

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

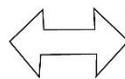
【強力に推進する施策・事業と3つの視点】

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^{注1}（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、公共交通が不便な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、都市政策との更なる連携により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げる。

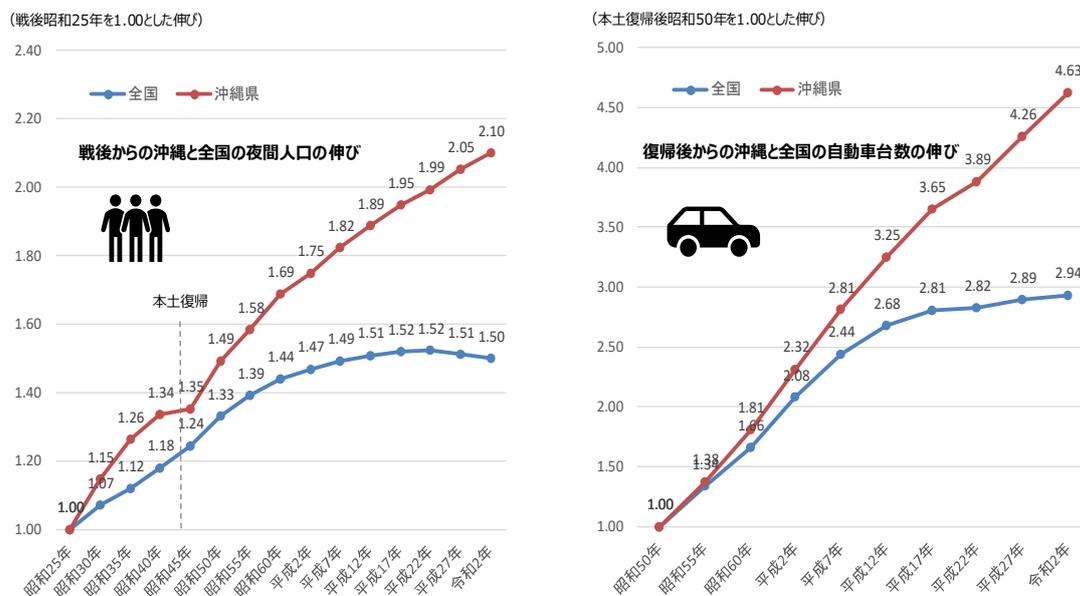


図 5-1 戦後、復帰後以降の夜間人口と自動車保有台数の伸び率

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。

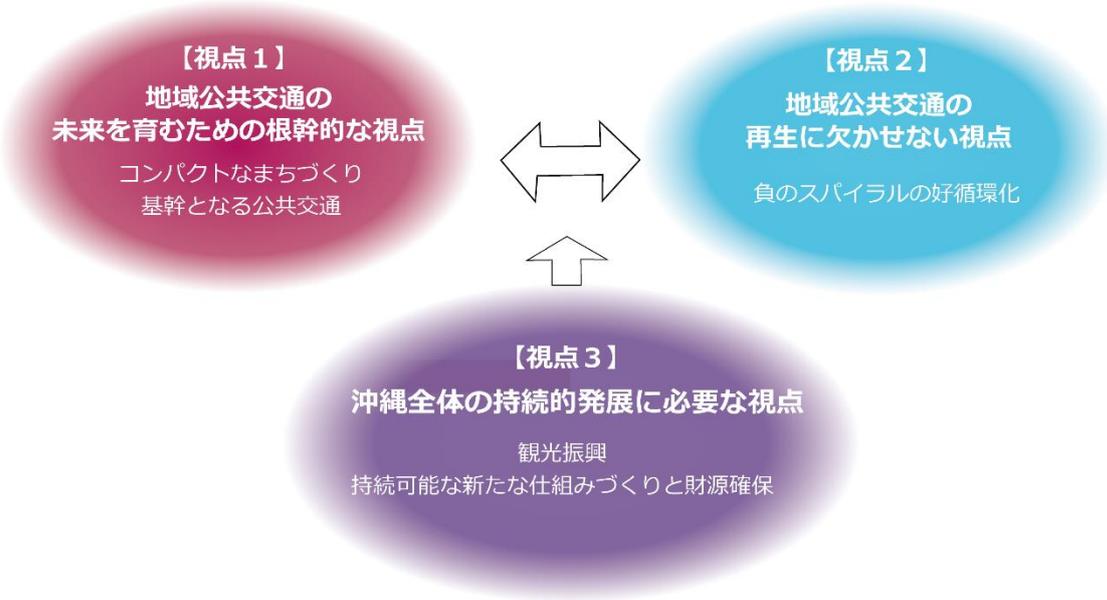


