

1. 計画の目的と必要性

1. 計画の目的と必要性

1.1 計画の目的

沖縄県は、世界有数の自然環境やアジア諸国に近接する地理的条件を有し、多様性に富んだ独自文化を育み、その歴史を刻んできた。本土復帰からこれまでの50年間は、様々な沖縄振興策が展開され、社会資本の整備等により本土との格差も縮小されてきたが、県がめざしてきた自立型経済の構築はなお道半ばにある。このような状況の中、本県においては依然として都市構造や社会構造上の課題が残されており、駐留軍用地による土地利用制約、地価の上昇、郊外化の進展、地方部の活力低下等と相まった過度なマイカー利用をもたらし、県民の豊かな生活環境創出に影響を及ぼしているといっても過言ではない。

県民の日常生活等を支えるモノレール、路線バス、タクシー等の公共交通は、輸送力の増強や基幹バスシステム導入、デマンドシステム等の様々な取組が進められつつあるが、依然基幹的な公共交通は脆弱にあり、速達性、定時性、利便性等も備えた有機的な公共交通ネットワークの構築が課題である。また、公共交通においては、コロナ禍による観光入込客数の大幅な落ち込みもあり、利用者的大幅な減少、事業者の収支悪化、欠損補助を行う行政負担の増加に加えて、公共交通機関の運転手不足といった供給面の課題も顕在化しつつある。

県人口は、令和2年には約147万人にまで達したが、既に生産年齢人口はピークを越え、今後は本県においても人口減少や少子高齢化が進展することが見込まれている。このため、アフターコロナ、SDGs、脱炭素社会といった社会的な動向も踏まえつつ、これからの県民の日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現や観光等の交流促進、並びに環境負荷低減を図ることを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和5年4月改定、以下「地域交通法」という。）に基づき沖縄県地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定するものである。

1.2 計画の対象

計画の目的並びに地域交通法を踏まえ、計画の位置づけ及び計画の対象と期間を次のように設定した。

◆計画の位置づけ

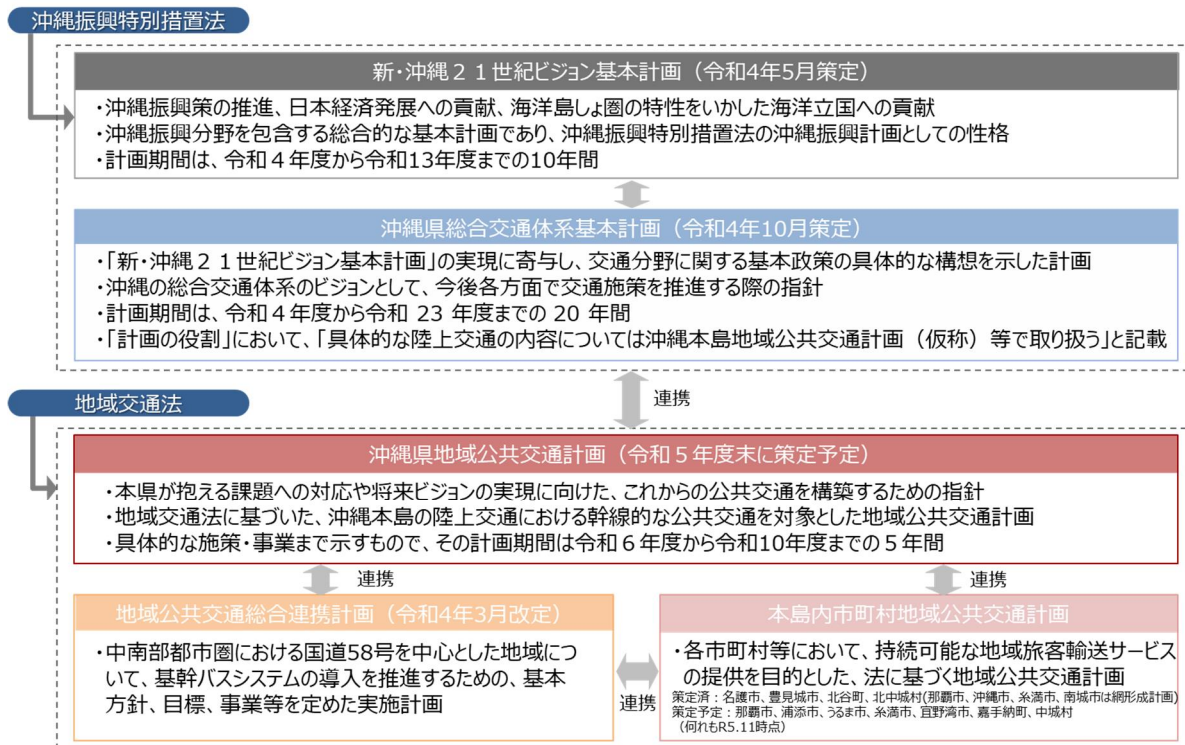
- 本計画は、県が抱える課題への対応や将来ビジョンの実現に向けたこれからの公共交通を構築するための指針であり、地域交通法に基づく地域公共交通計画とする。

◆計画の対象と期間

- 本計画の対象は、沖縄本島の陸上交通とし、市町村を超えた広域における県民等の移動手段の確保・維持・充実等を目的とした幹線的な公共交通とする。
- 地域交通法の趣旨等を踏まえ、本計画の期間は5年とする。

