

地域公共交通確保維持改善事業の対象

別紙 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 |
|----------|-----------|------------|--------------------------------|----|--------------|----|
| 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 |

別紙

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 | 玉泉洞糸満線 | 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)沖縄バス(株) (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

路線別の役割及び事業の必要性

| 系統番号 | 系統名 | 役割及び事業の必要性 |
|-------|-----------|---|
| 77 | 名護東線 | 当該系統是那覇市から沖縄市・本島東海岸を經由し名護市に至る路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活や市町村を跨ぐ広域的な移動を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 52 | 与勝線 | 当該系統是那覇市、沖縄市を經由しうるま市与勝に至る路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活や市町村を跨ぐ広域的な移動を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 82 | 玉泉洞糸満線 | 当該系統は糸満市から玉泉洞に至る路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活や市町村を跨ぐ広域的な移動を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 105 | 豊見城市内一周線 | 当該系統は豊見城市内を一周する路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 51 | 百名線（船越経由） | 当該系統是那覇市から南城市百名に至る路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活や市町村を跨ぐ広域的な移動を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 62 | 中部線 | 当該系統は読谷村から沖縄市を經由し北谷町砂辺に至る路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活や市町村を跨ぐ広域的な移動を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 65 66 | 本部半島線 | 当該系統は名護市から本部半島を一周する路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活や市町村を跨ぐ広域的な移動を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 67 | 辺土名線 | 当該系統は名護市から国頭村辺土名に至る路線であり、沿線住民の通勤・通学や通院、買い物などの日常生活や市町村を跨ぐ広域的な移動を支える移動手段である。 このため、地域の住民の貴重な移動手段として、運行を維持することが求められるが、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、本事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

