

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		

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

実施概要

- 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。
- 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。
- 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、大学構内の通学駐車場利用のあり方を含めた検討を促進していく。

＜浦添市における学校MMの取組事例＞

＜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

授 業では、ICT教材の「交通すごろく」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。

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。

● 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 (赤線) 授業有
健康によい移動 (青線) 授業無

車に頼らない生活

健康によい移動

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

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

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~
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						
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	
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	

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

実施概要

- 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。
- このため、業界団体・企業等へのMM施策を推進することが基本となるが、マイカー通勤駐車場、通勤手当等の実態把握についての検討（令和5年度のPT調査付帯調査（通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。

<業界団体・企業MM等の事例>



出典：わった〜バス党HP

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

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
動画、会報周知のチラシ配布 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**

出典：2020TDM 活動記録（東京都）

実施主体・スケジュール（施策1、2、3等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
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	県、市町村、国			検討・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	県			検討・実施		
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		

<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）



朝来市公共交通通勤利用 助成金（補助金・奨励金） ご案内

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？

- 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 州 線：JR 和田山駅から寺前駅までの間
 - (2) 路線バス 全但バス線及び神姫グリーンバス線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。

運賃の2分の1を補助します。

睦沢町

利用者の負担軽減を図るため、市内在住及び市内へ通学・通勤者に対し、定
ます。

利用促進事業助成要綱

バスの利用を促進し、地域公共交通の維持活性化及び利用者の
負担軽減を図ることを目的とする。

(対象者等)

第2条 助成を受けることができる者は、次に掲げる要件を有する者とする。

- (1) 睦沢町の住民基本台帳に記録されている者又は睦沢町内に通勤し、若しくは通学する者で、これを証する書類を町長に提出したもの
- (2) 睦沢町内を運行する路線バスを利用する者
- (3) 通勤、通学その他の目的のために前号の路線バスの定期券及び回数券（以下「乗車券類」という。）を購入する者

2 前項2号の路線バスは、次の号に掲げる区間を運行する路線バスとする。

- (1) 茂原駅～道の駅つどいの郷むつざわ
- (2) 一宮駅～大高嘉車庫

(登録等)

第3条 前条第1項に規定する対象者で助成を受けようとするものは、睦沢町路線バス利用促進事業登録申請書（様式第1号）を町長に提出しなければならない。

- 2 町長は、前項の規定による申請があったときは、その内容を確認の上、適当と認めるときは、睦沢町路線バス利用促進事業登録台帳（様式第2号）に登録するものとする。
- 3 町長は、前項の規定により登録した者に対し、睦沢町路線バス利用促進事業登録者証（様式第3号。以下「登録者証」という。）を交付する。

(助成額)

第4条 助成額は、睦沢町内を運行する路線バスの旅客運送事業者（以下「事業者」という。）が定める乗車券類の販売価格の2分の1相当額とする。ただし、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条第4項に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び児童相談所又は知的障害者更生相談所において知的障害者と判定された者で、療育手帳の交付を受けたものに対する助成額は、乗車券類のうち、定期券について事業者の割引後の販売価格の2分の1相当額とする。

- 2 乗車券類のうち、回数券については、単年度の助成額の上限を5万円とする。

(利用等)

第5条 第3条第3項の規定により登録者証の交付を受けた者（以下「交付対象者」とい

出典：朝来市HP、睦沢町HP

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

実施概要

- 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。
- 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、社会全体に地域公共交通の確保維持の輪を広めていく。

<これまでの主な広報、啓発活動>



(バスの乗り方教室)



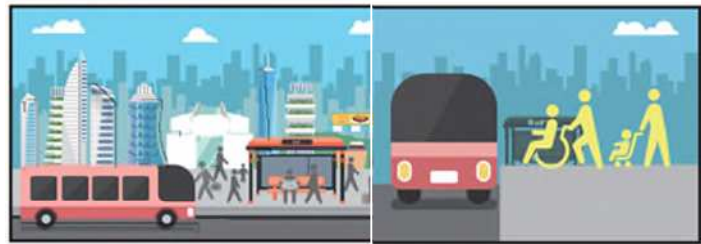
(わった〜バス党員授賞式等)



(様々なチラシの作成・配布)



(図書館等での巡回パネル展)



(基幹バスのPR 動画の作成)

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 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	全ての行政、交通事業者、各界関係団体等			検討・実施		