1.3 上位関連計画

1.3.1 上位関連計画との関連性



1.3.2 新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画

【基本的指針と施策展開の基本方向】（主に地域公共交通計画に関連する主な事項を記載）

「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成

社会：平和で生き生きと暮らせる「誰一人取り残すことのない優しい社会」の形成

経済：世界とつながり、時代を切り拓く「強しなやかな自立型経済」の構築

環境：人々を惹きつけ、ソフトパワーを具現化する「持続可能な海洋島しょ圏」の形成

【基本施策】

1 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島を目指して

(1)世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成

・炭素島しょ社会の実現に向けたエネルギー施策の推進、人と環境に優しいまちづくりの推進

2 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して

(1)子どもの貧困の解消に向けた総合的な支援の推進

・貧困状態にある子ども支援、ひとり親家庭等の困難を抱える保護者支援など

(3)健やかな暮らしと安心を支える充実した医療提供体制の確保

・質の高い医療提供体制の充実・高度化、離島・へき地医療、救急医療提供体制の確保
充実

(5)高齢者・障害者等を支える福祉サービスとセーフティネットの充実

・高齢者が生き生きと暮らせる地域づくり、日常生活を支える福祉サービスの向上

(7)安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実・強化

・計画的な生活基盤の整備、快適な生活環境の形成

(8)離島・過疎地域における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出

・人流・物流コスト低減、離島を結び安全・安定的でシームレスな交通体系構築

3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して

(1)県民所得の着実な向上につながる企業の「稼ぐ力」の強化

・全産業における労働生産性の向上、中小企業等の経営基盤の強化による「稼ぐ力」の向上

(2)世界から選ばれる持続可能な観光地の形成と沖縄観光の変革

・SDGs に適応する観光ブランド力強化、多彩かつ質の高い観光推進、DX による沖縄観光の
変革

(10)島々の資源・魅力を生かし、潜在力を引き出す産業振興

・持続可能で質の高い離島観光の振興

(12)持続可能な発展と県民生活を支える社会基盤の高度化及びネットワークの形成

・次世代の情報通信基盤の整備、シームレスな交通体系の整備

(13)駐留軍用地跡地の有効利用の推進

・駐留軍用地跡地の特性を生かした効果的な跡地利用の推進

4 世界に開かれた交流と共生の島を目指して

(4)離島を核とする交流の活性化と関係人口の創出

・離島と本島・県外との交流の促進、離島を核とする関係人口の創出と移住促進

5 多様な能力を発揮し、未来を拓く島を目指して

(1)多様な学びの享受に向けた環境づくり

・子どもたちの健やかな育成に向けた地域全体の連携

(2)「生きる力」を育む学校教育の充実

・確かな学力を身に付ける学校教育の充実、豊かな心と健やかな体を育む学校教育の推進

【克服すべき沖縄の固有課題】

(2)駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編

- ・広域的かつ総合的なビジョンの下、県土構造の再編につながる戦略的な跡地利用を推進

(3)離島の条件不利性克服と持続可能な島しょ地域の形成

- ・交通・生活コストの低減、航路・航空路の確保及び維持、域内公共交通機関の拡充、生活環境基盤や教育・医療・福祉の充実、ICTの活用等により、離島定住条件の整備と更なる向上

(4)海洋島しょ圏をつなぐ交通ネットワークの構築

- ・空港、港湾、道路、鉄軌道を含む新たな公共交通システムなど、必要な基盤整備やネットワーク機能の強化を戦略的に展開
 - ✓ 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入実現の推進
 - ✓ 規制緩和等による交通・物流コストの大幅な低減による豊かな住民生活の実現
 - ✓ アジアを基軸としたネットワーク拡充など自立型経済構築に必要な不可欠な条件整備
 - ✓ 本島の南北軸と東西軸を結ぶハシゴ道路ネットワークなど体系的幹線道路網の構築
 - ✓ 新技術の実証試験や社会実装の積極的な受け入れ等

【県土全体の基本方向】

(1)県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり

- ・ICT化の推進や本県発展の潜在力を最大限に引き出す県土構造の再編により、我が国の新たな拠点「安全・安心で幸福が実感できる島」を形成
 - ✓ 各圏域の県民生活の質等が均衡する県土に向け、北部振興や離島振興、本島東海岸の活性化・発展を推進し、圏域間の連携を強化し持続可能な県土づくりを推進
- ・環境の観点においては、自然環境の保全や伝統・文化の継承と産業振興との均衡のとれた県土づくりを推進
- ・社会の観点においては、DXの推進や人口減少・超高齢社会に対応する多様性と包摂性のある持続可能な県土づくりを推進
- ・経済の観点においては、人、モノ、資金、情報が地域間相互に交わる対流促進型の県土構造に向けたネットワーク強化、交通渋滞の緩和や定住条件の整備など都市や地域が抱える社会課題の解決に向けてICT等のデジタル技術を活用した未来志向型の県土づくりを推進
- ・最適な土地利用の観点から駐留軍用地跡地の有効利用を図り、本県の自立的発展や潤いのある豊かな生活環境の創出につながる持続可能で広域的な都市圏を形成

(2)我が国の南の玄関口における臨空・臨港都市と新たな拠点の形成

- ・那覇空港・那覇港エリアを核にアジアのダイナミズムを取り込む臨空・臨港都市を形成し、空、海、陸の交通拠点及び沖縄経済の中心地としての発展を推進
- ・本部港は北部圏域の玄関口として、中城湾港は産業支援港湾等として機能強化を図る他、宮古空港と下地島空港は両空港の特性を生かした機能強化、新石垣空港や宮古・八重山圏域の海の玄関口である平良港、石垣港等は、離島地域の魅力を生かし、世界と直接つながる国際的な離島にふさわしい受入環境の拡充・強化を推進
- ・県全体及び離島エリアをテストベッド・アイランドとして、国家戦略特区制度の積極的活用等の効果的規制改革を積極的に推進し、新たなビジネスやイノベーションの創出につなげる

【県土の広域的な方向性】

(1)中南部都市圏の形成と駐留軍用地跡地の有効利用

(県全体の持続可能な発展を牽引する中南部都市圏の形成)

- ・各拠点が相互に連携・交流する地域拠点ネットワーク型の都市圏、魅力と国際性を備えた持続可能な都市圏、アジアの主要都市に比肩する都市圏の形成を目指す

(駐留軍用地跡地の有効利用による県土構造の再編)

- ・広域的な幹線道路の整備、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組む

(2)県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開

(3)世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展

(4)小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり

(5)シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

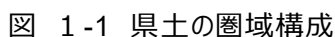
- ・県土の均衡ある発展を支える公共交通の基幹軸として、速達性・定時性等の機能を備え、都市間をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組む
- ・都市内交通は、沖縄都市モノレール3両化推進のほか、モノレールの延伸や LRT／BRT 等の導入についても並行して検討を進めるなど、本県の重大な社会的課題である交通渋滞対策に取り組むとともに、多様な交通システムの導入に向けた段階的な取組を推進
- ・円滑な移動の骨格となる道路ネットワークの構築に向けては、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路や2環状7放射道路の整備を推進。特に、中南部都市圏においては、過度な自家用車の利用を前提とせず、公共交通やカーシェアリング等を中心に、多様なモビリティの活用により自家用車利用を上回るサービスや便益の提供が可能な新たな交通環境の構築を推進
- ・多様な活動を支える交通システムの導入と利用促進に当たっては、人間中心の良質な交通環境を実現するため、道路空間と沿道空間との一体的な利活用、既存道路空間の再配分を含む道路空間の柔軟活用、歩行者・自転車をはじめとする多様な移動手段の安全かつ快適な利用環境の整備・改善、駅やバス停等の乗り継ぎ・待合環境の向上など、各種の取組を推進。
- ・加えて、ビッグデータ、AI 等を活用した道路利用の効率化や、自動運転技術等の導入についても、道路空間の構築と合わせた一体的取組を推進する他、「移動」に関わる手段・サービス等を一体で捉える MaaS の概念と方向性を踏まえ、県民及び観光客等の目線に立った官民一体でのデータ及び提供サービス等の連携、安心・快適・円滑な乗り継ぎ等を支えるシステムや運賃体系の構築を推進

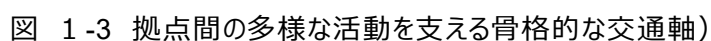
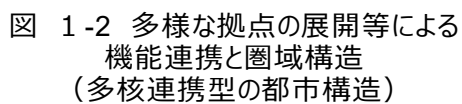
【県土の圏域構成】

