

4.3 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

(1) シームレスな観光の実現に向けた交通拠点間の連携強化

施策 14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充

実施概要

- 県外・海外観光客の主要な玄関口である那覇空港は、公共交通の定時性確保に向けた道路交通の円滑化を図りつつ、空港到着後の公共交通利用のわかりやすさ向上や混雑緩和を図るため、国際線ターミナルビル周辺整備も見据え、わかりやすい路線バス乗り場や情報案内提供等の拡充を進める。

<現在の那覇空港の乗り場>

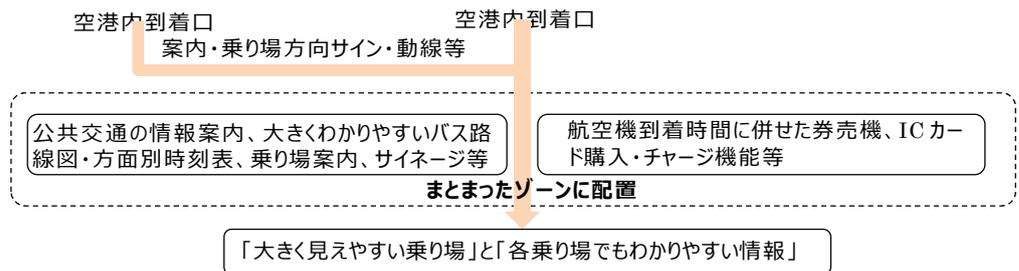


出典：那覇空港旅客ターミナルビルHP

<サインも小さく、情報も煩雑>



<望ましい機能配置イメージ>

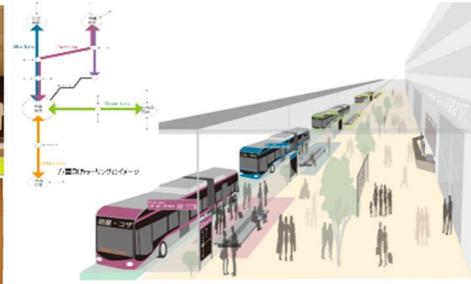


<わかりやすい案内表示、乗り場案内・券売機等の例>



出典：新宿高速バスターミナルHP

<わかりやすい乗り場イメージ>



出典：活性化推進協議会資料

実施主体・スケジュール（施策1、5、15等とも連携）

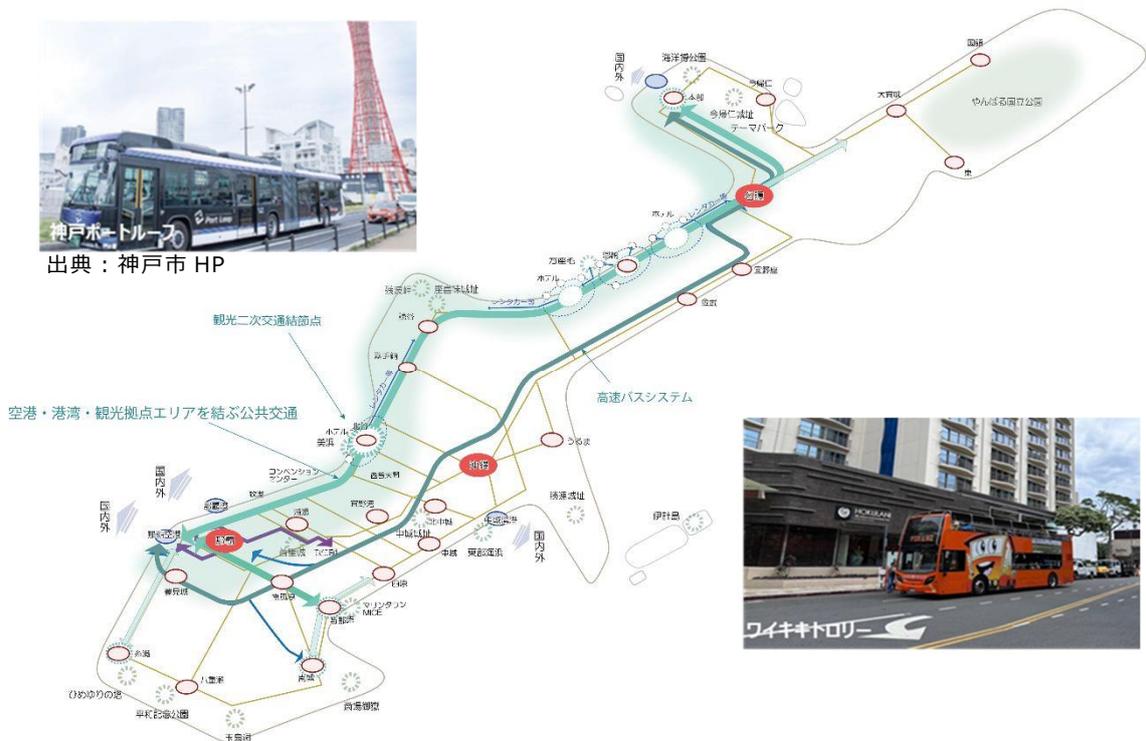
施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充						
14-1 案内表示や情報提供版等の拡充	空港管理者、バス事業者等			検討・実施		
14-2 わかりやすい乗り場環境整備（バス方面等別の乗り場整備）	空港管理者、バス事業者等			検討・実施		

1 施策 15 空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上

2 実施概要

- 3
- 4 • 西海岸を中心とした観光地や宿泊施設までの交通手段については、適度なレンタカー利用の促進を図るとともに、訪日観光客や運転免許を持たないZ世代等など、見知らぬ土地で自ら運転しなくても安心して移動できる公共交通の利用を促進するため、空港・那覇とホテル・北部等を結ぶ既存の路線バス（高速バスを含む）や基幹バスシステムの取組と連携しながら、主要な観光地等まで多頻度の急行バス等の運行を検討する。
- 6
- 7
- 8 • また、クルーズ船寄港時における観光地等までの交通手段の確保についても検討する。

9 <空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通のイメージ>



26 実施主体・スケジュール（施策 1、14、16、17 等とも連携）

27

28 施策・事業	29 実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
30 施策 15 空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上						
31 15-1 那覇空港と観光拠点エリア等を結ぶ急行バス等の検討	32 県、バス事業者、市町村等			検討・実施		
15-2 クルーズ船寄港時における交通手段の確保の検討	県、バス事業者、市町村等			検討・実施		

※基幹バスシステムの取組や既存の様々な高速バス等とも連携して検討していく必要がある。

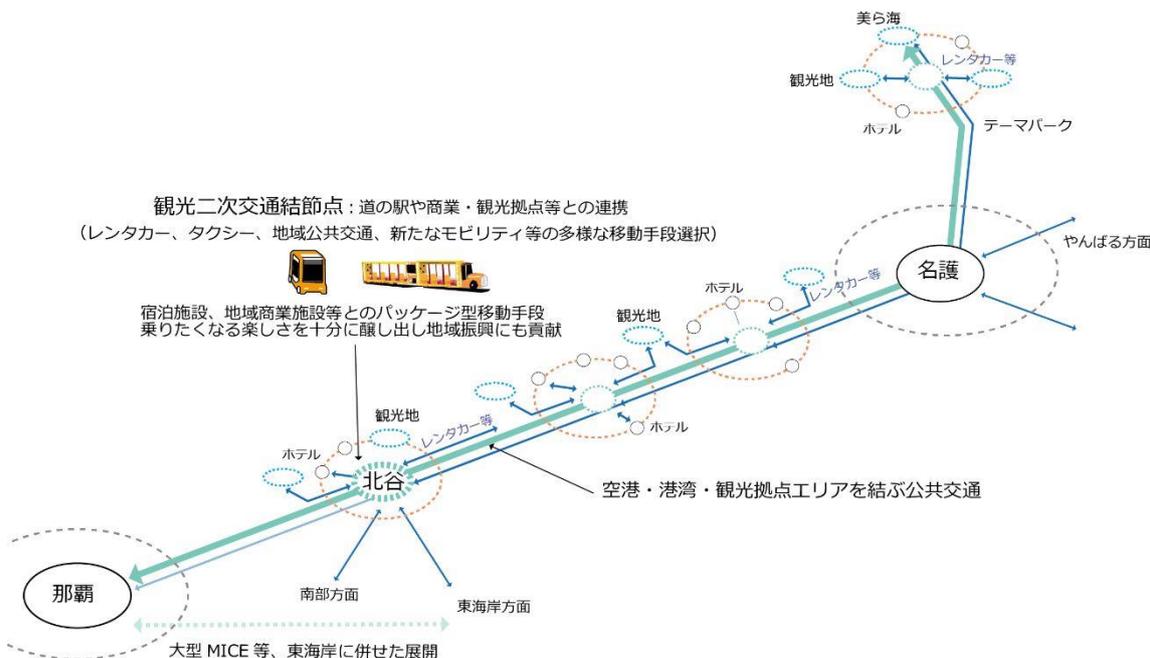
1 (2) 多様な交通モードが選択できるような観光・交通まちづくりの推進

2 施策 16 各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置

3 実施概要

- 4
- 5 • 国際通りに次ぐ、観光客の立ち寄りの多い観光拠点エリアである北谷町を観光二次交通
 - 6 結節点と位置付けるとともに、北谷町を起点として、次の目的地に移動できるよう多様な
 - 7 交通手段（バスツアー等を含む）が提供できる環境を構築する。
 - 8 • 観光二次交通結節点の将来的な機能として、西海岸を運行するバス路線の乗り換え拠点
 - 9 や折り返し地点とし、長距離路線の縮減によるバス運転手の負担軽減を図るとともに、
 - 10 交通渋滞によって発生するバスの遅延等の減少を目指す。
 - 11 • また、各交通結節点やモノレール駅と観光地と結ぶバスの運行、観光地と観光地を結ぶ
 - 12 バスの運行に対する支援を行い、観光客の周遊性の拡大等による観光消費額の向上に
 - 13 に向けた取組を実施する。