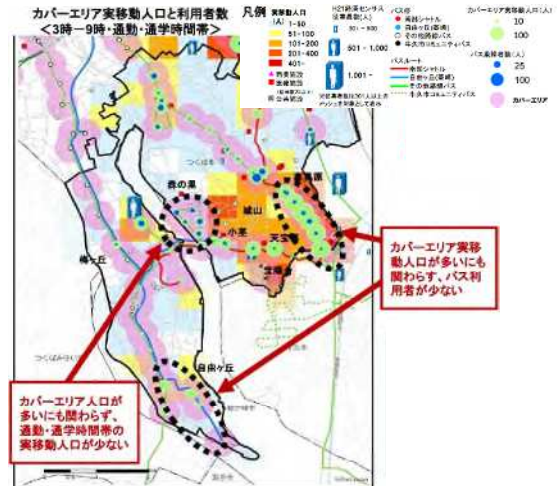
実施概要

- 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、引き続き IC カード等の普及に努めていく。
- 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れた情報サービスの拡充を促進していく。
- 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。
- 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、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。

<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>



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）

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 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	全ての行政、交通事業者、業界団体等			検討・実施		

(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

実施概要

- 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。
- 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）の確保や社会資本整備総合交付金等の活用も検討していく。
- 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、幅広い視点で検討を進めていく。

<エリア一括協定運行事業>



<社会資本整備総合交付金>

社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)

令和5年度予算 5,492億円の7割

国土交通省

道路	港湾	河川	移動
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
下水道	海岸	都市公園	市街地整備
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
住宅	住環境整備		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

◆ 令和5年度からの拡充
 ● 「地域公共交通再構築」(自治体)
 ● (市街地整備)の「都市-地域交通再構築事業」を拡充

地域公共交通再構築事業の概要

交付金事業者等：地方公共団体、補助対象経費の1/2
 対象事業：地域公共交通活性化・再生活による計画認定を受けて行われる道路・バス施設の整備 ※まちづくりの相互連携等が要件
 地方財政措置：鉄道施設：地方負担分について、地方負担比率100%、75-85%について交付税措置
 バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%

出典：国土交通省 HP、P18 参照

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		

<令和6年度 幹線の地域公共交通確保維持事業対象系統>



※各系統の起点・経由地・終点、運送予定者は巻末資料参照

施策 24

地域公共交通の運行、担い手の確保

実施概要

- 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ながら継続的に検討し実施していく。
- 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。

<主な既存支援事業>

・沖縄県交通事業者安全・安心確保支援事業（補助金事業）

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

・交通事業者運転手等確保支援事業補助金

1 人材確保推進事業

- 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
- 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

2 人材発掘支援事業

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

・沖縄県交通事業者人材確保支援事業補助金

- 1 大型二種免許取得料金
- 2 普通免許二種免許取得料金
- 3 受験資格特例教習に係る費用

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 24 地域公共交通の運行、担い手の確保						
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	交通事業者	検討・実施				
24-2 人材確保に必要な各種支援	県、市町村、国	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

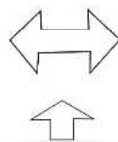
【強力に推進する施策・事業と3つの視点】

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、**公共交通が不便な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、**都市政策との更なる連携により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。

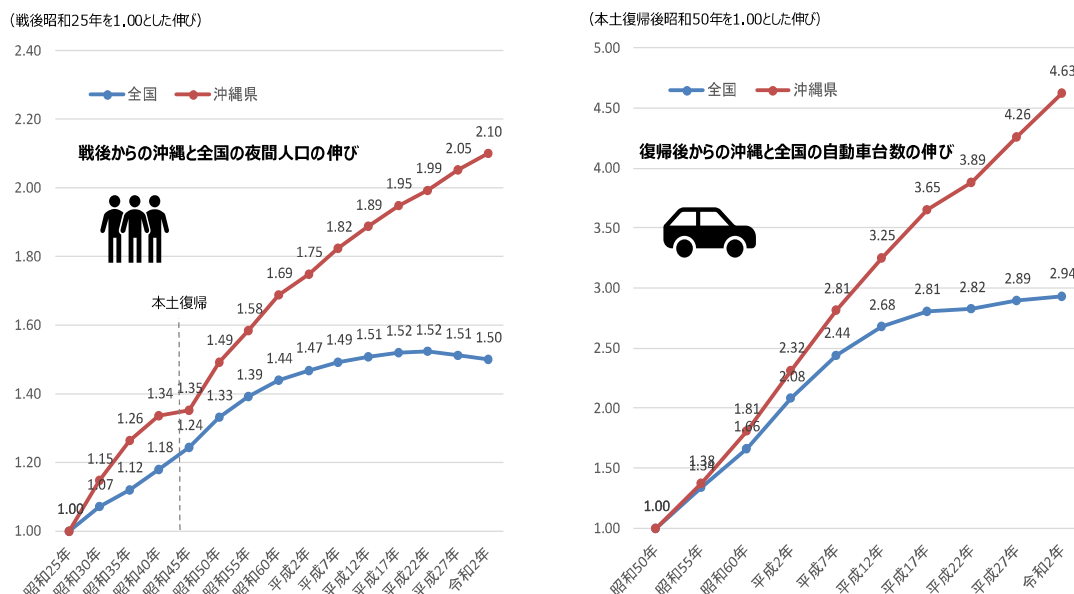


図 5-1 戦後、復帰後以降の夜間人口と自動車保有台数の伸び率

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

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、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。

