

## **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）

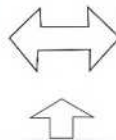


24 施策の中から設定

### 【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<sup>注1</sup>（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、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、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がる。

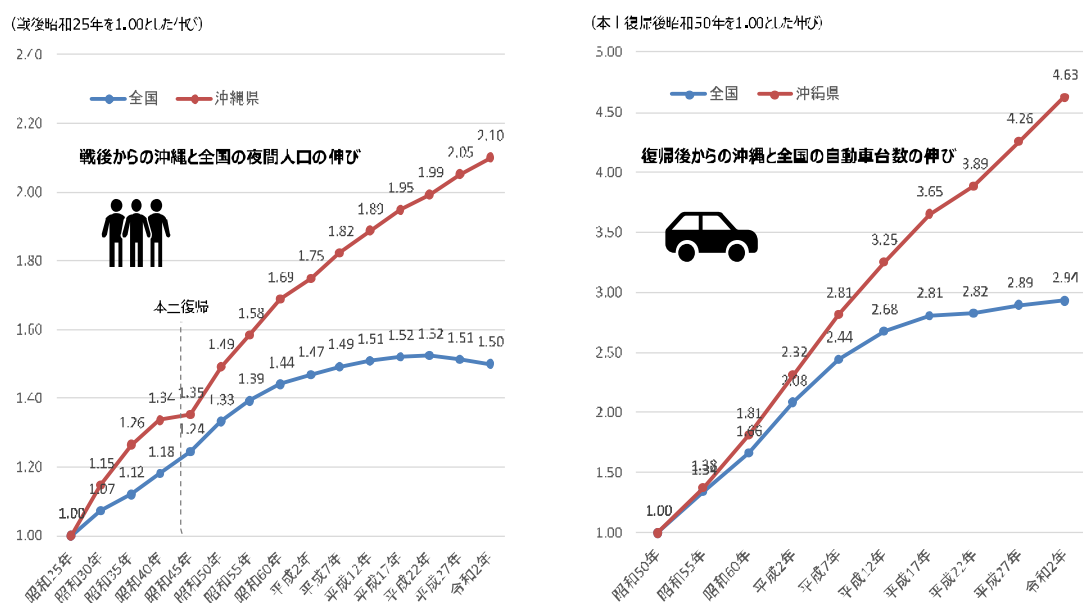


図 5-1 戦後、復帰後以降の夜間人口と自動車保有台数の伸び率

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次生活圈（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。

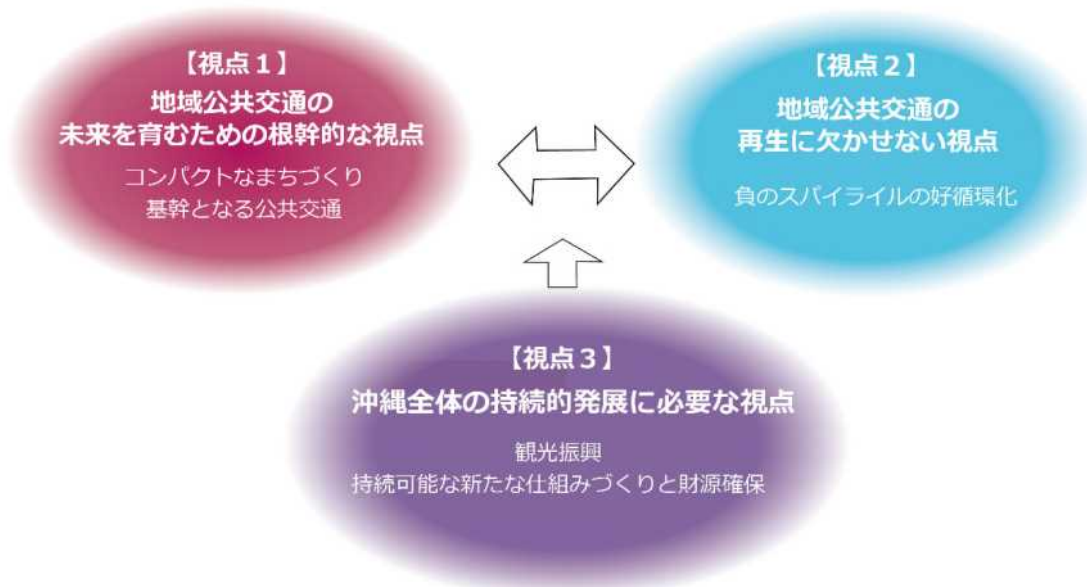


図 5-2 強力に推進する3つの視点

### 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療法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原因的な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。