14 <観光二次交通結節点のイメージ>



28 実施主体・スケジュール (施策 1、12、15 等とも連携)

29

30 施策・事業	31 実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
32 施策 16 各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置						
33 16-1 観光二次交通結節点の設置	34 市町村、県、交通事業者			検討・実施		
35 16-2 観光二次交通結節点を起点としたの各観光地域への交通手段の確保	市町村、県、道路管理者、交通事業者			検討・実施		

4.4 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

(1) 過度なマイカー依存型社会からの転換に向け、関係者が協力して取り組む交通社会

施策 18 地域自らの政策と資源が総動員された取組

実施概要

- 沖縄の歴史的・社会的背景から根強く定着しているマイカー中心の社会から転換するためには、社会を構成しているあらゆる側面からの粘り強い取組を沖縄の社会全体で推進していくことが欠かせない。
- このため、まずは行政から率先して利用を促す観点から、自治体職員自らの過度なマイカー通勤削減等に向けた取組を全自治体で推進するとともに、県民全体で公共交通を利用する“きっかけ”づくりや、“きっかけ”や“体験”の効果検証等も検討しながら、あらゆる資源による地域公共交通の確保・維持に向けた取組を進めていく。

<行政による率先した取組事例>

・石巻市では、市職員（保育士除く）一般職 1,059 人を対象に、令和 4 年 7 月から 12 月までの期間中、職場までの通勤手段として積極的に公共交通を活用する「公共交通チャレンジデー」を実施。

・秋田県では、地域公共交通計画の施策の一つとして、「秋田県地域公共交通トップが乗って応援 Day」の実施する計画を策定
⇒地域公共交通の維持・確保を呼びかける立場の行政や交通事業者のトップ及び職員が積極的に地域公共交通を利用し、アピールすることで県民意識の醸成を図る

出典：石巻市HP、秋田県地域公共交通計画

<公共交通利用きっかけの事例>



出典：熊本市HP

実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 18 地域自らの政策と資源が総動員された取組						
18-1 自治体職員自らの過度なマイカー通勤の削減等に向けた取組	県、市町村等				検討・実施	→
18-2 公共交通を利用する“きっかけ”づくりの検討・実施（効果検証含む）	交通事業者、市町村、県等				検討・実施	→

1 施策 19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組

2 実施概要

- 3
- 4 • 通学送迎習慣は、クルマ社会の一因とも考えられ、現状の送迎交通が及ぼす課題を減らし次世代におけるクルマ社会からの脱却に向け、教職員や保護者を含めた学校関係者
 - 5 全員で、対策の意義や必要性の理解を深めることが重要である。このため、各学校における
 - 6 児童・生徒は勿論、教職員、保護者等を含めたMM施策を継続的に進める。
 - 7 • 既に ICT や副読本等を活用した学校 MM を継続的に取り組む自治体もあり、環境、健康
 - 8 に与える影響の理解が進み、公共交通利用の意識が高まった事例も見られるため、これら
 - 9 の取組をより広範囲で実効性を高める工夫をしながら継続的に推進していく。
 - 10 • また、大学への通学についても、マイカー通学が多く利用されていることから、大学構内の通
 - 11 学駐車場利用のあり方を含めた検討を促進していく。

12 <浦添市における学校MMの取組事例>

13 <浦添市における学校MMの総合交通戦略での位置づけ>

施策名【事業名】	事業目標期間			関係主体 (検討主体)
	短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (10年以上)	
交通安全啓発活動(自動車、自転車等のマナーアップ施策)	→	→		浦添市
定期的なウォーキングイベント等の開催	→	→		浦添市
学校を対象としたMMの実施	→	→		沖縄県、浦添市
転入者を対象としたMM	→	→		浦添市
交通まちづくりに関するシンポジウム	→	→		浦添市
交通関連施策の実施に向けたワークショップの開催	→	→		浦添市

22

23 **授** 業では、ICT教材の「交通すざろく」を用いて渋滞を引き起こす要因や、クルマの使い過ぎが環境に与える影響などについて学習しました。

24

25 **ふ** り返りでは、日々の移動について自分たちに「なに」ができるかを発表。授業を通じて、児童の多くが「車と公共交通のバランスの良い移動」について理解することができました。

26

27

28 **● 移動の心がけに関する意識 ●**
市内小学5年生への意識調査(令和4年)
環境にやさしい移動 ー 授業有 ●
健康によい移動 ー 授業無 ●

29

30 できるだけバスを利用
※4年生の頃にMM授業を実施した児童

31 出典：令和2年度 浦添市 ICT & 副読本を活用した交通環境学習事業報告書、広報うらそえ

32 実施主体・スケジュール (施策7、8、9等とも連携)

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
33 施策 19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組						
34 19-1 各学校における児童・生徒、教職員、保護者等へのMM施策の推進	市町村、県等			検討・実施		
35 19-2 大学における駐車場利用のあり方検討	大学、県等			検討・実施		

1 施策 20 業界団体・企業等に対する実効性のある TDM 施策の検討・推進

2 実施概要

- 3
- 4 • 朝ピーク時に集中する通勤マイカーの公共交通への利用転換は、交通渋滞緩和は勿論、カーボンニュートラルや SDGs の実現など、社会的にも大きな効果が期待されるところ
- 5 であるが、通勤者の生活習慣（家族の送迎との関係）、通勤コスト、多すぎるマイカー通
- 6 勤駐車場、企業の理解と協力など、様々なクリアすべき課題がある。
- 7 • このため、業界団体・企業等への M M 施策を推進することが基本となるが、マイカー通勤
- 8 駐車場、通勤手当等の実態把握についての検討（R5 年度の PT 調査付帯調査（通
- 9 勤コストや会社負担額）も踏まえた検討）、通勤者と企業側を含めた関係者の理解と
- 10 協力を得るために必要な枠組み（プラットフォーム等）やインセンティブ施策についても検
- 11 討を進める。また、推進にあたっては、様々なマスメディア等の協力も得ながら広報を進める
- 12 など、社会全体への理解を深めるための取組が重要となる。

13 <業界団体・企業 M M 等の事例>



26 出典：わった〜バス党 H P

2020TDM推進プロジェクト

約 **5.2** 万社・団体が参加

企業向け説明会 約 **600** 回
エリアや業種ごとに大会期間中の交通情報や、取り組んでほしい具体的な内容等を情報提供

WEBセミナー 大会に関する情報に加え、コロナ禍での社会変化や環境問題等にも参考となる情報を提供

個別コンサルティング 約 **3,800** 回
輸送に関する影響の分析や計画の策定を支援

集中的な広報

大会直前期から様々なメディアを活用した広報を展開し、交通渋滞緩和や人流抑制を呼びかけ



東京都から、東京2020大会期間中のお願いです。

マスメディア：TVCM、ラジオ、新聞、鉄道駅ポスター、デジタルサイネージ、機内誌、会場周辺へのチラシ配布 等

デジタルメディア：ビジネス誌（WEB）、WEB広告、YouTube、SNS 等

TDMの取組等により大会期間中の交通量が減少し、交通マネジメントが適切に機能

首都高速道路の通行台数と渋滞

- 通行台数（大会直前）：2019年と同程度で推移
- 通行台数（期間中）：対2019年比で平日 **約 2 割減少**
(2019年の休日の通行台数と同程度)
- 渋滞損失時間（期間中）：平日 **約 8 割減少**

26 出典：2020TDM 活動記録（東京都）

27 実施主体・スケジュール（施策 1、2、3 等とも連携）

28 施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
29 施策 20 業界団体・企業等に対する実効性のある TDM 施策の検討・推進						
30 20-1 業界団体・企業等への M M 施策の実施	県、市町村、国	検討・実施				
31		→				
32 20-2 企業等におけるマイカー通勤用駐車場と通勤手当の実態把握検討	県	検討・実施				
33		→				
34 20-3 企業等へのインセンティブ施策検討（表彰、通勤手当支援、入札要件等）	県、市町村、国	検討・実施				
35		→				

1 <参考事例> 自治体における公共交通通勤利用助成金（朝来市、睦沢町）



6 朝来市では、鉄道や路線バス（＝公共交通）による通勤利用を推進しています。
 この度、公共交通を使って通勤をされる方や法人などを対象とした、補助金・奨励金制度を創設しました。
 私たちの大切な公共交通を将来にわたって存続させるため、これをきっかけにあなたも公共交通による通勤をはじめてみませんか？

- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 1 交付対象者
 - (1) 補助金 市内又は市外の法人等に勤務しており、公共交通の定期券を購入して通勤している者。※市外の法人等に勤務している場合の交付対象者は、市民に限ります。
 - (2) 奨励金
 - ① 市内に事務所若しくは事業所を有する法人等の代表者で、従業員等が定期券を購入しているとき。
 - ② 市外の法人等の代表者で、定期券を購入した従業員等が市内に住所を有する者であるとき。※7/1以降の購入分から対象となります。
 - 2 交付対象区間
 - (1) 鉄 道 JR 山陰本線：JR 養父駅から上夜久野駅までの間
JR 播 但 線：JR 和田山駅から寺前駅までの間
 - (2) 路線バス 全但バス圏及び神姫グリーンバス圏が運行している路線バスの市内全区間
 - 3 補助金・奨励金の額
 - (1) 補助金【個人】 定期券の購入価格の 8分の1（100円未満切り捨て）
 - (2) 奨励金【法人等】 定期券の購入価格の 8分の3（100円未満切り捨て）
 - 4 交付申請・交付決定
 補助金・奨励金とも、所定の様式に必要書類を添付して、交付申請を行います。
 市は、提出された申請書等を審査した上で、結果を申請者に通知します。
 - 5 補助金・奨励金についての問い合わせ先
 朝来市企画総務部総合政策課
 電話：672-6110（直通）
 FAX：672-4041
 Mail：sougou@city.asago.lg.jp
 市ホームページアドレス：<https://www.city.asago.hyogo.jp/>
 ※本制度の紹介と申請書のダウンロードが可能です。

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

979

980

981

982

983

984

985

986

987

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

出典：朝来市HP、睦沢町HP

1 施策 21 公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施

2 実施概要

- 3 • 全ての行政、交通事業者、業界団体においては、公共交通の社会的な役割や意義を
4 含め公共交通利用促進のための広報、啓発活動を継続的に実施していく。
- 5 • また、多くの関係者が会員となっている経済、教育、福祉関係団体等においても、可能な
6 範囲でその下部組織や会員への公共交通利用に対する呼びかけや周知等を実施し、社
7 会全体に地域公共交通の確保維持の輪を広めていく。

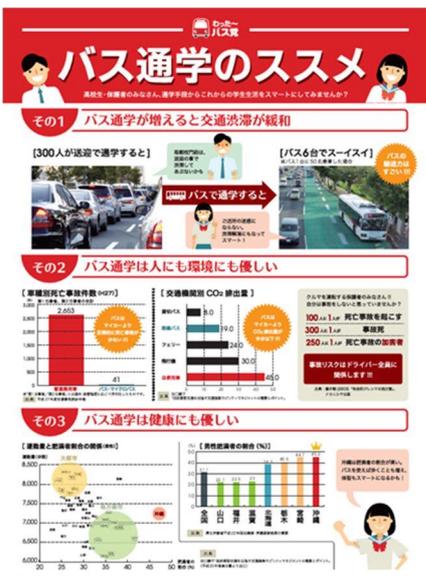
9 <これまでの主な広報、啓発活動>



16 (バスの乗り方教室)



16 (わった〜バス党員授賞式等)



29 (様々なチラシの作成・配布)



23 (図書館等での巡回パネル展)



29 (基幹バスのPR 動画の作成)

30 実施主体・スケジュール (全ての施策と連携)

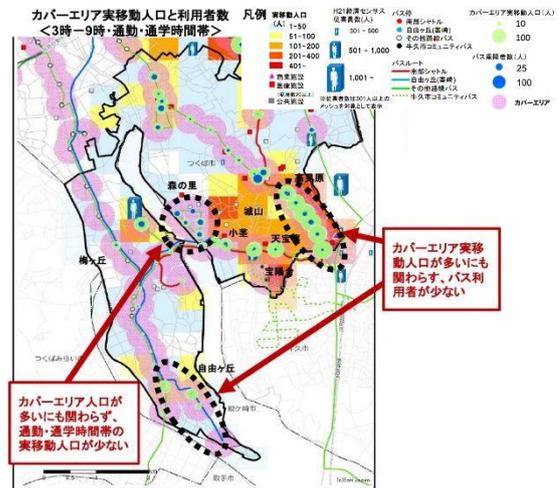
31 施策・事業	31 実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
32 33 施策 21 公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施	32 33 全ての行政、交通事業者、各界関係団体等			検討・実施		

1 施策 22 デジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携

2 実施概要

- 3
- 4 • これまでに交通系 IC カード、クレジットカード決済、QR コード決済、交通 IC 系以外のキ
- 5 ャッシュレス決済などが様々な事業者で導入され、国道 58 号を走行する朝ピーク時の路
- 6 線バスでも IC カード利用率が 8 割に達するなど一定の普及が図られたところであり、引き
- 7 続き IC カード等の普及に努めていく。
- 8 • また、県内でもタクシーの配車アプリや MaaS 普及に向けた取組が進められており、県民及
- 9 び観光客等にとってより使いやすい公共交通とするため、さらには沖縄県の経済振興、公
- 10 共交通の効率性向上や利用促進、加えて交通の円滑化等に資する持続可能性に優
- 11 れた情報サービスの拡充を促進していく。
- 12 • 一方、デジタル技術進展に伴い様々なデータ化がされ、公共交通を含めた社会全般に関
- 13 するデータは個別に蓄積されてきた。このため、国においてもデジタル技術や様々なデータの
- 14 活用による地域の課題解決や活力創造に向けたスマートシティ化を推進している。
- 15 • 様々なデータ活用は、住民サービスの連携、異なる分野間の連携等も期待されるため、
- 16 各種情報・データの蓄積・流通の連携化に向けた取組を進める。公共交通分野において
- 17 も GIS 等によるデータ整備やデータに基づいた計画づくりや効果検証への活用を進めると
- 18 ともに、公共交通の利用促進に向けた研究・検討や新たなサービスの創出等を促進し、公
- 19 共交通の確保・維持や事業性向上を社会全体で取り組める環境づくりを進める。

20 <自分が利用するバス情報サービスアプリ事例> <周辺人口とバス停利用者数の分析事例>



21 出典：宇野自動車 HP、情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査（国土交通省）

22 実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

23

24

25

26

27

28

29

30

31 施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
32 施策 22 デジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携	33 全ての行政、交通事業者、業界団体等			34 検討・実施		

35

1 (2) 県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会

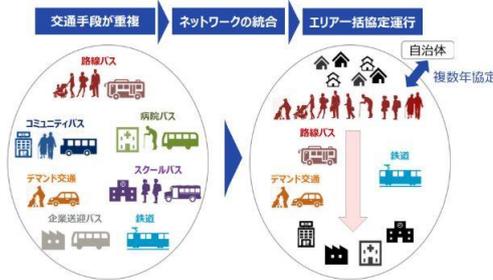
2 施策 23 バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討

3 実施概要

- 4 • 路線バスは、運転手不足や収益確保が厳しさを増し、特に地方部では事業者が収益を
5 確保できる形で公共交通を担う構造が難しくなっている。このため、地域住民の日常の足
6 の確保に向け、各圏域連携交通会議や沖縄県生活交通確保維持協議会の取組等と
7 も十分連携しながら、バス路線の確保・維持のための事業推進に引き続き努めていく。
- 8 • 一方、赤字路線の確保・維持のための欠損補助事業費についても増加基調が続いてい
9 るため、これまでの赤字欠損補助を中心としたバス路線の確保・維持方策から、県民・事
10 業者・行政の全てが経済的にも持続可能な地域公共交通の再構築に向けた新たな仕
11 組みについて検討を進める。併せて公共交通施策推進に必要な財源について、“クルマか
12 ら人中心の社会へ”を踏まえた沖縄における資金（補助、交付金、軽減措置等）の確
13 保や社会資本整備総合交付金等の活用も検討していく。
- 14 • 具体的には、本県におけるニーズやバス事業のリソース、幹線バス路線に対する新たな事
15 業制度（エリア一括協定運行事業等）を含めた新たな仕組みに関する先行事例の整
16 理や、本県での適用可能性について知見を深めるとともに、地域に対する支援を通じた公
17 共交通の確保・維持といった視点、既存補助制度の効率性向上の視点等を含め、幅
18 広い視点で検討を進めていく。

19 <エリア一括協定運行事業>

- 20 ○ 自治体と交通事業者は、複数年かつエリア単位で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
21 ○ 国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該支援額を初年度に明示。
22 ○ 協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に帰属。次の協定期間には要補助額が減少。



28 <社会資本整備総合交付金>

29

30

31

32

33

34

35

出典：国土交通省 HP、P18 参照

36 実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 23 バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討						
23-1 バス路線確保・維持事業の推進	県、市町村、国、バス事業者（沖縄県生活交通確保維持協議会）			実施		
23-2 持続可能な新たな仕組みの検討及び公共交通に必要な財源確保	県、市町村、国、バス事業者			検討・実施		

1 < R 6 年度 幹線の地域公共交通確保維持事業対象系統 >



31 ※各系統の起点・経由地・終点、運送予定者は巻末資料参照

1 施策 24 地域公共交通の運行、担い手の確保

2 実施概要

- 3
- 4 • 地域公共交通の運行、担い手の確保については、これまでも様々な対策や支援策を進
 - 5 めてきたが、今後加速する運転手の高齢化による一層のリソース不足といった喫緊の課題
 - 6 を十分踏まえる必要がある。このため、労働環境や待遇面の改善を含めた新たな人材確
 - 7 保のための取組や人材確保に必要となる支援については、県内外の取組事例も参考にし
 - 8 ながら継続的に検討し実施していく。
 - 9 • なお、運行の担い手については、従事する範囲を市町村等エリアに限定することで、運転
 - 10 手への負担軽減や、担い手による当該地域活性化への貢献機会を生み出すことも期待
 - 11 されるため、新たな人材確保にも柔軟性を持った取組を推進していく。

