

(5) 公共交通の通勤コストと定期率

- 沖縄は他県のような鉄道が存在していないため、通勤等の定常的な移動も路線バスに大きく依存している。このような中、沖縄の路線バスの6か月通勤定期代は、他都市の同距離帯の公共交通と比較して高い水準にあるが、20km圏で約20万円、10km圏で約13万円に及ぶ。
- 県民所得が低い水準にある中で、多くの企業で従業員用駐車場を無料で確保していること、想定される内地企業との通勤手当支給状況の差異、通勤ついでに送迎交通の存在等から、コスト面や生活面からもマイカー通勤に依存せざるを得ない状況と考えられる。
- これにより、沖縄県の公共交通利用者の定期率も全国で最も低い水準となっている。

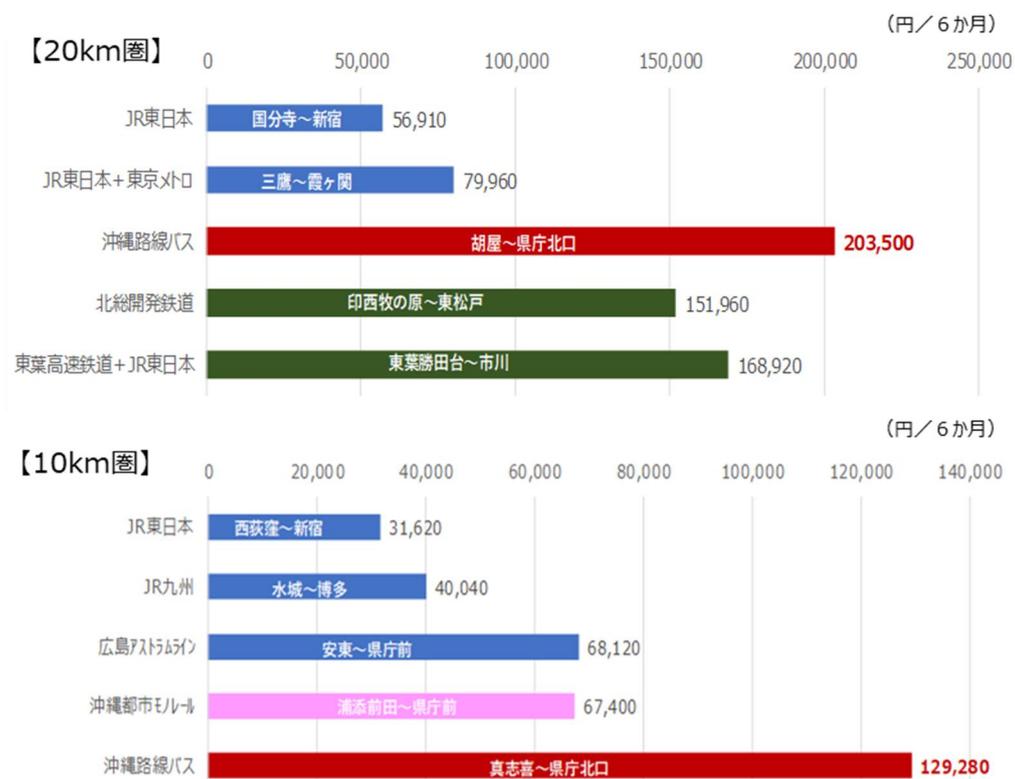


図 2-55 公共交通による通勤6か月定期運賃の比較

出典：yahoo 路線情報による検索結果より作成



図 2-56 都道府県別のバス（一般乗合）定期率

出典：平成29年版 都市・地域交通年報、運輸総合研究所より作成

(6) 自治体職員の通勤手段

- 沖縄本島市町村に勤務する職員（正職員、再任用職員、臨時的任用職員）の通勤手当の認定状況は、全市町村合計で公共交通利用が約 13%、自家用車利用が約 87%となっており、那覇市以外の市町村合計では公共交通利用が約 5%、自家用車利用が約 95%となっている。
- 自治体職員から公共交通利用を促進することも重要であり、公共交通を利用しやすい環境づくりとともに、職員含め全庁的な理解と協力が重要である。

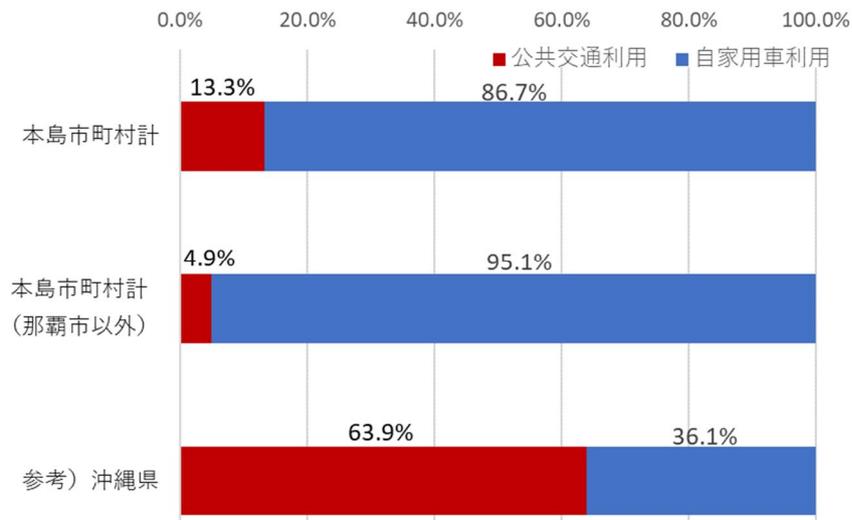


図 2-57 本島内市町村の通勤手当の認定割合

出典：沖縄県企画部交通政策課（令和 4 年度市町村アンケート結果より）



図 2-58 本島内の路線バス

出典：バスマップ等より事務局にて作成（令和 3 年時点）

(7) 通勤時の駐車場

- ピーク時通勤自動車の駐車場は、国道58号沿線地域では、多くの地域で事務所等の駐車利用が多い。
- 那覇市や沖縄市中心部では、事務所等の駐車利用がやや少ない傾向にある一方、那覇市や沖縄市の中心部や新都心では、月極駐車場を利用した通勤トリップが多い。
- 新都心を例に復帰直後と現在を比べると、現在の都市部における土地利用の多くが駐車場として利用されている様子も伺え、沖縄におけるこれからの土地利用、まちづくり、交通計画等を考えるうえで課題となる。

<事務所・店舗などの駐車場>

<月極駐車場>

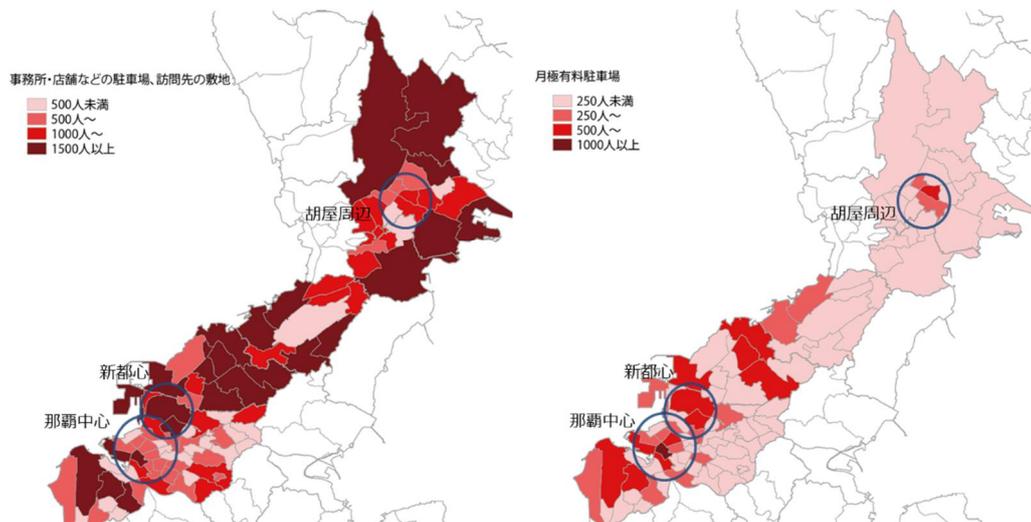


図 2-59 ピーク時着通勤自動車の駐車場別のトリップ数（基幹バス沿線5市村）

出典：第3回沖縄中南部都市圏PT調査より作成

復帰直後の現おもろまち

上空から見えるだけで駐車場・駐車場・・・の今



- 平面駐車利用
- 建物屋上駐車利用

※何れも写真上で駐車利用されていると思われる概ねの範囲を事務局で着色したものであり、現時点での実際の土地利用、建物利用とは異なる場合がある。

図 2-60 那覇市おもろまち周辺の今昔

出典：ベース地図は「今昔マップ on the web」<https://ktgis.net/kjmapw/>

(8) 高齢者の生活行動

- 65 歳以上の高齢者の日常生活行動は、私事目的（買物、通院、余暇活動等）が最も多く、私事目的の交通行動は、男性の多くが自家用車を、女性は自家用車と同程度に徒歩利用が多い。
- 移動時間帯別の行動をみると、男性高齢者は短い所要時間でも自家用車に依存し、外出機会を確保している一方、女性高齢者は免許非保有が多いためか 25 分程度までは徒歩利用が多く、自家用車利用と合すると男性よりも私用外出の行動量が多い。

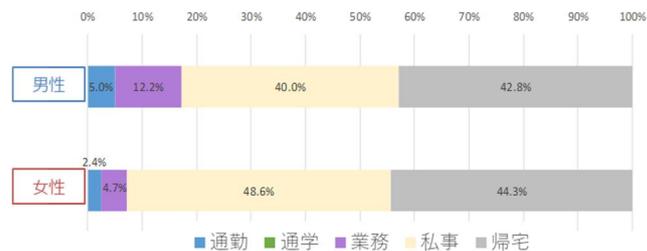


図 2-61 65 歳以上の行動目的別構成比

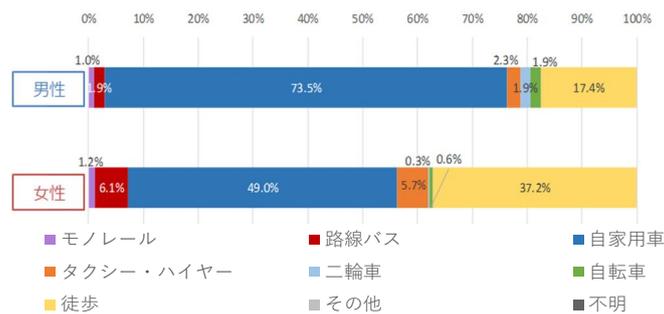


図 2-62 65 歳以上 私事の交通手段別構成比

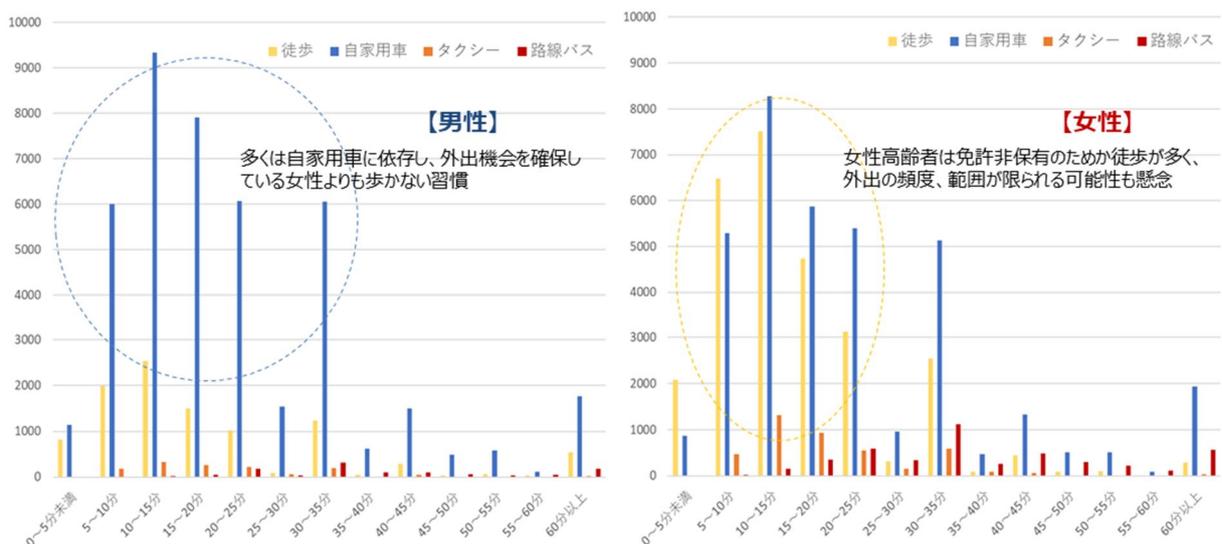


図 2-63 65 歳以上 私事の交通手段別の所要時間別トリップ数

出典：第 3 回沖縄 P T 調査データより作成

2.1.7 県民の健康指標

- 沖縄は一日当たりの平均歩数が極めて少ない中、県民の健康診断有所見率は全国で最も高い。子どもの頃から歩かない習慣が影響している可能性も考えられる。
- このためか、平均寿命の都道府県別順位は、健康長寿県であった昭和 60 年以降、男性女性とも順位は大きく低下しており、子ども達を含めたこれからの県民の健康社会のために、歩く習慣づくり、歩けるまちづくり等が重要と考えられる。

