

令和 7 年度の取組状況及び中間評価について

＜令和 7 年度 第 4 回 沖縄県地域公共交通協議会＞

令和8年1月20日
沖縄県

1 令和 7 年度の取組状況について

1.1 地域公共交通計画アップデートに向けたモビリティデータ活用の調査検討

(1) 令和7年度の取組概要

- 今年度は、既往地域公共交通計画の推進と達成状況の評価に加え、「地域公共交通計画」実質化に向けたアップデートの中間とりまとめで示された都道府県の役割等も踏まえ、①市町村勉強会を実施したところ。
- さらに②モビリティデータ活用のための具体的な手法や手順等の検討を行い、市町村が地域公共交通を検討する際の参考となるよう、地域公共交通協議会の分科会に位置づけられている市町村連携交通会議のWG等で情報提供等を実施していく予定。

令和7年度の取組概要

既往地域公共交通計画の推進と達成状況の評価 + 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート等の取組

①市町村向け勉強会の実施

目的：沖縄県の陸上交通の状況、課題、国の動向、最新の交通施策（リ・デザインに関する施策等）の紹介等、交通を担当する職員等が交通施策遂行にあたり必要な知識の会得機会の提供

ねらい：沖縄本島における地域公共交通のマネジメント体制のボトムアップ

内容：以下をポイントに講演及びパネルディスカッション形式を想定（夏ころ開催を想定）

- ・沖縄本島の陸上交通に関する動向の体系的な把握
- ・国・県・市町村・交通事業者の各考えの理解 等

②モビリティデータ活用のための具体的な手法や手順等の検討

1) 沖縄で活用可能なモビリティデータの存在及びそのデータ特性や課題等の整理



2) モビリティデータを活用した分析方法や、分析で導くアウトプット等の検討



3) 沖縄で求められるモビリティデータを明確にし、その整備・更新に向けたあり方等を検討



3) 上記の1)～3)を庁内及び市町村関係者に報告・共有
⇒各圏域市町村連携交通会議のWG等の活用を想定

1.1 地域公共交通計画アップデートに向けたモビリティデータ活用の調査検討

(2) 市町村向け勉強会の開催

- 沖縄本島の公共交通ネットワークのあり方について検討を深めていくにあたって、**沖縄本島における公共交通に関する現状や、他地域の事例等を学ぶ勉強会を8/29に開催。**
- **沖縄総合事務局から、沖縄交通リ・デザインに向けた取組と関連プロジェクトの進捗状況、更には国の地域公共交通関連の支援事業について、学識経験者から、現在の沖縄の公共交通が抱える様々な課題を踏まえ、今後の自治体が果たすべき役割等について講演。パネルディスカッションでは、公共交通ネットワークの利便性と持続性を追求していくために、行政、交通事業者、地域の各役割に着目し、各立場が抱える課題や今後の取り組む方向性について議論を展開。**

令和7年度 沖縄県地域公共交通協議会 市町村担当者向け勉強会

日時：令和7年8月29日(金) 15:00～17:00
場所：みんなの貸会議室那覇旭町店 801 会議室
(那覇市旭町 114-5 大原簿記公務員専門学校内)

議 事 次 第

1. 開会挨拶

2. 第1部 講演

講演1：内閣府沖縄総合事務局の取組状況
講演者：内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 室長 亀谷 匡哉

講演2：地域公共交通の維持・活性化に対する自治体の役割
講演者：琉球大学工学部 教授 神谷 大介

～ 休 憩 ～

3. 第2部 パネルディスカッション

テーマ：持続的な公共交通ネットワークを支える役割分担

【モデレーター】琉球大学工学部 教授 神谷大介

【パネリスト】内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 室長 亀谷匡哉
名護市建設部まちなか再開発・公共交通課 課長 嘉数健作
沖縄市建設部都市整備室都市交通担当 技幹 阿嘉信志
沖縄県企画部交通政策課 課長 平良秀泰

4. 閉会

<WEB参加者はこちらから>

オンラインURL: <https://x.gd/1ld6MS> (Microsoft Teams)
会議 ID: 437 751 293 1236 、パスコード: sw3SA27g

配布資料

1. 次第
2. 地域公共交通政策の動向と沖縄交通リ・デザイン

主 催：沖縄県企画部交通政策課
(協力：琉球大学島嶼地域交通課題解決学術ネットワーク)

沖縄総合事務局

- ・ **地方創生と地域交通**（あらゆる交通手段の総動員、「交通空白」解消の必要性）
- ・ **地域公共交通政策の流れ**（地域交通法の制定・改正、交通政策基本法の制定）
- ・ **地域交通の「リ・デザイン」**（令和5年～） 3つの共創（官民、交通事業者間、多様な分野）
- ・ **地域交通法に基づく地域交通ネットワークの形成、考え方について（幹一校一葉）**
- ・ 日本版ライドシェア、公共ライドシェア ・ **地域公共交通特定事業**と主な特例措置
- ・ **独占禁止法特例法**の概要 ・ 地域公共交通計画・法定協議会の**アップデート**
- ・ **「交通空白」の解消等**に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開
- ・ **令和7年度地域公共交通調査等事業** ・ **沖縄交通リ・デザイン**県民運動推進会議 等

学識経験者

- ・ **地域公共交通計画・法定協議会のねらい、役割等**
- ・ **市町村に考えていただきたいこと（誰のため？、何のため？、近い未来何が起るか？）**
渋滞の状況、様々な要因、影響等を共有（歩きたい道の不足、送迎交通、車のトリップ特性、移動コスト、公共交通の定時性、所得と外出頻度、高齢化、運転手不足、拡大する市街地、ゴミバス、ディマンド交通の状況等）
- ・ **市町村に考えていただきたいこと（どうする？）**
公共交通の定時性・高頻度で利用者増、移動困難者からみた公共交通の重要性と移動コスト低減施策（キャンパスMaaS/デジタル決済等）、過疎地域の持続的なモビリティ（自動運転）、産官額連携と実践（テストベッドアイランド）
- ・ **これらに加えて（住民、事業者、行政の関心UP、持続・協働・協業、ヒト・モノ・カネの流れ）**
複数介護事業所送迎を複数タクシーで、日本版シュタットベルケ、共助交通（公共ライドシェア）、移動環境計画等

パネルディスカッション

テーマ：「持続可能な公共交通ネットワークを支える役割分担」

- ・ 交通サービスの利便増進を図る際に、赤字補填に充てている費用の使い道も含めて、**交通事業者や隣接自治体との協議が必要**。その際には**データに基づく現状把握や検証が重要**。
- ・ **行政と事業者が率直に意見交換できる実務者レベルの協議体が必要**。
- ・ 住民や観光客の移動に対する**サービスレベルを議論**することが重要。その延長に取り組む施策を考えていくことが必要。
- ・ **限られたリソースの中で、メリハリをつけていくことが必要だが、その際には関係者間の協議を密に実施していく必要がある。負担調整の議論も取り組む**