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。

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次生活圏（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。

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な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。

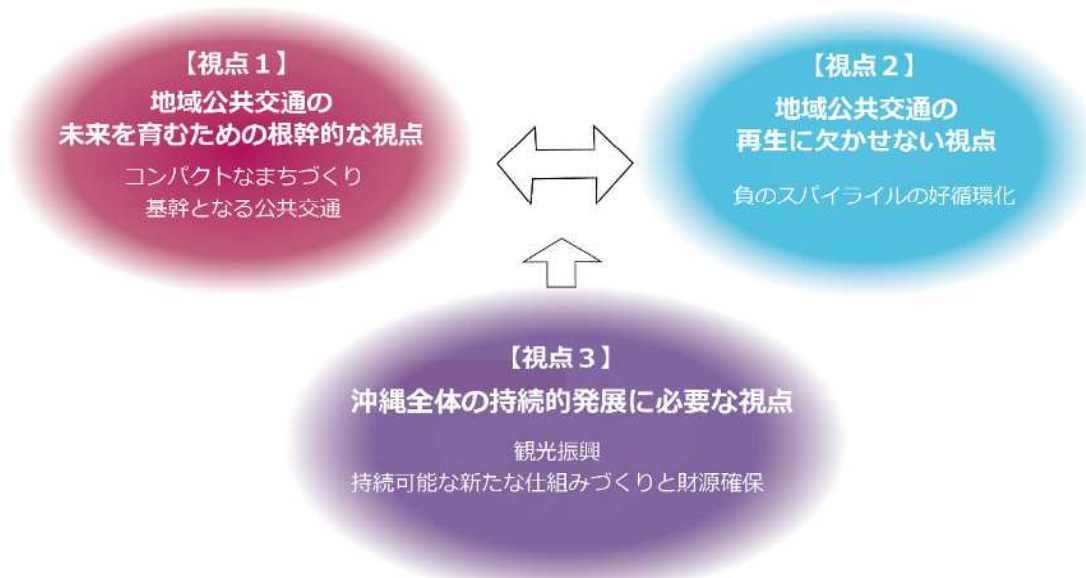


図 5-2 強力に推進する3つの視点

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。

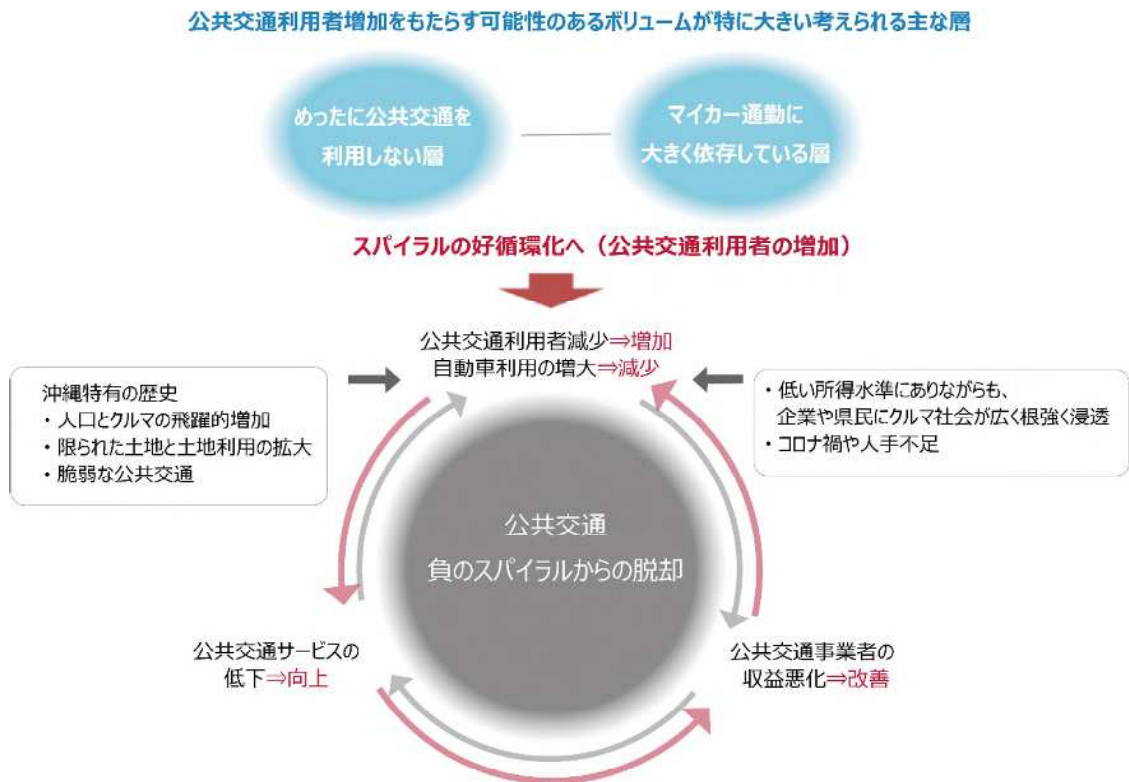


図 5-3 スパイラルの好循環化に向け、利用者増加を期待する層

(1) めったに公共交通を利用しない層