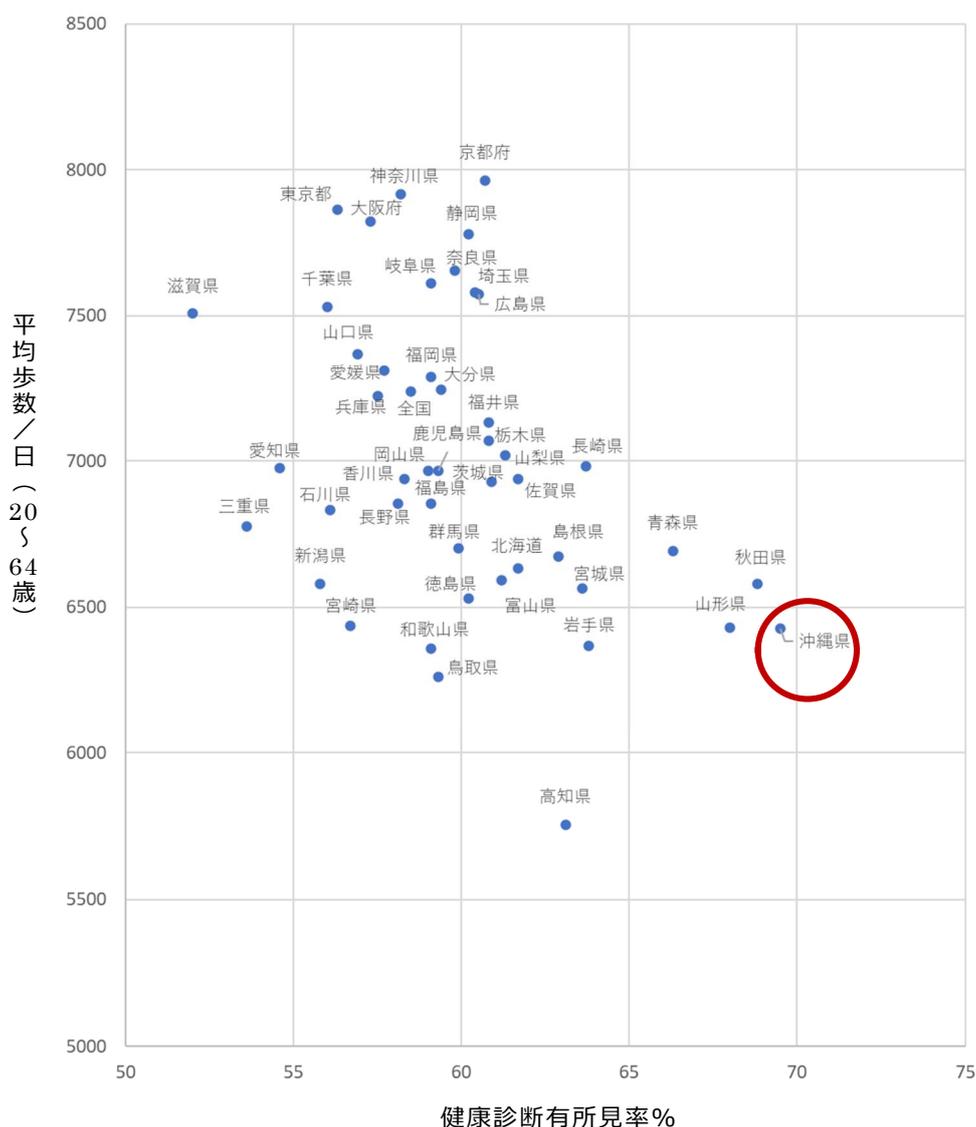


図 2-64 都道府県別の平均歩数と健康診断有所見率

出典：平成 28 年国民健康・栄養調査（厚生労働省）、令和 2 年職場における定期健康診断実施結果（沖縄労働局）より作成

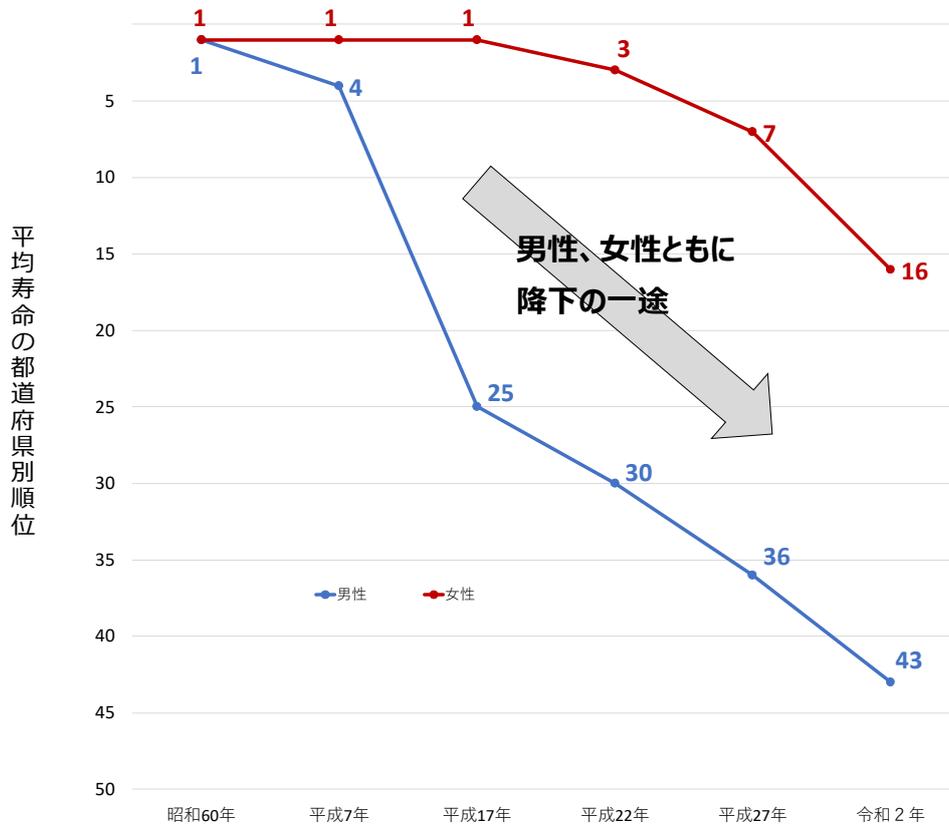


図 2 -65 沖縄県の平均寿命都道府県別順位の推移

出典：都道府県別生命表、厚生労働省より作成

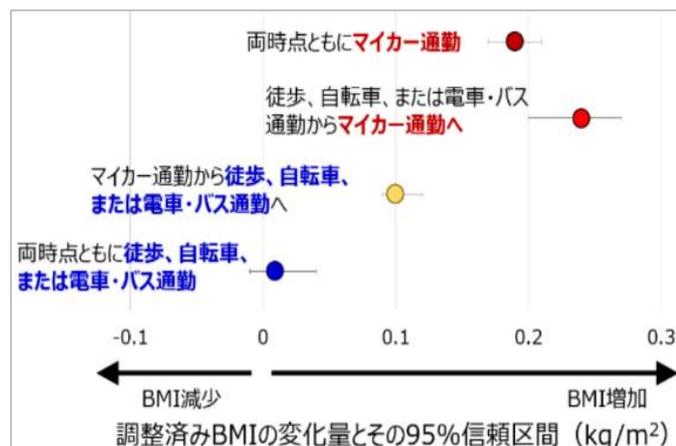


図 2 -66 通勤行動とBMIの変化量

※BMI (Body Mass Index)：肥満度を表す指標として国際的に用いられている体格指数で、[体重(kg)]÷[身長(m)の2乗]で求められる

出典：5年間のBMIの変化量：国立研究開発法人 国立国際医療研究センター調査結果

参考) 中南部都市圏の代表交通手段分担率の推移

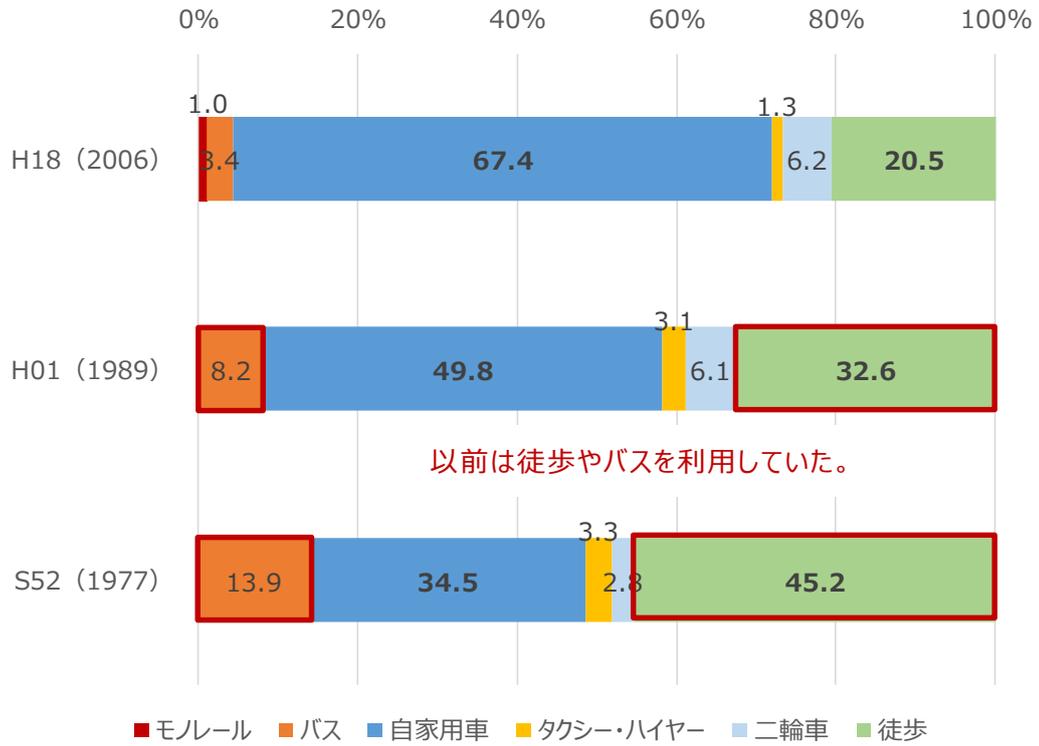


図 2-67 年次別の中南部都市圏の代表交通手段分担率

出典：中南部都市圏パーソントリップ調査

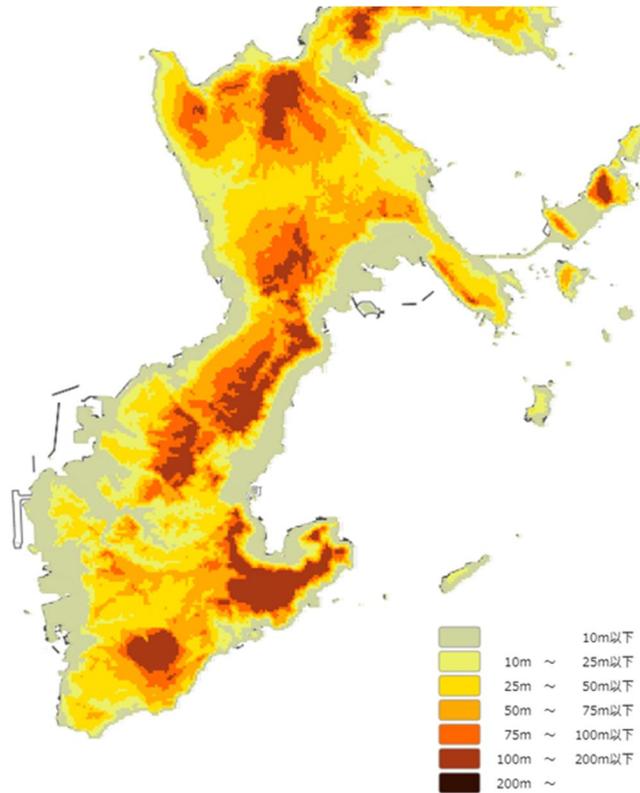


図 2-68 地域の標高

出典：GIS Maps (国土地理院)

2.1.8 移動需要とニーズ

(1) 県民の通勤圏域と買物圏域