(3) モビリティデータ活用のための具体的な手法や手順等の検討

- これまでに、沖縄で活用可能なモビリティデータの存在及びそのデータ特性や課題等の整理を行ったところ。
- 引き続き、モビリティデータを活用した分析方法や分析で導くアウトプット、沖縄で求められるモビリティデータの整備・更新に向けたあり方等に関する検討を進めているところ。

赤字：国ガイドスに加え、沖縄の実情に合わせて追加・修正、薄字：個別事業者等からデータ取得要の部分

種類	データ名称（データ内訳）	データ取得先	活用場面
1. 人口情報	(1)人口実価値 ・夜間人口、世帯数、・性年齢階層別夜間人口 ・産業別就業人口、通学人口 等	e-stat 国勢調査、国土数値情報メッシュ別人口 住民基本台帳	現状診断
	(2)人口推計値 ・夜間人口、性年齢階層別人口 等	人口問題研究所将来推計、国土数値情報 メッシュ別将来推計 沖縄21世紀ビジョン、沖縄21世紀ビジョンがふしまちづくり計画等	
	(3)従業者数（事業所ベース）	e-stat 経済センサス	
2. 地域特性情報	(1)主要施設	国土数値情報「3. 地域」施設に関するデータ/施設の住所情報	現状診断
	(2)土地利用	国土数値情報「2. 政策区域」「都市計画決定情報」に関するデータ 沖縄県地図情報システム	
	(3)地勢情報	国土数値情報「1. 国土」「水域」「地形」に関するデータ 国土地理院地図Vector	
	(4)事業所数	e-stat 経済センサス	
	(5)道路情報	全国道路・街路交通情勢調査／道路管理者／都道府県警察 DRM、全国道路基盤地図等データベース、市町村指定道路マップ	
	(6)防災関連情報	ハザードマップポータル／防災関連部局／自治体内の各担当部署	
3. 交通ネットワーク情報	(1)バスのネットワーク情報、事業者数、車両数、運転 手数	国土数値情報「4. 交通」／交通事業者データ／GTFS-J OTTOP-GTFS、のりものNAVI、バスマップ沖縄、運輸要覧	現状診断
	(2)モールのネットワーク情報	国土数値情報「4. 交通」／交通事業者データ、交通事業者	
	(3)タクシーの事業者・車両数	タクシー事業者より取得、運輸要覧	
	(4)航空路、航路のネットワーク情報	運輸要覧、交通事業者	
	乗合タクシー、公共ライドシェアの路線・区域	自治体内の各担当部署、交通事業者等から取得	
	公共的な輸送サービスの運行路線・区域等	スクールバス及び医療・福祉送迎車の各運営主体から取得	
	(4)駅/停留所の位置情報(アクセシビリティ算出)	国土数値情報「4. 交通」／交通事業者データ／GTFS-JP	
(5)交通事業者のダイヤ情報(アクセシビリティ算出)	交通事業者データ、のりものNAVI	KPI・目標値の設定	
各種乗り換え案内(アクセシビリティ算出)	交通事業者データ/地図情報サービス等の経路検索サービス		

種類	データ名称	データ取得先	活用場面
4. 交通サービス利用状況	(1)利用実績（バス、モーター、タクシー）	運輸要覧、鉄道輸送統計調査、バスOD調査、交通事業者から取得	現状診断
	(2)利用実績（航空機、船舶）	運輸要覧、交通事業者から取得	
	利用実績（乗合タクシー、公共ライドシェア）	自治体内の各担当部署、交通事業者、運輸局・運輸支局から取得	
	利用実績（公共的な輸送サービス）	福祉政策担当課、及びスクールバス及び医療・福祉送迎事等の各運営主体から取得	
	(3)道路の平均旅行速度、混雑度	道路交通センサス	
5. 潜在需要情報	(4)交通事故発生状況	沖縄県警統計（交通白書）、交通事故統計情報のオープンデータ	現状診断
	開発計画	各自治体内の各担当部署、都市計画担当部局から取得	
	主要施設の利用状況	各施設の運営者主体から取得	
	(1)通勤通学流動	e-stat 国勢調査	
	(2)都市圏パーソントリップ調査	都市交通調査プラットフォーム、全国PT調査 沖縄本島中南部都市PT調査、北部地域交通体系調査（北部PT）	
	(3)買物行動	沖縄県買物動向調査	
	(4)高校生通学流動	沖縄県県民等参加型地域公共交通検討事業	
	(5)観光流動	沖縄県各種観光統計	
	(6)人流ビッグデータ	民間事業者から購入（Wi-Fi、GPSデータ、基地局データ、交通系ICカード）	
	(7)民間フローデータ、バスプローブデータ、ETC2.0	民間事業者から購入、x-Road	
6. 交通サービスの持続性に関する情報	(8)自動車検査登録情報協会、免許保有・返納者データ	自動車検査登録情報協会、沖縄県警統計（交通白書等）	KPI・目標値の設定
	(9)道路交通量	道路交通センサス、トラカンデータ	
	(1)公的資金投入額	自治体関連部局予算データ、沖縄県HP	
	(2)交通事業者の収支	交通事業者から取得、国交省乗合バス事業の収支状況	
	(3)交通事業者の運営体制	交通事業者から取得	
7. 社会構造等に関する情報	(1)県民の所得、就業、送迎、健康関連	現状診断	
	(2)地価、郊外化、住まい、家計費、移動コスト関連		

人口情報	(1)人口実績値	①国勢調査、住民基本台帳	4. 交通サービス利用情報	(1)利用実績（バス、モーター、タクシー）	③路線バスOD調査	5. 潜在需要情報	(6)人流ビッグデータ	④モバイル空間統計（携帯電話基地局データ）
------	----------	--------------	---------------	-----------------------	-----------	-----------	-------------	-----------------------

◆データの概要

◆調査概要：大正9年（1920年）から約55年ごとに実施されており、最新実施年は令和7年（2025年）。調査の対象は、10月1日午前時点の世帯を基準として、日本国内に在住すべての人と世帯（人口を含む）

◆住民基本台帳は、市町村の住民基本台帳に登録されている人対象で、基幹的には毎月1日現在で統計されるが、転居して住民票を移さない場合や、短期の海外滞在などで住民票を残している場合など、住民の場所と実際の居住地が異なる場合がある。

◆データの特性・内容
 (国勢調査)
 国勢調査は、本邦7国8道16県の大規模調査で、それ以外は総務調査となっている。大規模調査では、教育、保健（高齢者の生活利用交通手段）など、より詳細な情報が収集される（次項令和2年調査参照）。

◆調査結果は、性年齢階級別世帯人口、世帯数、居住就業人口・通学人口、従業人口と通学地就業人口・通学人口、従業地又は通学地までの利用交通手段と多岐に及ぶ。

◆集計区分は、都道府県、市町村に加え、小地域集計（町丁・字等別の集計）、総務統計単位でより別集計している項目がある。

◆住民基本台帳は、各市町村で町丁目別に公表されている。

◆活用可能性

◆人口の推移や年齢階級別人口、就業人口、通学人口など、地域公共政策を検討する上で既存データとして活用可能。

◆例えば、高齢者のウォーキング人口、市町村間の通勤・通学流動を捉えることが可能なため、公共交通サービスの課題、範囲、水準を検討する上で基幹資料として活用可能性がある。