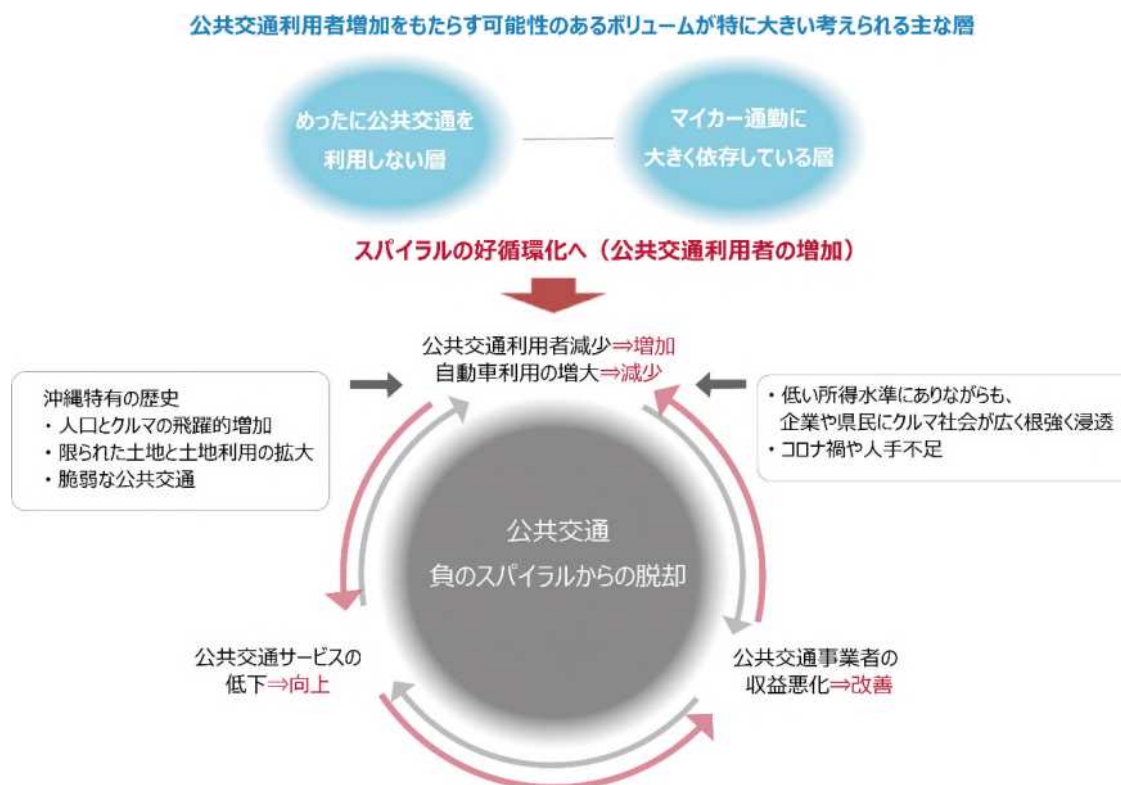


図 5-3 スパイラルの好循環化に向け、利用者増加を期待する層

(1) めったに公共交通を利用しない層

H18年 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。

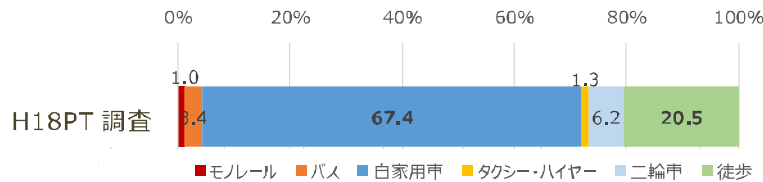


図 5-4 H18PT 調査の代表交通手段別分担率



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

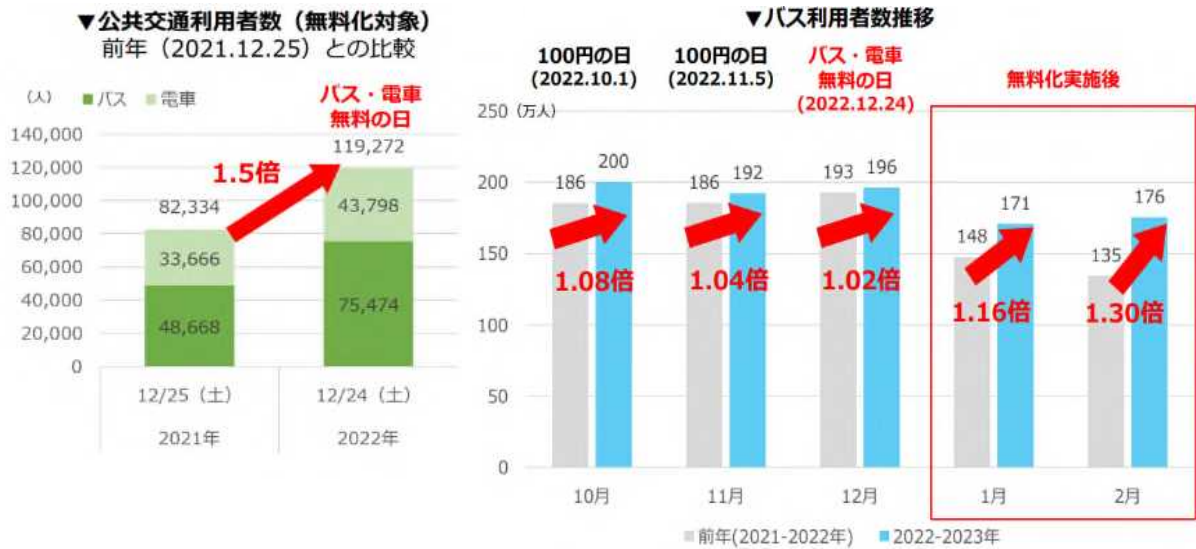


図 5-6 熊本市の「バス・電車無料の日」の分析結果

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。

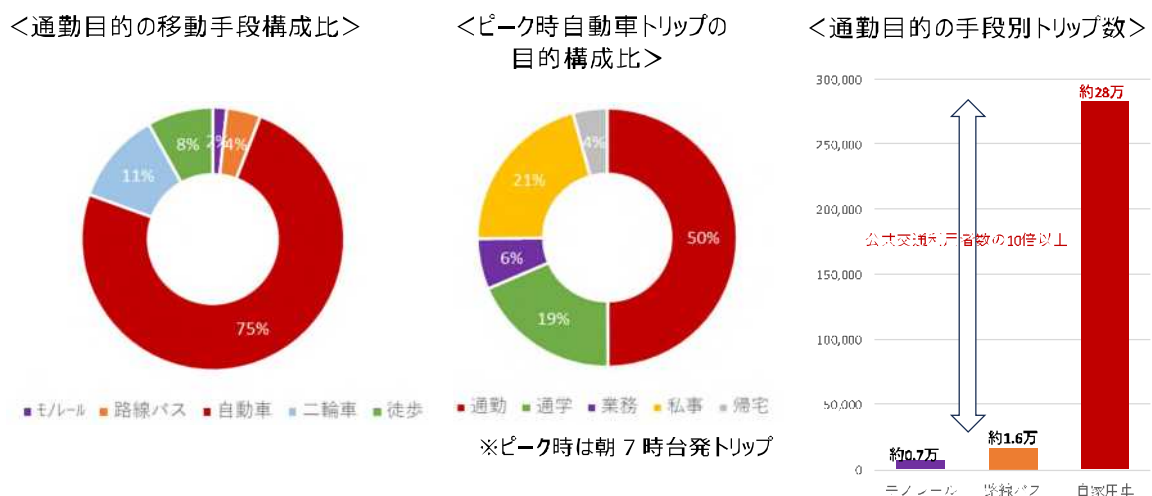


図 5-7 PT 調査による移動の構成比とボリューム

出典：第 3 回中南部都市圏 PT 調査データより作成

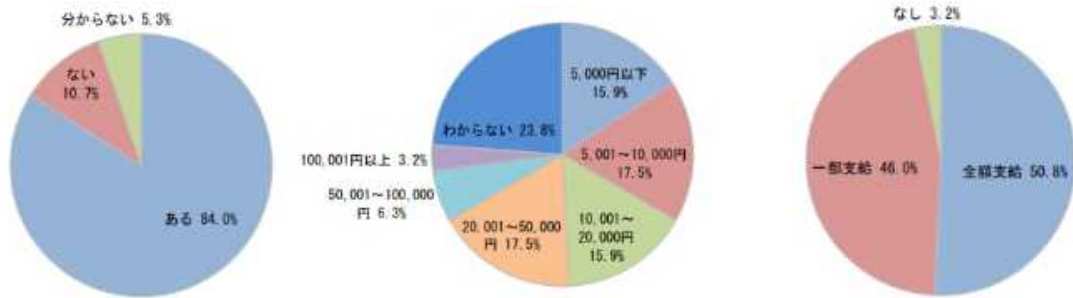
しかしながら、マイカー通勤に大きく依存している要因には、通勤先の就業環境（従業員用の無料駐車場が完備されている企業や通勤手当の上限支給が多い）、通勤コスト（通勤手当が公共交通の通勤費を大きく下回っている企業が多い可能性）、更には家族の送迎次いでのためといったことも想定され、沖縄の幅広い社会経済の慣習が大きく絡んでいる。

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) モノルール、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

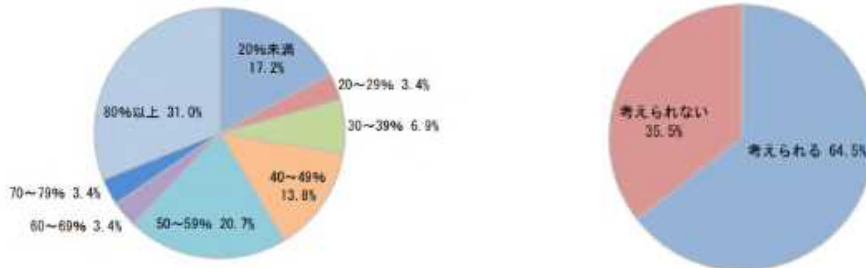
<勤務先の通勤手当の有無> <通勤手当の上限額(月あたり)> <実際の通勤費に対する支給程度>



<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>

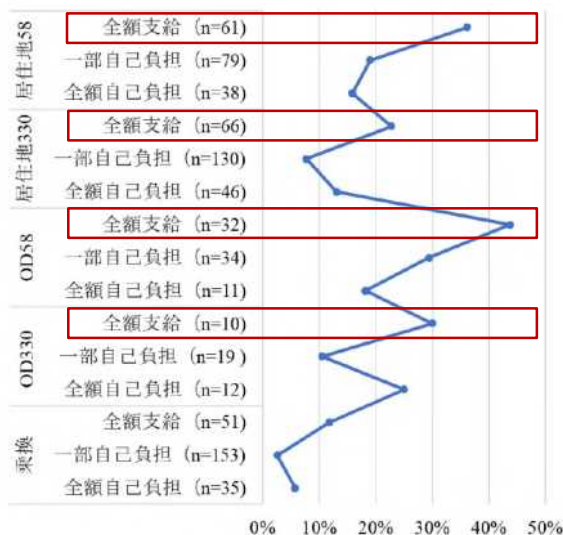


アンケート対象：モノルール及び国道 58 号を中心とした基幹バスルート、国道 329 号（那覇～与那原）ルート沿線居住のマイカー通勤者への WEB アンケート（モニター数 75 人）

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

基本的な考え方やス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 沖繩都市モビリティの利便性向上

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

(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 小中学校への歩き通学環境の整備推進

施策 8 高校通学のマナーケイパリングと支援事業の継続・拡充

施策 9 大学におけるキャンパ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 各市町村中心等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、安全で快適な歩行環境の整備

#### 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

(1) 県土全体の観光振興を促し、移動の快適性を備えた公共交通サービス

施策 14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充

施策 15 観光軸に沿った観光型幹線公共交通システムの検討

(2) どこでも多様な交通モードを選択でき、楽しく便利な観光を醸し出す交通サービス

施策 16 拠点都市の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

施策 17 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

#### 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の連携

(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

### 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も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果敢に取り組む

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 沖繩都市モビリティの利便性向上

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 各市町村中心等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 自治体職員日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“きつかけ”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 観光軸に沿った観光型幹線公共交通システムの検討

