

図 2-89 沖縄本島路線バスの沖縄県補助対象路線（令和5年度）

(6) 公共交通事業への支援等

- 陸上交通関連の地域公共交通確保維持事業補助は、平成 23 年度以降一貫した増加基調にあり、令和 3 年度は 6 億円を超過している。

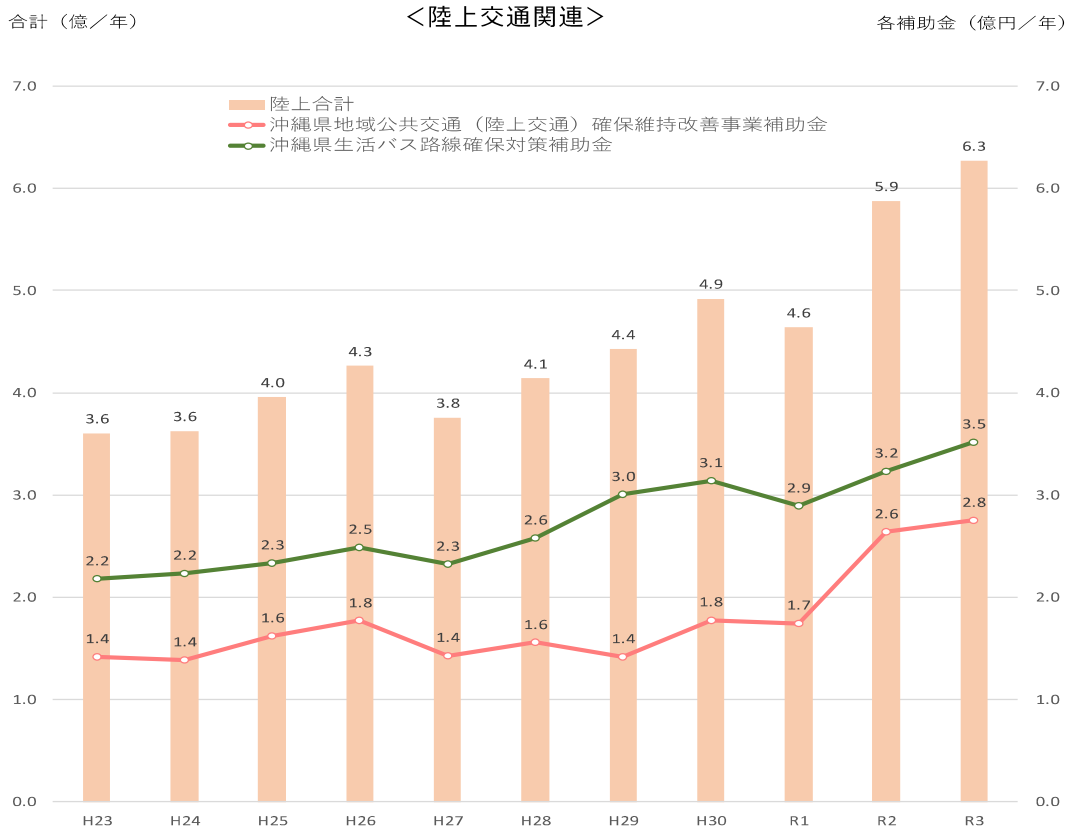


図 2-90 地域公共交通確保維持事業補助金の推移

出典：沖縄県交通政策課、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

(7) その他の主な公共交通支援事業

- その他の主な公共交通支援策としては、免許自主返納者への優遇措置（交通部長、各警察署長と協力企業等の代表者間で締結された覚書によるもの）や沖縄県教育庁による通学費等の支援がある他、県及び本島内市町村による陸上交通手段の確保・維持等に充てている経費がある。

R5.2.1 現在

	協力企業等	内 容	締結日	
1	沖縄バス協会 4社 (沖縄バス・琉球バス・東陽バス・那覇バス)	運賃50%割引 (運転手に提示)	※ OKICAカードにも設定可能 ※ 定期券・回数券への適用不可	H24.5.7
2	沖縄都市モノレール (ゆいレール)	運賃50%割引 ※ 65歳以上に限る (福祉ボタンで購入)		H24.6.1
3	「沖縄県ハイヤー・タクシー協会」に加盟する本島内のタクシー88社 ※ 離島は除く	運転手に提示 → 乗車料金10%割引 ※ 65歳以上に限る 料金割引タクシーには、後部左側ドアの窓ガラスに右の黄色いステッカーが貼り付けられています。		H24.8.1
5	沖縄市 (コミュニティバス)	運転経歴証明書を提示すると50円 (通常一律100円)		H31.2.22
28	北谷町 (コミュニティバス)	乗車料金100円 (運転手に提示) ※65歳以上に限る		R1.7.29