◆活用上の留意点

◆国勢調査で得られる交通流動は、通勤、通学に限られるため、その他の流動は他データを活用する必要がある他、通勤・通学流動は市町村間に限られるため、市町村間の流動は別途データを活用する必要がある。

◆データの活用イメージ（例）

◆沖縄県と全国の人口推移

◆高年齢人口の居住地域分布（2015年）

◆市町村間の通勤・通学流動

◆データの概要

◆沖縄県がH25年度に調査した本島内路線バスのOD調査データ

◆路線（利用者のOD調査を実施して、全バスを系統H25年度とH27年度にわたって実形調査を実施

◆調査報告書及びデータは、沖縄県企画部交通政策課に問合せ

◆データの特性・内容

◆沖縄県内路線バスを対象に、調査員が乗り込み調査票を配布回収して得られた乗客調査データ

◆調査対象は、本島内の全路線バスに運行（平日）の全利用者の総乗車数77,877人（回収数64,086人）※H25年度調査

◆調査で得られた主なデータは以下の通り

◆乗客：系統番号、乗車バス停、降車バス停（乗降ともに乗車手段、乗車時間もあり）、利用者の性・年齢・利用目的、利用頻度等

◆活用可能性

◆路線バスの全系統全便のはるばる調査であり、路線や区間別利用特性、バスターの需要などを捉えることが可能。

◆また、発着地、年齢階級や利用目的をクロスすることで、地域に着目した利用実態が、地域公共交通連携の基礎データとして活用可能

◆当前の現状ではあるが、利用経路も把握している（現金、定期、回数券利用などの違いも把握可能）

◆活用上の留意点

◆調査時点がH25、H27しか存在していないため、その後の最新データは存在せず、データ更新の必要性は高い。

◆バス停データとGISで活用する場合、バス停留所座標が必要となるが、国土数値情報活用の場合はレンジングが必要。

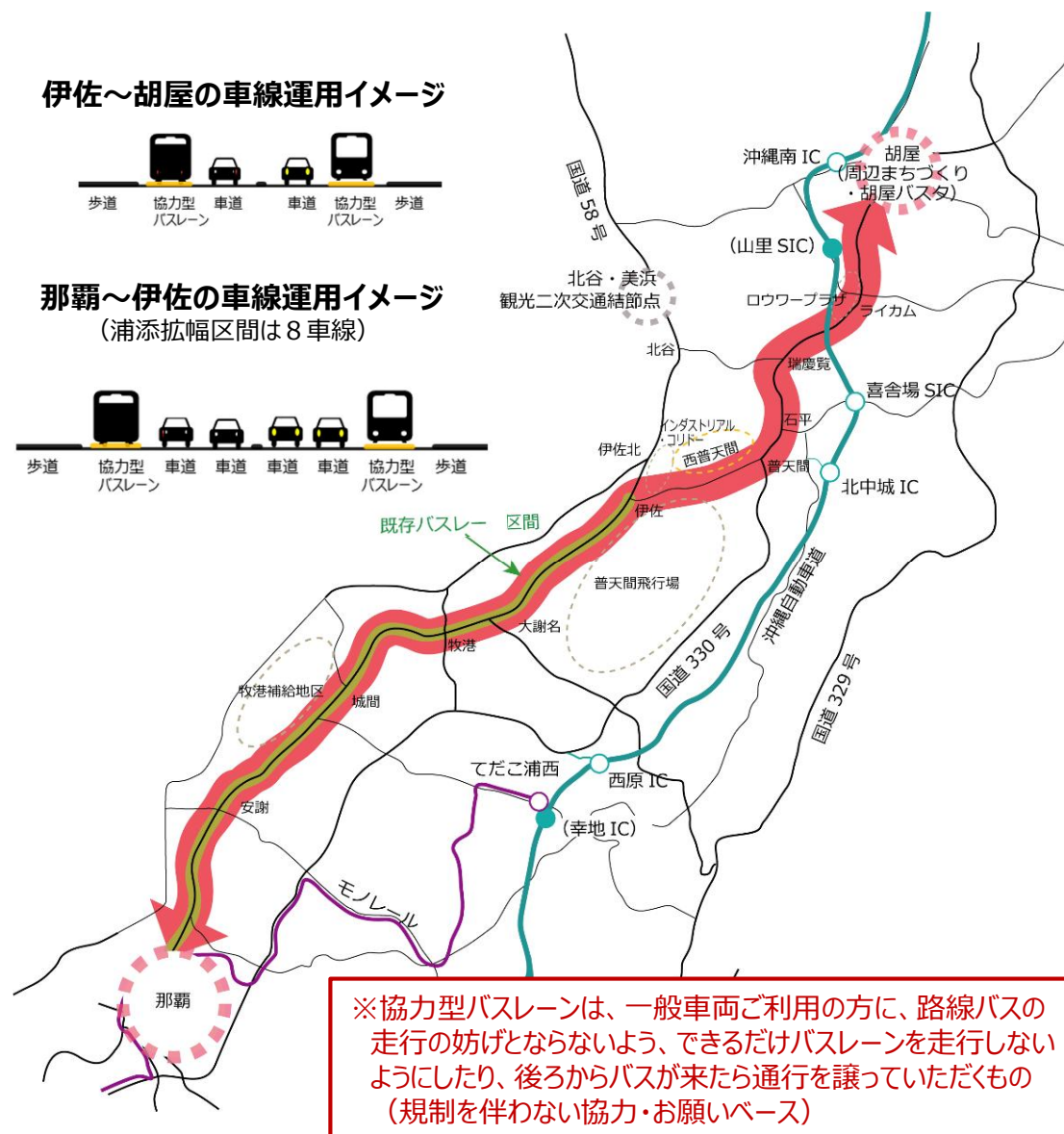
◆また、系統別の経路情報可視化するためには、GTFSデータ等の活用や独自のGIS情報の整備が必要となる。

1.2 協力型バスレーン実証実験詳細計画（たたき台）について

これまでの検討を踏まえ、協力型バスレーンの実証実験詳細計画（たたき台）を以下のように示す。

実証実験詳細計画（たたき台） ※協力型バスレーン実証は既存バスレーンに加えて実施

	内 容
区間	那覇（久茂地）～胡屋（胡屋十字路）
方向・車線	上下両方向の第1車線 （既存車線内で実施）
時間帯	終日 ※既存バスレーン区間は、規制時間以外を対象
実施期間	R8年11月～R9年3月中旬（予定） （年度末までに効果等を確認） （特段問題がなければ継続実施・実装も視野）
その他	<ul style="list-style-type: none"> 路面舗装は当面現状のまま 協力・お願いの対象は、既存バスレーン区間と同様（バス・二輪車・タクシー以外） 協力・お願いの対象車線は第1車線のみ（バス・二輪車・タクシーは第1車線以外の通行を妨げるものではない）
周知・広報計画	第2回WGで議論予定（以下は現時点の想定） <ul style="list-style-type: none"> 各種広報媒体での周知 経済界等業界団体への周知 外国人、レンタカー利用者への周知 沿道での周知（横断幕等） バス車両での周知（バスマスク等） 等
効果検証方法	第2回WGで議論予定（以下は現時点の想定） <ul style="list-style-type: none"> バスのモビリティ（走行性、定時性） バスへのゆずり（時間帯別車線別車種別交通量） バス利用者、自動車利用者、バス事業者（運転手）等の評価（アンケート等） 等