- ・歩行空間の整備や多様な移動手段の導入を促進し、安全で快適な空間を構築することにより、県民は暮らしやすく、観光客は滞在しやすいまちを目指す。

- ・運転免許を持たない人や高齢者等の交通弱者を含めた全ての人が、高度医療や高等学校などへアクセスしやすい、公共交通サービスが充実した圏域構造を構築する。
- ・観光客がレンタカーだけでなく、多様な交通手段で移動できる交通環境を構築する。また、地域によっては公共交通サービス利用者として観光客の割合が多いことから、県民と観光客の利用による持続可能な公共交通サービスの構築を図る。
- ・離島においては、離島間の自由な移動を実現する事で、個々の島が有する機能を分担し、圏域全体の流動性を高めて、活性化を図るだけでなく、観光客や関係人口の増加による地域振興を図る。

- ・県土全体において高水準な都市機能を提供するため、県土構造を階層構造として捉え、3次生活圏の核として広域交流拠点を有する那覇と、2次生活圏の圏域中心都市（名護、宮古、石垣）との移動時間を1時間とする圏域構造を構築する。
- ・観光客の移動においては、県内の移動効率を高めることで入域観光客の本島と離島間の移動時間を短縮するとともに、滞在日数の延長および観光消費額の向上を図る。





【重点的に取り組む施策】

1 県土の均衡ある発展を支え 120 万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入

- ・本県が県土の均衡ある発展および自立型経済の構築を実現する上では、県民や観光客の移動利便性を向上させて、経済活動の波及効果を県土全体に拡大させることが重要であり、「速達性」、「定時性」と「大量輸送」を実現し、安全・安心に環境負荷を少なく移動できる骨格的な公共交通システムの導入に向けて、戦略的に取り組むことが重要

2 公共交通の持続可能性の確保

- ・各市町村や隣接市町村連携での地域公共交通計画の策定を促進・支援するとともに、沖縄本島における地域公共交通計画の策定に取り組み、利用者の実態を踏まえた交通圏単位で、基幹バスシステム導入の取組等と連携しながら、持続可能な地域公共交通の実現を目指す
- ・持続的で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交通システムの構築にあたっては、AI・自動運転等の新技術の活用可能性を見定めながら、地域のニーズに即した様々な負担の軽減や道路空間の柔軟な活用などの各種取組を推進する

【分野別の施策体系】（主に地域公共交通計画に関連する主な事項を記載）

1 国内外との交流促進を支える交通体系

(4)安全・安心で移動の質を上げる取組強化

- イ. 多様な手段で快適に移動を楽しめる環境の充実：空港・港湾と観光二次交通結節点（観光拠点エリア）における二次交通の利便性向上に向けた取組を推進

2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

(2)本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築

ア. 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

- イ. 公共交通機関の機能強化と利用拡大に向けた取組強化：基幹バスシステムの導入取組、公共交通を利用した観光周遊のモデルルートの提案
- ウ. 交通結節拠点の整備：まちづくりと連携した交通結節点の整備促進、観光二次交通の交通結節点の整備促進、パーク・アンド・ライドの利用促進

(3)県土構造再編を視野に入れた交通体系構築

- イ. 骨格軸となる鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

(4)東海岸サンライズベルト構想の展開

- イ. 東海岸地域における円滑な公共交通ネットワークの構築：公共交通軸形成に向けた検討促進、市町村における地域交通の拠点化促進

3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

(1)多様なニーズに対応する交通体系の構築

- ア. 公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築：モノレール延伸や LRT/BRT 等の導入など多様な都市内交通の検討、交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組促進、キャンパス交通システムの充実に向けた取組促進

(2)シームレスで利便性の高い利用環境の整備

- ア. 既存公共交通の利用環境改善：バス停上屋等の整備や路線バスの到着案内等、乗り継ぎ環境の充実推進、決済サービスの充実、公共交通コスト負担軽減の検討
- ウ. 新技術等を活用した交通サービスの充実：新技術を活用した新たな交通サービスの導入促進、公共交通の静的・動的データの継続的な利用環境の構築推進

(3)まちづくりと一体となったモビリティ戦略

- イ. 新技術等を活用した近未来の都市づくりの展開：スマートシティ導入に向けた取組促進、IoT 技術等の新技術モビリティの導入促進と環境整備の促進
- ウ. マリントウン MICE エリアにおける良好な都市形成に資する交通環境の構築：域外と域内を結ぶ交通結節機能の構築促進、域内にふさわしいモビリティの導入促進
- エ. 地域のまちづくりに資する快適な交通環境の整備：地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築支援

(4)交通需要マネジメント

- ア. ビックデータ等を活用した人流等の最適化に向けた取組：人流・交通データの分析により効果的な TDM 施策促進
- イ. TDM 施策の推進：ライフステージに応じた効果的な TDM 施策の促進、関係機関等における TDM 施策の実施事例の共有推進

(5)健康で快適に暮らす環境整備

- イ. まちの魅力・周遊性を高める自転車通行空間の整備

4 離島・過疎地域の活力増進を支える交通体系

(1)離島・過疎地域を結び、産業振興を支える交通体系の構築

- ウ. 人流・物流の拡大に向けた取組強化：離島への誘客活動推進等

(2)地域内の特性に応じた移動手段の確保

- ア. 地域特性に応じた移動手段の確保：市町村地域公共交通計画等の取組促進、貨客混載の検討促進、新たなモビリティ導入促進、自動運転技術導入検討
- ウ. バス路線の確保・維持：運賃収入だけでは維持が困難な赤字路線について、国や市町村と連携した運行費補助や車両購入費補助等

(3)人流・物流に係る交通コスト低減化と島外移動手段の確保・維持

- ア. 人流・物流に係るコスト低減化：離島住民等の移動に係る負担軽減推進など
- イ. 航路、航空路の確保・維持：国、関係市町村と協調した運航費補助による離島航路・航空路線の確保・維持、船舶の建造・購入費補助による離島航路の確保・維持

5 安全、安心な暮らしを支える交通体系

(1)安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備

- イ. 誰一人取り残さない移動環境の整備・支援：ノンステップバスの導入支援、時刻表やウェブサイトの多言語化促進、バス通学費等の支援等

(3)持続的な社会を支える交通基盤の維持・更新

- イ. 公共交通等の移動手段の確保・維持：生活バス路線の確保・維持、路線バスの運転士の確保を図るため、バス事業者が行う運転士確保の取組支援を推進

6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

(2)2050 年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築

- ア. 運輸部門における脱炭素化及び省エネルギー化に向けた交通インフラの強化：EV 等次世代自動車の普及促進、シェアリングサービス等の普及促進
- イ. 過度な自家用車利用からの転換：鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組推進、自転車通行空間の整備推進、ライフステージに応じた MM (モビリティ・マネジメント)の推進、観光客の公共交通利用を促進する取組推進

