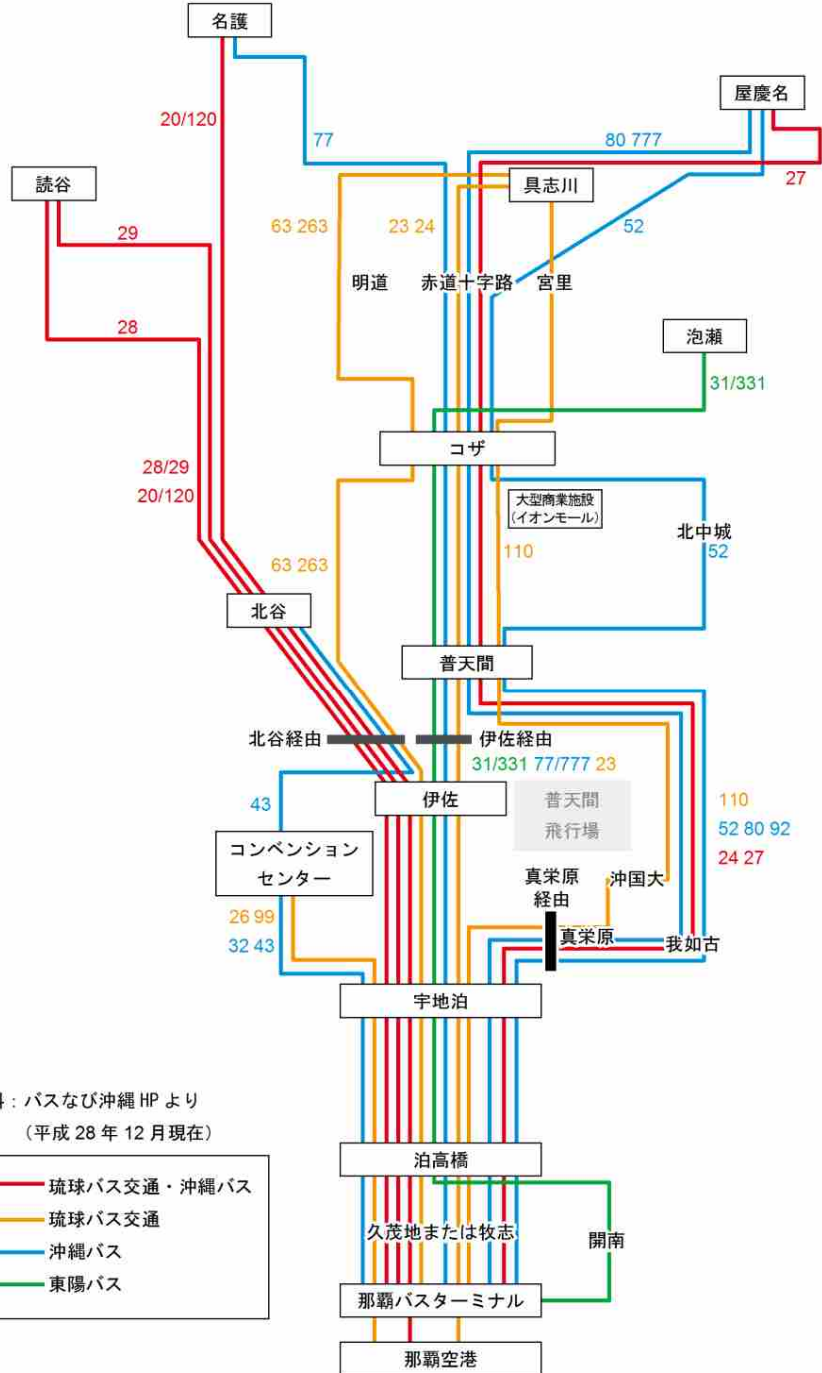


沖縄の基幹バスの取り組み

1. 基幹バスシステムのイメージ