12 <主な既存支援事業>

- 13 • 沖縄県交通事業者安全・安心確保支援事業（補助金事業）
- 14 新型コロナウイルス感染症の長期化及び、原油価格・物価高騰等の影響を強くうけ、厳しい
- 15 経営環境におかれている交通事業者の運行継続を支援するための補助金
- 16 • 交通事業者運転手等確保支援事業補助金
- 17 1 人材確保推進事業
- 18 ① 求人誌を発行する事業者（広告代理店を含む）に対する広告宣伝費
- 19 ② 就職説明会、乗車イベント等の開催を案内する情報発信に必要な印刷製本費、広
- 20 告宣伝費等、人材採用に係る助言等を依頼する外部専門家に対する謝金等
- 21 2 人材発掘支援事業
- 22 交通事業者のPRの取組に必要な会場借用料、車両使用料、交通費、人件費等
- 23 • 沖縄県交通事業者人材確保支援事業補助金
- 24 1 大型二種免許取得料金
- 25 2 普通免許二種免許取得料金
- 26 3 受験資格特例教習に係る費用
- 27

28

29 実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

30 施策・事業	31 実施主体	32 R6	33 R7	34 R8	35 R9	R10~
30 施策 24 地域公共交通の運行、担い手の確保						
31 24-1 路線バス運転手、タクシー運転手の人材確保のための取組	32 交通事業者	33 検討・実施 →				
33 24-2 人材確保に必要な各種支援	34 県、市町村、国	35 検討・実施 →				

5. 強力に推進する施策・事業

5. 強力に推進する施策・事業

5.1 強力に推進する施策・事業の位置づけ

計画の基本方針と4つの目標それぞれを達成するために必要と考えられる24の施策・事業全ては、今後すべての関係者が着実に取り組むことが基本となるが、現状の地域公共交通が抱える様々な課題等を踏まえると、24の施策・事業の中でも今後その取組を特に加速する施策・事業（強力に推進する施策・事業）を明確にすることが重要である。このため、強力に推進する視点として、以下の3つの視点を設定した。

【計画の基本方針】 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（クルマから人中心の社会へ）

【計画の目標】
目標1 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
目標2 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
目標3 沖縄観光の魅力を高め、地域振興も促す公共交通サービス等の拡充
目標4 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

【目標達成に向けた施策・事業】 合計で24の施策
目標1 施策1～施策6（6施策）
目標2 施策7～施策13（7施策）
目標3 施策14～施策17（4施策）
目標4 施策18～施策24（7施策）

24 施策の中から設定

【強力に推進する施策・事業と3つの視点】

目標達成に向けた24 施策の中でも、今後その取組を特に加速する施策・事業

【視点1】
地域公共交通の
未来を育むための根幹的な視点
コンパクトなまちづくり
基幹となる公共交通

【視点2】
地域公共交通の
再生に欠かせない視点
負のスパイラルの好循環化

【視点3】
沖縄全体の持続的発展に必要な視点
観光振興
持続可能な新たな仕組みづくりと財源確保

5.2 強力に推進する3つの視点

沖縄県の人口は、戦後直後に約33万人^{注1}（昭和15年約57万人）まで大きく減少したが、その後の米軍施政権下と本土復帰といった特有の歴史を経ながら、特に本土復帰以降は全国水準を大きく上回る人口増加と自動車保有台数の顕著な増加が長年継続してきた。本土復帰までの沖縄経済や基盤整備の遅れと上記状況も相まった中で、都市的土地利用拡大がもたらされ、低い所得水準が続きながらも、マイカーが県民の日常生活に欠かせない存在となっている。

沖縄における都市の構造は、土地利用が米軍施設や地形条件による限られた土地の中で拡大した結果、特に都市部では全体としては密度の高い市街地を形成せざるを得なかった。しかし、その過程を経た姿は、軸となる公共交通が脆弱なこともあり、都市機能の拠点性や居住機能のメリハリにも乏しく、望ましい都市や地域の構造とは依然として大きな乖離が生じている。

このため、本土とは異なる本県の課題を十分に踏まえながら、効率的で持続可能性の高いコンパクトシティ形成に向け取り組むことは欠かせないテーマである。その中で都市部においては高い利便性と事業性にも優れた骨格軸を形成する公共交通サービスの展開を図ることで、地方部を含めた地域公共交通全体の持続性を高めることが、本計画における施策展開の根幹的な【視点1】となる。これにより、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減につなげる。

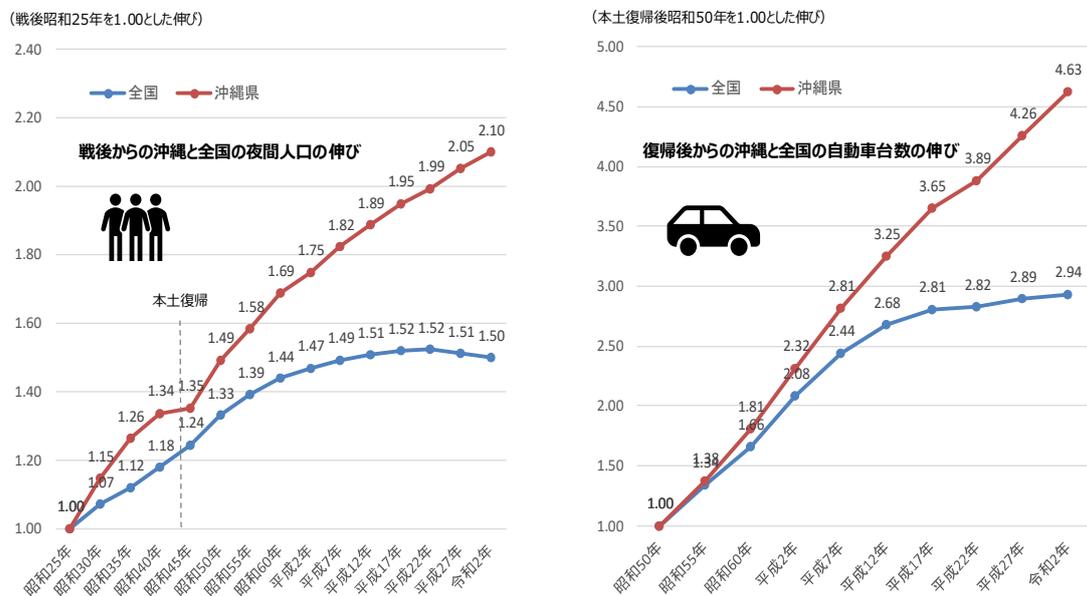


図 5-1 戦後、復帰後以降の夜間人口と自動車保有台数の伸び率

出典：国勢調査（総務省）、都道府県別・車種別保有台数表（自動車検査登録情報協会）より作成

注1) 沖縄群島要覧 1950年版による昭和20年12月人口

1 本計画の期間は、地域交通法の趣旨等を踏まえ5年間としているが、これまで記載したような
2 固有の課題を抱える沖縄では、本計画で掲げた基本方針と目標の達成に向け、今後ともまちづく
3 りや基盤整備等中長期的に時間を要する施策や、関連するインフラ整備（幸地 IC、小禄道路、
4 与那原・南風原バイパス、南部東道路等）と連携した施策についても、沖縄の未来を育む観点
5 からも計画期間内から強力果敢に取り組むことが必要不可欠である。

6 同時に、地域公共交通が抱えている喫緊の課題への対応には、沖縄特有の社会状況も大き
7 く関連する“公共交通を取り巻く負のスパイラル”を如何にして好循環化させるかが重要である。こ
8 のため、これまでに掲げた施策全ての早期実現に向け取り組みつつ、特にスパイラルを好循環化す
9 るためにトリガーと期待される施策を検討し、関係者全員が危機意識をさらに高めながら、スピード
10 感を持って取り組むことが沖縄の地域公共交通再生に欠かせない【視点2】である。

11 なお、地域公共交通に関する施策を確実に進めていく上でも、「葉の交通」を担う1次生活圈
12 （市町村）では地域自らが交通をリ・デザインする意識を一層高め、「枝や幹の交通」にあたる広
13 域圏（県、国）はリーダーシップを持ち、さらには全ての交通事業者や関係者がこれまで以上
14 に相互協力・連携しながら、地域公共交通が抱える現状の局面打開と持続性のある地域社会づ
15 くりに向け新たな一歩を踏み出すエネルギーを持って取り組むことが重要である。

16 さらに、コンパクトシティ形成・骨格軸を形成する公共交通サービスの展開や、地域公共交通の
17 スパイラルの好循環化に向けた取組に併せて、沖縄経済発展に向けたリーディング産業である観
18 光振興に寄与する施策や、公共交通が持続可能な新たな仕組みの検討及び公共交通に必要
19 となる財源の確保についても、沖縄全体の持続的発展に必要な【視点3】である。