1.4 計画の必要性と課題

1.4.1 計画の必要性

(1) 沖縄本島における人口等の動向

- 本島内の人口動向は、中南部都市圏内では人口増加、北部圏では人口減少している自治体は多いが、近年は都市部でも人口減少に転じている自治体も見られる。
- 本島内でも高齢化率は年々増加しており、今後は南部や北部では概ね2人に1人が高齢者に、中南部都市圏の都市部でも3人に1人が高齢者となるエリアが大半を占めるようになる。
- 今後、本島内においても人口動向が変動する中、人々の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない行為である。

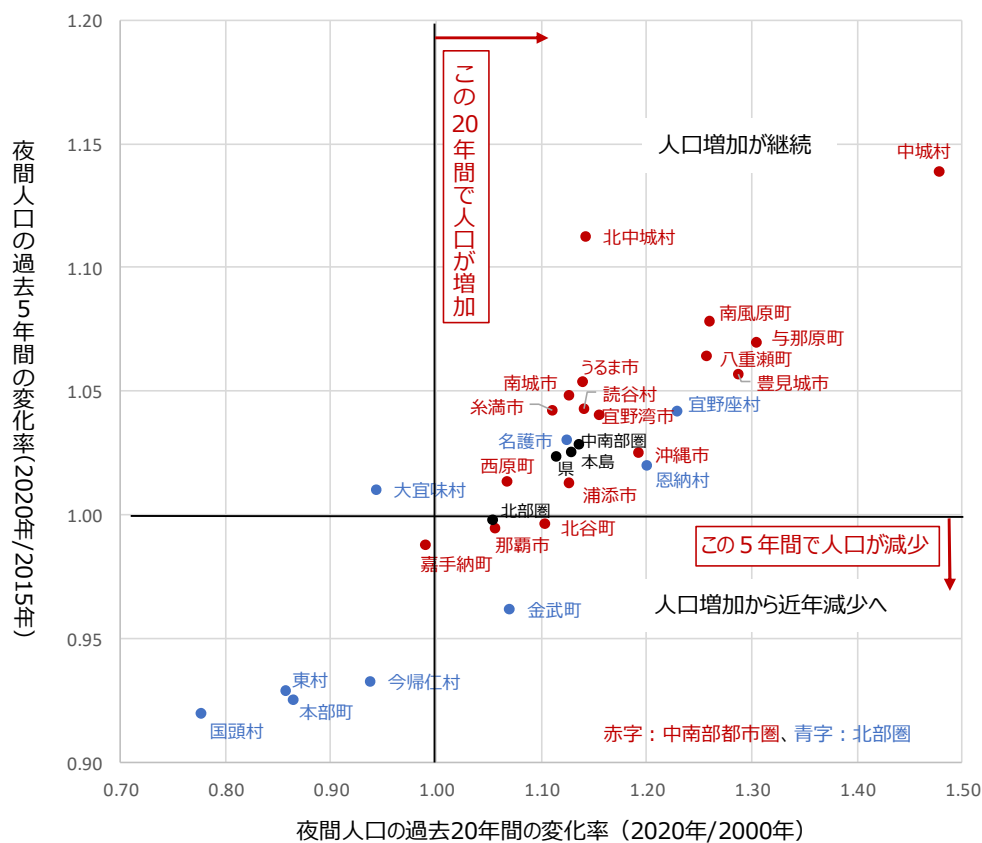


図 1-5 沖縄本島の市町村別人口動向

出典：国勢調査（総務省）

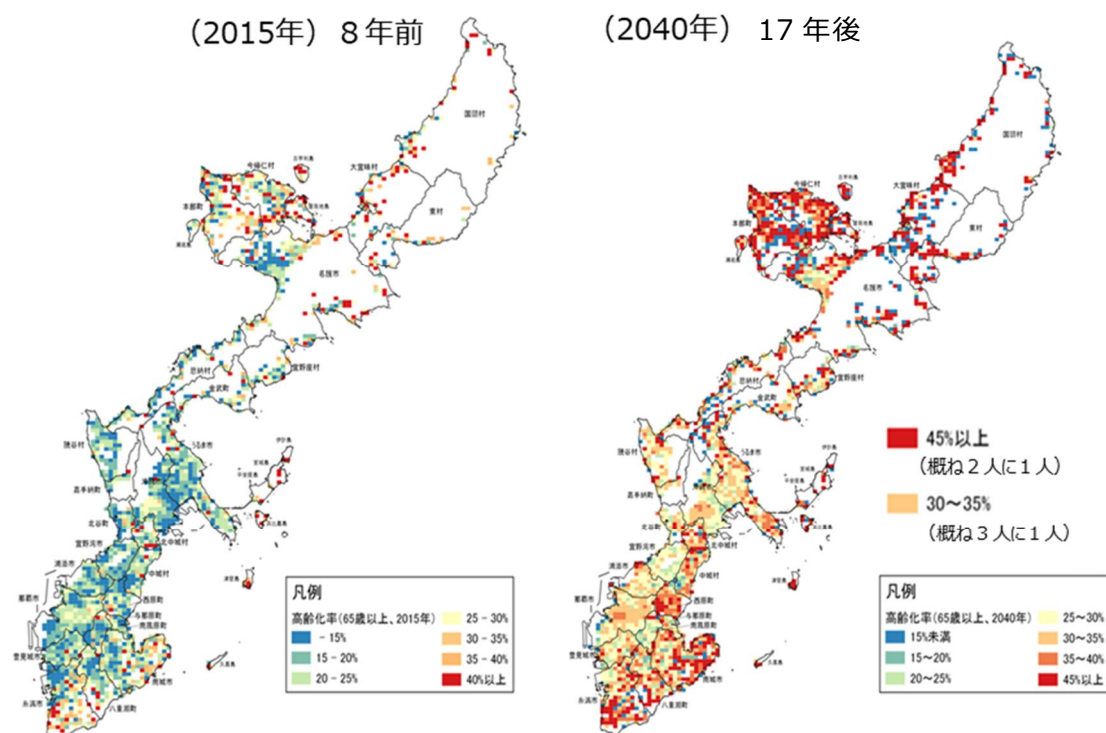


図 1-6 沖縄本島メッシュ別の高齢化率

出典：国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 沖縄本島の公共交通を取り巻く状況

- 公共交通を取り巻く状況は、少子高齢化社会の進展や近年の様々な社会経済情勢の変化に加え、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための行政負担の増加等大きく変化している。
- さらに、沖縄を含めた我が国全体として、これまで続いてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっている。
- また、地域における移動手段の維持・確保には、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな役割がある。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めるため、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要である。