※交通部長、各警察署長と協力企業等の代表者間で締結された覚書によるもの。

図 2-91 免許自主返納者への優遇措置 (本島公共交通に関するもののみ抜粋)

出典：沖縄県警察本部HP

令和5年度 沖縄県バス通学費等支援事業 (R5.8.3作成)

沖縄県バス通学費等支援のご案内 (バス・モノレール通学費支援)

意欲ある生徒が安心して教育を受けられるよう、以下の世帯を対象にバス・モノレール通学費を支援 (無料化) します。

1 対象者等 次の①と②の要件を満たしている方が対象となります

① 次のア～オのいずれかに該当する世帯

- ア 令和5年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯 (一部給付を除く)
- イ 最新年度の道府県民税及び市町村民税所得割が非課税世帯
- ウ 令和4年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯 (一部給付を除く)
- エ 児童扶養手当または母子及び父子家庭等医療費助成受給世帯
- オ 離職等の家計急変により、ア、イと同程度の収入状況と見込まれる世帯

② 県内の県立高校 (全日制・定時制)、県立中学校、国立高等専門学校 (1年～3年)、私立高校、私立中学校に在籍する中学生

ただし、以下の制度で通学費の支援対象となっていない場合は対象外となります。(例) 生活保護 (生活扶助) 受給世帯 など

利用できるバス会社等	支援方法
琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス 沖縄都市モノレール	申請区間 (自宅から学校まで) で利用可能なオキカを交付
高速バス (琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス) ※系統番号111, 117	申請区間 (自宅から学校まで) で利用可能な回数券を交付
【本島】やんばる急行バス、平安座総合開発、国頭村営バス 豊後バス 【宮古】宮古運賃バス、八千代バス・タクシー、共和バス 【石垣】東運輸 【久米島】久米島町営バス	申請区間 (自宅から学校まで) で利用可能な利用券を交付

遠距離通学等による通学費支援

R5年度から、遠距離通学等による高額通学費の一部を補助します!

◎ 対象者 (①～③の全てに該当)

① 所得要件を満たす者

次の計算式で算出される額が154,500円未満 (※1)

(※1) 両親 (片方のみ就業)、高校生、中学生の4人世帯のケースで世帯年収目安590万円まで

【計算式】
令和5年度の市町村民税の課税標準額 × 6% - 市町村民税の調整控除額
※親権者が2名の場合は、それぞれ上記の計算を行い合算する

② 通学定期券 (バス・モノレール) 及び通学回数券の1ヶ月あたりの利用額が15,000円を超える者

③ 他の通学費支援 (※2) を受けていない高校生 (県立の通信制除く)、県立中学生、私立中学生 (※3)

※2 県から通学費無料化のオキカが交付されている世帯など。
※3 私立の中高は履修私学課 (098-866-2074) に確認して下さい。

◎ 支援内容

通学定期券及び通学回数券の1ヶ月あたりの利用額 (※4) が15,000円 (基準額) を超える場合に、15,000円を超える部分を補助 (※5)