- 沖縄本島の通勤通学流動は、特に中南部都市圏内の市町村間でまとまった需要がみられ、那覇市、沖縄市等との流動の多さがうかがえる。
- 通勤圏域は、那覇市、沖縄市、名護市を中心とした3つの大きな圏域から構成されており、特に中南部都市圏では通勤圏域が複数形成された重層的な構造となっている。
- また、買物圏域は通勤圏域よりもさらに多くの小さな圏域から構成されている。

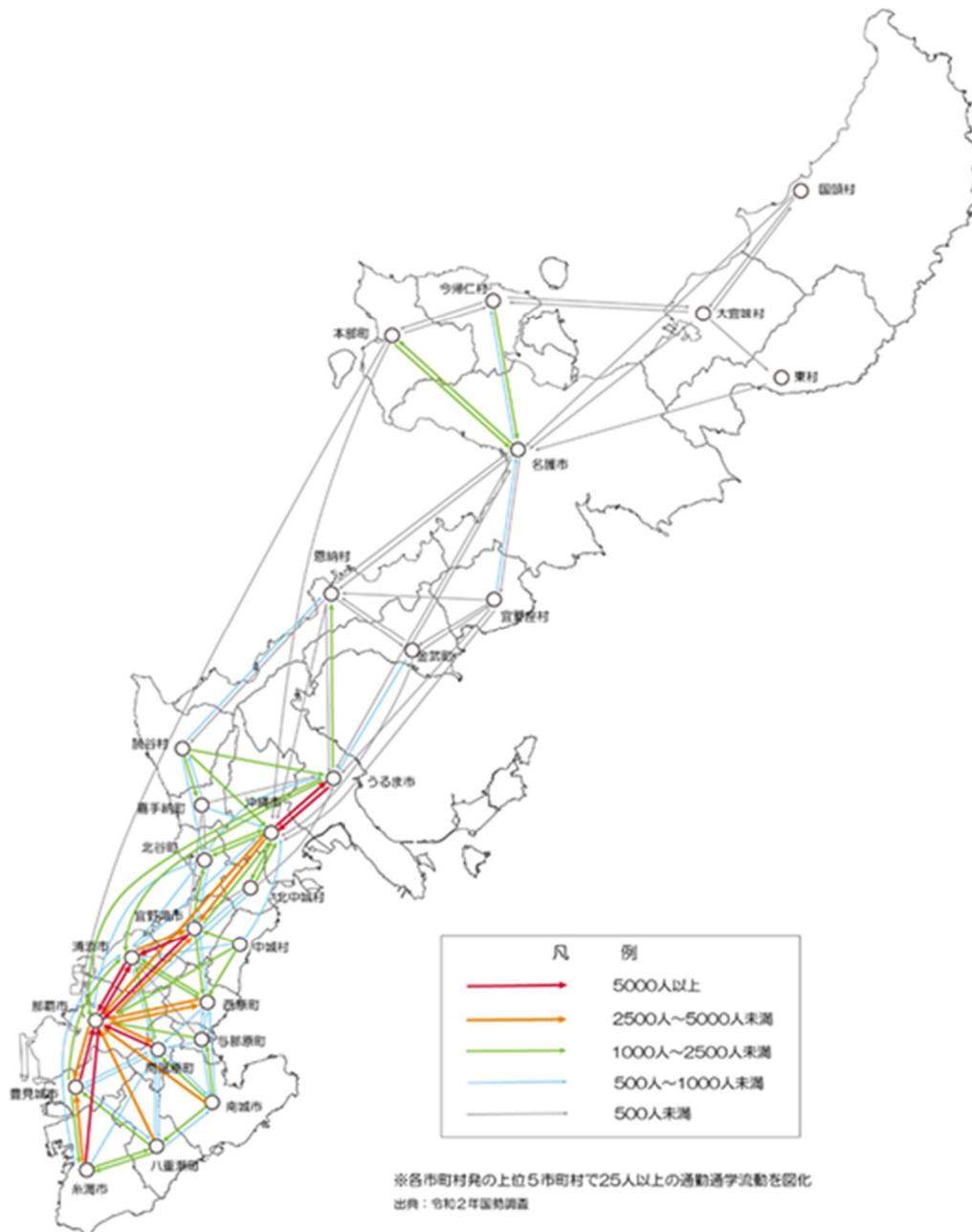


図 2-69 市町村間の主な通勤通学流動

出典：令和2年国勢調査より作成

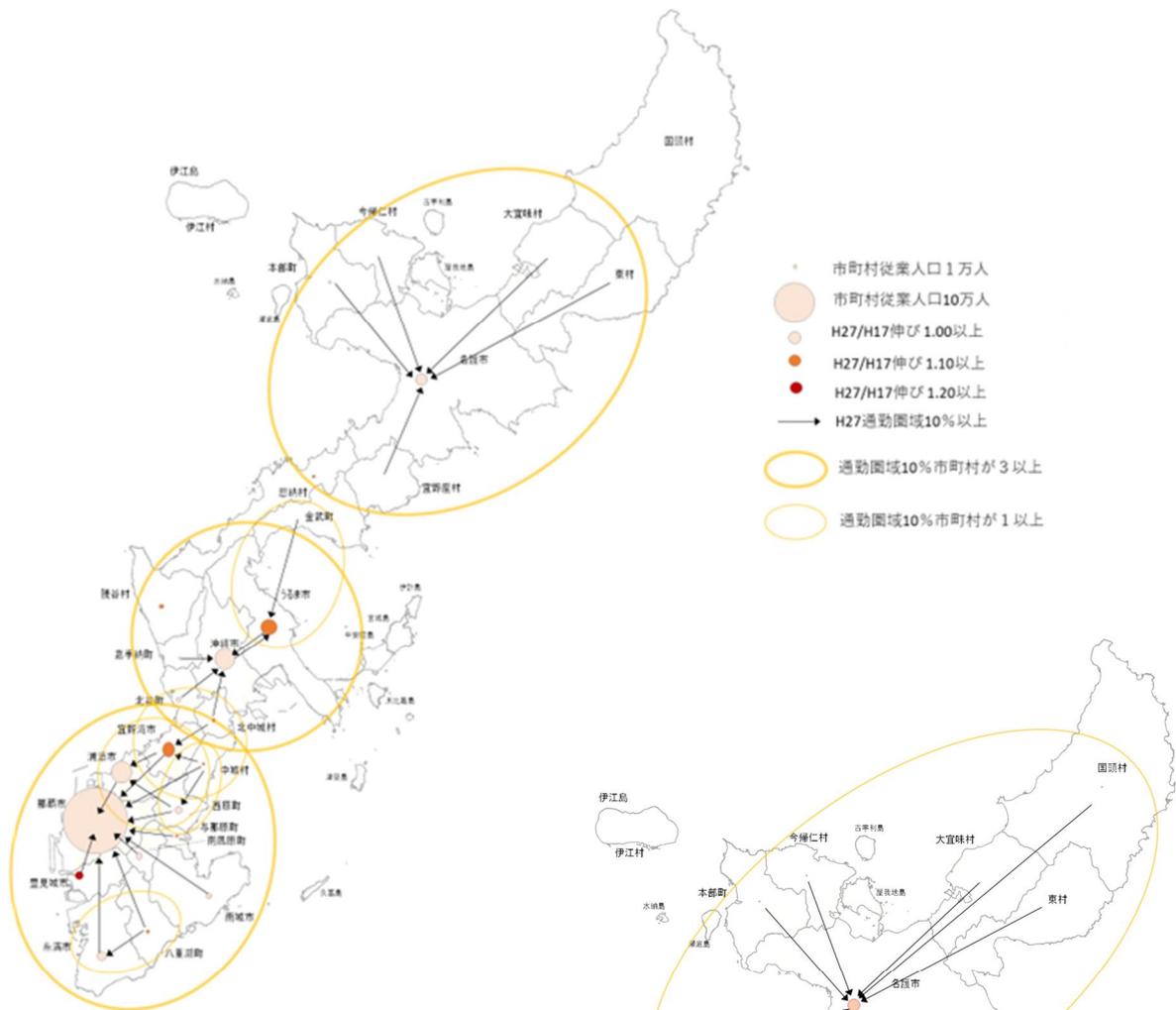


図 2-70 沖縄本島の通勤圏域

出典：平成 27 年国勢調査より作成

- 商品販売額800億円/年以上市町村
- 商品販売額300億円/年以上市町村
- 買物割合5%以上
- 商品販売額800億円/年以上で買物割合5%以上の複数市町村で形成される市町村
- 商品販売額300億円/年以上で買物割合5%以上の複数市町村で形成される市町村



図 2-71 沖縄本島の買物圏域

出典：平成 30 年度沖縄県買物動向調査より作成

(2) 市町村間の通勤・通学流動

- 通勤通学流動を市町村間の直線的なネットワーク上に集約した需要は、通勤、通学ともに中南部都市圏の南北軸上に需要が多いことが特徴としてみえる。
- 中でも、那覇市周辺及び那覇市から沖縄市・うるま市に至る区間で多くの需要が見られる。