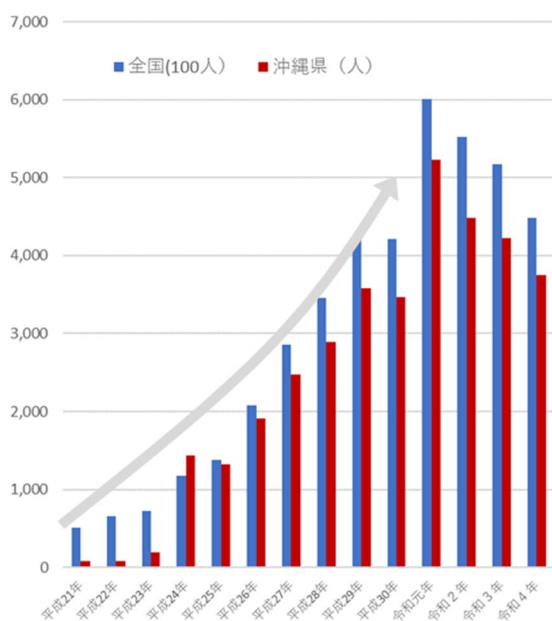


図 1-7 沖縄県における運転免許返納者数

出典：運転免許統計（警察庁）より作成

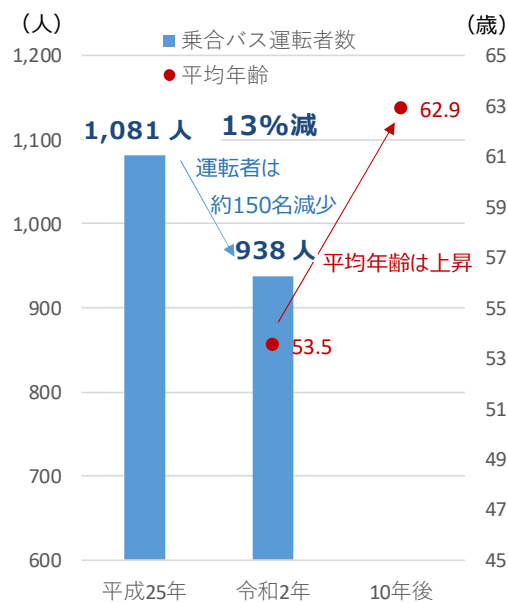


図 1-8 路線バス4社の運転手数と平均年齢

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会資料（第36回協議会）より作成

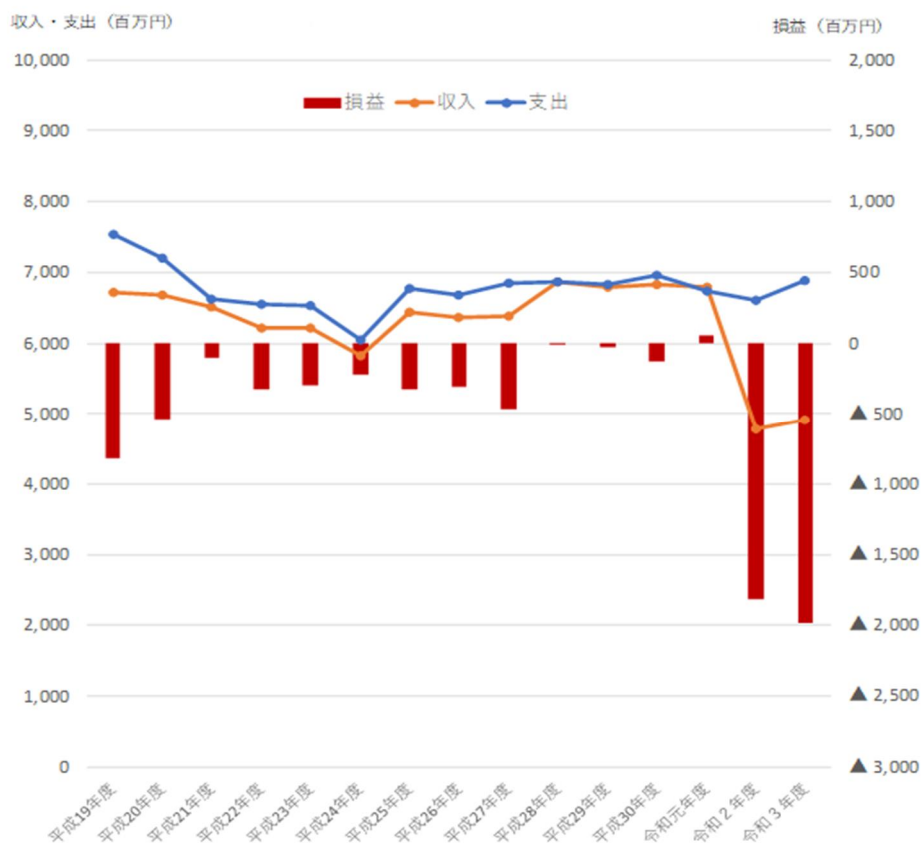


図 1-9 沖縄乗合バス事業の収支状況（4社計）

出典：乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）の沖縄ブロックより作成

- 都道府県別に、高齢者（65歳以上）の免許返納率と公共交通利用率（通勤通学時）の関連性をみると、公共交通利用率が高い地域ほど、高齢者の免許返納率は高い傾向にある。

⇒高齢者の安全性や免許返納後の移動を確保する観点からも、公共交通の利便性を高めることが重要

- 沖縄本島の路線バス総走行キロ（路線バス走行区間距離×運行本数）は徐々に減少しており、ここ30年間では約4割（38%）減少している。また、タクシー総走行キロはここ30年間で約7割（73%）減少し、コロナ禍の減少率が大い。