1.3 その他基幹バスシステムに関する取組方針（案）について

- **R7年度の第43回協議会**においては、協力型バスレーン実証実験の取組に加え、沖縄県地域公共交通計画等で示されている**国道58号以外のその他の区間**について、**今後検討していく方向で調整を進めることを確認**したところである。
- このため、以下に示す**北谷方面、与那原方面、糸満方面についても、基幹バスシステム導入に向けたバスレーン等定時速達性の向上に関する検討**を進め、第2回W Tで議論できるよう作業を進めていく予定である。

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

1-1 基幹バスシステムを中心としたバス路線網の再編

（基幹バス、支線バス、シームレスな乗継等）

1-2 基幹バスルートの定時速達性の向上

- ・バレーン延長
- ・中乗り前降り等
- ・拠点間急行バスの拡充（基幹急行や各方面通勤快速バス等を含む）
- ・西普天間交通対策

1-3 基幹バス交通結節点及び地域拠点等の整備促進

1-4 バス停のグレードアップ（上屋、情報掲示板、待合施設、端末交通結節等）

1-5 連節バス車両導入に向けた実証実験の検討・実施

1-6 自動運転技術等の新たな技術の導入に関する調査・研究等

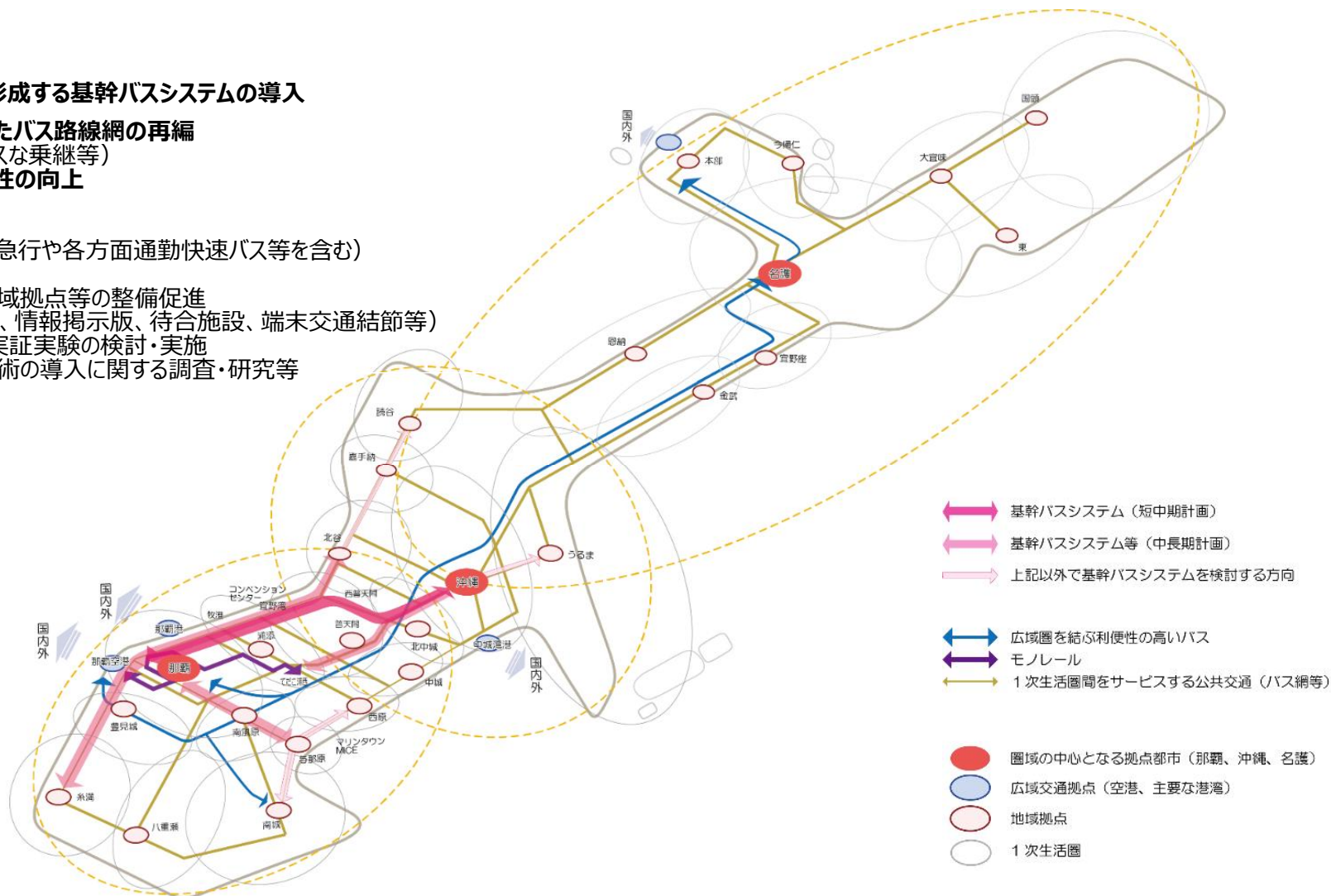


図 沖縄県地域公共交通計画で示された都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系

出典：沖縄県地域公共交通計画（沖縄県）

1.4 多路線重複区間の共同運行・効率化の可能性について

- 中南部都市圏における公共交通の骨格軸形成に向け、これまで国道58号を中心とした基幹バスシステムに関して、バスレーンの延長や基幹急行バスの運行などの取り組みを進め、利用者数は増加傾向にある。更なる取り組みの強化に向け、バス路線網の再編による広域路線バスの系統統合や、利用者のニーズに合わせたダイヤの見直しにより、利便増進と効率化を図りたい。
- 今後は、社会資本整備総合交付金の活用を念頭に、地域公共交通特定事業の実施計画（地域公共交通利便増進実施計画）策定に着手し、交通事業者による、BRTシステムの導入や、バス停、車庫・営業所、バスロケーションシステム関連設備の整備を検討する。

国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ
(地域公共交通総合連携計画)