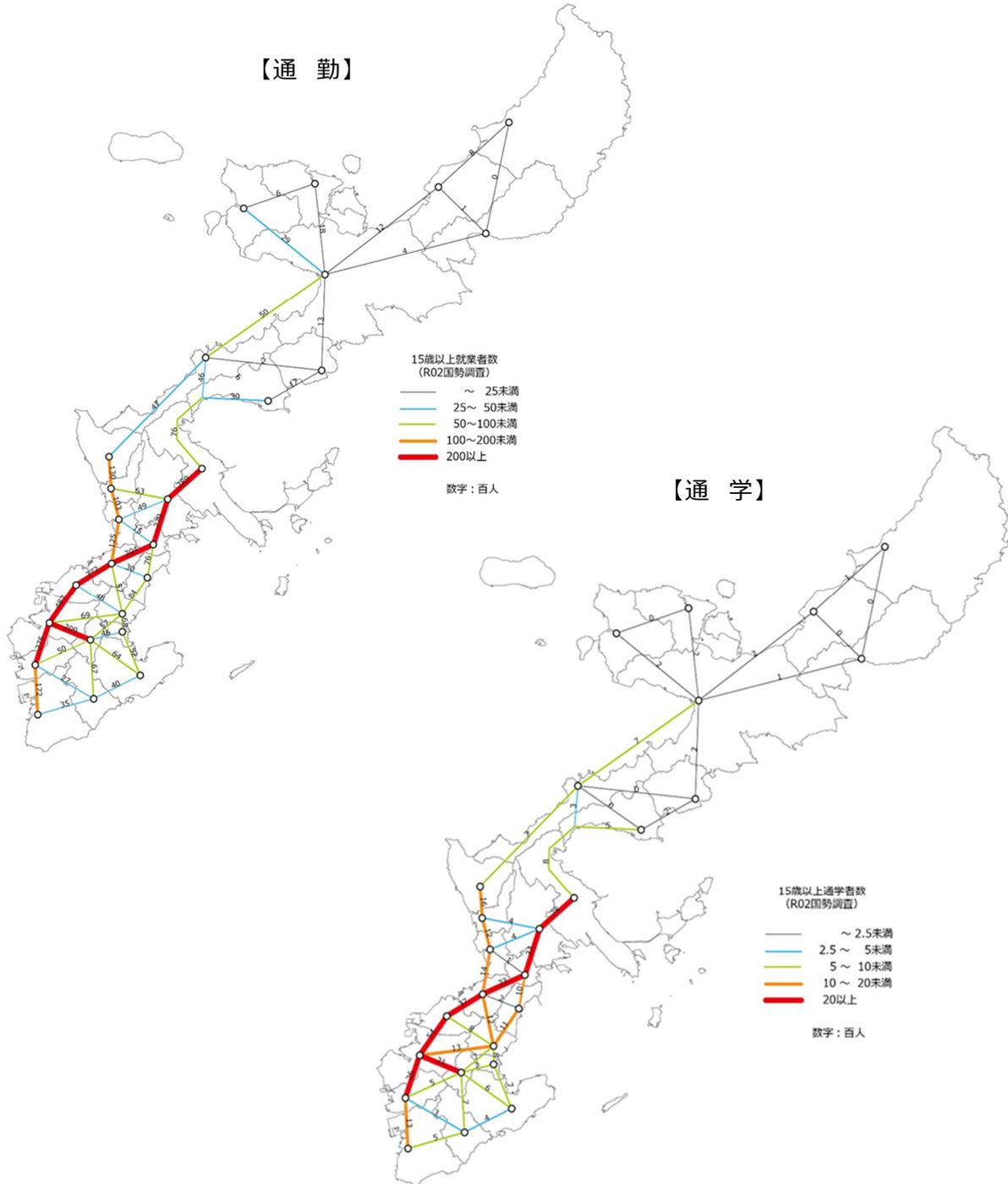


図 2-72 市町村間の直線的なネットワーク上に集約した需要

※隣接する市町村間を直線で結んだネットワークに最短経路で需要配分して作成

出典：令和2年国勢調査より作成

(3) 県民の公共交通に対するアンケート

- 公共交通が以前（10年前）より使いやすくなったと回答する割合は、“かなり使いやすくなった”、“使いやすくなった”を含めると約65%に及び、これまでの様々な施策に対する一定の評価がうかがえる。
- 特に使いやすくなった点は、“支払いのしやすさ”、“遅延の改善”が大きく、その他“乗務員マナーの向上”、“ダイヤ改善や路線新設”、“所要時間短縮”なども挙げられている。
- 公共交通を利用する理由は、“乗り場まで近いから”、“定時性が確保されているから”、“公共交通の方が移動しやすいから”との意見が多い反面、公共交通を利用しない理由は“自由に使える自動車・バイク等があるから”が圧倒的に多い。

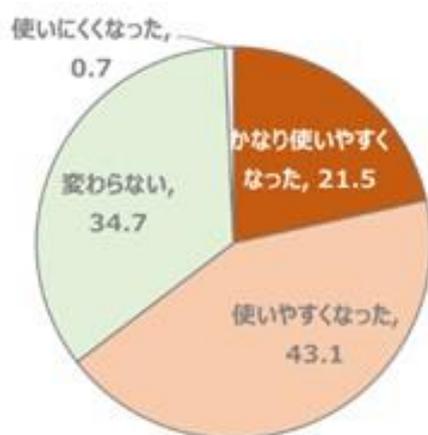


図 2-73 公共交通が以前より使いやすくなったと回答する割合

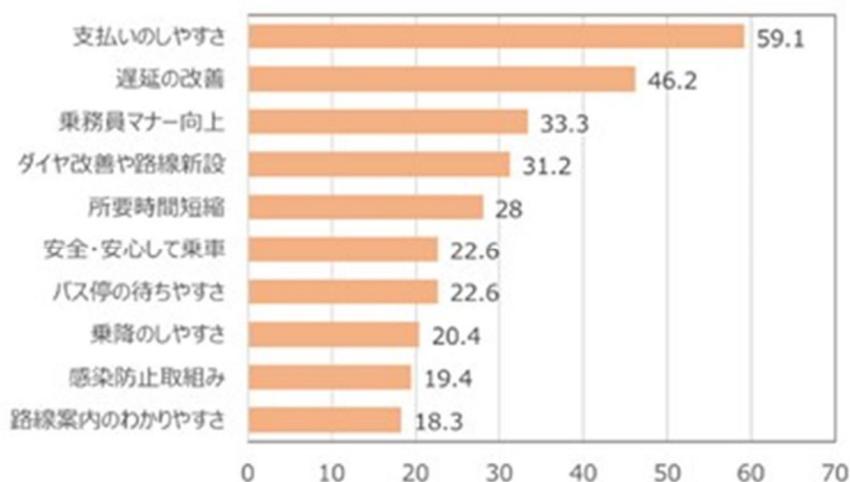


図 2-74 公共交通が以前より使いやすくなった点

出典：2021年3月のわたた〜バス党で実施したアンケート

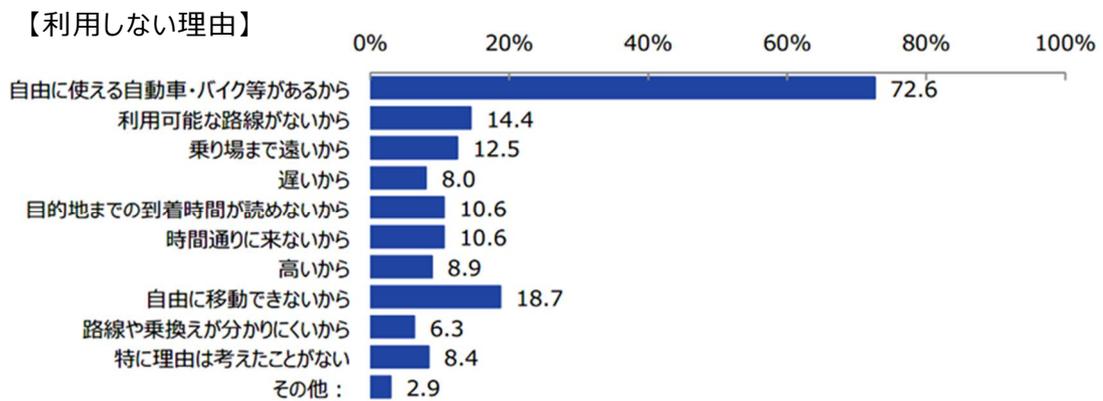
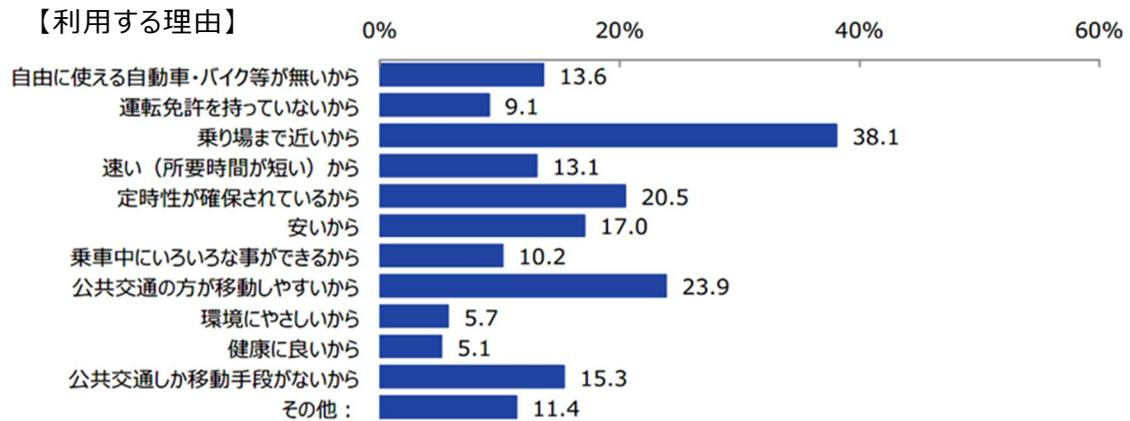


図 2-75 公共交通を利用する理由、利用しない理由

※令和 3 年 12 月 WEB アンケートで実施沖縄県内全域 18 歳以上地域住民 1,000 サンプル

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（沖縄総合事務局運輸部）

(4) 基幹バス沿線住民のニーズ

- 基幹バス沿線住民においても、バスを利用しない理由は、“車があれば十分”との意見が最も多く、公共交通利用に対する意識の低さがうかがえる。
- また、バスを利用するための取組としては、“時間通りに来る”、“目的地に早く着く”といった、定時性と速達性に関するニーズが高いことがうかがえる。