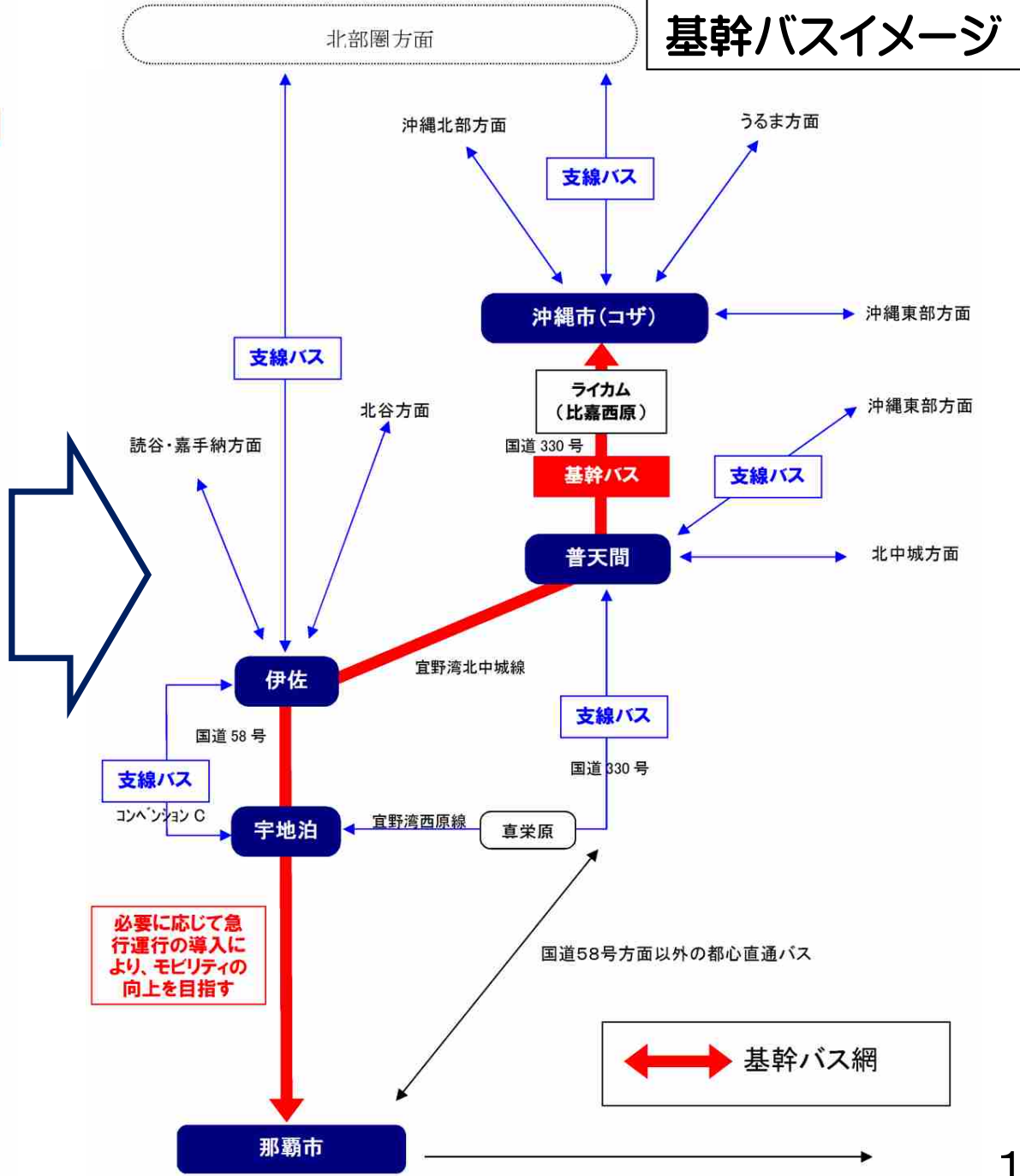
現況



資料：バスなび沖縄 HP より
(平成 28 年 12 月現在)