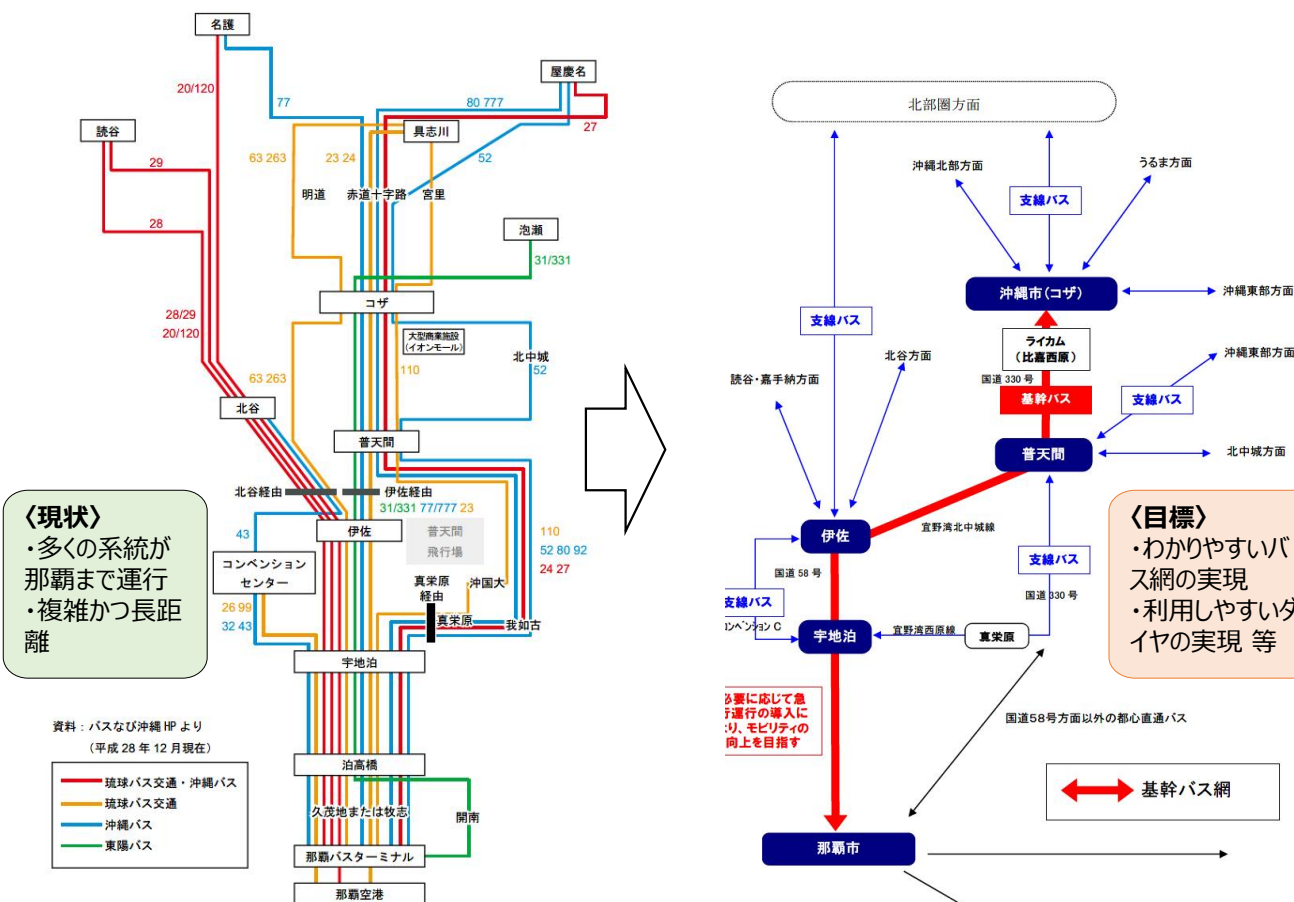
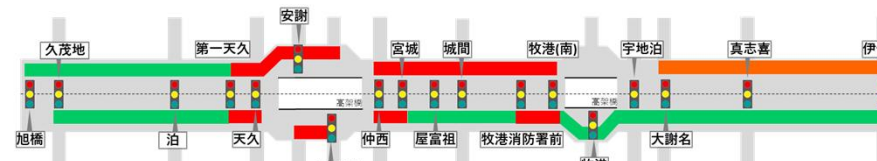


図 4-1 現状の国道 58 号方面のバス系統（那覇～宇地泊間を通る系統）

＜バスレーンのこれまでの延長区間＞

所要時間：8分短縮(53分→45分)

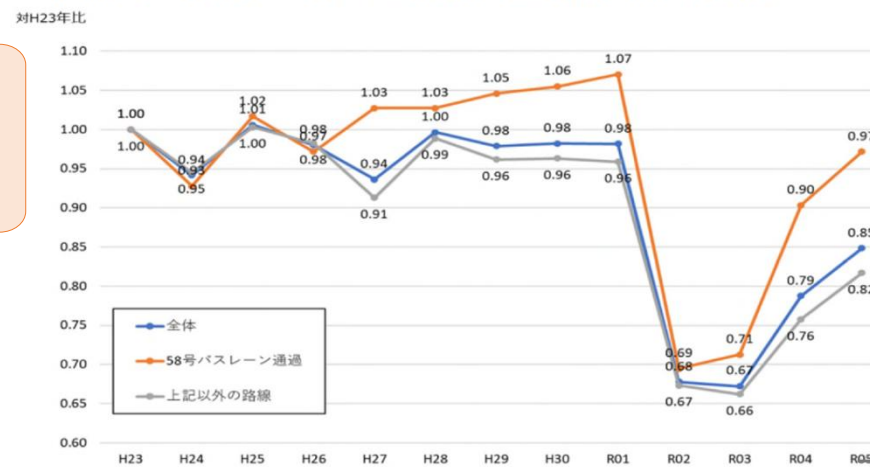
夕方 17:30～19:00【伊佐向け】



所要時間：4分短縮(48分→44分)