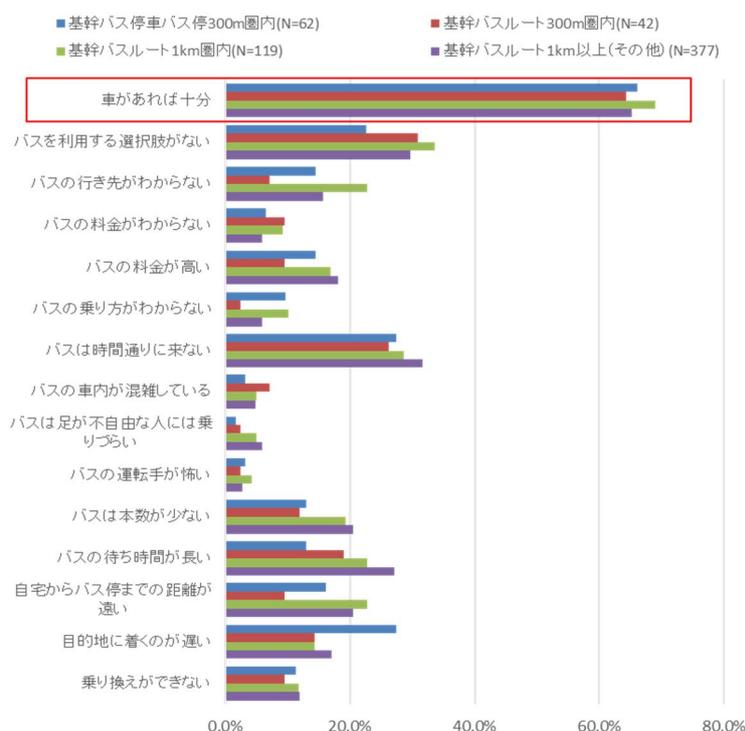


図 2-76 バスを利用しない理由

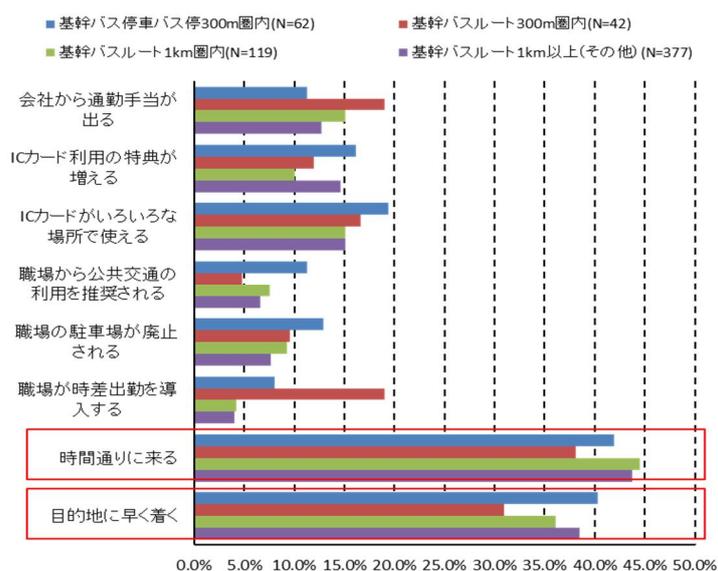


図 2-77 バスを利用するための取組

※平成 30 年度の県民 17000 世帯対象にアンケート調査

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会

2.1.9 沖縄本島の公共交通

(1) 沖縄本島の公共交通利用者

- 沖縄本島の公共交通利用者数は、モノレール開業前まで一貫して減少してきたが、平成 15 年以降はモノレール利用者も徐々に増加し、路線バス利用者数も横ばい傾向がみられた。
- しかし、令和 2 年以降は新型コロナの影響もあり、モノレール、路線バス、タクシーともに利用者数が大きく減少し、令和 2 年と令和元年の比較ではモノレール利用者数は約 55%、路線バス利用者は約 68%の水準まで低下した。その後令和 3 年にはやや持ち直しの傾向も見られるが、依然として対令和元年比で、モノレールは約 60%、路線バスは約 70%の水準となっている。
- タクシー利用者数については、コロナ禍を経たタクシー車両数の減少もあり、利用者の減少が継続している。

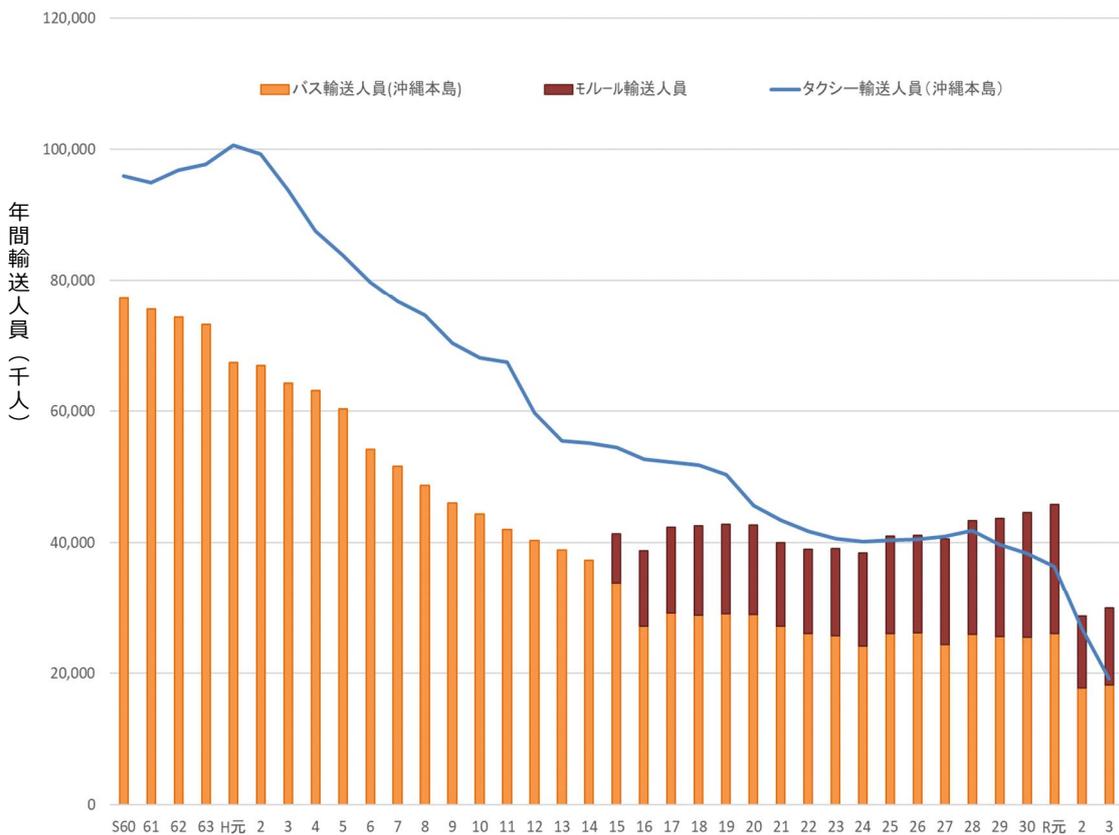


図 2-78 沖縄本島の路線バス、モノレール、タクシーの利用者数推移

出典：運輸要覧、沖縄県HPより作成

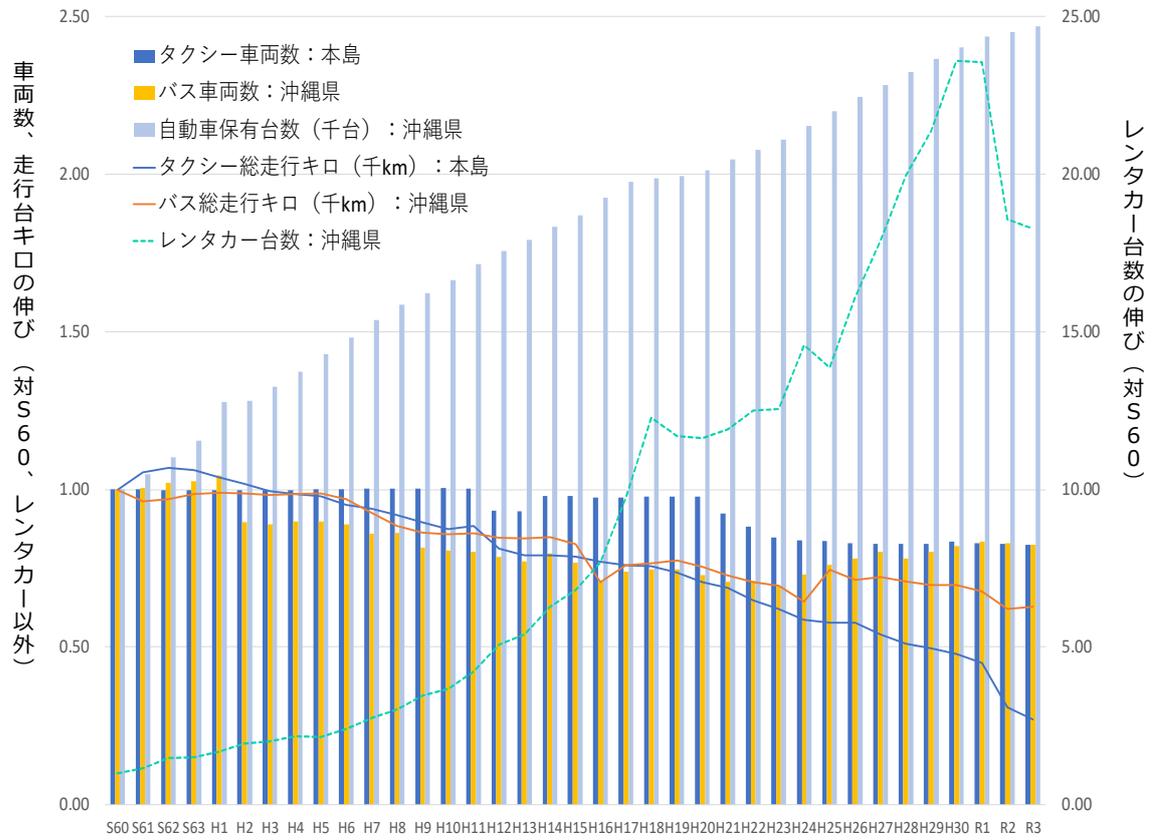


図 2-79 沖縄の路線バス、タクシー、自動車、レンタカー車両数等の推移

出典：運輸要覧、自動車検査登録情報協会より作成

(2) 路線バスの定時性

- 那覇中心部、那覇空港周辺、さらにはバス停周辺では、荷捌き車両、空港送迎車両やレンタカー受け渡しや、学校への送迎車両等により、路線バスの走行や停車に支障をきたしている事象が見られる他、大都市圏並みに混雑が著しい幹線道路においてもバス路線の速度低下や定時性が損なわれている。
- このため、路線バスの定時性確保に向け、那覇中心部や那覇空港周辺を始めとした混雑緩和に向けた取組や、バス停周辺での送迎対策と法令順守徹底（バス停周辺での駐停車禁止）、幹線道路を中心とした交通円滑化に向けた取組等が重要である。また、バス路線の定時性確保のためこれまでバスレーン延長が図られてきたが、今後とも基幹バスシステムの導入空間については新たなバスレーン延長に向けた取組が重要である。
- なお、定時性については、道路事情を踏まえたダイヤ通りの運行、情報開示と実績の積み重ねを経た見直し、道路事情もスムーズな中での定時運行等の段階があり、ステップを踏んだ取組も重要である。



図 2-80 国際通り違法駐車による渋滞状況

出典：令和3年度「国際通り荷捌き車両対策検討業務」、那覇市



図 2-81 那覇空港周辺の混雑状況

出典：平成30年度「那覇空港における二次交通利用動向調査」、運輸部



図 2-82 平日混雑時旅行速度

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（沖縄交通リ・デザイン実現検討会資料）

※旅行速度とは（移動）に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含むもので、道路の一定区間距離を旅行時間で除した値



1. 校門付近での生徒の朝練への送迎を含む乗降はお控えください。
(バス停付近での乗降をお願いします)
2. 登下校時の校内への乗り入れはお控えください。

図 2-83 バス停を利用する送迎車両と学校からの送迎に関する依頼文事例（抜粋）

※道路交通法第44条により、バス停留所の前後10mは駐停車禁止となっている。

(3) モノレールと路線バスの主な利用傾向

- モノレールの利用目的（令和4年）は、通勤・通学利用が約4割、次いで観光目的が2割強と多い。
- 路線バスの利用目的は、モノレールと比較して通学利用が多い一方、観光目的の利用は1%程度にとどまっている。
- 路線バスの長距離系統の利用ODをみると、西海岸系統、東海岸系統ともに、中南部圏や北部圏内々や関連利用が多く、那覇～名護に至る長距離利用ODは少ない。