- 琉球バス交通・沖縄バス
- 琉球バス交通
- 沖縄バス
- 東陽バス

基幹バスイメージ



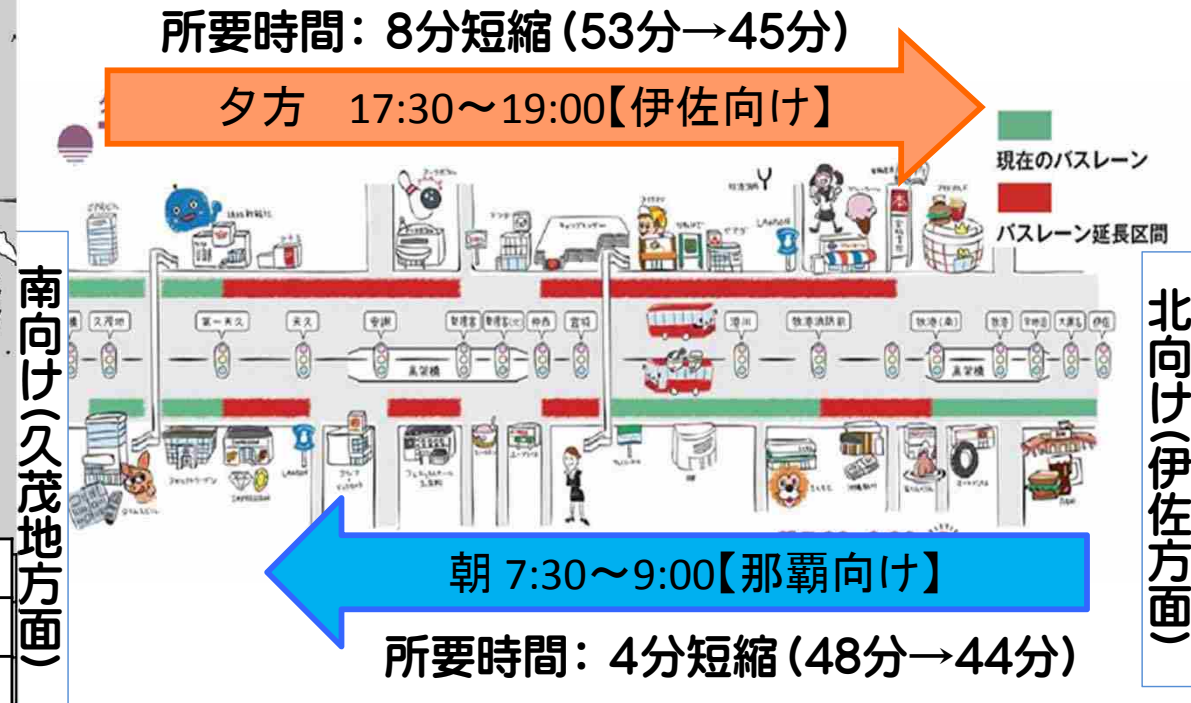