朝 7:30～9:00【那覇向け】

＜国道58号バスレーン通過バス系統の利用者数の推移＞



※本島4社の各年輸送実績の系統別年間利用者数より作成

図 4-4 国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

【参考】バスレーン沿線地域のバス分担率について

4-1. 交通環境・道路環境の改善

バスレーン沿線地域でバス分担率が向上

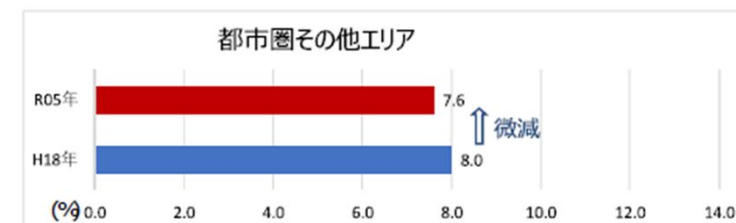
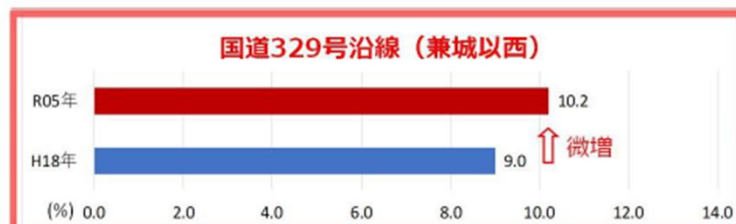
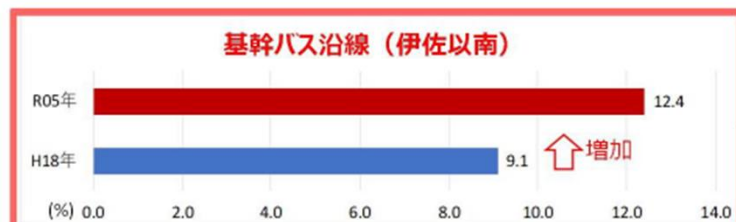
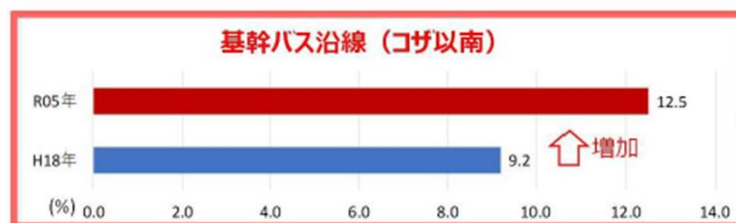


- バスレーン延長や基幹急行バス等の取組が進められた**基幹バス沿線等**では、那覇着通勤目的の**バス分担率**が向上している。

⇒ バスレーン等基幹バスの取組成果が確認され、引き続き取組を拡充していくことが重要と考えられる。

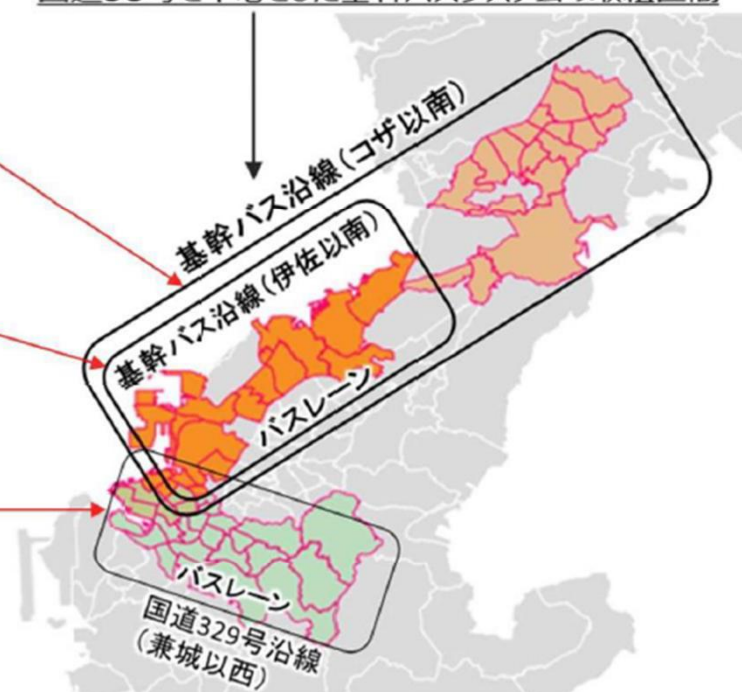


エリア別の那覇着 通勤目的 バス分担率の変化



沿線エリアの区分（Cゾーン）

国道58号を中心とした基幹バスシステムの実施区間

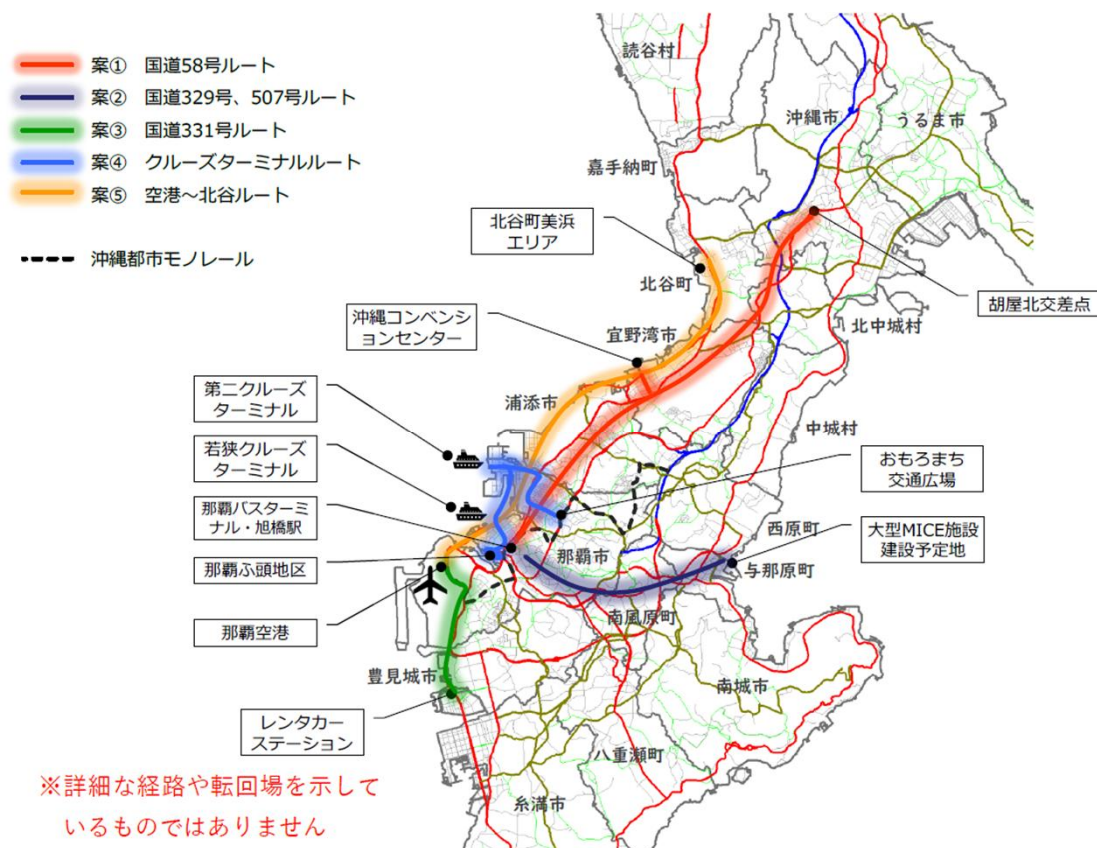


- ※国道58号（伊佐以南）ではH27、H31にバスレーンを段階的に延長
- ※国道58号（コザ以南）ではR1基幹急行バス運行開始
- ※その他、系統別カラーリング、ノンステップバス、ICカード、バスロケ等を順次導入
- ※国道329号沿線（古波蔵～兼城間等）でもバスレーンを実施中

1.5 大量輸送が必要な区間の連節バス導入の可能性について

- バス運転手の高齢化が進んでおり、今後、大量退職等によって、運転手不足が加速、深刻化していく事などが懸念されており、現在の交通サービスの水準を維持・確保していくことが増々困難になると考えられている。
- バスレーンの整備や乗降時間の短縮などにより速達性が向上することで、人員不足等を抱えるバス事業者の経営改善にもつながると考えており、効率的で利便性の高い、持続可能な「新たな公共交通システム」の導入を図りたい。
- 令和8年度は、沖縄本島における連節バス車両導入に係る基礎調査の実施を検討する。