第3回 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知らない層が約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。

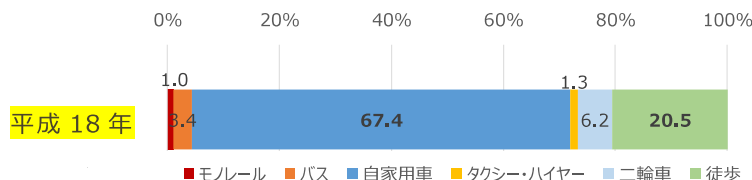


図 5-4 第3回 PT 調査の代表交通手段別分担率



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

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）

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多くの県民に認知されていない可能性も考えられる。

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、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。

参考) 「きっかけづくり」に関する熊本市の事例

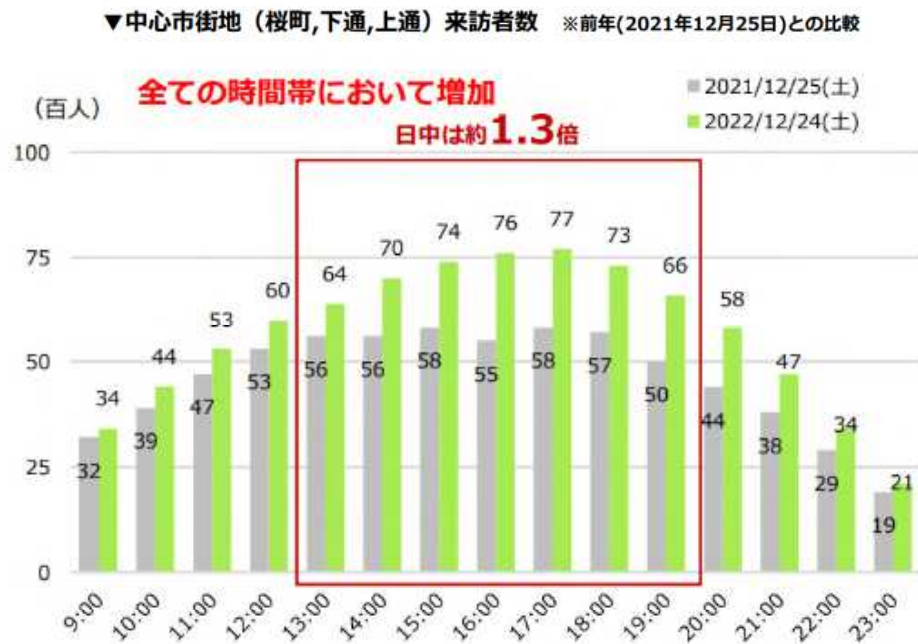
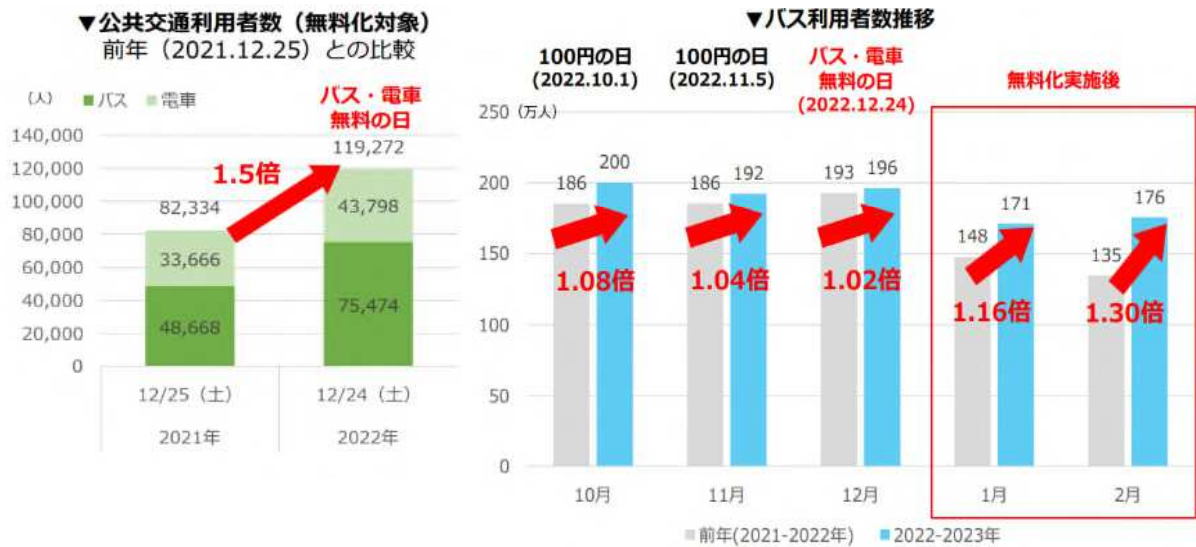