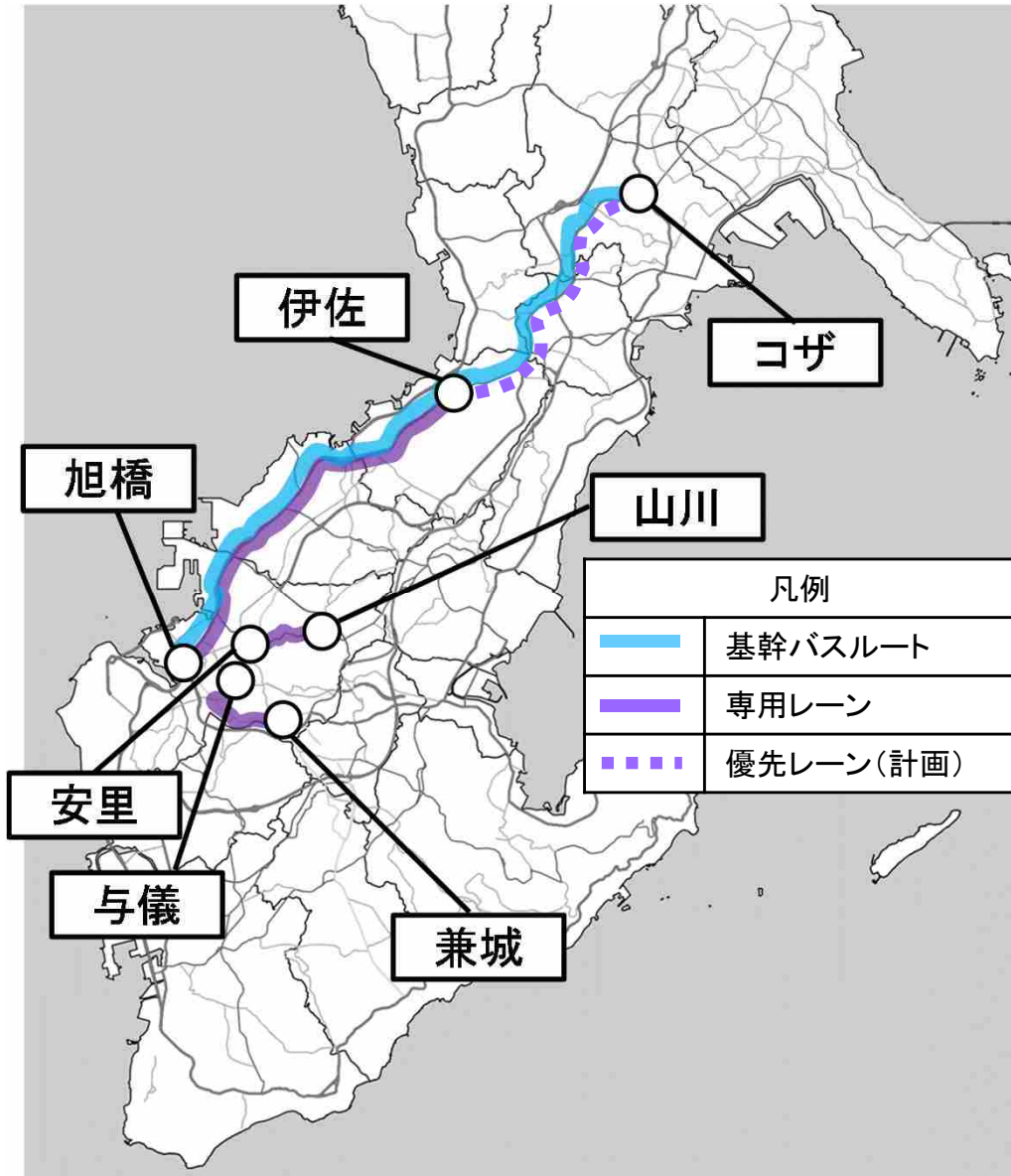
必要に応じて急行運行の導入により、モビリティの向上を目指す