施策 16 拠点都市の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

施策 17 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

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 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

23-2 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。

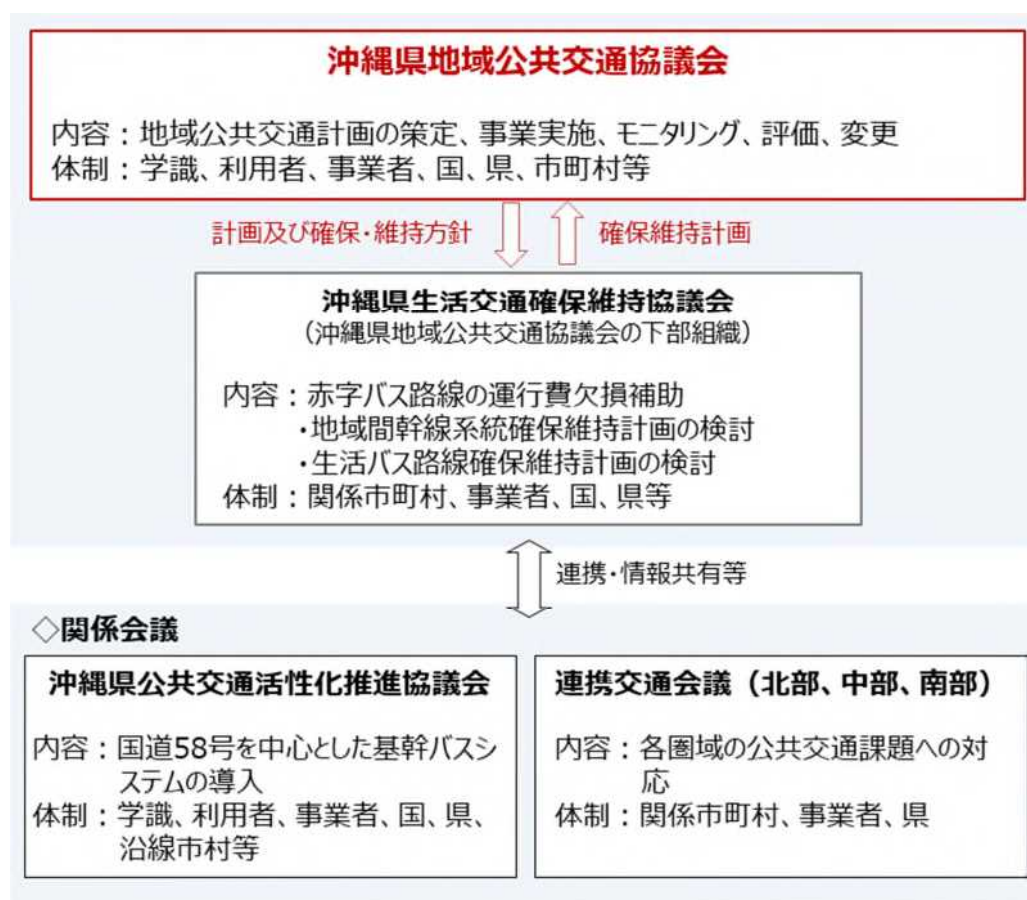


図 6-1 実施体制

## (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	<ul style="list-style-type: none"><li>●6月下旬以降</li><li>・前年度の実施状況と評価</li><li>・今年度の実施内容 等</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>●1月頃</li><li>・今年度の進捗状況評価</li><li>・必要に応じた計画見直し 等</li></ul>
沖縄県生活交通確保維持協議会	<ul style="list-style-type: none"><li>○6月中旬頃</li><li>・地域公共交通確保維持改善計画の協議</li></ul>	



## 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。

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、沖縄都市モレールは沖縄県土木建築部都市計画・モレール課 HP データより把握</p>	<p><u>路線バス（本島）</u></p> <p>18,184 千人（R3 年度）</p> <p>18,184 千人以上（R10 年度）</p> <p><u>タクシー（本島の法人＋個人）</u></p> <p>19,211 千人（R3 年度）</p> <p>19,211 千人以上（R10 年度）</p> <p><u>モレール</u></p> <p>46,326 人（R4 年度）</p> <p>56,900 人以上（R10 年度）</p> <p>※56,900 人は 2024 年度中期経営計画値</p>
<p>②県民一人当たりの路線バス利用回数</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><u>路線バス（本島）</u></p> <p>1.35 回／年（R3 年度）</p> <p>1.35 回／年以上（R10 年度）</p> <p>※R3 年度人口は R4.3 県推計の本島人口 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>▲1,982 百万円（R3 年度）</p> <p>黒字化（R10 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 6.3 億円（R3 年度）</p> <p>6.3 億円以下（R10 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	
⑤市町村における地域公共交通計画の検討推進数（本島市町村）	<u>本島内市町村</u>	14 市町村（R5.11 現在） 26 市町村（R10 年度）
⑥公務員の公共交通通勤利用率（本島市町村、県）  ※本庁舎勤務の通勤手当認定者	<u>本島市町村計</u>  <u>（那覇市以外平均）</u>  <u>那覇市</u>  <u>沖縄県</u>	4.9%（R4 年度） 約 10%（R10 年度）  約 46%（R4 年度） 約 46%以上（R10 年度）  約 64%（R4 年度） 約 64%以上（R10 年度）
⑦民間企業の MM への協力企業数	<u>わった～バス党</u>	93 社（R4 年度） 93 社以上（R10 年度）  ※企業 MM プラットフォーム拡充等も検討
⑧通学でのマイカー送迎の割合 ※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	<u>高校生送迎率</u>	59%（R4 年度） 59%以下（R10 年度）
⑨自動車保有台数の伸び	<u>沖縄県自動車保有台数の伸び</u>	1.19 倍（R2 までの 10 年） これまでの増加率以下（R10 年度まで）  ※10 年で 1.19 倍は年平均約 1.75% 増加相当 ※R2 までの 10 年間全国値は 1.04 倍、沖縄以外は 1.07 倍以下
⑩観光客の公共交通利用割合  ※沖縄県観光要覧	<u>路線バス利用率</u>  <u>一般タクシー利用率</u>  <u>モノレール利用率</u>	20.4%（R3 年度）  14.9%（R3 年度）  31.1%（R3 年度） 上記は現状以上（R10 年度）