図 5-6 熊本市の「バス・電車無料の日」の分析結果

出典：熊本市 HP

(2) マイカー通勤に大きく依存している層

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、それに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。

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。

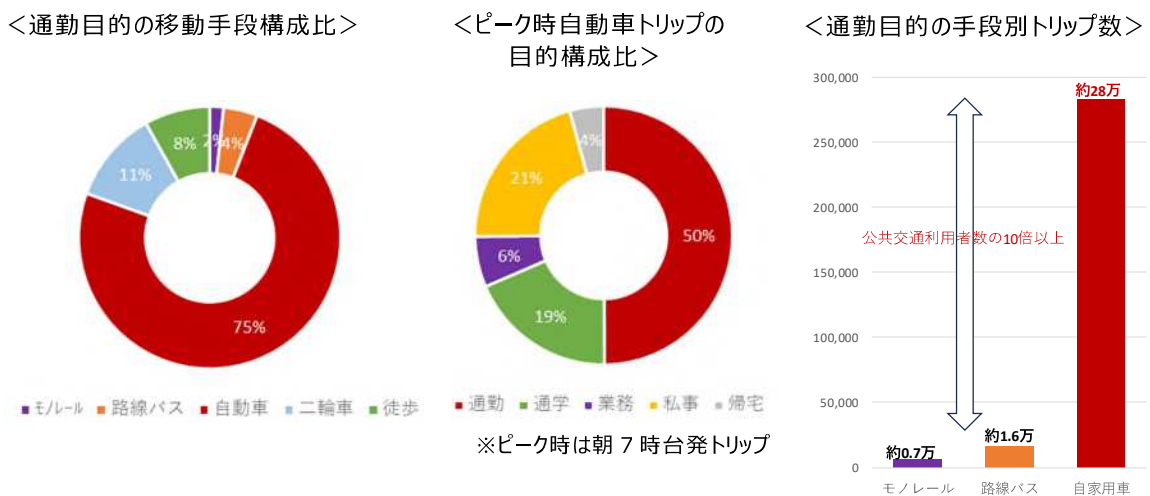


図 5-7 第 3 回 PT 調査による移動の構成比とボリューム

出典：第 3 回中南部都市圏 PT 調査データより作成

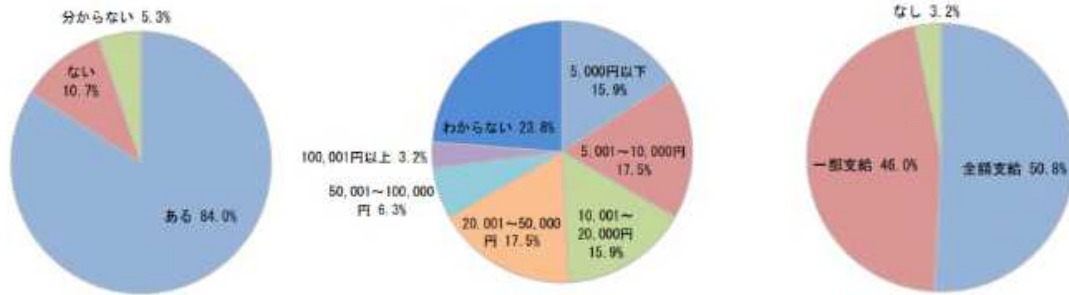
しかしながら、マイカー通勤に大きく依存している要因には、通勤先の就業環境（従業員用の無料駐車場が完備されている企業や通勤手当の上限支給が多い）、通勤コスト（通勤手当が公共交通の通勤費を大きく下回っている企業が多い可能性）、更には家族の送迎次いでのためといったことも想定され、沖縄の幅広い社会経済の慣習が大きく絡んでいる。