国道58号方面以外の都心直通バス

←→ 基幹バス網

2. バスレーンの延長

- 平成27年2月2日、37年ぶりにバス専用レーンを延長(朝1.6km、夕方4.6kmの延長)
- 伊佐～コザ間についても平成30年度より段階的に延長を計画



<国道58号 浦添市城間(ぐすくま)>



3. 公共車両優先システム (PTPS) 対応車載器導入

1 路線バスの定時・速達性を高めるため、公共車両優先システム (PTPS^(※1)) に対応した車載器設置に補助

(※1) Public Transportation Priority Systems の略

2 車載器から発信されるIDを道路上の光ビーコンが受信し、交通管制センター経由で対象信号を制御し、バスを優先的に通過

3 光ビーコン、信号制御装置については、沖縄県警察が整備・運用

4 沖縄県警察において、平成29年4月から本格運用を開始

5 速報値として平日朝の時間帯^(※2)において約7分短縮(51分→44分^(※3))

(※2) 平日の6:30~9:00 (※3) 1/16~1/27平均と2/27~4/21平均との比較

事業期間: H28~30年度

総事業費: 23,830千円

H29年度予算: 3,438千円

車載器導入計画

H28年度: 146台

H29年度: 30台(予定)

H30年度: 30台(予定)

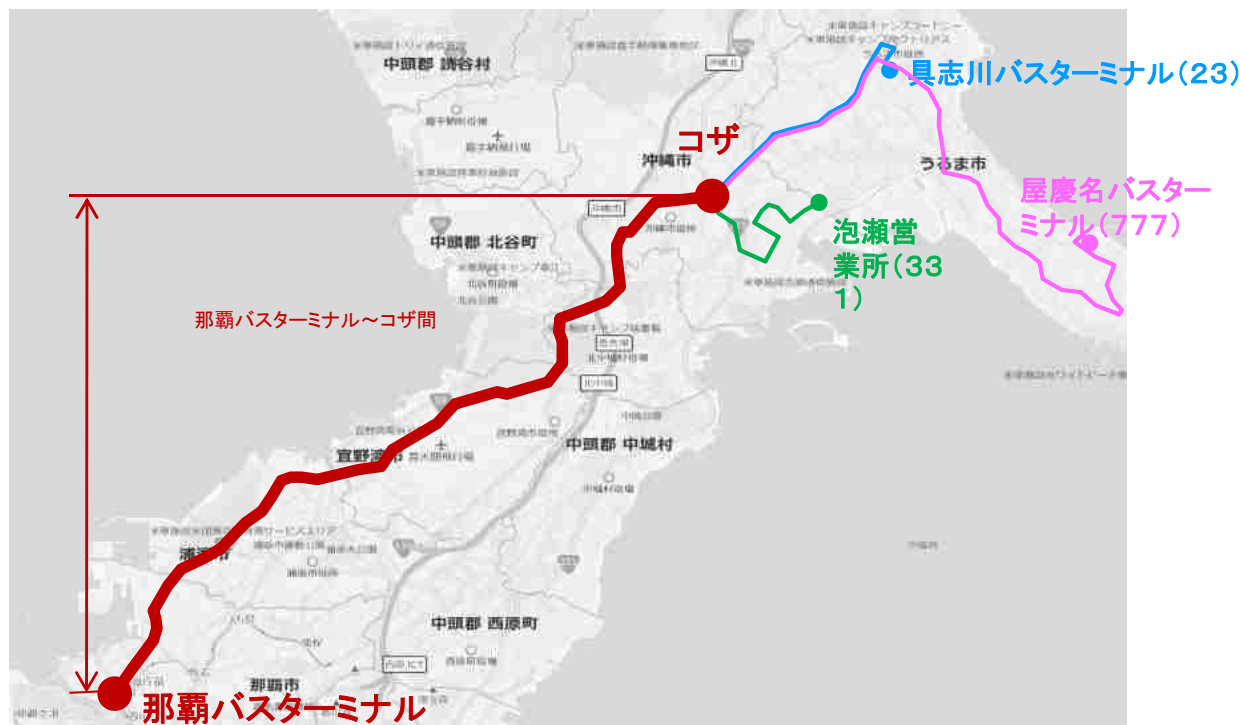


4. 急行バス運行実証実験

- 1 国道58号を中心とする基幹バスシステムの実現に向け、速達性や採算性等について検証
- 2 通常の各停バスより平均約14分短縮(※1)し、約6ヶ月間で24,676名(※2)が利用

※1 H28年11月1日～30日の平均値 ※2 H28年10月3日～H29年3月31日までの乗客数

- 実証期間: H28～30年度予定
H28.10/3～(平日のみ)
- H29年度予算: 45,325千円
- 運行区間: 基幹バスルート
(那覇BT-コザ(各営業所))
- バス停数: 45→13
- 運行系統: 23急行、331、777
各4往復運行



急行バス バス停 (那覇バスターミナル ↔ コザ)



5. その他の取組

バス停のグレードアップ

バス停の快適性向上



大きく見やすい時刻表



ICカード(オキカ)



料金支払いが
すいすいと簡単に!

ノンステップバス



車いす利用者も
利用できる
みんなに優しいバス

電光表示器

車内案内



行先案内



電光表示で
分かりやすい!

バス現在位置検索



バスの位置が
かんたん検索!