⇒これまでの状況が継続すると、公共交通サービスそのものが更に減少していく懸念

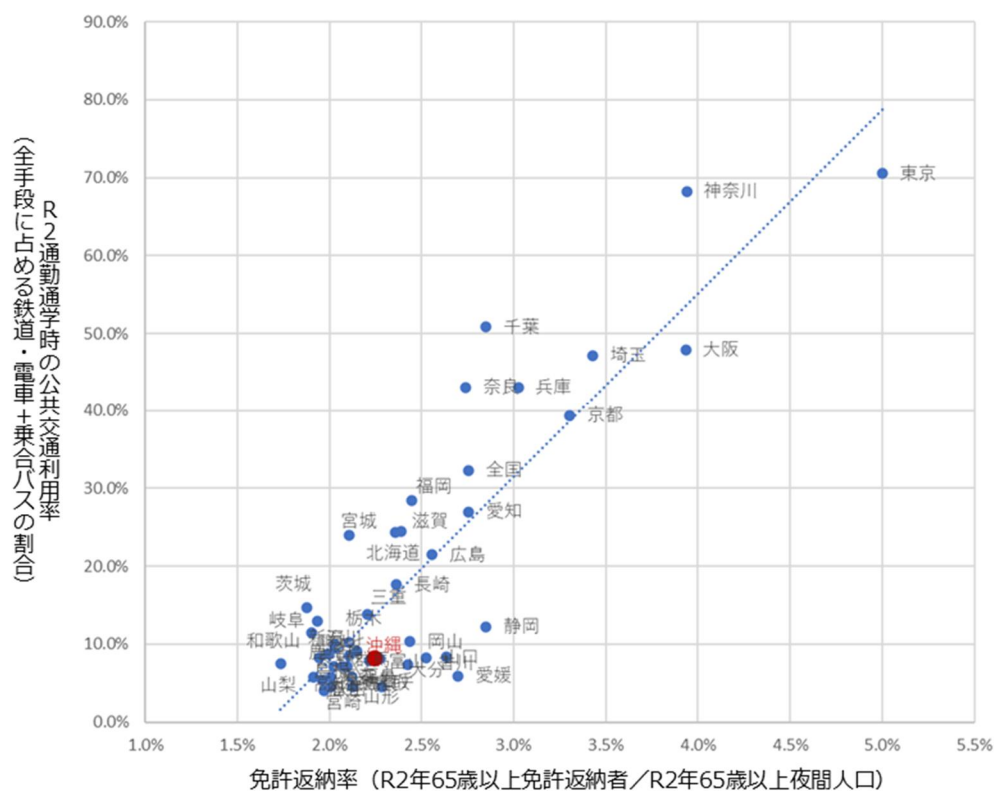


図 1-10 都道府県別の免許返納率と公共交通利用率の関連性

出典：運転免許統計（警察庁）、国勢調査（総務省）より作成

バス総走行キロ（百Km）
タクシー総走行キロ（千km）

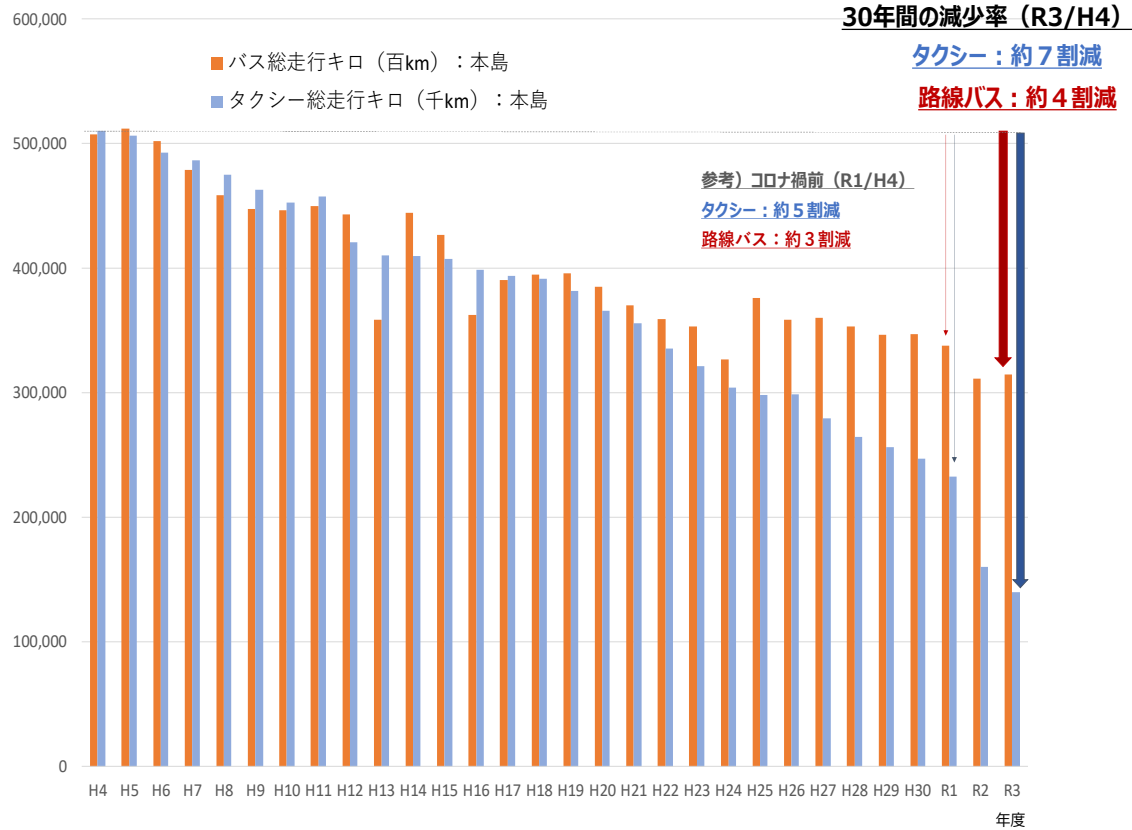


図 1 -11 本島の路線バスとタクシーの総走行キロの推移

出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）より作成

(3) 地域公共交通の役割とポイント

公共交通の一般的な役割

1. 移動の保障

- ・誰でも乗ることができる
- ・どこでも乗ることができる
- ・好きな時に乗ることができる

2. 移動の効率化（中大量輸送機関）

- ・人を集めて運ぶ → 道路交通渋滞の解消
- ・道路空間の有効利用
- ・土地の有効利用、空間の魅力向上
- ・エネルギー消費の削減、環境負荷軽減

3. 沿線の開発（中大量輸送機関）

- ・TOD（公共交通指向型開発）

4. 自動車の外部不経済の解消

- ・交通渋滞、交通公害、交通事故の低減
- ・二酸化炭素排出削減

公共交通のさらなる役割

1. にぎわいの創出 （集めて運んでくる、留める）

- ・飲食店、商業施設が立地
- ・文化、交流機能と連携した余韻の楽しみ

2. 都市の住民、観光客、若者の呼び込み

3. 目的地選択の拡大

- ・医療、商業施設、大学、高校進学

4. 健康増進

- ・糖尿病、高血圧疾患等のリスクを軽減
- ・歩行量の増加

5. 交通費削減

- ・他の財の消費へ

6. 自立心、社会性・モラル、思いやりの心

地域公共交通のポイント

①公共交通としての使命は、日常生活の確保、できるかぎりの移動保障（車を利用できない高齢者・高校生等、移動の選択性や移動の自由）

②多くの日常的な移動を効率的に支え、適正な都市構造や土地利用を誘導（骨格軸の形成、コンパクトシティ、TOD、賑わい等）

③地域にふさわしい移動手段と持続性の高い地域づくり

（公共交通のクロスセクター効果＞都市、環境、商業、観光、福祉、健康、教育等のコスト）

◆地域公共交通の衰退が続いた場合、交通事業者の持続可能性や公的負担の適正化、利用者目線での長期安定化は困難な状況

◆交通事業における移動の目的を生み出す視点、生活施設・交流施設の整備、市民が交流する場づくりといった都市政策等との連携も不可欠

◆このため、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野（福祉、教育、商業等）とも、「共創」を推進し、地域公共交通（＝都市、まち、地域）を持続可能な形としていく