※4 オキカに現金をチャージしてのバス・モノレール利用は対象外
※5 100円未満切り捨て

図 2-92 バス・モノレールの通学支援

出典：沖縄県教育庁

百万円／年

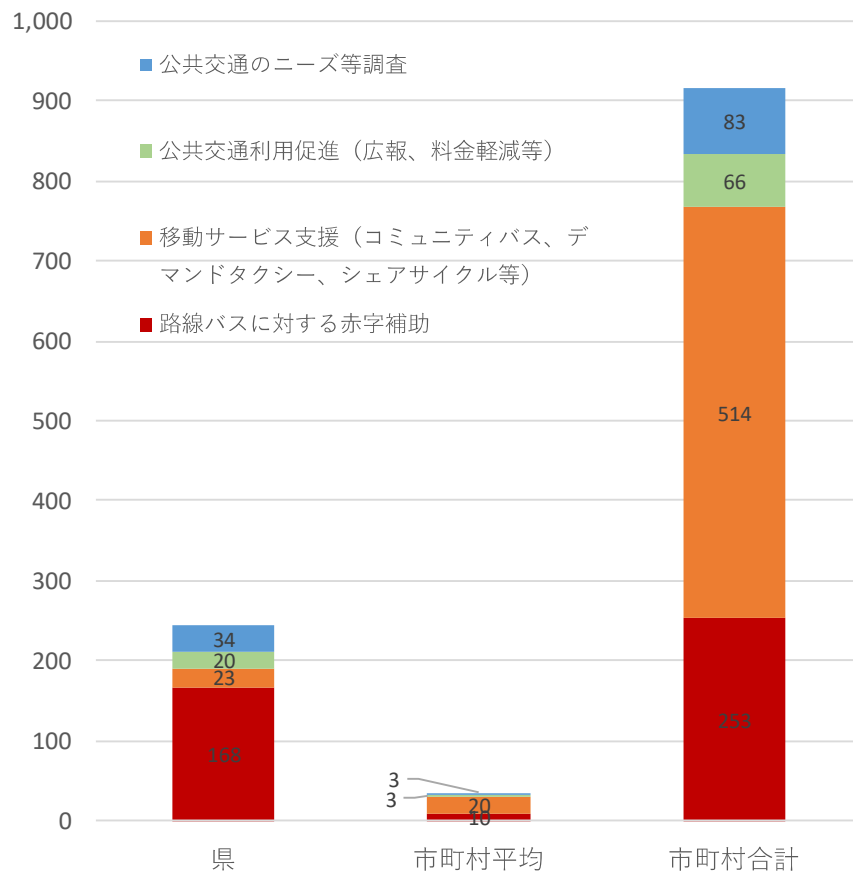


図 2-93 本島自治体の陸上交通手段の確保・維持等に要する経費 (令和3年度)

出典：沖縄県企画部交通政策課 (令和4年度市町村アンケート結果より)

(9) 沖縄県の二種免許保有者数の推移

- 沖縄県の運転免許保有者数は、一種免許は全国水準を上回る勢いで大幅に増加（20年間で約27%増）しているが、バスやタクシーなどを運転する二種免許保有者数は、20年間で約35%減少している。
- 大型二種（路線バスや観光バス）の免許保有者の年齢構成は、沖縄県では特に高齢化の進展が著しく、65～74歳までの年齢層の割合は、平成27年の約21%から令和4年には約35%まで増加しており、全国に比べてもその傾向は顕著となっている。