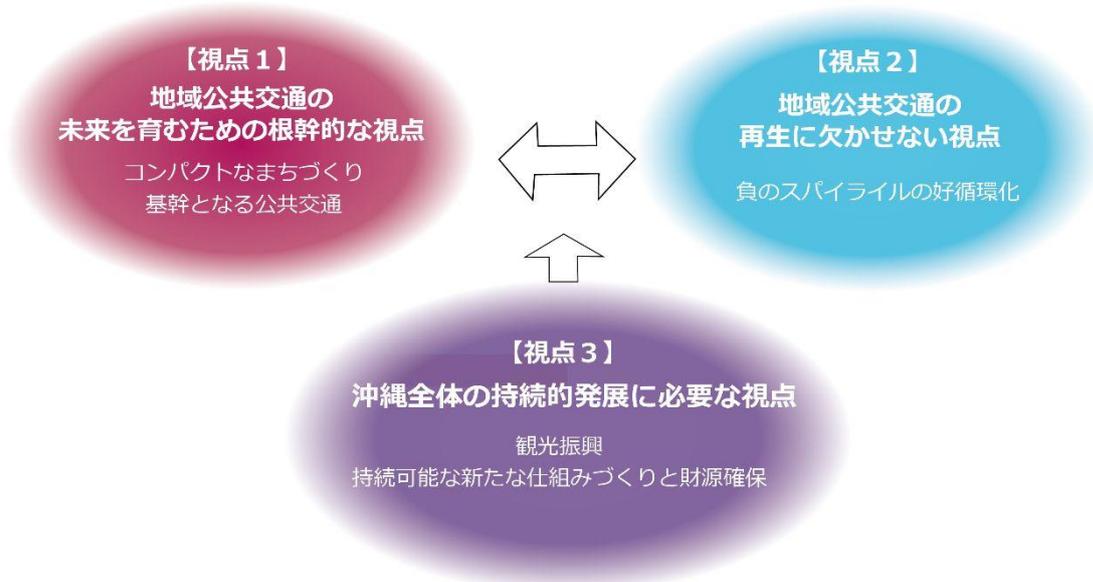


図 5-2 強力に推進する3つの視点

5.3 スパイラルの好循環化に向けて

地域公共交通が抱える負のスパイラルは、一般的には“公共交通利用者減少”が進むことで、“公共交通事業者の収益悪化”を招き、これによる“公共交通サービスの低下”が生じ、更なる公共交通利用者の減少が進む悪循環と整理される。

これに加え、近年ではコロナ禍の影響による公共交通利用者の更なる減少、運転手の高齢化や2024年問題への対応もあって、運転手不足による公共交通サービスの低下の事態を招くなど、公共交通のリソースやそれに伴う影響が拡大している。

運転手不足への対応は、人材確保に向けた取組を事業者自らの努力や行政の支援により進められてきたが、運転手は旅客輸送に大きな責任を伴う職業であり、それに見合った待遇を含めた労働環境が改善された魅力高い職業となることが人材拡充には重要と考えられる。

しかしながら、公共交通事業者の収益が厳しい中では、事業者が経営努力を以てしても待遇改善には限界がある。このため、赤字欠損補助や人材確保支援といった対症療法的な施策だけでなく、事業者の収益好転に向け、公共交通利用者の増加をもたらす原因的な施策を大胆に推進する必要がある。

沖縄においては、公共交通利用者増加をもたらす可能性のあるボリュームが特に大きいと考えられる主な層は、現状の問題と課題を踏まえると、大きくは以下の2つが考えられる。

公共交通利用者増加をもたらす可能性のあるボリュームが特に大きいと考えられる主な層

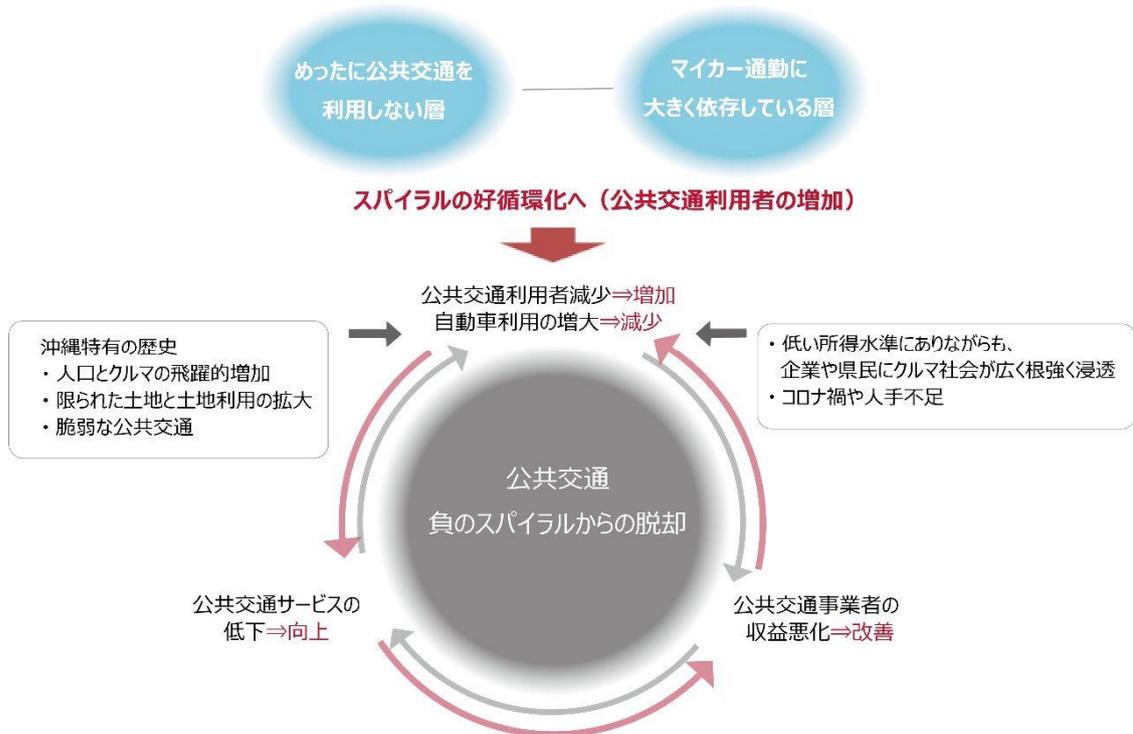
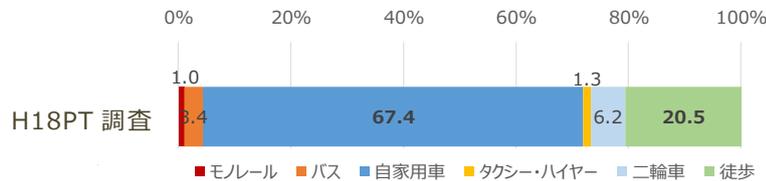


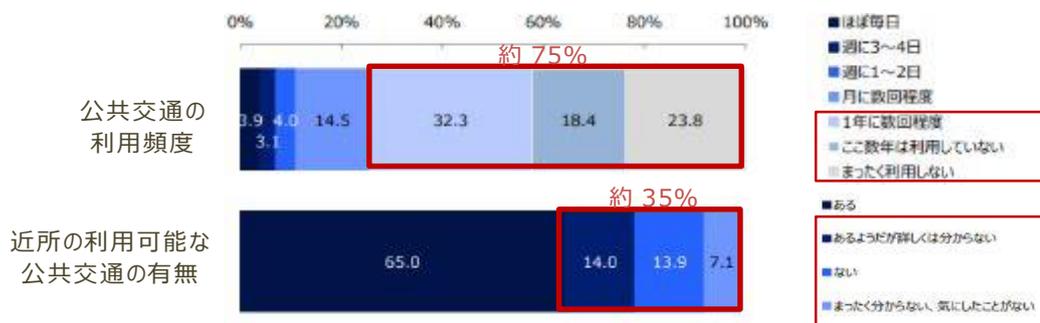
図 5-3 スパイラルの好循環化に向け、利用者増加を期待する層

1 (1) めったに公共交通を利用しない層

2 H18年 PT 調査でも日常交通において公共交通分担率は僅か4%にまで減少し、既存アン
 3 ケート調査でも公共交通をめったに利用しない層が約75%を占め、近所の公共交通の有無を
 4 らない層が約35%を占めるなど、めったに公共交通を利用しない層のボリュームは極めて大きい。



5
6
7
8 図 5-4 H18PT 調査の代表交通手段別分担率



9
10
11
12
13
14
15
16 図 5-5 アンケート調査による公共交通に関する利用状況

17 出典：沖縄県版 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（運輸部）

18
19 一方で、本島の公共交通は、特に国道58号の伊佐以南では、バスレーンも導入され朝ピーク
 20 時はJR山手線以上の2.5分間隔で運行されている区間もあるが、マイカーしか利用しない層か
 21 らは“何故不便なバスにわざわざ乗る必要があるのか”といった声も聞かれ、公共交通の利便性が
 22 多くの県民に認知されていない可能性も考えられる。

23
24 公共交通の利用は、街のにぎわいを醸し出しその経済波及効果も期待されるところであり、熊
 25 本市では、公共交通を利用する「きっかけづくり」として、「バス・電車無料の日」（2022年12月
 26 24日（土））を実施した。その結果、無料対象交通の利用者数は前年比で約1.5倍となり、
 27 普段公共交通を利用しない層も約4分の1含まれるなど、めったに公共交通を利用しない層へ
 28 の「きっかけづくり」となった。これにより、その後の公共交通利用者数が16%、30%増加した月も
 29 見られた他、中心部の賑わいも特に日中では1.3倍増加した。