図 5-2 強力に推進する3つの視点

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。

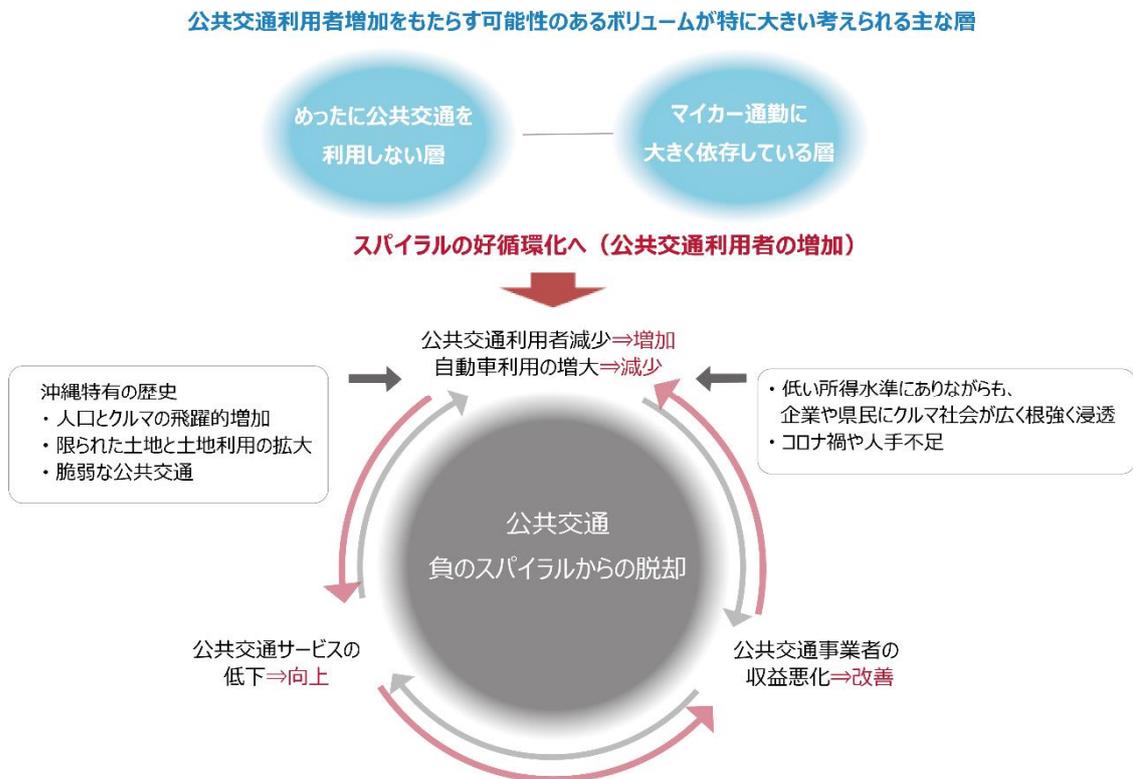


図 5-3 スパイラルの好循環化に向け、利用者増加を期待する層

(1) めったに公共交通を利用しない層

第3回 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 第3回 PT 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。

このような状況を踏まえ、令和6年度に路線バス無料化の社会実験として「わたた〜バス利用促進乗車体験事業」を実施する予定であり、県民に路線バスを利用する機会を提供することで、車にはないバスならではの良さを体験してもらい、過度な自家用車利用から適度なバス利用への転換を促進していく。さらに、この社会実験を活かし、本計画の基本方針であるクルマから人中心の社会の実現に近づけるよう、本計画で示した24施策との連携も加速していく。