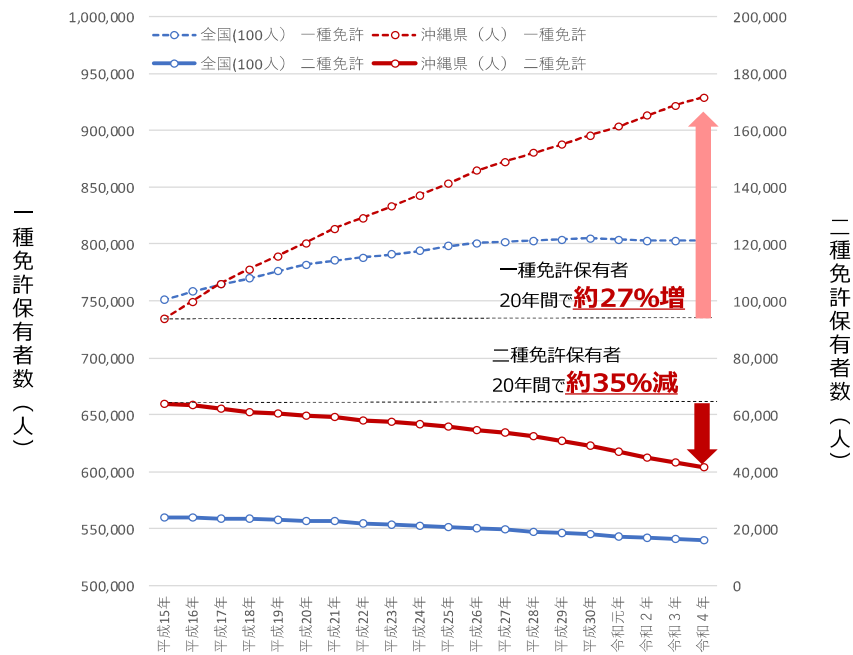


図 2-94 免許種別保有者数の推移

出典：運転免許統計（警察庁）より作成

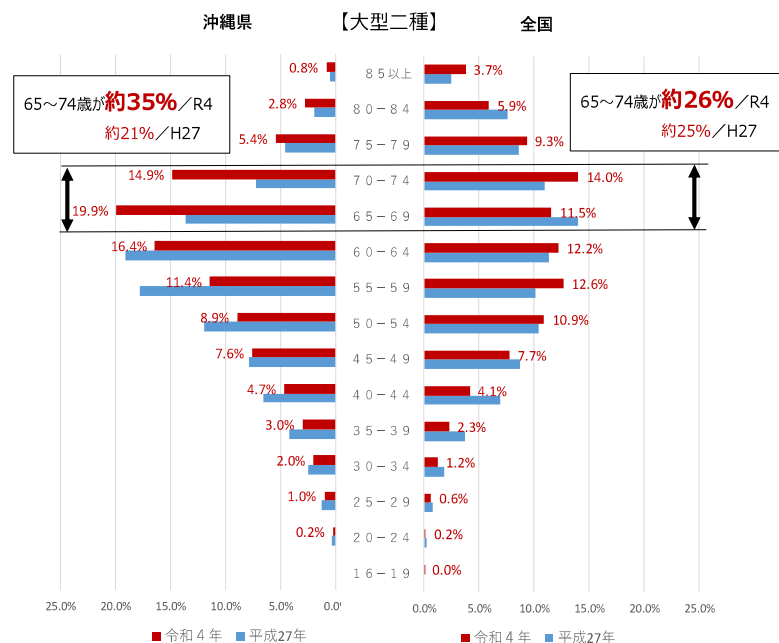


図 2-95 大型二種免許保有者の年齢階層別構成比

出典：運転免許統計（警察庁）より作成

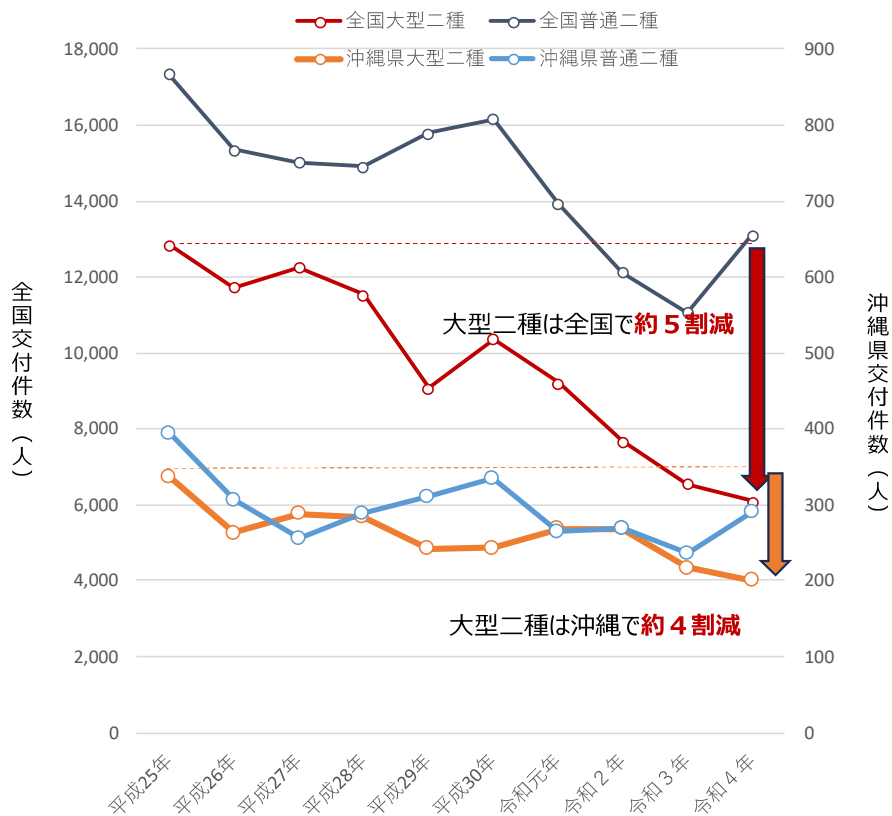


図 2-96 二種免許の交付件数 (併記運転免許証交付件数)



