

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月28日

協議会名: 沖縄県生活交通確保維持協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
沖縄バス(株)	(系統名) 名護東線 (運行区間) 那覇～辺野古～名護 車両減価償却費等国庫補助金4台分対象	関係市町村のHPや広報誌等において、路線バスの紹介やバスロケーションシステムの周知等を行い、利用者の増加に努めた。 また、名護市が実施するコミュニティバスの実証運行に際しては、既存バス路線との接続を踏まえたルート設定を行った。 路線バス運転手の確保に向けては、県が事業者に対し、大型二種免許取得期間中の賃金支援等を実施した。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)365日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)19.6回→(実績)19.6回 ■平均乗車密度 (目標)5.8人→(実績)4.7人 ■輸送量 (目標)113.6人→(実績)92.1人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 令和4年度も感染症の影響継続が想定されるが、関係市町村、事業者、県等が連携し、利用者増に向けた取組を継続するとともに、利用状況を踏まえたダイヤの改善により、収支改善に努める。 また、関係機関と連携し、引き続き、路線バス運転手の確保に取り組む。
沖縄バス(株)	(系統名) 与勝線 (運行区間) 那覇～渡口～屋慶名 車両減価償却費等国庫補助金4台分対象	関係市町村のHPや広報誌等において、路線バスの紹介やバスロケーションシステムの周知、さらに、高齢者の免許返納によるバス割引制度や県が実施する高校生バス通学費支援事業の周知等を行い、利用者の増加に努めた。 路線バス運転手の確保に向けては、県が事業者に対し、大型二種免許取得期間中の賃金支援等を実施した。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)365日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)17.4回→(実績)17.4回 ■平均乗車密度 (目標)5.2人→(実績)4.2人 ■輸送量 (目標)90.4人→(実績)73.0人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 令和4年度も感染症の影響継続が想定されるが、関係市町村、事業者、県等が連携し、利用者増に向けた取組を継続するとともに、利用状況を踏まえたダイヤの改善により、収支改善に努める。 また、関係機関と連携し、引き続き、路線バス運転手の確保に取り組む。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
(株)琉球バス交通	(系統名) 玉泉洞糸満線 (運行区間) 糸満～具志頭～玉泉洞	関係市町のHPや広報誌等において、路線バスの紹介やバスロケーションシステムの周知等を行い、利用者の増加に努めた。 また、糸満市における地域内の路線バス再編の検討に際して、当該系統の運行ダイヤや利用しやすい運賃について検討した。 路線バス運転手の確保に向けては、県が事業者に対し、大型二種免許取得期間中の賃金支援等を実施した。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)365日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)11.6回→(実績)11.6回 ■平均乗車密度 (目標)1.8人→(実績)1.2人 ■輸送量 (目標)20.8人→(実績)13.9人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 令和4年度も感染症の影響継続が想定されるが、関係市町、事業者、県等が連携し、利用者増に向けた取組を継続し、収支改善に努める。 糸満市における地域内の路線バス再編をR3.10より実施していることから、今後の利用動向を注視していく。 また、関係機関と連携し、引き続き、路線バス運転手の確保に取り組む。
(株)琉球バス交通	(系統名) 豊見城市内一周線 (運行区間) 豊崎～渡橋名～豊崎	豊見城市のHPや広報誌等において、路線バスの紹介やバスロケーションシステムの周知等を行うとともに、当該系統のバス停を対象に利用促進チラシを作成・貼付し、利用者の増加に努めた。 また、路線ルート変更(H31.4)後の利用状況及び課題の把握に努めた。 路線バス運転手の確保に向けては、県が事業者に対し、大型二種免許取得期間中の賃金支援等を実施した。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)365日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)13.3回→(実績)13.3回 ■平均乗車密度 (目標)5.4人→(実績)4.8人 ■輸送量 (目標)71.8人→(実績)63.8人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかったものの、路線ルートの変更による利便性向上により、運送収入は前年度に比べ1.6%(150千円)増収し、収支率も0.1%改善した。 令和4年度も感染症の影響継続が想定されるが、豊見城市、事業者、県等が連携し、利用者増に向けた取組を継続するとともに、路線ルート変更後の利用状況及び課題の把握を行いながら、収支改善に努める。 また、関係機関と連携し、引き続き、路線バス運転手の確保に取り組む。