1.4.2 地域公共交通に関する法律

(1) 地域交通法の概要

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

（令和2年改正）

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：835件（2023年度末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- ◇ **軌道運送高度化事業**
LRT（Light Rail Transit）の整備
- ◇ **道路運送高度化事業**
BRT（Bus Rapid Transit）の整備
- ◇ **鉄道事業再構築事業**
鉄道の上下分離等
- ◇ **地域旅客運送サービス継続事業**
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持
- ◇ **貨客運送効率化事業**
貨客混載の導入
- ◇ **地域公共交通利便増進事業**
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等



実施計画

- ・ 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

出典：令和5年度第1回（第23回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料

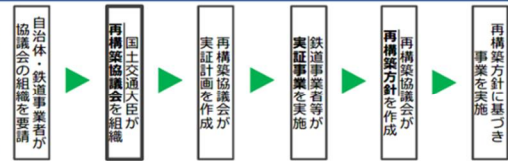
(2) 地域交通法の改正等の改正

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・ **目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・ 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・ 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・ また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・ 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）
※ R 各社は、引き続き R 会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・ 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運送事業**」を創設。
- ・ 国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・ AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・ 国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

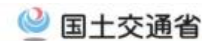
地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築
（KPI）地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

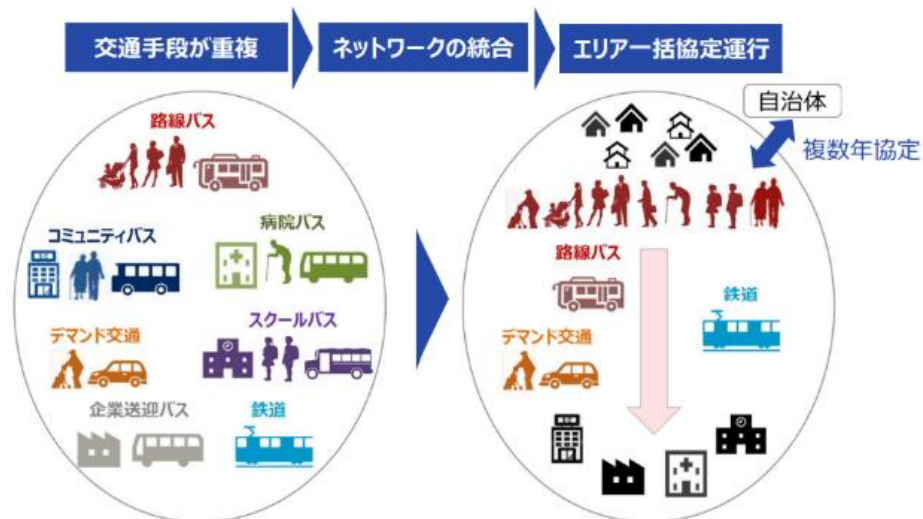
出典：令和5年度第1回（第23回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料

(参考) エリア一括協定運行事業と社会資本整備総合交付金

エリア一括協定運行事業



- 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。
- 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**。
- 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**。



社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)

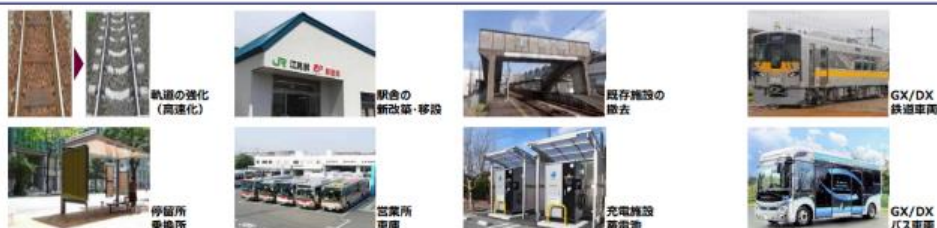
令和5年度予算
5,492億円の内数



基幹事業				効果促進事業
○ 道路	○ 港湾	○ 河川	○ 砂防	○ 基幹事業の効果を高めるために必要な事業 ○ 全体事業費の2割目途
○ 下水道	○ 海岸	○ 都市公園	○ 市街地整備	
○ 住宅	○ 住環境整備	等		
➡令和5年度からの拡充 ●「 地域公共交通再構築 」を追加 ●「市街地整備」の「 都市・地域交通戦略推進事業 」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法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
 ※まちづくりと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、地方債充当率100%、うち45%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

(3) 補助制度との連動

- 令和 2 年改正法の施行に伴い、地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業による補助要件として定められた。これまでの補助制度では「生活交通確保維持改善計画」に記載することで認定を受けていたが、今後は「地域公共交通計画」に記載することで認定を受けることになる。
- このため、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、法定協議会において協議がなされる必要となる。特に、幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要となる。

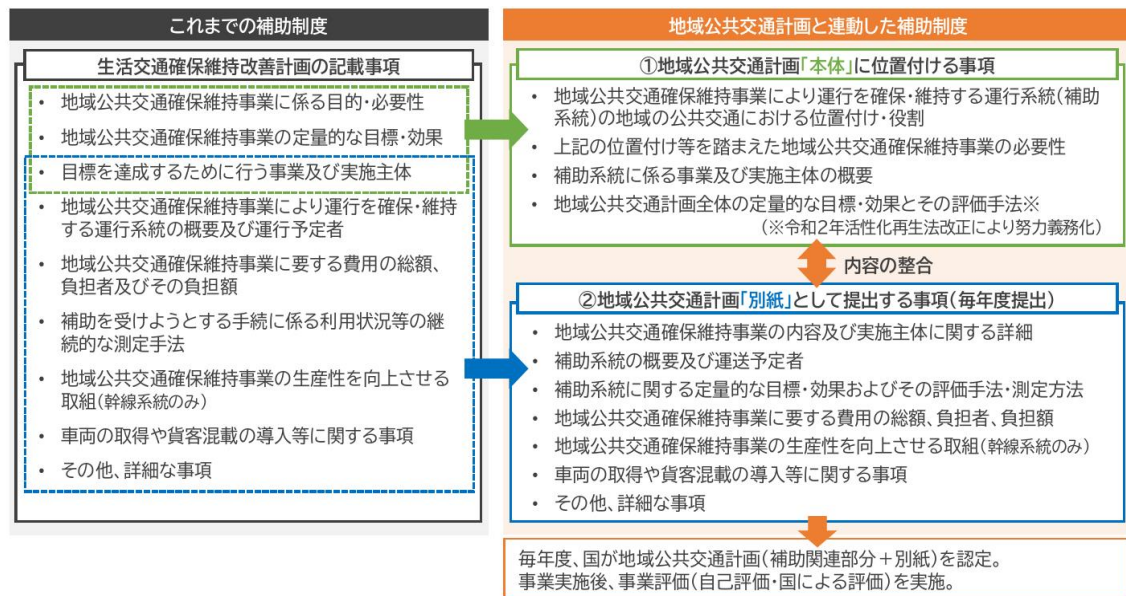
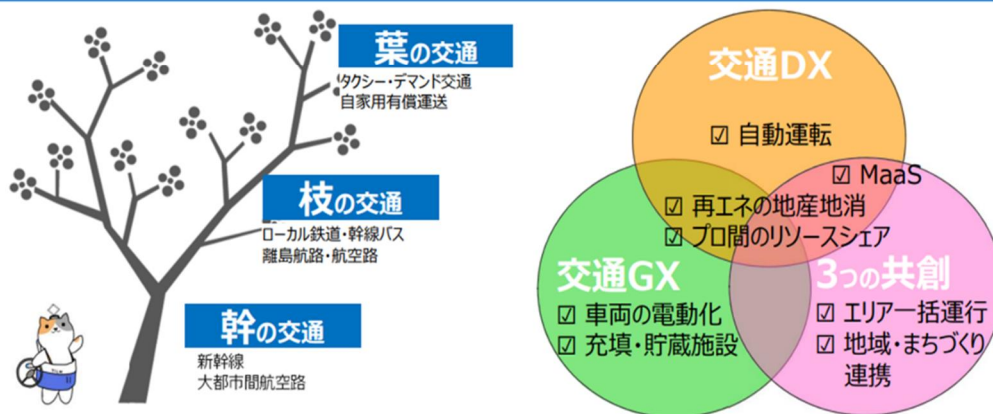