参考) 「きっかけづくり」に関する熊本市の事例

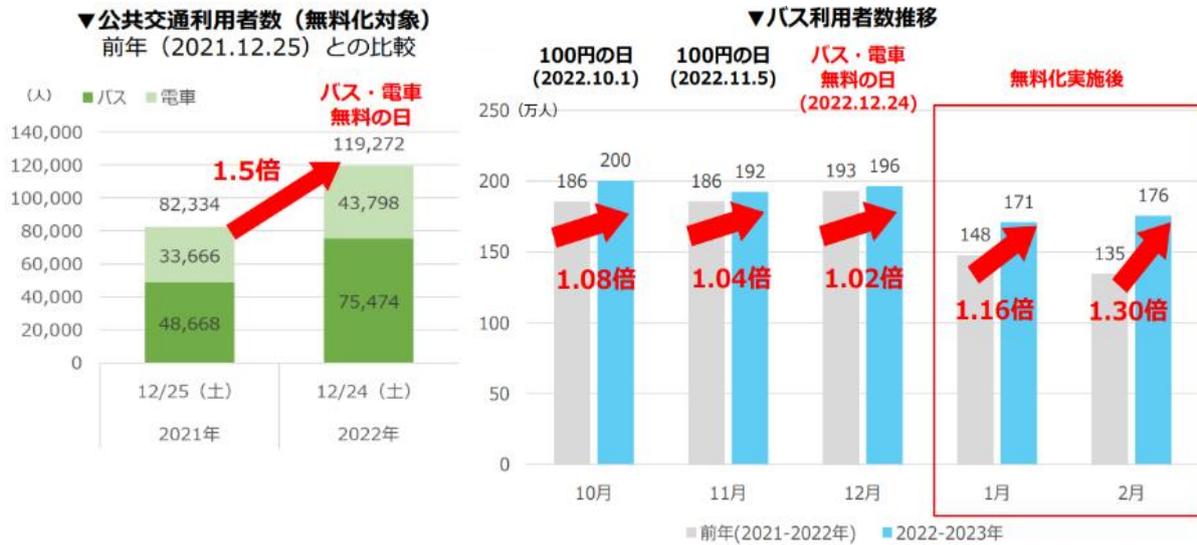


図 5-6 熊本市の「バス・電車無料の日」の分析結果

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、さら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。