## **巻末資料 地域公共交通確保維持改善事業の対象**



## 巻末資料 地域公共交通確保維持改善事業の対象

幹線のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象であるものについて、沖縄県生活交通確保維持協議会で定める内容（令和6年度地域間幹線系統確保維持計画）を以下に示す。

### 1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

生活交通路線は、学生、高齢者等のいわゆる交通弱者を含めた地域住民にとって日常生活の足として欠かせない移動手段であるが、利用者減少等の結果、運賃収入のみによる運行の維持確保が困難となっている。

このことから、生活交通路線に対し引き続き支援を行い、通勤、通学、通院等、住民の生活に必要な交通手段を確保する必要がある。

### 2 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果、定量的な目標を達成するために行う事業及びその実施主体

沖縄県生活交通確保維持協議会内に設置している生産性向上検討作業部会において、サービス・利便性の向上による補助対象系統の利用者確保、利用状況に応じた運行形態の見直し等の協議を行う。

実施主体の関係市町村及びバス事業者は、補助対象系統の生産性向上検討作業部会で協議した取組（周知広報、運行計画の見直しやフリー乗車券のPR活動等）を実施し、運送収入1%の収支改善に努める。

### 3 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

- 計画期間 : 令和6年度 から 令和8年度
- 運送予定者の選定 : 補助対象路線の運行に係る企画競争により選定
- 運送系統の概要 : 選定した運送予定者が運行する系統毎の運行本数等は下表のとおり
- 輸送量等 : 別添資料1「路線別の運行回数、輸送量等の目標(計画)値」とおり

系統番号	系統名	起点－経由地－終点	運送予定者	運行	運行本数(往復)		備考
					平日	土曜・日曜・祝日	
77	名護東線	那覇－辺野古－名護	沖縄バス(株)	毎日	平日	20	
					土曜	20	
					日曜	20	
					祝日	20	
52	与勝線	那覇－渡口－屋慶名	沖縄バス(株)	毎日	平日	17	
					土曜	17	
					日曜	11	
					祝日	11	
82	玉泉洞糸満線	糸満－具志頭－玉泉洞	(株)琉球バス交通	毎日	平日	12	
					土曜	11	
					日曜	11	
					祝日	11	
105	豊見城市内一周線	豊崎－渡橋名－豊崎	(株)琉球バス交通	毎日	平日	16	
					土曜	8	
					日曜	8	
					祝日	8	
51	百名線(船越経由)	那覇－船越－百名	(株)琉球バス交通	毎日	平日	12	
					土曜	9	
					日曜	9	
					祝日	9	
62	中部線	読谷－コザ－砂辺	(株)琉球バス交通	毎日	平日	52	
					土曜	52	
					日曜	52	
					祝日	52	
65 66	本部半島線	名護－渡久地－名護	共同運行 ・沖縄バス(株) ・(株)琉球バス交通	毎日	平日	26	
					土曜	26	
					日曜	26	
					祝日	26	
67	辺土名線	名護－大宜味－辺土名	共同運行 ・沖縄バス(株) ・(株)琉球バス交通	毎日	平日	12	
					土曜	11	
					日曜	11	
					祝日	11	

路線別 運行回数、輸送量等の目標（計画）値

			計画年度	運行日数	運行回数 (一日あたり)	平均乗車 密度	輸送量
沖縄バス (株)	77	名護東線	R6	366日	7,320回 (20.0)	5.2人	104人
			R7	365日	7,300回 (20.0)	5.2人	104人
			R8	365日	7,300回 (20.0)	5.2人	104人
	52	与勝線	R6	366日	5,796回 (15.8)	4.9人	77.4人
			R7	365日	5,773回 (15.8)	4.9人	77.4人
			R8	365日	5,767回 (15.8)	4.9人	77.4人
(株)琉球バス交通	82	玉泉洞系満線	R6	366日	4,270回 (11.6)	1.4人	16.2人
			R7	365日	4,259回 (11.6)	1.4人	16.2人
			R8	365日	4,256回 (11.6)	1.4人	16.2人
	105	豊見城市内一周線	R6	366日	4,880回 (13.3)	5.4人	71.8人
			R7	365日	4,872回 (13.3)	5.4人	71.8人
			R8	365日	4,848回 (13.2)	5.4人	71.2人
	51	百名線(船越)	R6	366日	3,904回 (10.6)	4.1人	43.4人
			R7	365日	3,895回 (10.6)	4.1人	43.4人
			R8	365日	3,888回 (10.6)	4.1人	43.4人
	62	中部線	R6	366日	9,394回 (25.6)	3.8人	97.2人
			R7	365日	9,368回 (25.6)	3.8人	97.2人
			R8	365日	9,369回 (25.6)	3.8人	97.2人
共同運行 (株)琉球バス (株)琉球バス	65 66	本部半島線	R6	366日	9,451回 (25.8)	1.8人	46.4人
			R7	365日	9,316回 (25.5)	1.8人	45.9人
			R8	365日	9,323回 (25.5)	1.8人	45.9人
	67	辺土名線	R6	366日	4,354回 (11.6)	1.9人	22.4人
			R7	365日	4,259回 (11.6)	1.9人	22人
			R8	365日	4,256回 (11.6)	1.9人	22人