1 参考)「きっかけづくり」に関する熊本市の事例

2

3 ▼公共交通利用者数(無料化対象)
前年(2021.12.25)との比較



4 ▼バス利用者数推移



5 ▼中心市街地(桜町,下通,上通)来訪者数 ※前年(2021年12月25日)との比較



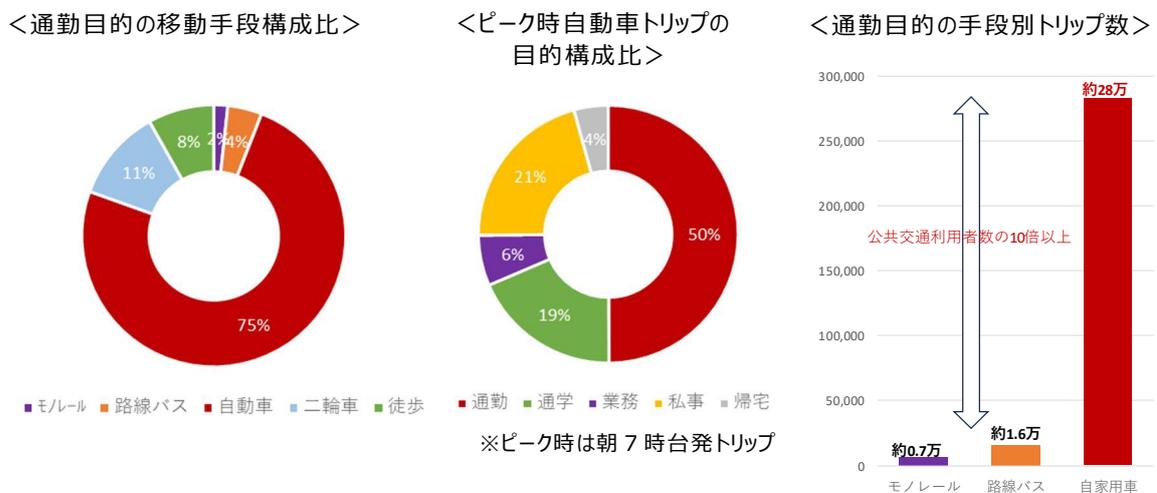
6 図 5-6 熊本市の「バス・電車無料の日」の分析結果

出典：熊本市 HP

1 (2) マイカー通勤に大きく依存している層

2 沖縄中南部都市圏でみると、通勤におけるマイカー通勤は通勤トリップの 75%を占め、さらに
3 渋滞が著しい朝ピーク時交通量ではマイカー通勤が 50%を占めるなど、マイカー通勤は渋滞等の
4 大きな外部不経済をもたらしている要因でもあり、カーボンニュートラル推進上も大きな課題である。

5 また、通勤トリップ数は、マイカー通勤が 28 万トリップに達し、モノレールと路線バスを加算した公
6 共交通利用による通勤の 10 倍以上のボリュームとなっている。これは、人口減少や過疎化による
7 公共交通利用減少を招いている地域が抱える事象とは大きく異なり、公共交通利用が期待され
8 る極めて多くの潜在的な移動需要がある沖縄の特徴を示している。



22 図 5-7 PT 調査による移動の構成比とボリューム

23 出典：第3回中南部都市圏 PT 調査データより作成

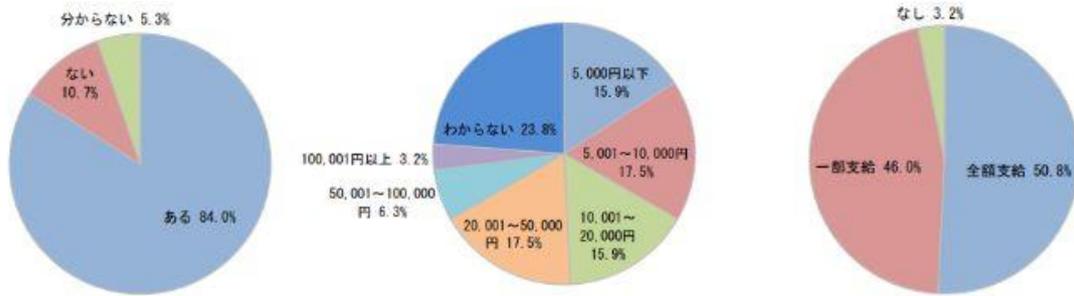
24 しかしながら、マイカー通勤に大きく依存している要因には、通勤先の就業環境（従業員用の
25 無料駐車場が完備されている企業や通勤手当の上限支給が多い）、通勤コスト（通勤手当が
26 公共交通の通勤費を大きく下回っている企業が多い可能性）、更には家族の送迎次いでのため
27 といったことも想定され、沖縄の幅広い社会経済の慣習が大きく絡んでいる。

28 一方で、企業側からみると、沖縄経済の稼ぐ力が決して強くない中で通勤手当増大にも課題
29 があり、企業が持つ駐車場や周辺駐車場政策のあり方、さらには公共交通通勤の企業側にとつ
30 ての意義（通勤時の事故リスクや従業員駐車場賃料や税負担の低減、社員の健康増進と労
31 働生産性向上、社員のゆとりある生活時間の確保等）の確認や、対策の実効性を高めるため
32 のインセンティブ検討（通勤手当支援、優良企業の表彰や入札要件への追加検討等）も重要
33 となる。

34 このように、マイカー通勤に大きく依存している層に対する取組を進める上で乗り越えるべき課題
35 は多いが、スパイラルの好循環化に大きなインパクトをもたらすことが期待されるため、沖縄の企業・
36 業界団体とも連携・協力し取り組むことが欠かせない。

1 (参考) モノレール、基幹バス沿線居住者の通勤コストに関するアンケート結果

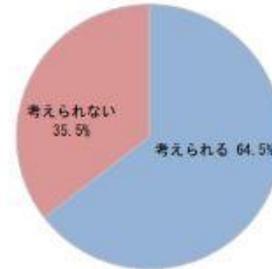
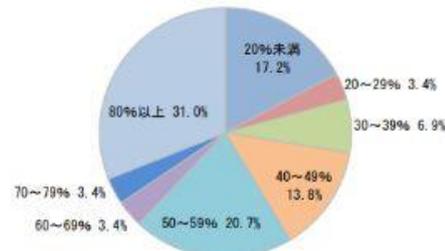
2 <勤務先の通勤手当の有無> <通勤手当の上限額 (月あたり)> <実際の通勤費に対する支給程度>



3 <実際の通勤費に対する支給割合>

4 ※一部支給されている人のうち

5 <全額通勤手当が支給された場合、公共交通への転換が考えられるとした人の割合>

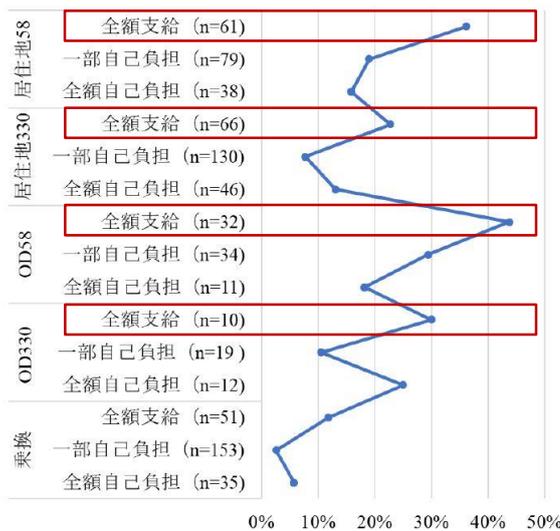


6 アンケート対象：モノレール及び国道 58 号を中心とした基幹バスルート、国道 329 号（那覇～与那原）ルート沿線居住のマイカー通勤者への WEB アンケート（モニター数 75 人）

7 出典：ポストコロナにおける沖縄管内の公共交通転換への方策調査事業（運輸部）

8 (参考) バス沿線居住者の通勤手当支給状況とバス利用率の関係

9 <通勤手当支給別のバス利用率>



10 ※居住地のみ国道 58 号、国道 330 号沿線の方を「居住地 58」、「居住地 330」、居住地と目的地が共に国道 58 号、国道 330 号沿線の方を「OD58」、「OD330」

11 ※対象は、沖縄県公共交通活性化推進協議会が 2018 年に実施したアンケート調査の、回答者の居住地が那覇市・浦添市・宜野湾市・北中城村・北谷町・沖縄市・うるま市の 2460 サンプル

12 出典：大城 好奈，神谷 大介：バス利便性の違いからみた利用意図に関する基礎的考察，第 9 回土木学会西部支部沖縄会技術研究発表会，2020。

5.4 強力に推進する施策・事業

基本的な考え方やスパイラルの好循環化に向けた整理を踏まえ、目標達成に向けた全ての施策・事業を確実に推進していくとともに、特に「3つの視点」に関する施策を強力に推進していく。