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っての意義（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）も重要となる。

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・業界団体とも連携・協力し取り組むことが欠かせない。

(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

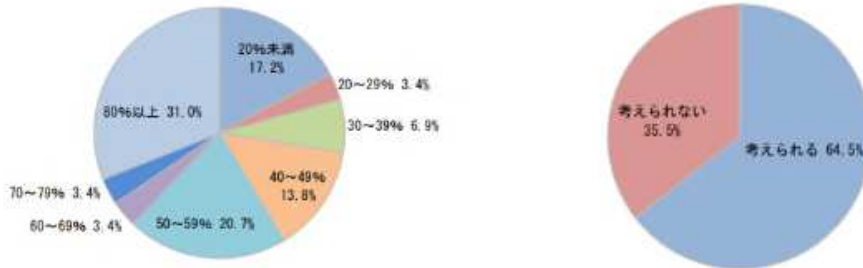
＜勤務先の通勤手当の有無＞ ＜通勤手当の上限額（月あたり）＞ ＜実際の通勤費に対する支給程度＞



＜実際の通勤費に対する支給割合＞

※一部支給されている人のうち

＜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＞

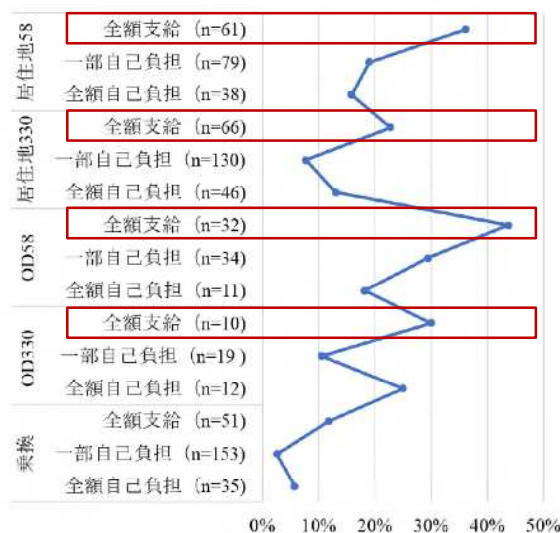


アンケート対象：モノレール及び国道 58 号を中心とした基幹バスルート、国道 329 号（那覇～与那原）ルート沿線居住のマイカー通勤者への WEB アンケート（モニター数 75 人）

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）

(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

＜通勤手当支給別のバス利用率＞



※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」

※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

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 沖繩都市モジュールの利便性向上

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

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 高速バスへの拡充及び利便性の向上

施策 6 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サービス

(3) 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 交通まちづくりのあり方に合わせた安全で快適な歩行環境の整備

目標 3 誰もが快適に沖繩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、マイカー通勤削減に向けた取組

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 ハズ路線確保・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取組に取り組み

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 沖繩都市モジュールの利便性向上

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TDM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 ハズ路線確保・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