平均乗車密度：始点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数

(一日あたり) 輸送量：一日あたり運行回数×平均乗車密度

# 路線図

・系統77番 名護東線

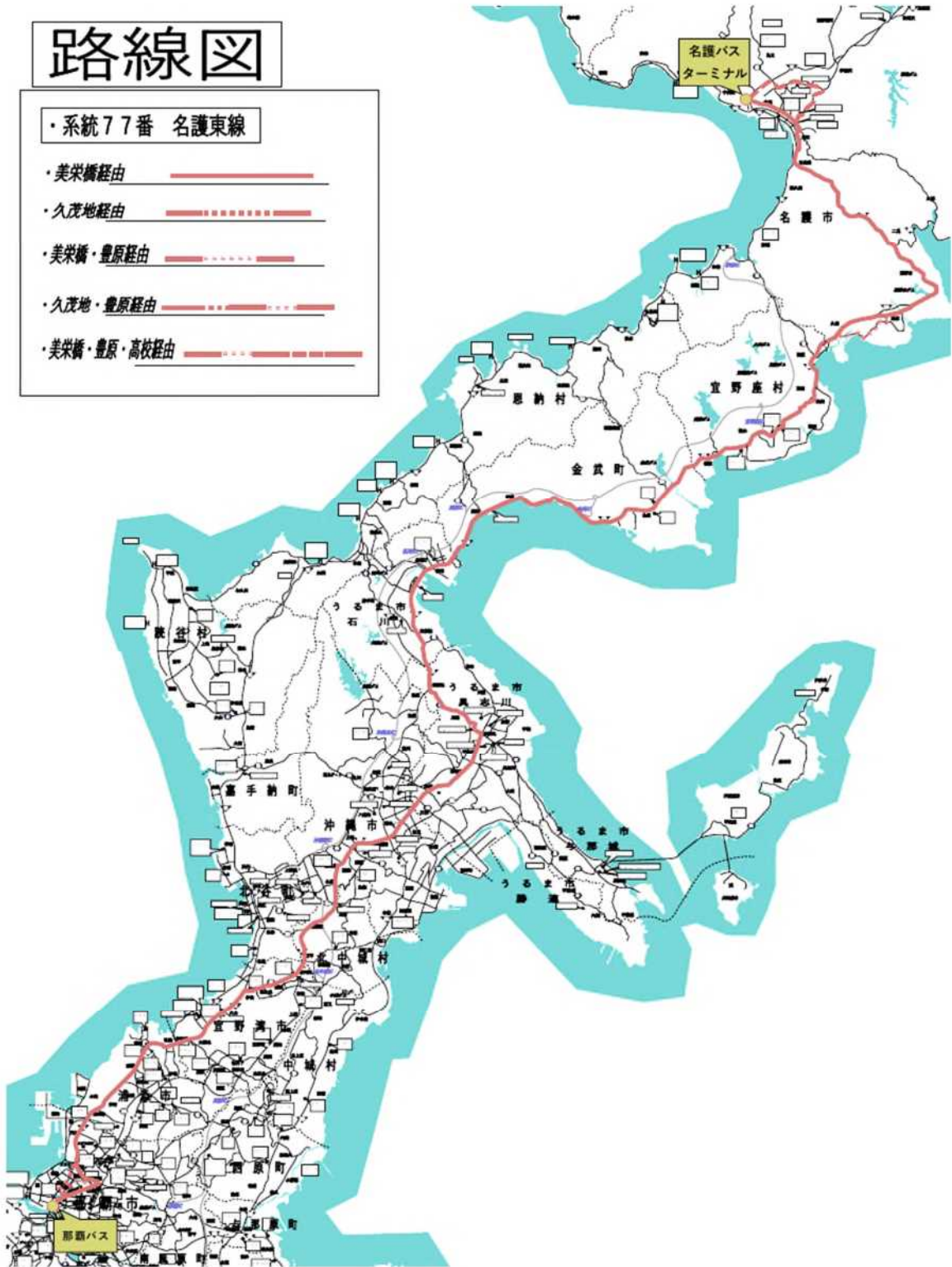
・美栄橋経由 

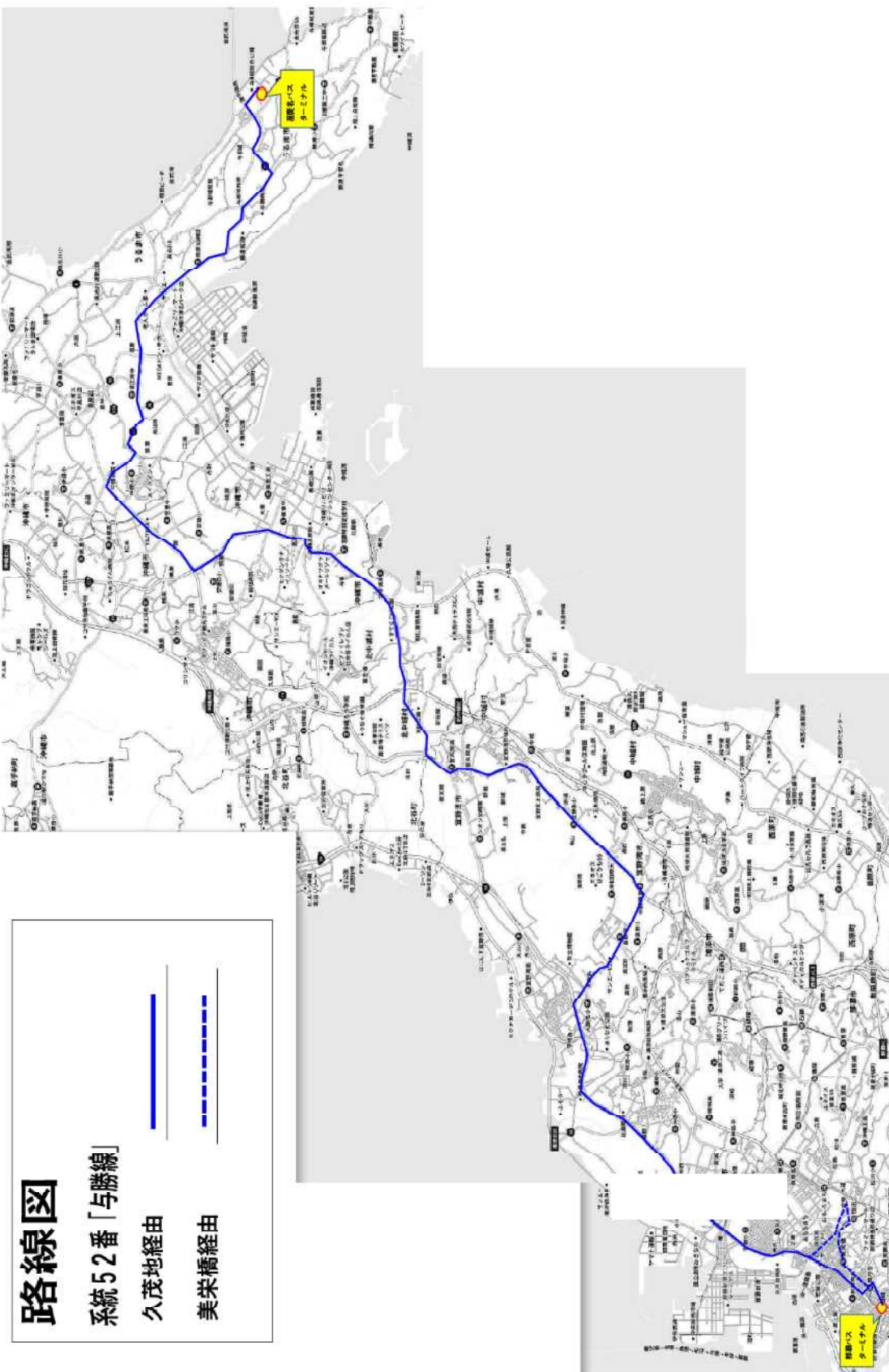
・久茂地経由 

・美栄橋・豊原経由 

・久茂地・豊原経由 

・美栄橋・豊原・高校経由 





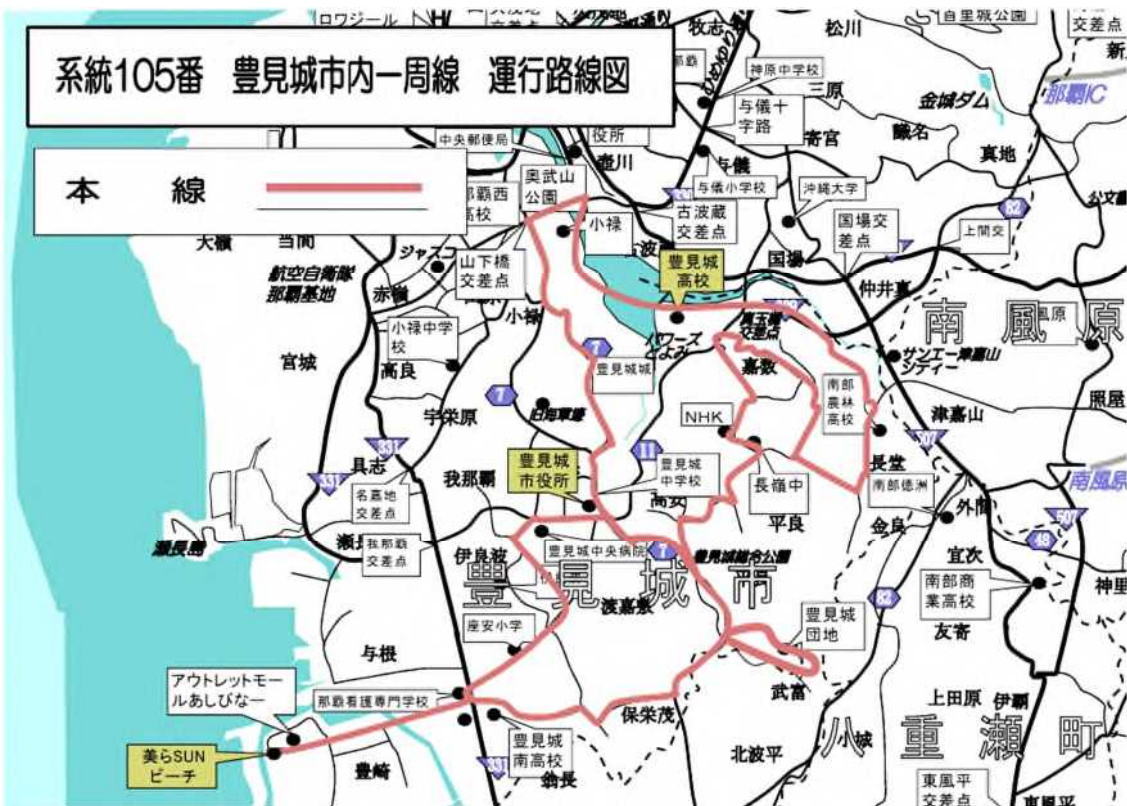
# 路線図

系統52番「与勝線」

久茂地經由

美栄橋經由







系統65番 本部半島線 (本部廻り) 路線図



系統66番 本部半島線 (今帰仁廻り) 路線図





## **参考資料 1 沖縄県地域公共交通協議会規約**



## 沖縄県地域公共交通協議会規約（案）

### （目的）

第1条 沖縄県地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

### （事務所）

第2条 協議会は、事務所を沖縄県那覇市泉崎1-2-2に置く。

### （事業）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

### （組織）

第4条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

### （会長及び副会長）

第5条 会長及び副会長は、次条第1項の規定に基づき委員となるべき者の中から、これを選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総括する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

### （協議会の委員）

第6条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 学識経験者
- (2) 内閣府沖縄総合事務局運輸部長又はその指名する者
- (3) 道路管理者又はその指名する者
- (4) 沖縄県警察本部交通部長又はその指名する者