図 2-97 全国の大型二種・普通二種免許の年齢別交付件数 (併記運転免許証交付件数)

出典：運転免許統計 (警察庁) より作成

2.2 地域公共交通の課題

沖縄県を取り巻く時代潮流や我が国の動向を踏まえた課題としては、SDGsの展開、カーボンニュートラルへの切迫した状況への対応、格差の拡大、デジタル化と情報通信技術の進化、人口減少・超高齢化社会への本格突入と新たなライフスタイルの進展、さらには社会リスクへの備え等があげられる。

また、沖縄県の上位関連計画を踏まえた課題としては、沖縄振興分野を包含する総合的な基本計画である「新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」や、沖縄の総合交通体系のビジョンである「沖縄県総合交通体系基本計画」で定めている基本方向との整合があげられる。

これらの上位計画等を動向も踏まえ、地域の動向と課題を踏まえた課題として次の7点を整理した。

① 将来の沖縄がめざす都市構造・土地利用を誘導する計画づくり

- 沖縄本島においては、南北に連なる各地域間の都市活動を担う交通軸の形成や、特に中南部都市圏では土地利用の再編整備とあわせた、市街地と一体的で都市構造の骨格を誘導する基幹的な公共交通の形成が課題である。また、地方部では隣接する1次生活圏や各圏域拠点都市と結節された公共交通の形成が課題である。
- また、めざす都市構造・土地利用を誘導するためには、公共交通が不便な土地利用が展開されないよう都市政策とも連携することが重要である。

さらに、信頼性の高い公共交通を備えることも基本的な課題であり、定時性が確保された公共交通の形成に向け、渋滞など公共交通の走行に支障をきたす様々な要因に対し、必要な対策を講じる必要がある。

② 高齢者の安全で快適な日常生活や社会活動を支える計画づくり

- 今後訪れる高齢化社会では、免許を保有しない高齢者への対応に加え、免許を保有する高齢者の安全・安心な移動手段確保も重要となるため、高齢者の日常生活や社会活動のスタイルに見合った公共交通等を考えていくことが課題である。

③ 沖縄が抱える社会構造上の課題を踏まえた計画づくり

- 低い所得水準やひとり親・非正規雇用といった社会構造上の課題を踏まえ、安心して生活できるまちづくりとも連携しながら、時間的・経済的にもゆとりある移動ができる環境整備が課題である。

④ 子どもを含めた全県民の安心で健康的な生活を支援する計画づくり

- 子どもの送迎は、道路交通混雑、歩行児童の安全性低下、将来世代へのマイカー中心行動の習慣化等にも影響。県民の歩かない生活、健康への影響等も踏まえ、県民の安心で健康的な生活を支援する計画づくりが重要である。

⑤ 今後の観光需要を見据えるとともに、観光二次交通の利便性向上に向けた計画づくり

- 今後、これまで以上の本県への観光需要増加を見据え、陸・海・空の交通手段が切れ目なくスムーズにつながる「シームレスな観光」の実現に向けて、観光（旅行者）目線による交通拠点間の連携強化に取り組むため、地域づくりやまちづくりと連携することが重要である。
- このため、観光の玄関口である那覇空港における公共交通結節機能の拡充をはじめ、空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の充実、観光客の立ち寄りの多い観光拠点エリアを観光二次交通結節点と位置付け、次の目的地に移動できるよう多様な交通手段が提供できる環境の構築など、観光二次交通の利便性向上に向けた取組を促す計画づくりが課題である。

⑥ 持続可能な社会実現に向けた計画づくり

- 利用者減少による交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、行政による補助額も増加の一途をたどっており、特に地方部を中心とした地域住民の日常の移動手段を確保することが重要である。
- このため、バス路線の確保・維持については、地域における様々な関係会議体の取組等とも十分連携しながら、必要な見直しや様々な工夫を行うことが課題である。
- さらに、将来にわたり社会全体で持続可能な公共交通のあり方を考えていくことが大きな課題であり、公共交通の効率化や再構築、公共交通の利用促進、公共交通を確保・維持するための仕組み等について、日常から関係する行政機関や交通事業者による不断のコミュニケーションを図り、幅広い視点から計画づくりに取り組むことが重要である。