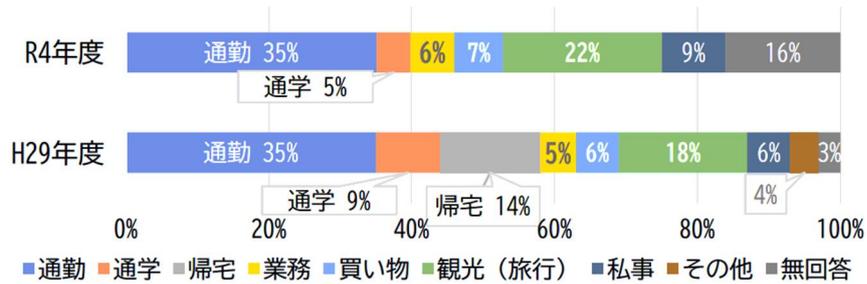


図 2-84 沖縄都市モノレールの利用目的

出典：令和4年度モノレール利用実態調査の結果について（沖縄都市モノレール）

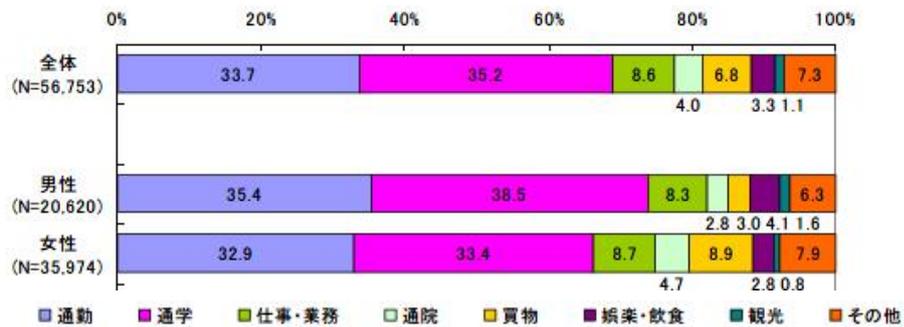


図 2-85 沖縄本島路線バスの利用目的

出典：平成25年バスOD調査

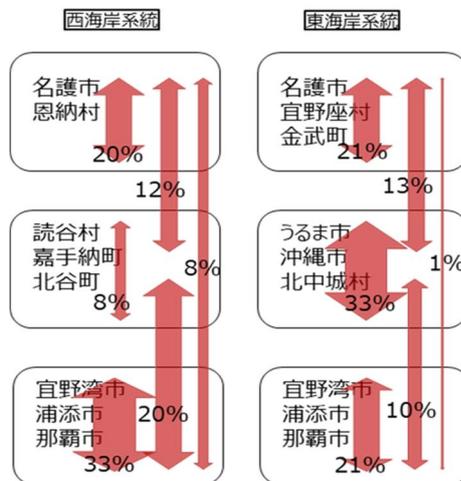


図 2-86 長距離系統路線バス利用者の地域間 OD

出典：平成25年バスOD調査より作成

(4) 路線バスとモノレールの収益

- 沖縄本島路線バス事業者 4 社及びモノレールの収益は、コロナ前までは収入の増加基調もあり、コロナ前には収支がプラスに好転していたが、コロナ禍の令和 2 年度以降は利用者減少に伴う収入減少により、収支が大幅なマイナスとなっており、厳しい経営状況が続いている。

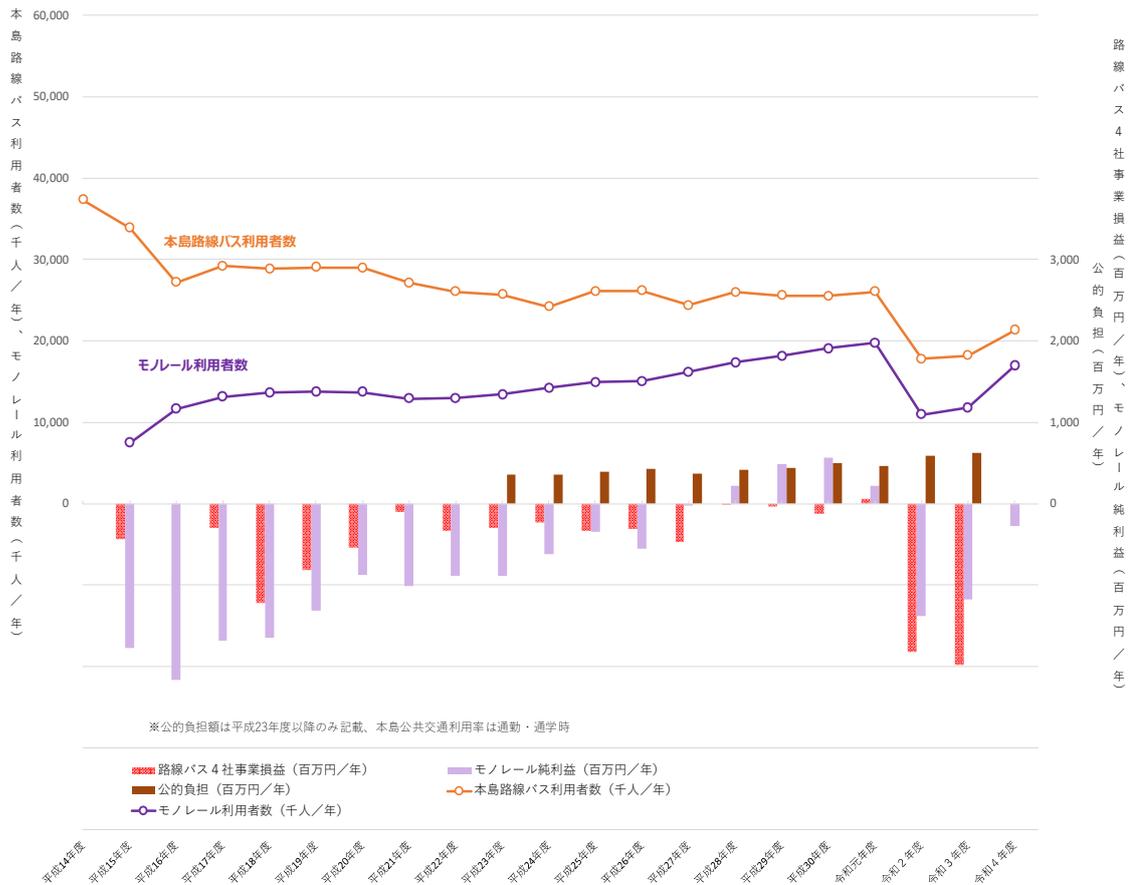


図 2-87 沖縄本島路線バス 4 社とモノレールの収益

出典：乗合バス事業の収支状況は（国土交通省）の沖縄ブロックより作成
モノレールは(株)沖縄都市モノレール HP より作成

(5) 本島路線バスの補助対象

- 路線バス利用者の減少により路線の維持が厳しくなっている中、これまで沖縄本島路線バスについては、地域間幹線系統補助と沖縄県の補助が適用されている。
- 令和5年度の補助対象系統は、地域間幹線系統補助では本島内11系統が、沖縄県の補助では9系統が対象となっている（本島バス事業者4社の系統数は令和5年3月現在で153系統）。