導入ルート案



連節バス（車両乗降口と設備）※西鉄バスの例（福岡）

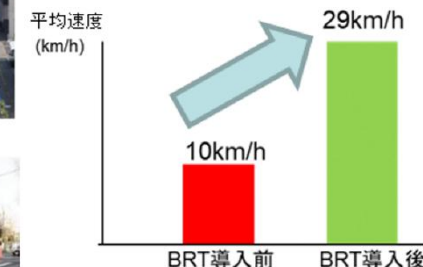


走行空間、車両などBRTを構成する要素（例）



【導入による効果】

・コロンビア(ボゴタ市)では、BRT導入後、平均速度が10km/hから29km/hに向上するなどの効果が確認されている。



【参考】路線バスの需要と供給について

3-2. 公共交通利用者の減少

ピーク時需要に合わせた路線バスの供給

公表
資料

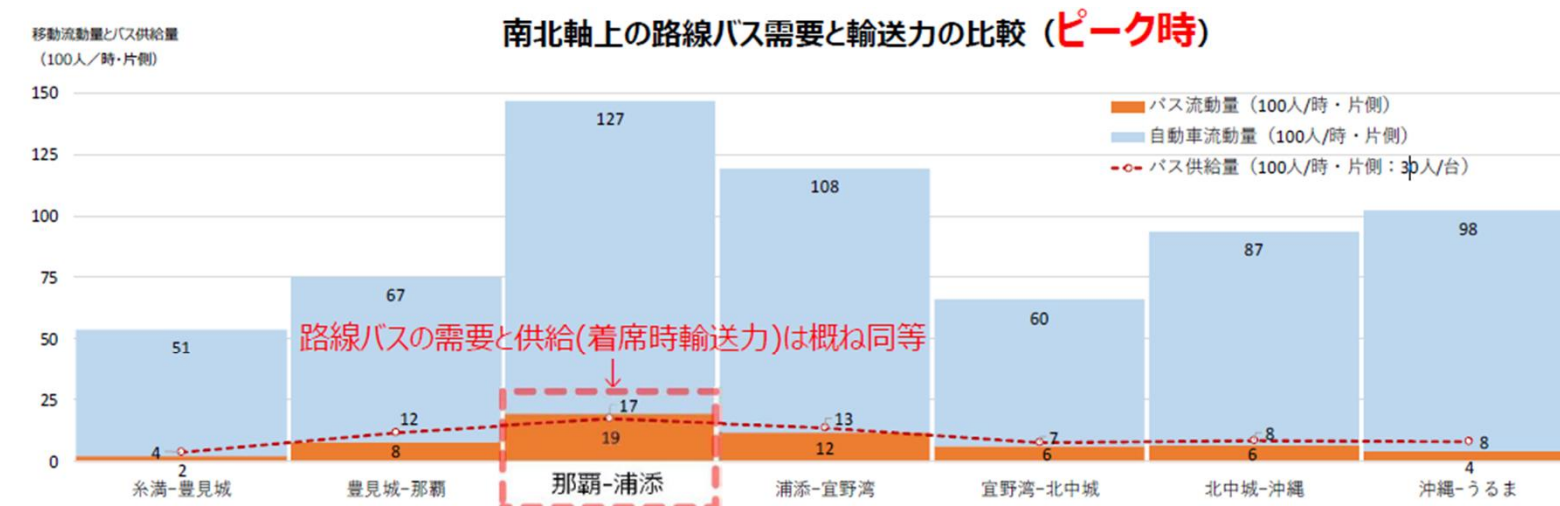
9 道路と公共交通の
連携を促す

11 道路と公共交通の
連携を促す

13 道路と公共交通の
連携を促す

沖縄県
OKINAWA PREFECTURAL GOVERNMENT

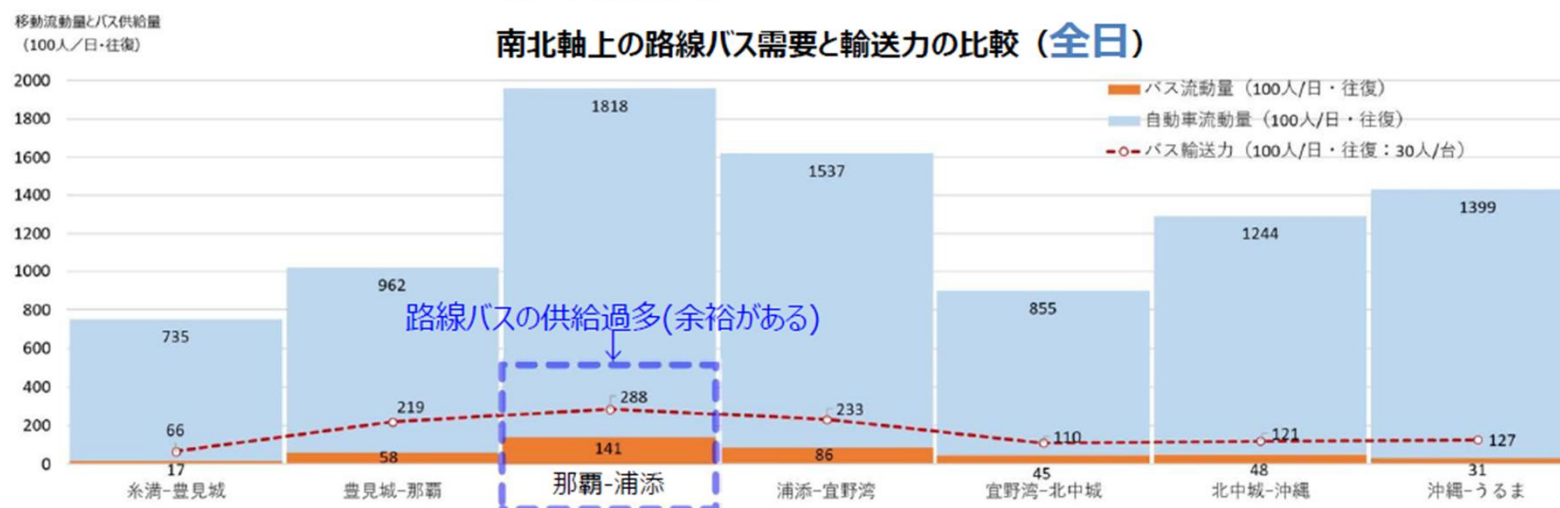
- 路線バスのピーク時の需要(必要量)と供給(着席時輸送力)は概ね同等で、需要に合わせた路線バスの運行が図られている。一方、全日では供給過多(余裕がある)となっている。
⇒ 今後、路線バスの利用促進においては、ピーク時の輸送力強化が課題。