⑦ マイカーに依存しなくても、快適で活力ある社会を導く計画づくり

- 以上6つの課題は、低い所得水準、その中での就業環境・交通コスト、郊外化・中心市街地や地方部の活力低下、歩かない県民・健康への影響等、沖縄の歴史的・社会的背景が、ここまで定着したマイカー中心の社会の形成とも関連している。
- 沖縄は、脱炭素社会、SDGsといった世界的な取組に決して遅れることなく、マイカーに依存しなくても快適で活力ある社会創出に向け、沖縄全体が高い緊張感を持って取り組む計画づくりが重要である。

また、計画策定に向けたその他留意事項としては、以下の4点を整理した。

- ① 豊かな県民生活と活力ある都市活動等が営まれている沖縄の目指す将来像を支える地域公共交通計画のビジョンに向けた計画づくり
- ② 関係者で合意された地域公共交通計画のビジョンに向け、バックキャストの理念を大切に計画づくり
- ③ 効率的で持続可能な地域公共交通とするため、福祉・教育等の他政策分野とも連携しながら、様々な資源が動員・協力された計画づくり
- ④ 特に地方部においては、現状における地域住民等の移動の選択肢を確保するためのバス路線の確保・維持に努め、さらに全ての関係者が協力して効率的で持続可能な地域公共交通を導く計画づくり

3. 計画の方針と目標

3. 計画の方針と目標

3.1 計画の方針

本県が目指す『社会:誰一人取り残すことのない優しい社会の形成』、『経済:強くしなやかな自立型経済の構築』、『環境:持続可能な海洋島しょ圏の形成』といった基本方向と、これからの社会経済動向、沖縄本島の都市構造やそれを支える骨格交通軸等の将来像を十分に踏まえた中で、県民の日常生活、社会生活、都市活動、観光交流に伴う需要を適切に充足し、脱炭素社会に向けた環境負荷軽減を図るために必要となる、本計画の基本方針を次のように定め、経済、まちづくり、福祉、教育、エネルギーなど幅広い関係者の相互理解を醸成しながら、社会全体において、その実現に向けて取り組む。

◆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※)**

※目指す交通社会の主役は私たち「人」であり、これまでのクルマ中心の社会から、地域の活力と魅力を生み出すための都市交通政策が欠かせない。このため、まちの賑わいや環境等を重視した地域公共交通を基軸に、少子高齢化、地域の活力維持、医療・福祉・商業等の生活機能確保を通して、人々が安心・快適に暮らせるよう地域公共交通と連携したまちづくりを目指すものである(コンパクト・プラス・ネットワーク)。

3.2 計画の目標

掲げた計画の基本方針に基づき、計画の目標を次の4点設定した。

◆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

- (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
- (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
- (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

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
- (2) 高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境
- (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

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
- (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

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
- (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

4. 目標達成に向けた施策・事業

4. 目標達成に向けた施策・事業

計画の基本方針と目標を踏まえ、掲げた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の施策を掲げた。これらの施策については、各施策の実施主体、スケジュールに基づき今後具体的に推進していく。

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

都市圏における骨格軸の誘導、拠点都市形成、各1次生活圏での都市サービス享受を支援する公共交通体系を構築するため、需要構造や生活ニーズ、まちづくり動向等を踏まえた基幹バスシステムの導入や都市内公共交通体系等の構築等に取り組む。

(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

子ども世代から健康的で安全な暮らしを育む交通環境の確保するため、小中学生、高校生、大学生それぞれに必要な通学送迎対策を講じる。また、今後増加する高齢者に対しては、健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充する。さらに、まちづくりとも連携しながら、誰もがゆとりある生活ができる交通環境創出に取り組む。

(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

那覇空港における公共交通のわかりやすさ向上に向けた施策を展開するとともに、空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上に向けた検討を進める。また、観光二次交通結節点を設置するとともに、那覇やその他市町村においても、観光客による地域との交流や賑わいを創出するため、観光による地域振興を促す交通戦略展開に取り組む。

(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

沖縄に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、日々の暮らしに係る様々な側面で粘り強い取組を推進していく必要がある。このため、自治体、学校、企業等において、マイカーに依存しなくても安全・快適に通勤・通学できるよう必要な対策を講じていく。

また、これまでの赤字欠損補助を中心としたバス路線の確保・維持方策については、持続可能な新たな仕組みについて検討を進めるとともに、新たな人材確保の取組や必要となる支援についても継続的に検討するなど、持続可能な交通社会の実現に取り組む。

(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