



バス・モノレール半額実証事業 の取組について

沖縄県地域公共交通協議会
令和8年5月26日（火）

1. バス・モノレール半額実証事業



- 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。
- 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



対象路線

バス

モノレール

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）

沖縄都市モノレール全線

テレビCM



対象の
路線バス・モノレールが
半額！



半額OKICA



※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。

1. バス・モノレール半額実証事業



■ バス・モノレール半額実証事業の概要

項目	内容
半額パスの モニター募集範囲	- 沖縄全域（離島を含む）で3,300人 ※当初の想定は3,000人であったが、応募が多数（約9,100人）あったため、モニターを増やし3,300人とした。 - 県内在住、小学生以上
半額パスの 運用方法	ICカードのみ
半額パス 適用時間帯	平日は朝9時以降の乗車、休日は終日OK ※半額OKICAは終日利用可
半額パスの 申込料金	無料（500円分のチャージ付き）
実証実験の時期	2025年12月15日（月）～2026年1月31日（土）

○自家用車から公共交通利用への転換

- ・ 半額パス期間前に自家用車で通勤していたモニターの自動車利用は、半額パス期間中に約10%減少した。

⇒比較的バスへの乗車意向の高い人が半額パスモニターになっていると考えられるが、通勤における自家用車利用の減少に一定の効果があった。

○オフピークシフト

- ・ 30～40代で、9時以降に家を出発する人が増加。※40代は12%→15%に増加（約25%増加）
- ・ 通勤者のうち、時間シフトが「まったく変更できない」と回答した人は半数以上。

⇒企業への時差通勤制度導入を推進することで、オフピーク通勤の普及が期待される。

○学生向けの施策

- ・ 高校生は16時台の半額パス利用が多い。一方、中学生の3割、高校生の4割が自家用車で送迎されている。

⇒高校生などの早い時期から公共交通利用を習慣づけることで、将来の公共交通ユーザーとなる可能性が高まることから、今後も公共交通の利用促進を継続していくことが重要である。（例：通学定期券の利用促進など）

<今後の方針>

- ◆ 全OKICA利用者とモニターとの公共交通の利用状況を比較し、半額パスの効果検証を行う。（通常のOKICA利用者と県民モニターの公共交通利用に係る指向性の違いに留意する。）
- ◆ モニターの個人属性ごとの利用状況の違いや、バス停間の利用状況等に関する分析を行いモニターの利用実態を分析する。
- ◆ 移動手段の確保に不利性を有する学生や高齢者、障がい者などを対象に、県民モニターとして運賃半額でバス・モノレールを利用してもらい、公共交通の需要を喚起し、自動車による送迎交通からの利用転換を促進する取組（令和8年度交通困難者公共交通利用促進実証事業）を実施する。

事業概要

移動手段の確保に不利性を有する学生生徒や高齢者等を対象に、県民モニターとして運賃半額でバス・モノレールを利用してもらい、公共交通の需要を喚起し、自動車による送迎交通等からの利用転換を促進する。併せて移動データ取得やアンケート調査等により効果検証を行い、公共交通利用促進及び利便性向上の取組強化につなげる。

R8年度実施内容

- ①事業対象：沖縄県全域の路線バス、ゆいレール
※事業者からの参加申込により対象路線を決定
- ②モニター：最大5,000名
- ③半額期間：3か月想定
- ④事業費： 218,000千円【重点支援地方交付金】

スケジュール（仮）

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月
県民モニター募集		募集	→	選定				
半額バス発行		作成	→	送付				
半額実証					モニター乗車期間	→	→	効果検証

モニター対象者

県民モニター対象を学生生徒、高齢者等とする。

- ・ PT調査結果で若年層の送迎交通（自動車分担率の高さ）が課題として挙げられているため、送迎交通等から公共交通への利用転換を促進、併せて移動実態を把握する。
- ・ 同様に、交通手段の確保に不利性を有する高齢者（65歳以上）及び障害者等について、公共交通の利用を促すとともに、移動支援のあり方検討に向けて、実態を把握。

事業イメージ