- (5) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (6) 一般乗合旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (8) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (9) 沖縄本島内の市町村及び交通利用者の代表者又はその指名する者
- (10) 前各号に掲げる者のほか、協議会が必要と認める者

### （会議）

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことはできない。
- 3 会議の議決方法は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

- 4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 協議会は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

**（協議結果の尊重義務）**

**第8条** 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

**（事務局）**

**第9条** 協議会の事務を処理するため、沖縄県企画部交通政策課内に事務局を置く。

- 2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

**（経費の負担）**

**第10条** 協議会の運営に関する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

**（委任）**

**第11条** この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

**附 則**

- 1 この規約は、令和5年7月18日から施行する。



## 沖縄県地域公共交通協議会 委員名簿

委員(51名)

	所属	職名	氏名	備考
有識者	琉球大学工学部	名誉教授	池田 孝之	
	琉球大学工学部	准教授	神谷 大介	
	東京大学大学院 新領域創成科学研究科	特任教授	中村 文彦	
交通利用者	(一社) 沖縄県PTA連合会	事務局長	島 史生	
	社会福祉法人会 沖縄県社会福祉協議会	事務局長	高良 正樹	
	(公財) 沖縄県老人クラブ連合会	会長	砂川 博紀	
	(一財) 沖縄観光コンベンションビューロー	専務理事	真鳥 洋企	
交通事業者	那覇バス株式会社	取締役副社長	鹿毛 建造	
	株式会社琉球バス交通	代表取締役	小川 吾吉	
	沖縄バス株式会社	取締役社長	新川 幹雄	