目標達成に向けた施策・事業（太字は強力に推進する施策）

目標1 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

- (1) 中南部都市圏における市街地と一体的な骨格軸を誘導する公共交通体系
 - 施策1 **中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入**
 - 施策2 **沖縄都市モノレールの利便性向上**
- (2) 都市の活動圏域やまちづくり動向を踏まえた効率性に優れた公共交通体系
 - 施策3 **拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築**
 - 施策4 東海岸地域における円滑な公共交通体系の構築
 - 施策5 高速バスの拡充及び利便性の向上
- (3) 各1次生活圏でもより高次の都市サービス享受を支援する公共交通体系
 - 施策6 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討

目標2 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

- (1) 子ども世代から、健康的で安全な暮らしを育む交通環境
 - 施策7 小中学校への歩く通学環境の整備推進
 - 施策8 高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充
 - 施策9 大学におけるキャンパスバスシステム等の検討
- (2) 高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境
 - 施策10 高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充
 - 施策11 自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充
- (3) まちづくりとも連携し、誰もがゆとりある生活ができる交通環境
 - 施策12 **各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討**
 - 施策13 交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備

目標3 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

- (1) シームレスな観光の実現に向けた交通拠点間の連携強化
 - 施策14 **那覇空港の公共交通結節機能の拡充**
 - 施策15 **空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上**
- (2) 多様な交通モードが選択できるような観光・交通まちづくりの推進
 - 施策16 **各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置**
 - 施策17 **観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討**

目標4 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

- (1) 過度なマイカー依存型社会からの転換に向け関係者が協力して取り組む交通社会
 - 施策18 **地域自らの政策と資源が総動員された取組**
 - 施策19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組
 - 施策20 **業界団体・企業等に対する実効性のあるTDM施策の検討・推進**
 - 施策21 公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施
 - 施策22 デジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携
- (2) 県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会
 - 施策23 **バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討**
 - 施策24 地域公共交通の運行、担い手の確保

強力に推進する「3つの視点」と施策・事業

視点1 地域公共交通の未来を育むための根幹的な視点

効率的で持続可能性の高いコンパクトシティ形成に向けた取組や、その中で高い利便性と事業性にも優れた骨格軸を形成する公共交通サービスの展開施策は、計画期間内から強力果敢に取り組む

- 施策1 **中南部都市圏の骨格軸を形成する基幹バスシステムの導入**
- 施策2 **沖縄都市モノレールの利便性向上**
- 施策3 **拠点都市を中心とした都市内公共交通体系の構築**
 - 3-2 拠点都市におけるまちづくりと連携した交通結節点の拡充・整備
- 施策12 **各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討**
 - 12-1 日常生活を支援する商業、医療、行政機能等が集積した地域拠点づくりの検討
 - 12-2 各市町村における地域公共交通計画の検討、推進

視点2 地域公共交通の再生に欠かせない視点

公共交通を取り巻く負のスパイラルを好循環化するトリガーと期待される施策を推進するため、関係者全員が危機意識をさらに高めながら、スピード感を持って取り組む

- 施策18 **地域自らの政策と資源が総動員された取組**
 - 18-1 自治体職員自らの過度なマイカー通勤の削減等に向けた取組
 - 18-2 公共交通を利用する“きっかけ”づくりの検討・実施
- 施策20 **業界団体・企業等に対する実効性のあるTDM施策の検討・推進**
 - 20-1 業界団体・企業等へのMM施策の実施
 - 20-2 企業等におけるマイカー通勤用駐車場と通勤手当の実態把握検討
 - 20-3 企業等へのインセンティブ施策検討（表彰、通勤手当支援、入札要件等）

視点3 沖縄全体の持続的発展に必要な視点

沖縄経済発展に向けたリーディング産業である観光振興に寄与する施策推進（地域の公共交通との連携による共創も推進）

- 施策14 **那覇空港の公共交通結節機能の拡充**
- 施策15 **空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上**
- 施策16 **各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置**
- 施策17 **観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討**

地域公共交通が持続可能な新たな仕組みの検討と、地域公共交通の施策推進に必要な財源確保

- 施策23 **バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討**
 - 23-2 持続可能な新たな仕組みの検討及び公共交通に必要な財源確保

6. 計画の推進と達成状況の評価

6. 計画の推進と達成状況の評価

6. 計画の推進と達成状況の評価

6.1 計画の推進

(1) 実施体制

本計画で示した目標に沿った施策・事業については、法定協議会（沖縄県地域公共交通協議会）が PDCA サイクルに基づいて着実に推進していくものとする。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合等には、本計画内容について必要な見直しを行っていく。

また、沖縄県生活交通確保維持協議会における運行費補助に関する内容については、法定協議会（沖縄県地域公共交通協議会）で示された計画及び確保維持方針に基づき協議のうえ、同法定協議会へ書面にて報告する体制とする。

なお、関係会議である国道 58 号を中心とした地域公共交通総合連携計画を推進する沖縄県公共交通活性化推進協議会、及び北部・中部・南部の各圏域における公共交通課題への対応を検討する連携交通会議（北部、中部、南部）とも連携し、情報共有を行っていく。

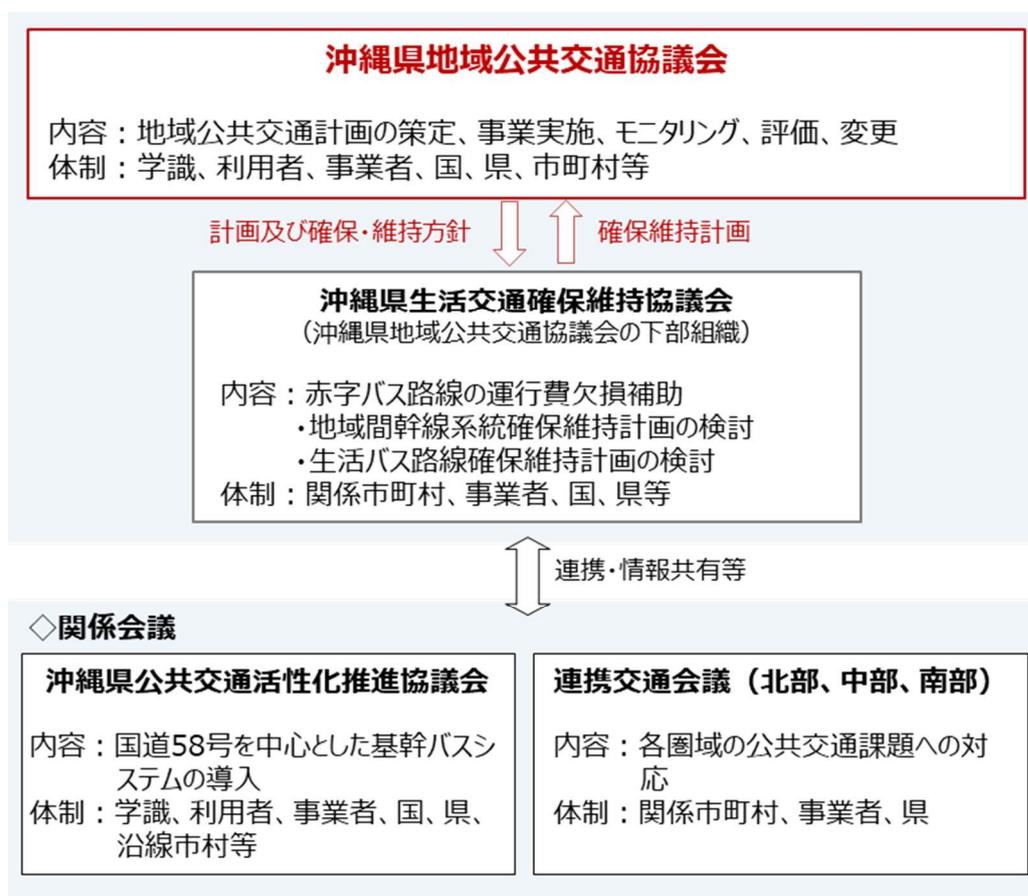


図 6-1 実施体制

1 (2) 実施方針とスケジュール

2 法定協議会等の実施スケジュールは以下のとおりであり、各年2回開催により計画の実施状
3 況の評価、必要に応じた計画内容の見直し等を行っていく。

4 また、現在の地域公共交通が抱える様々な課題への対応は待ったなしの状況であり、特に次
5 年度からの5年間は、局面打開に向け関係者全員が連携・協力しながら具体的に施策・事業
6 の検討・調整を進めていくことに重点を置く。

7 表 6-1 実施スケジュール

8

	各年度	
9		
10 沖縄県地域公	●6月下旬以降	●1月頃
11 交通協議会	・前年度の実施状況と評価 ・今年度の実施内容 等	・今年度の進捗状況評価 ・必要に応じた計画見直し 等
12		
13 沖縄県生活交	○6月中旬頃	
14 通確保維持協	・地域公共交通確保維持	
15 議会	改善計画の協議	
16		

6.2 達成状況の評価

本計画で示した目標達成のため、計画の評価指標を設定し、進捗管理を実施していく。評価指標の設定にあたっては、法定事項で示されている標準指標に加え、本計画で示した計画課題、基本方針、計画目標、施策・事業さらには3つの柱を踏まえた追加指標を設定した。