6.1 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。

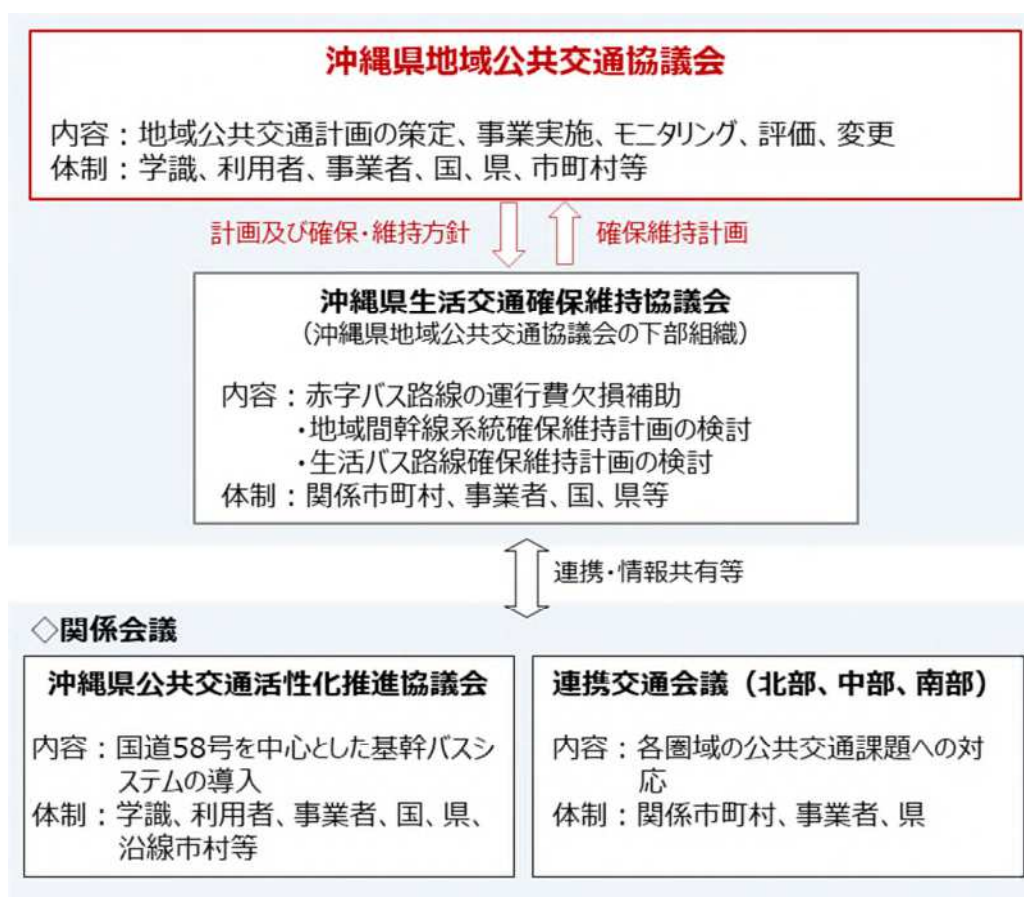


図 6-1 実施体制

(2) 実施方針とスケジュール

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。

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・事業の検討・調整を進めていくことに重点を置く。

表 6-1 実施スケジュール

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

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。

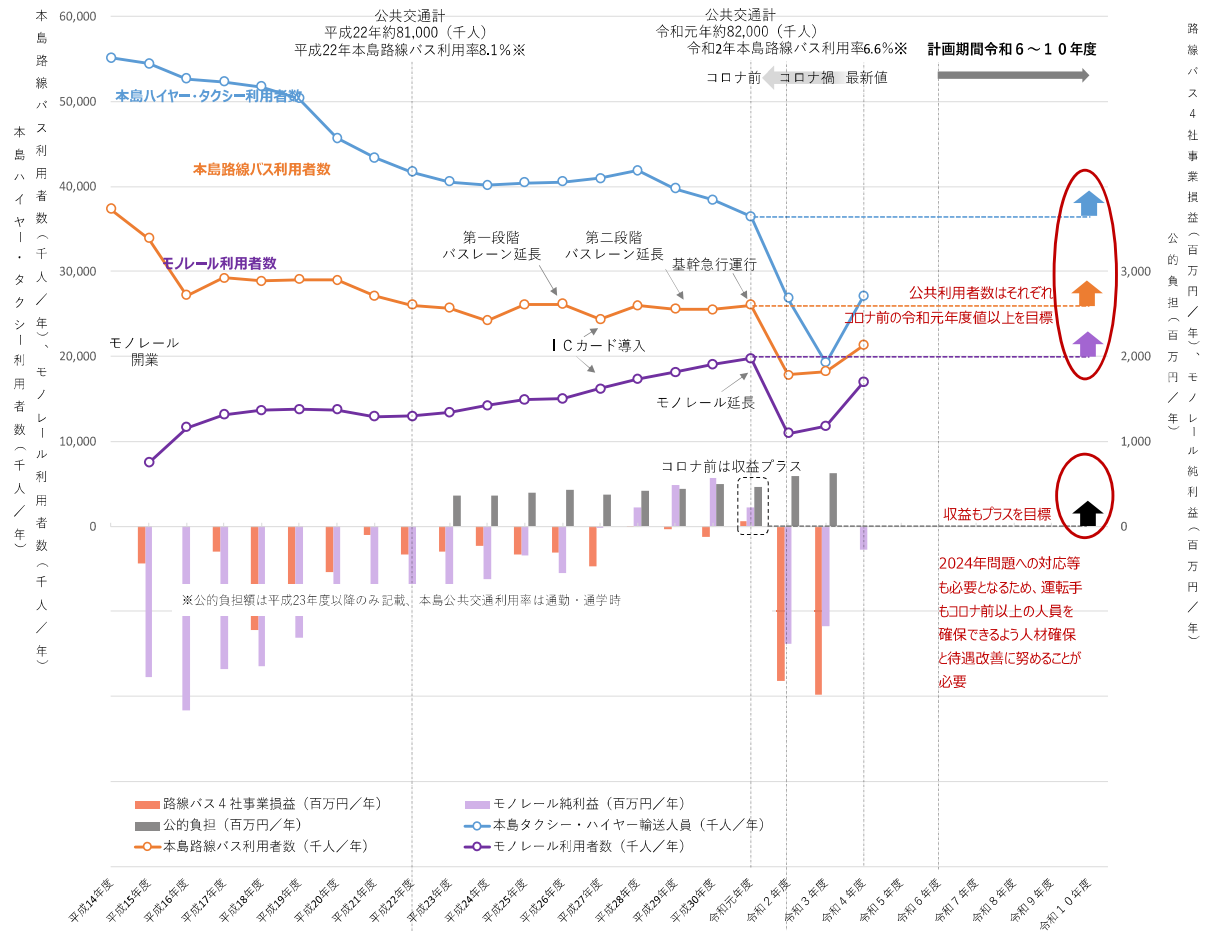
標準評価指標の計画期間（令和10年度）の達成目標は、コロナ前までの推移と最新データを比較し、公共交通の利用者数をコロナ前の水準以上と設定した。