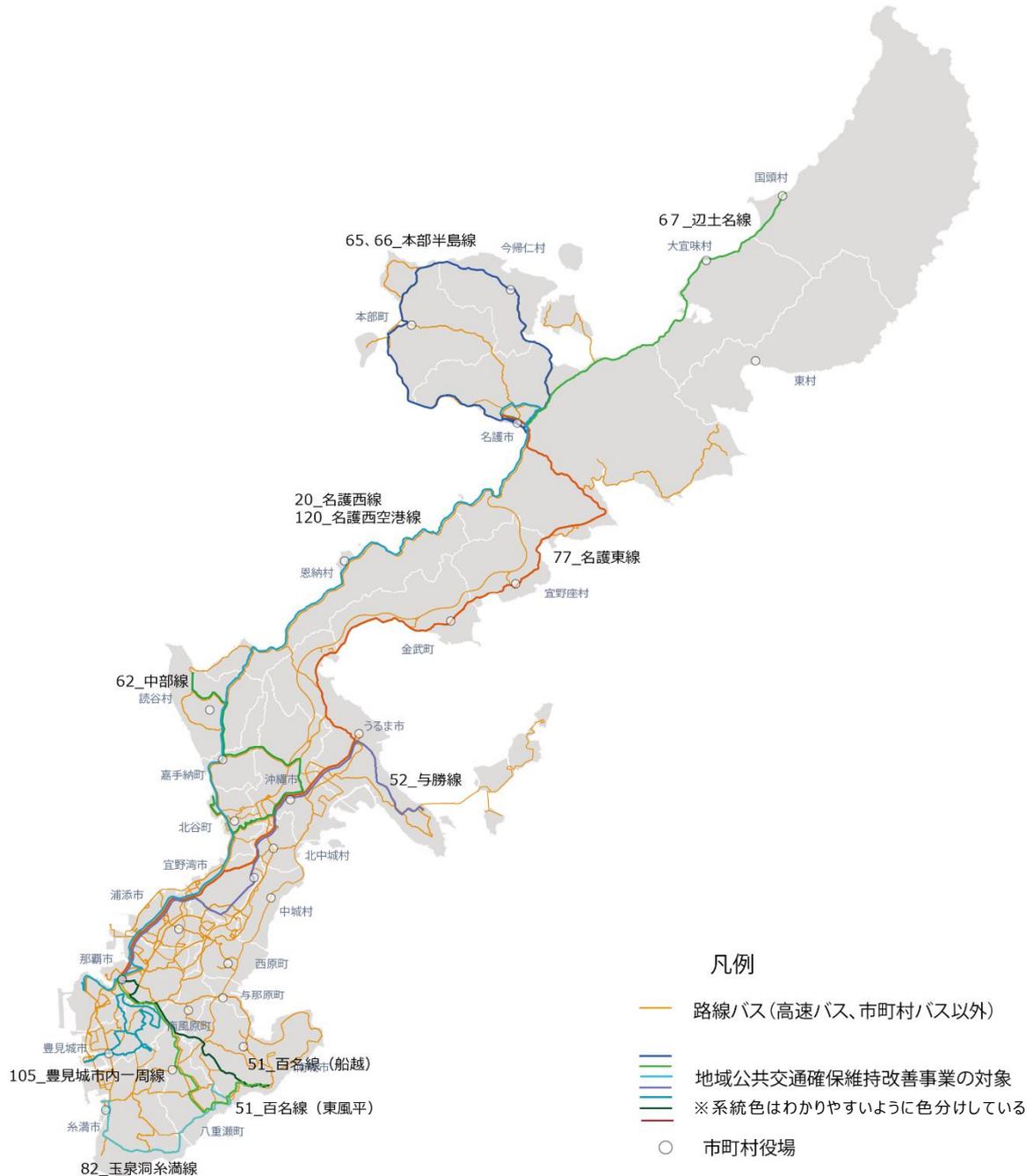


図 2-88 沖縄本島路線バスの地域間幹線系統補助対象路線（令和5年度）

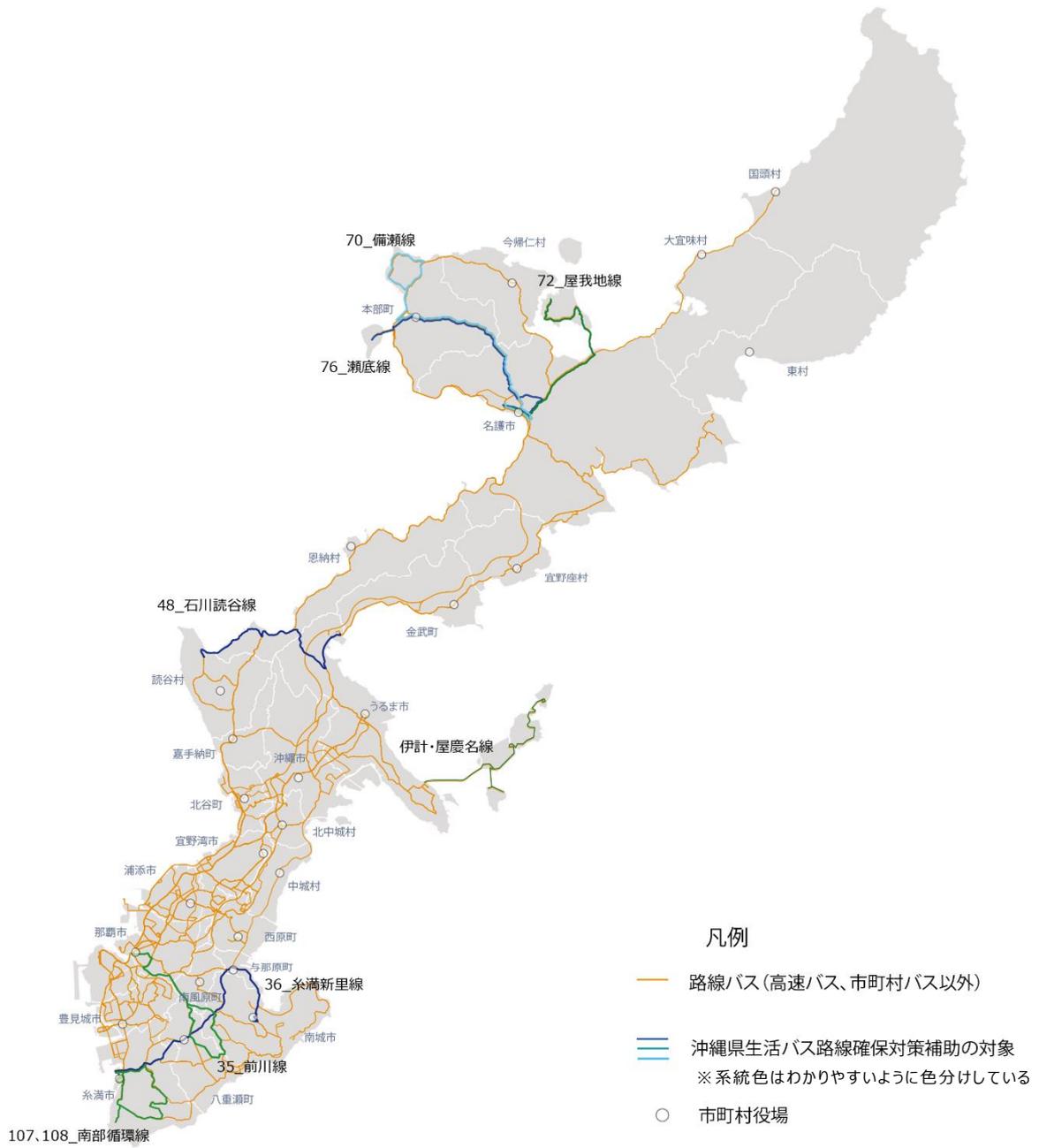


図 2 -89 沖縄本島路線バスの沖縄県補助対象路線（令和 5 年度）

(6) 公共交通事業への支援等

- 陸上交通関連の地域公共交通確保維持事業補助は、平成 23 年度以降一貫した増加基調にあり、令和 3 年度は 6 億円を超過している。

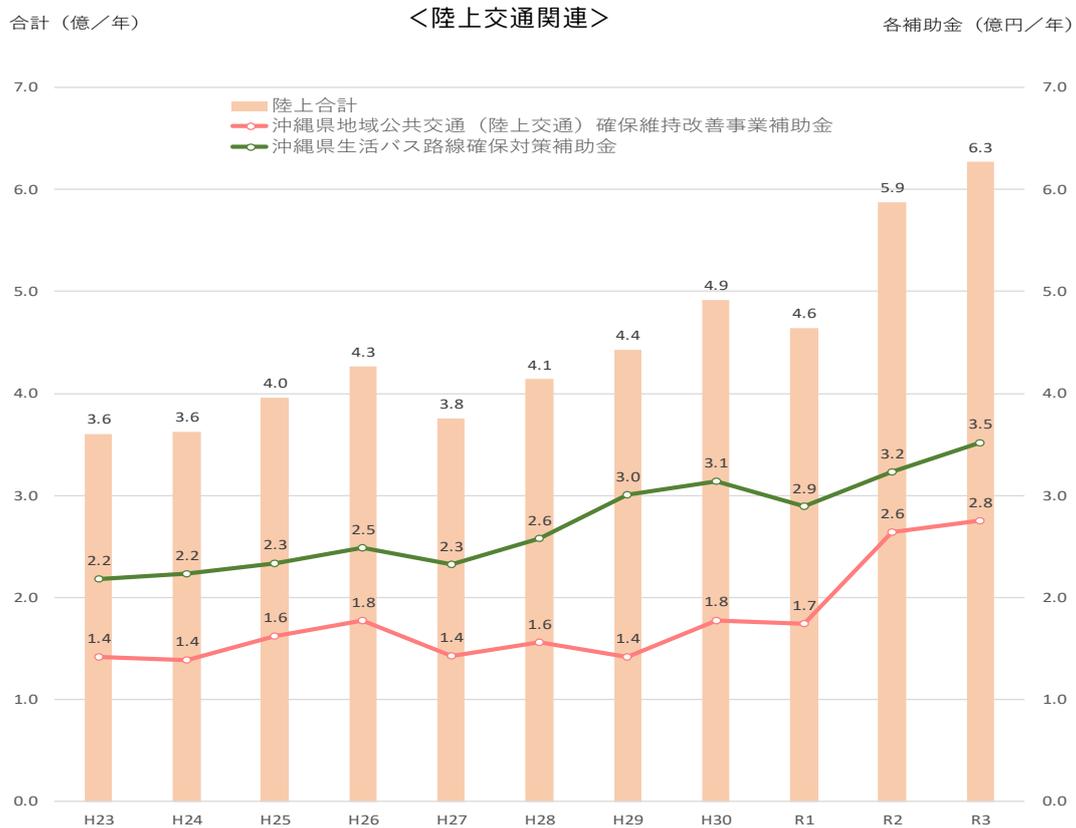


図 2-90 地域公共交通確保維持事業補助金の推移

出典：沖縄県交通政策課、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

(7) その他の主な公共交通支援事業

- その他の主な公共交通支援策としては、免許自主返納者への優遇措置（交通部長、各警察署長と協力企業等の代表者間で締結された覚書によるもの）や沖縄県教育庁による通学費等の支援がある他、県及び本島内市町村による陸上交通手段の確保・維持等に充てている経費がある。

R5.2.1 現在

	協力企業等	内 容	締結日	
1	沖縄バス協会 4社 (沖縄バス・琉球バス・東陽バス・那覇バス)	運賃50%割引 (運転手に提示)	※ OKICAカードにも設定可能 ※ 定期券・回数券への適用不可	H24.5.7
2	沖縄都市モノレール (ゆいレール)	運賃50%割引 ※ 65歳以上に限る (福祉ボタンで購入)		H24.6.1
3	「沖縄県ハイヤー・タクシー協会」に加盟する本島内のタクシー88社 ※ 離島は除く	運転手に提示 → 乗車料金10%割引 ※ 65歳以上に限る 料金割引タクシーには、後部左側ドアの窓ガラスに右の黄色いステッカーが貼り付けられています。		H24.8.1
5	沖縄市 (コミュニティバス)	運転経歴証明書を提示すると50円 (通常一律100円) (65歳以上100円)		H31.2.22
28	北谷町 (コミュニティバス)	乗車料金100円 (運転手に提示) ※65歳以上に限る		R1.7.29

※交通部長、各警察署長と協力企業等の代表者間で締結された覚書によるもの。

図 2-91 免許自主返納者への優遇措置 (本島公共交通に関するもののみ抜粋)

出典：沖縄県警察本部HP

令和5年度 沖縄バス通学費等支援事業 (R5.8.3作成)

沖縄県バス通学費等支援のご案内 (バス・モノレール通学費支援)

意欲ある生徒が安心して教育を受けられるよう、以下の世帯を対象にバス・モノレール通学費を支援 (無料化) します。

1 対象者等 次の①と②の要件を満たしている方が対象となります

① 次のア～オのいずれかに該当する世帯

- ア 令和5年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯 (一部給付を除く)
- イ 最新年度の道府県民税及び市町村住民税所得割が非課税世帯
- ウ 令和4年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯 (一部給付を除く)
- エ 児童扶養手当または母子及び父子家庭等医療費助成受給世帯
- オ 離職等の家計急変により、ア、イと同程度の収入状況と見込まれる世帯

② 県内の県立高校 (全日制・定時制)、県立中学校、国立高等専門学校 (1年～3年)、私立高校、私立中学校に在籍する中学生

ただし、ほかの制度で通学費の支弁対象となっている場合は対象外となります。(例) 生活保護 (生業扶助) 受給世帯 など

利用できるバス会社等	支援方法
琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス 沖縄都市モノレール	申請区間 (自宅から学校まで) で利用可能なオキカを交付
高速バス (琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス) ※系統番号111, 117	申請区間 (自宅から学校まで) で利用可能な回数券を交付
【本島】 やんばる急行バス、平安座総合開発、国頭村営バス 護佐丸バス 【宮古】 宮古協栄バス、八千代バス・タクシー、共和バス 【石垣】 東運輸 【久米島】 久米島町営バス	申請区間 (自宅から学校まで) で利用可能な利用券を交付

遠距離通学等による通学費支援

R5年度から、遠距離通学等による高額通学費の一部を補助します!

◎ 対象者 (①～③の全てに該当)

① 所得要件を満たす者

次の計算式で算出される額が154,500円未満 (※1)
(※1) 両親 (片方のみ就業)、高校生、中学生の4人世帯のケースで世帯年収目安590万円まで

【計算式】

令和5年度の市町村民税の課税標準額 × 6% - 市町村民税の調整控除額
※親権者が2名の場合は、それぞれ上記の計算を行い合算する

② 通学定期券 (バス・モノレール) 及び通学回数券の1ヶ月あたりの利用額が15,000円を超える者

③ 他の通学費支援 (※2) を受けていない高校生 (県立の通信制除く)、県立中学生、私立中学生 (※3)

※2 県から通学費無料化のオキカが交付されている世帯など。
※3 私立の中高は総務私学課 (098-866-2074) に確認して下さい。

◎ 支援内容

通学定期券及び通学回数券の1ヶ月あたりの利用額 (※4) が15,000円 (基準額) を超える場合に、15,000円を超える部分を補助 (※5)