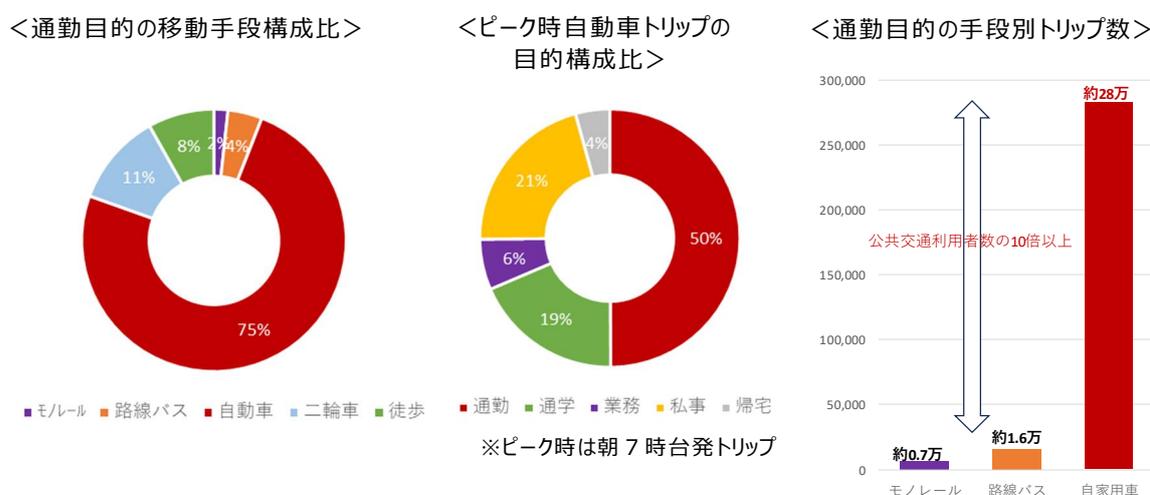


図 5-7 第 3 回 PT 調査による移動の構成比とボリューム

出典：第 3 回中南部都市圏 PT 調査データより作成

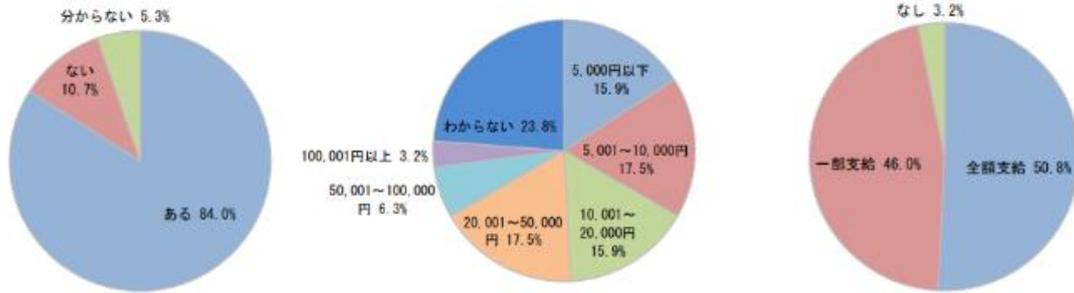
しかしながら、マイカー通勤に大きく依存している要因には、通勤先の就業環境（従業員用の無料駐車場が完備されている企業や通勤手当の上限支給が多い）、通勤コスト（通勤手当が公共交通の通勤費を大きく下回っている企業が多い可能性）、更には家族の送迎次いでのためといったことも想定され、沖縄の幅広い社会経済の慣習が大きく絡んでいる。

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) モノレール、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

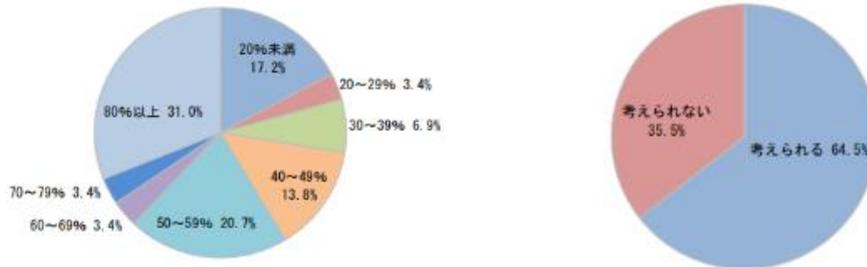
＜勤務先の通勤手当の有無＞ ＜通勤手当の上限額（月あたり）＞ ＜実際の通勤費に対する支給程度＞



＜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＞

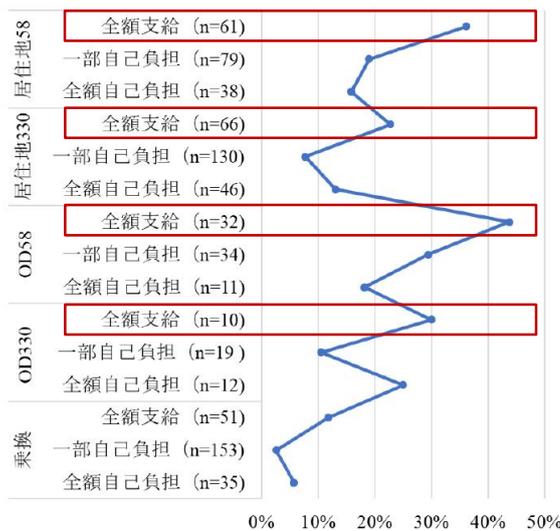


アンケート対象：モノレール及び国道 58 号を中心とした基幹バスルート、国道 329 号（那覇～与那原）ルート沿線居住のマイカー通勤者への WEB アンケート（モニター数 75 人）

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。