公共交通の収支については、コロナ前（令和元年度）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（令和元年度）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、強力に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令和12年）の目標は、平成22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、平成22年度の路線バス利用者数が概ねコロナ前（令和元年度）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、特に強力に推進する施策・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。



■ 路線バス4社事業損益 (百万円/年)
 ■ モノレール純利益 (百万円/年)
 ■ 公的負担 (百万円/年)
 ● 本島タクシー・ハイヤー輸送人員 (千人/年)
 ● 本島路線バス利用者数 (千人/年)

【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>路線バス（本島）</p> <p>26,034 千人（令和元年度） 21,339 千人（令和4年度） 26,034 千人以上（令和10年度）</p> <p>タクシー（本島の法人+個人）</p> <p>36,437 千人（令和元年度） 27,060 千人（令和4年度） 36,437 千人以上（令和10年度）</p> <p>モノレール</p> <p>19,757 千人（令和元年度） 16,909 千人（令和4年度） 20,769 千人以上（令和10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>路線バス（本島）</p> <p>19.6 回/年（令和元年度） 15.9 回/年（令和4年度） 19.6 回/年以上（令和10年度）</p> <p>※県推計本島人口は令和元年：1,330 千人、令和4年：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（令和元年度） ▲1,982 百万円（令和3年度） 収益プラス（令和10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（令和元年度） 約 6.3 億円（令和3年度） 約 4.6 億円以下（令和10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	
<p>⑤公務員の公共交通通勤利用率（本島市町村、県）</p> <p>※本庁舎勤務の通勤手当認定者</p>	<p><u>本島市町村計</u> （那覇市以外平均）</p> <p><u>那覇市</u></p> <p><u>沖縄県</u></p>	<p>4.9%（令和4年度） 約 10%（令和10年度）</p> <p>約 46%（令和4年度） 約 46%以上（令和10年度）</p> <p>約 64%（令和4年度） 約 64%以上（令和10年度）</p>
<p>⑥民間企業のMMへの協力企業数</p>	<p><u>わった～バス党</u></p> <p>※企業MMプラットフォーム拡充等も検討</p>	<p>93社（令和4年度） 93社以上（令和10年度）</p>
<p>⑦通学でのマイカー送迎の割合</p> <p>※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</p>	<p><u>高校生送迎率</u></p>	<p>59%（令和4年度） 59%以下（令和10年度）</p>
<p>⑧通勤・通学時の利用交通手段割合</p> <p>※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。</p>	<p><u>路線バス利用割合</u></p> <p><u>自家用車利用割合</u></p>	<p>8.1%（平成22年） 6.6%（令和2年） 約 8%（令和12年）</p> <p>64.3%（平成22年） 69.3%（令和2年） 約 64%（令和12年）</p>
<p>⑨観光客の公共交通利用割合</p> <p>※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））</p>	<p><u>路線バス利用割合</u></p> <p><u>一般タクシー利用割合</u></p> <p><u>モノレール利用割合</u></p> <p>各交通機関とも令和4年度以上（令和10年度）</p>	<p>10.8%（令和元年度） 20.7%（令和4年度）</p> <p>23.7%（令和元年度） 18.5%（令和4年度）</p> <p>28.2%（令和元年度） 29.0%（令和4年度）</p>