※4 オキカに現金をチャージしてのバス・モノレール利用は対象外
※5 100円未満切り捨て

図 2-92 バス・モノレールの通学支援

出典：沖縄県教育庁

百万円／年

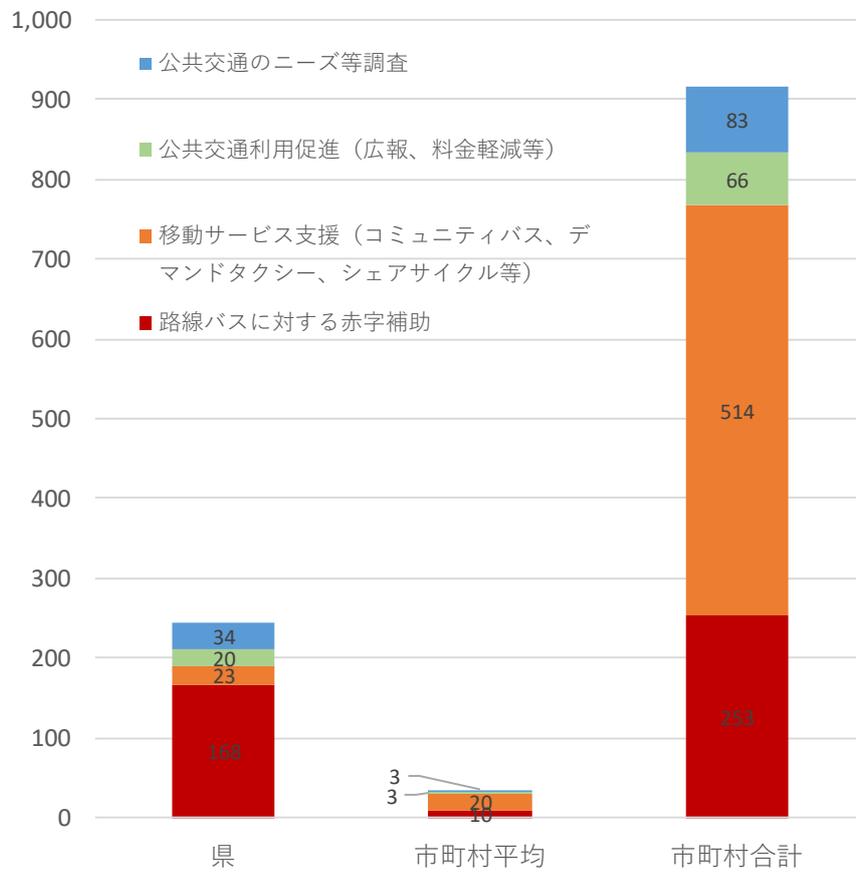


図 2 -93 本島自治体の陸上交通手段の確保・維持等に要する経費（令和 3 年度）

出典：沖縄県企画部交通政策課（令和 4 年度市町村アンケート結果より）

(9) 沖縄県の二種免許保有者数の推移

- 沖縄県の運転免許保有者数は、一種免許は全国水準を上回る勢いで大幅に増加（20年間で約27%増）しているが、バスやタクシーなどを運転する二種免許保有者数は、20年間で約35%減少している。
- 大型二種（路線バスや観光バス）の免許保有者の年齢構成は、沖縄県では特に高齢化の進展が著しく、65～74歳までの年齢層の割合は、平成27年の約21%から令和4年には約35%まで増加しており、全国に比べてもその傾向は顕著となっている。



図 2-94 免許種類別保有者数の推移

出典：運転免許統計（警察庁）より作成

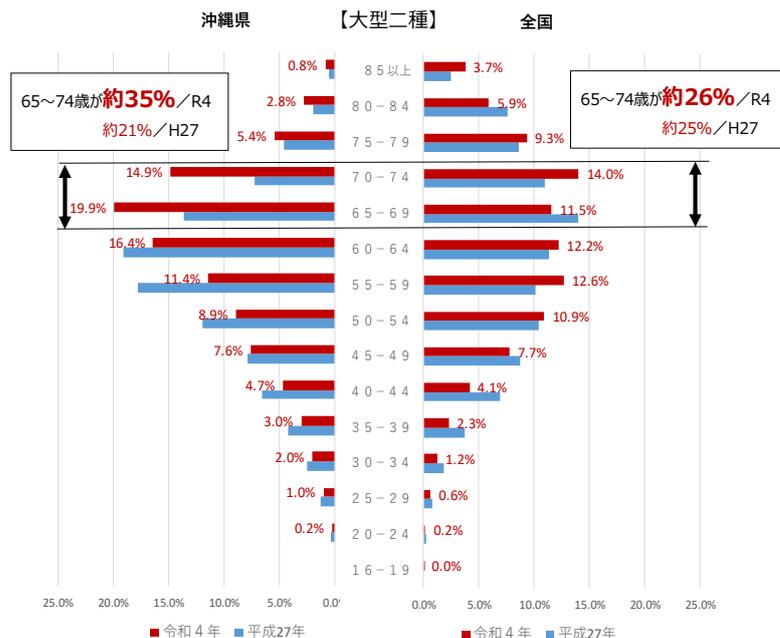


図 2-95 大型二種免許保有者の年齢階層別構成比

出典：運転免許統計（警察庁）より作成

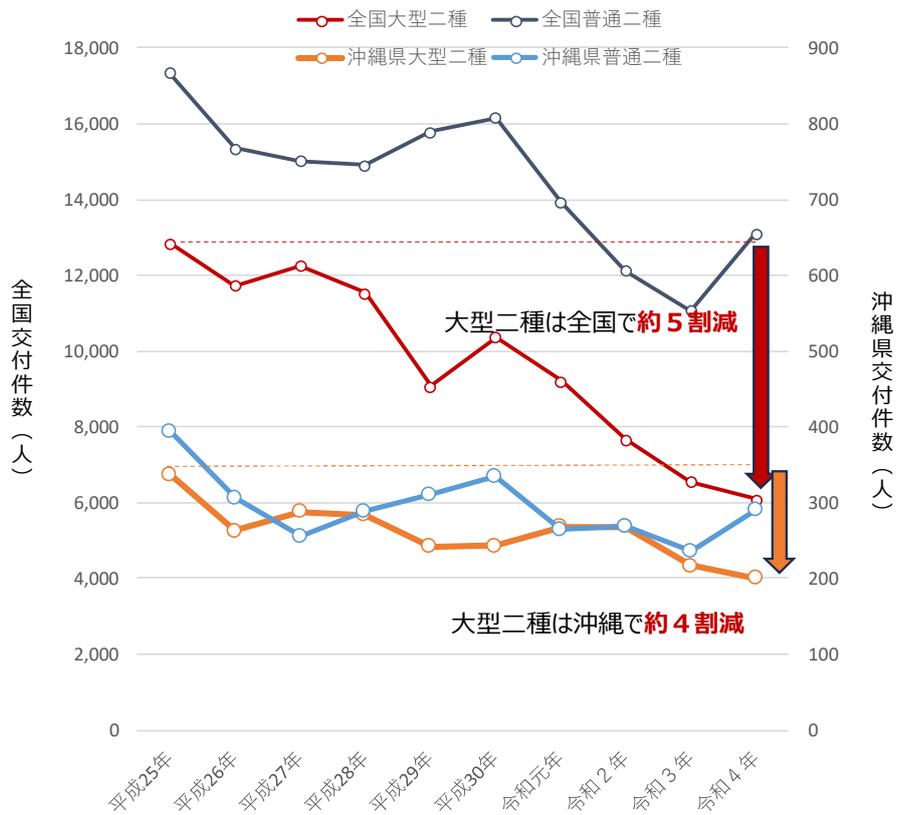


図 2-96 二種免許の交付件数 (併記運転免許証交付件数)



図 2-97 全国の大型二種・普通二種免許の年齢別交付件数 (併記運転免許証交付件数)

出典：運転免許統計（警察庁）より作成

2.2 地域公共交通の課題

沖縄県を取り巻く時代潮流や我が国の動向を踏まえた課題としては、SDGsの展開、カーボンニュートラルへの切迫した状況への対応、格差の拡大、デジタル化と情報通信技術の進化、人口減少・超高齢化社会への本格突入と新たなライフスタイルの進展、さらには社会リスクへの備え等があげられる。

また、沖縄県の上位関連計画を踏まえた課題としては、沖縄振興分野を包含する総合的な基本計画である「新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」や、沖縄の総合交通体系のビジョンである「沖縄県総合交通体系基本計画」で定めている基本方向との整合があげられる。

これらの上位計画等を動向も踏まえ、地域の動向と課題を踏まえた課題として次の7点を整理した。

① 将来の沖縄がめざす都市構造・土地利用を誘導する計画づくり

- 沖縄本島においては、南北に連なる各地域間の都市活動を担う交通軸の形成や、特に中南部都市圏では土地利用の再編整備とあわせた、市街地と一体的で都市構造の骨格を誘導する基幹的な公共交通の形成が課題である。また、地方部では隣接する1次生活圏や各圏域拠点都市と結節された公共交通の形成が課題である。
- また、めざす都市構造・土地利用を誘導するためには、公共交通が不便な土地利用が展開されないよう都市政策とも連携することが重要である。

さらに、信頼性の高い公共交通を備えることも基本的な課題であり、定時性が確保された公共交通の形成に向け、渋滞など公共交通の走行に支障をきたす様々な要因に対し、必要な対策を講じる必要がある。

② 高齢者の安全で快適な日常生活や社会活動を支える計画づくり

- 今後訪れる高齢化社会では、免許を保有しない高齢者への対応に加え、免許を保有する高齢者の安全・安心な移動手段確保も重要となるため、高齢者の日常生活や社会活動のスタイルに見合った公共交通等を考えていくことが課題である。

③ 沖縄が抱える社会構造上の課題を踏まえた計画づくり

- 低い所得水準やひとり親・非正規雇用といった社会構造上の課題を踏まえ、安心して生活できるまちづくりとも連携しながら、時間的・経済的にもゆとりある移動ができる環境整備が課題である。

④ 子どもを含めた全県民の安心で健康的な生活を支援する計画づくり

- 子どもの送迎は、道路交通混雑、歩行児童の安全性低下、将来世代へのマイカー中心行動の習慣化等にも影響。県民の歩かない生活、健康への影響等も踏まえ、県民の安心で健康的な生活を支援する計画づくりが重要である。

⑤ 今後の観光需要を見据えるとともに、観光二次交通の利便性向上に向けた計画づくり

- 今後、これまで以上の本県への観光需要増加を見据え、陸・海・空の交通手段が切れ目なくスムーズにつながる「シームレスな観光」の実現に向けて、観光（旅行者）目線による交通拠点間の連携強化に取り組むため、地域づくりやまちづくりと連携することが重要である。
- このため、観光の玄関口である那覇空港における公共交通結節機能の拡充をはじめ、空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の充実、観光客の立ち寄りの多い観光拠点エリアを観光二次交通結節点と位置付け、次の目的地に移動できるよう多様な交通手段が提供できる環境の構築など、観光二次交通の利便性向上に向けた取組を促す計画づくりが課題である。

⑥ 持続可能な社会実現に向けた計画づくり

- 利用者減少による交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、行政による補助額も増加の一途をたどっており、特に地方部を中心とした地域住民の日常の移動手段を確保することが重要である。
- このため、バス路線の確保・維持については、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を行うことが課題である。
- さらに、将来にわたり社会全体で持続可能な公共交通のあり方を考えていくことが大きな課題であり、公共交通の効率化や再構築、公共交通の利用促進、公共交通を確保・維持するための仕組み等について、日常から関係する行政機関や交通事業者による不断のコミュニケーションを図り、幅広い視点から計画づくりに取り組むことが重要である。

⑦ マイカーに依存しなくても、快適で活力ある社会を導く計画づくり

- 以上6つの課題は、低い所得水準、その中での就業環境・交通コスト、郊外化・中心市街地や地方部の活力低下、歩かない県民・健康への影響等、沖縄の歴史的・社会的背景が、ここまで定着したマイカー中心の社会の形成とも関連している。
- 沖縄は、脱炭素社会、SDGsといった世界的な取組に決して遅れることなく、マイカーに依存しなくても快適で活力ある社会創出に向け、沖縄全体が高い緊張感を持って取り組む計画づくりが重要である。

また、計画策定に向けたその他留意事項としては、以下の4点を整理した。

- ① 豊かな県民生活と活力ある都市活動等が営まれている沖縄の目指す将来像を支える地域公共交通計画のビジョンに向けた計画づくり
- ② 関係者で合意された地域公共交通計画のビジョンに向け、バックキャストの理念を大切にされた計画づくり
- ③ 効率的で持続可能な地域公共交通とするため、福祉・教育等の他政策分野とも連携しながら、様々な資源が動員・協力された計画づくり
- ④ 特に地方部においては、現状における地域住民等の移動の選択肢を確保するためのバス路線の確保・維持に努め、さらに全ての関係者が協力して効率的で持続可能な地域公共交通を導く計画づくり