※市町村間流動量
自動車とバスの市町村間ネットワーク上に需要を束ねたもの

※バス輸送力
R7.2時点の市町村間バス運行本数をベースに、30人/台(着席数)を乗じて試算

※ピーク需要
自動車14%、バス27% (いずれも那覇着8時台ピーク率を全日需要に乗じたもの)



※ピーク時輸送力
全日輸送力にピーク率11% (沖縄タイムス前バス停の那覇BT向け8時台運行本数比)を乗じて試算

1.6 県庁北口（国際通り・久茂地向け） バス停上屋等の整備について

- 平成25年度の沖縄県公共交通活性化推進協議会において、県庁北口バス停の整備について、検討されている。
- バスベ이의延伸やバス停の改修はされているものの、バス停上屋 1 基の新設及び、デジタルサイネージ 2 基の整備がされていない状況。
- これまでの検討状況も踏まえ、令和 9 年度以降のバス停上屋 1 基の新設やデジタルサイネージの 2 基整備に向け、検討を進める。



※やんばる急行やエアポートシャトル、カー観光、ジャングリアエクスプレスなど。

2 バス・モノレール半額実証事業について

2 バス・モノレール半額実証事業について

- 令和7年12月15日から、令和8年1月31日の間、県民3,300名を対象とした、バス・モノレール半額実証事業を実施中。
- 平日はオフピーク時間帯である午前9時以降の乗車での利用、土日祝日は終日利用を対象としており、バス・モノレールの運賃を半額で利用してもらい、乗降データの収集及びアンケート調査等を実施。
- 収集したデータを基に、今後の公共交通の利便性向上に向けた取り組みにつなげたいと考えている。
- モニター募集にあたっては特設サイトの開設やオンライン広告、テレビCM等の広報を行った。

チラシ・ポスター

**県民半額！
バス・モノレールで
行かない？**

オフピークで半額！
バス・モノレール
県民モニター

モニターに
選ばれれば
バス・モノレールが
半額！

イメージキャラクター
浜川 結華

**県民モニター
3,000名募集！！**

- 募集期間：2025 9/26(金)午前9時～10/31(金)まで
- 応募条件：県内在住、小学生以上

※募集多数の場合は、地域・年齢等のバランスを確保し選考を行うため、モニターに選定されない場合がございます。予めご了承ください。

半額OKICA
利用期間 2025 12/15 ▶ 2026 1/31

対象路線 バス ・琉球バス交通 ・那覇バス ・沖縄バス ・東陽バス
モノレール 沖縄都市モノレール全線

対象路線

対象路線	
バス	琉球バス交通・那覇バス・沖縄バス・東陽バス ※高速バス（系統番号 111・113・117・123・127・152）や定期観光バスなどの一部の路線を除く（下記の対象外路線を参照）
モノレール	沖縄都市モノレール全線

テレビCM

モニターの応募は
こちらから

対象の
路線バス・モノレールが
半額！



半額OKICA

オフピークで半額！
バス・モノレール
県民モニター

利用期間 2025 12/15 ▶ 2026 1/31
平日 午前9時以降 土日祝 終日

男 田 本社 発行
ハガキ モニタ様 25才 110

※3,000名の募集に対して、約9,100名の応募があったことから、最終的に300名を追加し実施。選定方法については、地域、年齢等の人口構成比に基づき選定した。

3 交通関係優良団体大臣表彰 (わった〜バス党) について

3 交通関係優良団体大臣表彰（わった～バス党）について

- 県は、過度な自家用車依存から路線バス利用への転換促進のため、平成24年に「わった～バス党」を発足。
- 多様な企業・団体・個人の参画のもと、「バスレーンの延長」、「交通系ICカードの導入」等のバス利便性向上に向けた県の施策を絡め、バスを身近に感じる様々な取組を実施し、利用促進を展開。
- 沖縄総合事務局の推薦を受け、地域公共交通の確保・維持における総合的な取組が評価され、交通関係優良団体大臣表彰（地域公共交通部門）を受賞。
- 令和7年12月15日（月）に国土交通省にて表彰式が行われ、大城副知事が出席した。
- なお、伊江島観光バス（株）がグリーン経営部門を受賞し、沖縄県から2団体受賞となった。

表彰式の様子



表彰状



表彰盾



※（左から）酒井康行国土交通副大臣、大城肇副知事、加藤竜祥国土交通大臣政務官

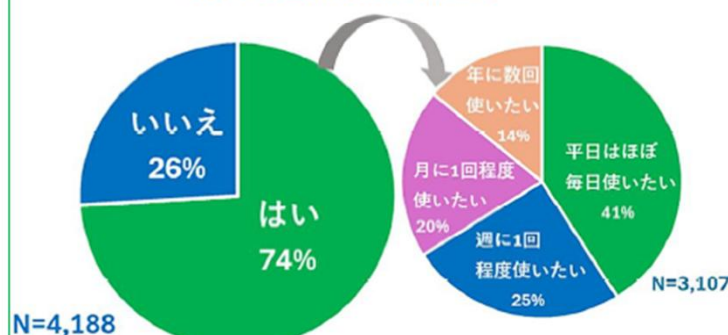
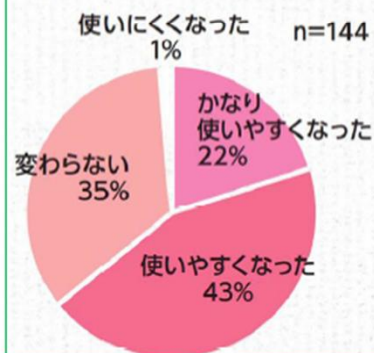
わった〜バス党（沖縄県）



- 過度な自家用車利用から路線バスへの転換を促進するため、**県が中心となり、関係企業・団体が参画**して、平成24年に「**わたた〜バス党**」が発足。TVCM、ラジオ番組、新聞、SNS等を通じて、公共交通の利用をPR。
- 国、バス協会、バス事業者、学校及び民間事業者の協力**のもと、小学生を対象に「かなえ！夢バス図画コンクール」や「バスの乗り方教室」を開催し、**路線バスに乗るきっかけを醸成**。

- 「**7つのもっと**」という**マニフェスト**を掲げ、バスの利便性向上のための様々な施策を展開。
- バスレーン**を**延長**し、那覇～宜野湾市間における路線バスの**所要時間を短縮**。
- 主要バス4社共通のバスロケーションシステム「**のりものNAVI沖縄**」サービスを導入。
- ターゲット（高校生、社会人、観光客）ごとに**バスマップを作成**し、各層のバス利用を後押し。
- 交通系ICカードの導入**等の利便性向上策をPR。

- 令和3年にバス党結成10年アンケートを実施。利用者の65%が「公共交通が使いやすくなった」と回答。そのうち83%が「バスは自分たちの生活に役立っている」と評価。
- 令和6年9月（毎週水・日曜日の計8日間）、バス無料乗車体験事業を実施。沖縄県民へ路線バス利用機会を創設。今後もバス利用促進の取組を継続。



4 名護バスタ・胡屋バスタの取組状況について