(株)琉球バス交通	(系統名) 百名線(船越経由) (運行区間) 那覇～船越～百名	関係市町のHPや広報誌等において、路線バスの紹介やバスロケーションシステムの周知等を行い、利用者の増加に努めた。 また、運行ダイヤの見直し(R2.4)後の利用状況及び課題の把握に努めた。 路線バス運転手の確保に向けては、県が事業者に対し、大型二種免許取得期間中の賃金支援等を実施した。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)365日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)10.7回→(実績)10.6回 ■平均乗車密度 (目標)3.8人→(実績)3.4人 ■輸送量 (目標)40.6人→(実績)36.0人	昨年度は、新型コロナウイルス感染症の影響がありながらも、運行ダイヤ見直しの効果により目標値が達成されたが、令和3年度は年間を通じて感染症の影響が継続したため、目標を達成できなかった。 令和4年度も感染症の影響継続が想定されるが、関係市町、事業者、県等が連携し、利用者増に向けた取組を継続するとともに、路線ルート変更後の利用状況及び課題の把握を行いながら、収支改善に努める。 また、関係機関と連携し、引き続き、路線バス運転手の確保に取り組む。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【共同運行】 沖縄バス(株)・ (株)琉球バス交通	(系統名) 本部半島線 (運行区間) 名護～渡久地～名護	関係市町村のHPや広報誌等において、路線バスの紹介やバスロケーションシステムの周知等を行い、利用者の増加に努めた。 また、名護市が実施するコミュニティバスの実証運行に際しては、既存バス路線との接続を踏まえたルート設定を行った。 当該系統は、他社の参入による利用者の減少が大きいことから、今後のバス路線の確保維持について、関係市町村等と検討を行った。 路線バス運転手の確保に向けては、県が事業者に対し、大型二種免許取得期間中の賃金支援等を実施した。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)365日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)32.2回→(実績)32.1回 ■平均乗車密度 (目標)2.1人→(実績)1.5人 ■輸送量 (目標)67.6人→(実績)48.1人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 令和4年度も感染症の影響継続が想定され、当該系統は事業者負担も大きいことから、これまで以上に関係市町村、事業者、県等が緊密に連携し、利用状況を踏まえたルートの設定やダイヤの見直し等、持続可能な運行のあり方について具体的な検討を進めていく必要がある。 また、関係機関と連携し、引き続き、路線バス運転手の確保に取り組む。
【共同運行】 沖縄バス(株)・ (株)琉球バス交通	(系統名) 辺土名線 (運行区間) 名護～大宜味～辺土名	関係市町村のHPや広報誌等において、路線バスの紹介やバスロケーションシステムの周知等を行い、利用者の増加に努めた。 また、名護市が実施するコミュニティバスの実証運行に際しては、既存バス路線との接続を踏まえたルート設定を行った。 路線バス運転手の確保に向けては、県が事業者に対し、大型二種免許取得期間中の賃金支援等を実施した。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)365日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)17.3回→(実績)17.3回 ■平均乗車密度 (目標)2.0人→(実績)1.5人 ■輸送量 (目標)34.6人→(実績)25.9人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 令和4年度も感染症の影響継続が想定され、当該系統は事業者負担も大きいことから、これまで以上に関係市村、事業者、県等が緊密に連携し、利用者増に向けた取組を継続するとともに、利用状況を踏まえたダイヤの改善等により、収支改善に努める。 また、関係機関と連携し、引き続き、路線バス運転手の確保に取り組む。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和4年1月28日

協議会名：	沖縄県生活交通確保維持協議会
評価対象事業名：	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>【目的】 住民の日常生活の足として欠かせない移動手段であるにもかかわらず、自家用車の普及等により利用者が減少し、経常収支が悪化している生活交通路線に補助を行い、当該路線運行の確保・維持を図る。</p> <p>【必要性】 本県のバス輸送を取り巻く環境は、自家用車利用の進展等により、非常に厳しい運営状況になっている。 令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が大きく減少しており、県内の一般乗合旅客自動車運送事業の年間輸送人員は約1,828万人となり、前年度に比べ870万人の減少(減少率約32.2%)となった。 利用者減少による経営悪化は、運行回数の削減等、輸送サービス・利便性の低下を招き、ひいては路線の廃止につながる懸念されるが、全国で唯一、鉄道を有しない本県においては、バス路線が廃止されると自動車交通に頼らざるを得なくなり、地域住民、特に高齢者や児童生徒、無免許者等の生活(通勤・通学・通院等)に多大な影響を与えることとなる。 これらのことから、地域住民の日常の交通手段を確保するためには、欠損が生じているバス路線の運行事業者に補助することにより、路線の確保・維持を図ることが必要である。</p>