図 1-12 補助に関する地域公共交通計画への記載内容

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

(4) 地域公共交通の「リ・デザイン」

- 地方の鉄道・路線バスなどの**地域交通**は、地域の**社会経済活動に不可欠**。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、**存続が深刻に懸念**される状況。
- このため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**の「**3つの共創**」により、**利便性・持続可能性・生産性**が向上する形に地域交通を「**リ・デザイン**」＝再構築し、地域のモビリティを確保。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

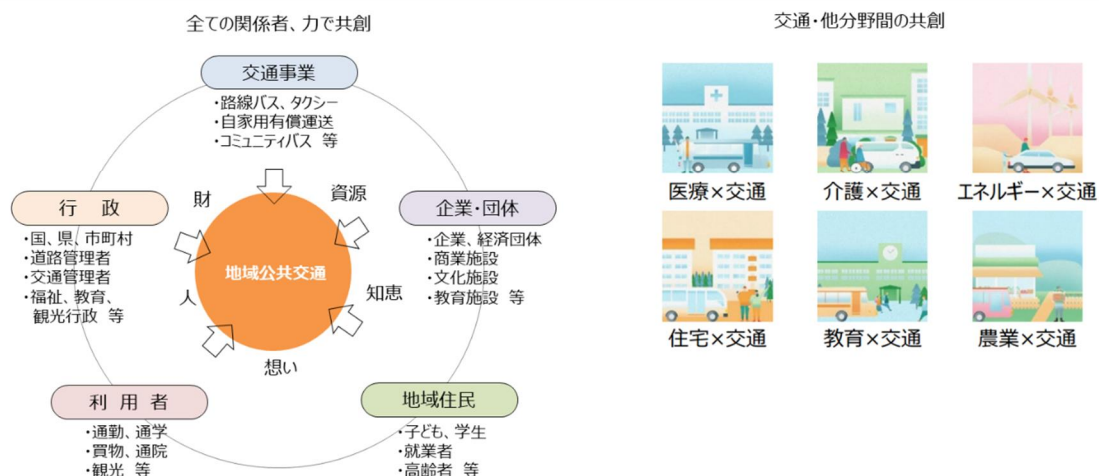


※国土交通省におけるアフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会で審議

出典：国土交通省

参考：地域公共交通の「共創」とは

- ・「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」では、地域の暮らしを充実させる観点から、「**コミュニティを核としたくらし目線の交通の実現**」、「**ガバナンスを強化した実効性のある交通マネジメント**」、「**新たなファイナンスの可能性の探求による持続可能性の確保**」という3つの柱から導き出される地域交通のあり方を、各領域の垣根を越えた「共創」の発想で進めていくべきとされた。
- ・以上のことを背景として、以降の国の検討会において、近年急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①**官と民で**、②**交通事業者相互間で**、③**他分野とも、「共創」を推進**することが示された。



出典：国土交通省資料、地域公共交通セミナー資料（中部運輸局）等を参考に作成

1.4.3 地域公共交通計画検討に向けた課題

(1) 沖縄の都市構造、社会構造、交通課題等の関連性

- 沖縄で地域公共交通の活性化・再生を図る上では、沖縄の歴史、都市構造、社会構造を含めた様々な要素を踏まえると、まちづくりを含めた総合的な対策と、時間軸も考慮した効果的な対策の両面を講じていくことが求められる。



図 1-13 沖縄の都市構造、社会構造、交通課題等の関連性

(2) 計画検討に向けた主な課題

- 特に本島中南部は、基幹的な公共交通が不十分な中、土地利用や人口集積は政令指定都市並みであることから、県民の日常生活や観光に関する、多くの潜在的な移動需要に対応した公共交通を構築する必要がある。
 - DX 等新技術（MaaS、自動運転、連節バス等）に関する活用可能な施策検討が必要
 - 様々な新たな事業制度（地域公共交通利便増進事業、エリア一括運行等）の適用検討が必要

- 公共交通サービスの向上や運転手不足への対応等も考慮し、バス事業の生産性向上に向けた取組が必要
- 沖縄の社会構造の中でマイカーに大きく依存している様々な移動について、実効性の高い公共交通利用への行動変容を促す施策が必要

2) 都市部については公共交通の「事業性」を高めること、地方部においてはコミュニティバスや各種移動資源を含め利便性の高いネットワークを構築することにより、公共交通への利用転換を進め地域住民の日常の足を確保する必要がある。

- 公共交通の低迷等による、移動手段を持たない高齢者や通学等の日常生活への影響が懸念されるため、マイカーに依存せざるを得ない交通社会の改善や、地域公共交通の確保・維持が必要であり、そのためにも都市部の「事業性」を高めるとともに、地方部の「公益性」確保を図ることが重要
- 地方部の路線バスについては、運転手不足や収益確保が一段と厳しさを増す中、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。このような状況の中、地域住民の日常の移動手段を確保するため、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によるバス路線の確保・維持のための努力が必要
- また、それぞれの地域の特性等を踏まえ、「葉の交通」を中心に、地域住民の日常生活を支えるため、あらゆる移動資源や関係者の力による共創が必要

※「葉の交通」、「枝の交通」、「幹の交通」は 20 頁を参照

3) 県民と企業、交通事業者、行政それぞれが連携しながら持続可能な工夫と努力が重要である。

- 県民と企業は、交通社会に寄与することが、それぞれ生産性、健康等にも大きく影響することについて共有し、行動変容可能な実効性の高い方策について、社会全体で検討することが必要
- 交通事業者等は、事業生産性向上のための方策や共創のあり方について、関係者とも連携した検討が必要
- 行政は、社会構造的な課題がある県民生活に寄り添ったまちづくりを進めつつ、必要な財源確保とその有効活用の視点も踏まえ、持続可能な地域公共交通の構築に向けた早急な取組が必要