	東陽バス株式会社	代表取締役	新入 勝行	
	合同会社やんばる急行バス		谷田貝 哲	
	株式会社北部観光バス	常務取締役	宮城 敦	
	有限会社カリー観光	社長室長	鹿川 幸一郎	
	東京バス株式会社	常務取締役	佐藤 智彦	
	(一社) 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	会長	東江 一成	
	沖縄都市モノレール株式会社	代表取締役社長	渡慶次 道俊	
国	内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部長	坂井 功	
	内閣府 沖縄総合事務局	運輸部長	星 明彦	
県	沖 縄 県	企画部長	金城 敦	
	沖 縄 県	子ども生活福祉部長	宮平 道子	
	沖 縄 県	文化観光スポーツ部長	宮城 嗣吉	
	沖 縄 県	土木建築部長	前川 智宏	
	沖 縄 県 教 育 庁	教育長	半嶺 満	
	沖 縄 県 警 察 本 部	交通部長	安里 準	

沖縄県地域公共交通協議会 委員名簿

委員(51名)

	所属	職名	氏名	備考
市町村	那 覇 市	副市長	金城 康也	
	宜 野 湾 市	市長	松川 正則	
	浦 添 市	副市長	新垣 剛	
	名 護 市	市長	渡具知 武豊	
	糸 満 市	市長	當銘 真栄	
	沖 縄 市	市長	桑江 朝千夫	
	豊 見 城 市	市長	徳元 次人	
	う る ま 市	副市長	佐久川 篤	
	南 城 市	市長	古謝 景春	
	国 頭 村	村長	知花 靖	
	大 宜 味 村	村長	友寄 景善	
	東 村	村長	當山 全伸	
	今 帰 仁 村	村長	久田 浩也	
	本 部 町	町長	平良 武康	
	恩 納 村	村長	長浜 善巳	
	宜 野 座 村	村長	當眞 淳	
	金 武 町	町長	仲間 一	
	読 谷 村	村長	石嶺 傳實	
	嘉 手 納 町	町長	當山 宏	
	北 谷 町	町長	渡久地 政志	
	北 中 城 村	村長	比嘉 孝則	
	中 城 村	村長	浜田 京介	
	西 原 町	町長	崎原 盛秀	
与 那 原 町	町長	照屋 勉		
南 風 原 町	町長	赤嶺 正之		
八 重 瀬 町	町長	新垣 安弘		

## 参考資料 2 用語集



用語集

今後作成



沖縄県地域公共交通計画

発行日：令和6年 月

作成：沖縄県

問い合わせ先：沖縄県企画部交通政策課

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎1丁目2番2号

TEL 098-866-2045

FAX 098-866-2448