標準評価指標の計画期間（R10年度）の達成目標は、コロナ前までの推移と最新データを比較し、公共交通の利用者数をコロナ前の水準以上と設定した。

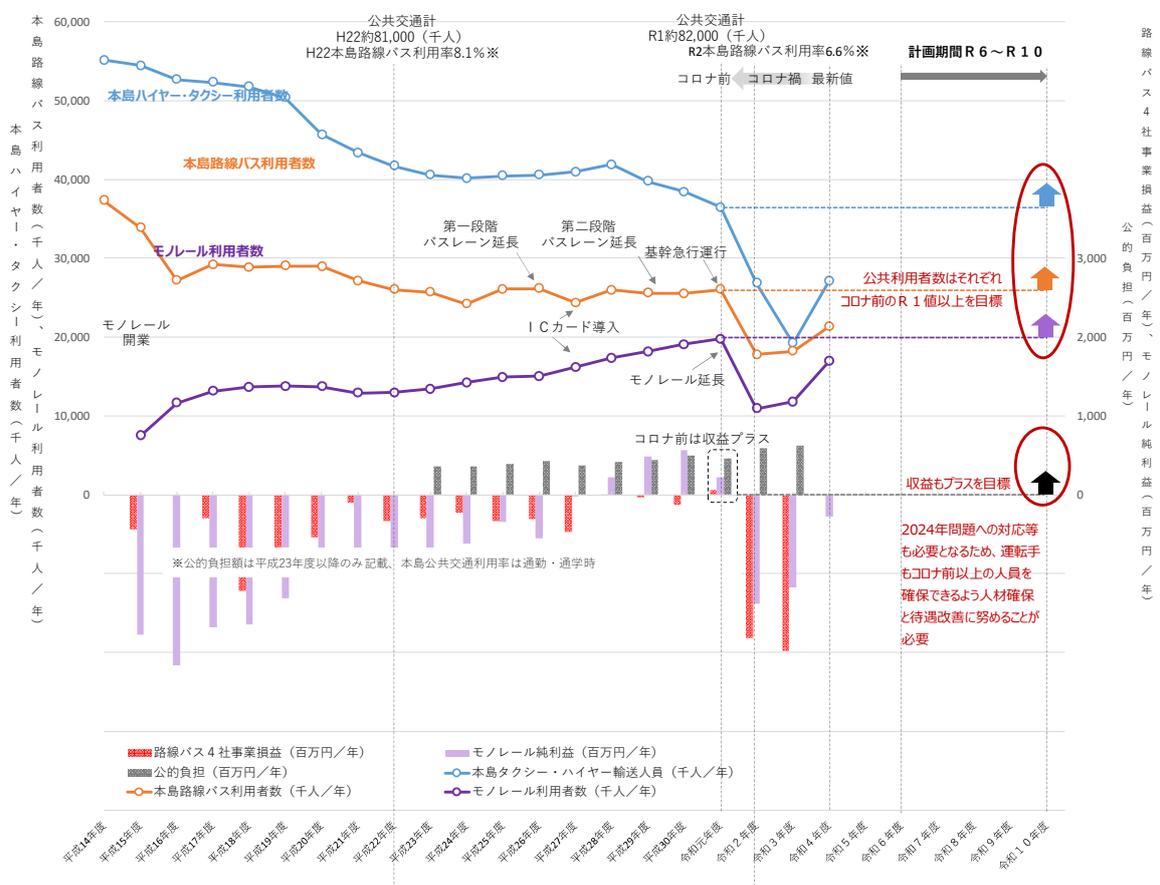
公共交通の収支については、コロナ前（R1年度）に路線バス（本島4社）及び沖縄都市モノレールの収益がプラスとなっていたこと点を踏まえ収益プラスを目標に掲げるが、運行や担い手の確保とそのため待遇改善も必要と想定されることから、収益の要となる利用者数はコロナ前以上の水準が求められる。これに併せて、公的資金の投入額についても、コロナ前（R1年度）以下を目標とする。

追加指標は、基本方針で掲げた“クルマから人中心の社会へ”の考え方や、強力で推進する施策に対応した評価指標として、マイカー通勤、通学送迎、観光交通に関する指標に加え、通勤通学時の交通手段利用割合を設定した。

本島の通勤通学時の利用交通手段割合（国勢調査実施時点のR12年）の目標は、H22年並み（路線バス利用割合：約8%、自家用車利用割合：約64%）を掲げた。これは、H22年度の路線バス利用者数が概ねコロナ前（R1年度）と同水準であることから、公共交通の利用促進等も進めながら自家用車の利用者低減を目指すことになる。

これらの評価指標の目標値の達成に向け、全ての関係者が24の施策・事業を確実に推進することは勿論、特に強力で推進する施策・事業についてはスピード感を持って計画期間内の事業拡充を含め取り組んでいく。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35



【沖縄本島の通勤・通学時の利用交通手段割合】

	平成22年	令和2年	目標 令和12年
徒歩	9.8%	9.1%	
モノレール	1.4%	2.3%	
路線バス	8.1%	6.6%	約8%
ハイヤー・タクシー	1.1%	0.6%	
勤め先・学校のバス	1.1%	1.2%	
自家用車	64.3%	69.3%	約64%
オートバイ	8.8%	6.8%	
自転車	3.0%	3.3%	
その他	2.3%	2.3%	
不詳	4.8%	3.6%	

※複数交通手段利用があるため合計は100にならない

図 6-2 主な評価指標に関する推移と目標

出典：路線バス、ハイヤー・タクシー利用者数：運輸要覧、モノレール利用者数：沖縄県都市計画・モノレール課 HP、乗合バス事業事業損益：国土交通省 HP、モノレール純利益：(株)沖縄都市モノレール HP、公的負担（沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業補助金、沖縄県生活バス路線確保対策補助金の国県市町村負担の合計）：沖縄県交通政策課、通勤・通学時の利用交通手段割合（国勢調査）より作成

表 6-2 評価指標（標準指標）

評価指標	モニタリング手法と達成目標
<p>①公共交通の利用者数</p> <p>※路線バス、タクシーは運輸要覧、沖縄都市モノレールは沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 HP データより把握</p>	<p><u>路線バス（本島）</u></p> <p>26,034 千人（R1 年度） 21,339 千人（R4 年度） 26,034 千人以上（R10 年度）</p> <p><u>タクシー（本島の法人＋個人）</u></p> <p>36,437 千人（R1 年度） 27,060 千人（R4 年度） 36,437 千人以上（R10 年度）</p> <p><u>モノレール</u></p> <p>19,757 千人（R1 年度） 16,909 千人（R4 年度） 20,769 千人以上（R10 年度）</p> <p>※2024 年度中期経営計画値（56,900 人/日）×365=20,769</p>
<p>②県民一人当たり路線バス利用回数</p> <p>※本島の路線バス利用者数と各年推計人口より把握</p>	<p><u>路線バス（本島）</u></p> <p>19.6 回/年（R1 年度） 15.9 回/年（R4 年度） 19.6 回/年以上（R10 年度）</p> <p>※県推計本島人口は R1：1,330 千人、R4：1,344 千人</p>
<p>③公共交通の収支</p> <p>※国土交通省 乗合バス事業の収支状況における路線バス本島 4 社損益</p>	<p>△60 百万円（R1 年度） ▲1,982 百万円（R3 年度） 収益プラス（R10 年度）</p>
<p>④公的資金の投入額</p> <p>※沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業費補助金、沖縄県生活バス路線確保対策補助金</p>	<p>約 4.6 億円（R1 年度） 約 6.3 億円（R3 年度） 約 4.6 億円以下（R10 年度）</p> <p>※国（沖縄県生活バス路線確保対策補助金以外）・県・市町村の負担を含めた合計値</p>

表 6-3 評価指標（追加指標）

評価指標	モニタリング手法と達成目標	
⑤公務員の公共交通通勤利用率（本島市町村、県） ※本庁舎勤務の通勤手当認定者	<u>本島市町村計</u> （那覇市以外平均） <u>那覇市</u> <u>沖縄県</u>	4.9%（R4 年度） 約 10%（R10 年度） 約 46%（R4 年度） 約 46%以上（R10 年度） 約 64%（R4 年度） 約 64%以上（R10 年度）
⑥民間企業のMMへの協力企業数	<u>わった～バス党</u>	93 社（R4 年度） 93 社以上（R10 年度） ※企業 MM プラットフォーム拡充等も検討
⑦通学でのマイカー送迎の割合 ※沖縄子ども調査（沖縄県） ※小中学生や市町村等実施調査活用も検討	<u>高校生送迎率</u>	59%（R4 年度） 59%以下（R10 年度）
⑧通勤・通学時の利用交通手段割合 ※国勢調査大規模調査時の沖縄本島値（15 歳以上、交通手段は複数回答） ※本評価指標による評価は、評価するためのデータが揃った時点で行う。	<u>路線バス利用割合</u> <u>自家用車利用割合</u>	8.1%（H22 年） 6.6%（R2 年） 約 8%（R12 年） 64.3%（H22 年） 69.3%（R2 年） 約 64%（R12 年）
⑨観光客の公共交通利用割合 ※沖縄県観光統計実態調査（旅行中の利用交通手段（複数回答））	<u>路線バス利用割合</u> <u>一般タクシー利用割合</u> <u>モノレール利用割合</u>	10.8%（R1 年度） 20.7%（R4 年度） 23.7%（R1 年度） 18.5%（R4 年度） 28.2%（R1 年度） 29.0%（R4 年度） 各交通機関とも R4 年度以上（R10 年度）