沖縄県地域公共交通計画

【概要版】

１．計画の目的及び計画の対象と期間
２．上位関連計画との関係
３．現状と動向を踏まえた課題
４．計画の基本方針と目標
５．目標達成に向けた施策・事業
６．強力に推進する施策・事業
７．計画の推進と達成状況の評価

令和６年５月
沖縄県地域公共交通協議会

1．計画の目的及び計画の対象と期間

計画の目的

- 沖縄県は、世界有数の自然環境やアジア諸国に近接する地理的条件を有し、多様性に富んだ独自文化を育み、その歴史を刻んできた。本土復帰からこれまでの50 年間は、様々な沖縄振興策が展開され、社会資本の整備等により本土との格差も縮小されてきたが、県がめざしてきた自立型経済の構築はなお道半ばにある。このような状況の中、本県においては依然として都市構造や社会構造上の課題が残されており、駐留軍用地による土地利用制約、地価の上昇、郊外化の進展、地方部の活力低下等と相まった過度なマイカー利用をもたらし、県民の豊かな生活環境創出に影響を及ぼしているといっても過言ではない。
- 県民の日常生活等を支えるモノレール、路線バス、タクシー等の公共交通は、輸送力の増強や基幹バスシステム導入、デマンドシステム等の様々な取組が進められつつあるが、依然基幹的な公共交通は脆弱にあり、速達性、定時性、利便性等も備えた有機的な公共交通ネットワークの構築が課題である。また、公共交通においては、コロナ禍による観光入込客数の大幅な落ち込みもあり、利用者の大幅な減少、事業者の収支悪化、欠損補助を行う行政負担の増加に加え、公共交通機関の運転手不足といった供給面の課題も顕在化しつつある。
- 県人口は、令和２年には約147万人にまで達したが、既に生産年齢人口はピークを越え、今後は本県においても人口減少や少子高齢化が進展することが見込まれている。このため、アフターコロナ、SDGs、脱炭素社会といった社会的な動向も踏まえつつ、これからの県民の日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現や観光等の交流促進、並びに環境負荷低減を図ることを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和5年4月改定、以下「地域交通法」という。）に基づき沖縄県地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定するものである。

計画の対象と期間

- 本計画は、県が抱える課題への対応や将来ビジョンの実現に向けたこれからの公共交通を構築するための指針であり、地域交通法に基づく地域公共交通計画とする。
- 本計画の対象は、沖縄本島の陸上交通とし、市町村を超えた広域における県民等の移動手段の確保・維持・充実等を目的とした幹線的な公共交通とする。
- 地域交通法の趣旨等を踏まえ、本計画の期間は５年とする。

2．上位関連計画との関係

沖縄振興特別措置法

新・沖縄２１世紀ビジョン基本計画（令和4年5月策定）

・沖縄振興策の推進、日本経済発展への貢献、海洋島しょ圏の特性をいかした海洋立国への貢献
・沖縄振興分野を包含する総合的な基本計画であり、沖縄振興特別措置法の沖縄振興計画としての性格
・計画期間は、令和４年度から令和13年度までの10年間

沖縄県総合交通体系基本計画（令和4年10月策定）

・「新・沖縄２１世紀ビジョン基本計画」の実現に寄与し、交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示した計画
・沖縄の総合交通体系のビジョンとして、今後各方面で交通施策を推進する際の指針
・計画期間は、令和４年度から令和 23 年度までの 20 年間
・「計画の役割」において、「具体的な陸上交通の内容については沖縄本島地域公共交通計画（仮称）等で取り扱う」と記載

連携

地域交通法

沖縄県地域公共交通計画（令和５年度末に策定予定）

・本県が抱える課題への対応や将来ビジョンの実現に向けた、これからの公共交通を構築するための指針
・地域交通法に基づいた、沖縄本島の陸上交通における幹線的な公共交通を対象とした地域公共交通計画
・具体的な施策・事業まで示すもので、その計画期間は令和６年度から令和10年度までの５年間

連携　　連携

地域公共交通総合連携計画（令和4年3月改定）

・中南部都市圏における国道58号を中心とした地域について、基幹バスシステムの導入を推進するための、基本方針、目標、事業等を定めた実施計画

連携

本島内市町村地域公共交通計画

・各市町村等において、持続可能な地域旅客輸送サービスの提供を目的とした、法に基づく地域公共交通計画

策定済：名護市、豊見城市、北谷町、北中城村(那覇市、沖縄市、糸満市、南城市は網形成計画)
策定予定：那覇市、浦添市、うるま市、糸満市、宜野湾市、嘉手納町、中城村
（何れも令和5年11月時点）

参考　沖縄県総合交通体系基本計画の多核連携型都市構造

＜多様な拠点の展開等による機能連携と圏域構造（多核連携型の都市構造）＞

■多様な拠点の展開等による機能連携と圏域構造の方向性

（拠点機能）

・3 次生活圏の核である那覇市は、本県の行政、産業等の機能が集積し、国際交流都市機能や臨空・臨港都市機能など高度な都市機能を有する拠点都市を形成

・2 次生活圏では就業、買物、医療、娯楽などの生活を支える圏域内中心都市（宜野湾、沖縄、名護）、次世代を担うリーディング産業の振興拠点や県土構造の再編につながる駐留軍用地跡地を有効利用した拠点を形成

・1 次生活圏では多様な住民生活機能を担う地域拠点を形成

（拠点間の連携）

・空港、港湾との連携を特に強化するとともに、広域交通拠点としての機能強化・拡充を図り、拠点都市、駐留軍用地跡地振興拠点間の機能を相乗的に高めつつ相互に支援できるように各地域間の産業・物流等で多様な連携を強化

（拠点を中心とした圏域）

・拠点都市を中心に、通勤等による大きな 2 次生活圏を形成。これにより交通需要等がある程度まとまった方向に集約され、公共交通を利用しやすい需要構造を形成

＜拠点間の多様な活動を支える骨格的な交通軸）＞

■多様な活動を支える骨格交通軸の方向性

（南北骨格軸）

・那覇、沖縄、名護の拠点都市、空港、港湾の広域交通拠点、駐留軍用地跡地の振興拠点の相互間等での多様な産業活動や、中南部都市圏の南北軸上市街地内での多様な活動を担う骨格軸

（西海岸軸）

・本島西海岸に連坦する都市、空港・港湾等の振興拠点、観光・交流・レクリエーション拠点間の多様な活動、観光交流活動を支える西海岸軸

（東海岸軸）

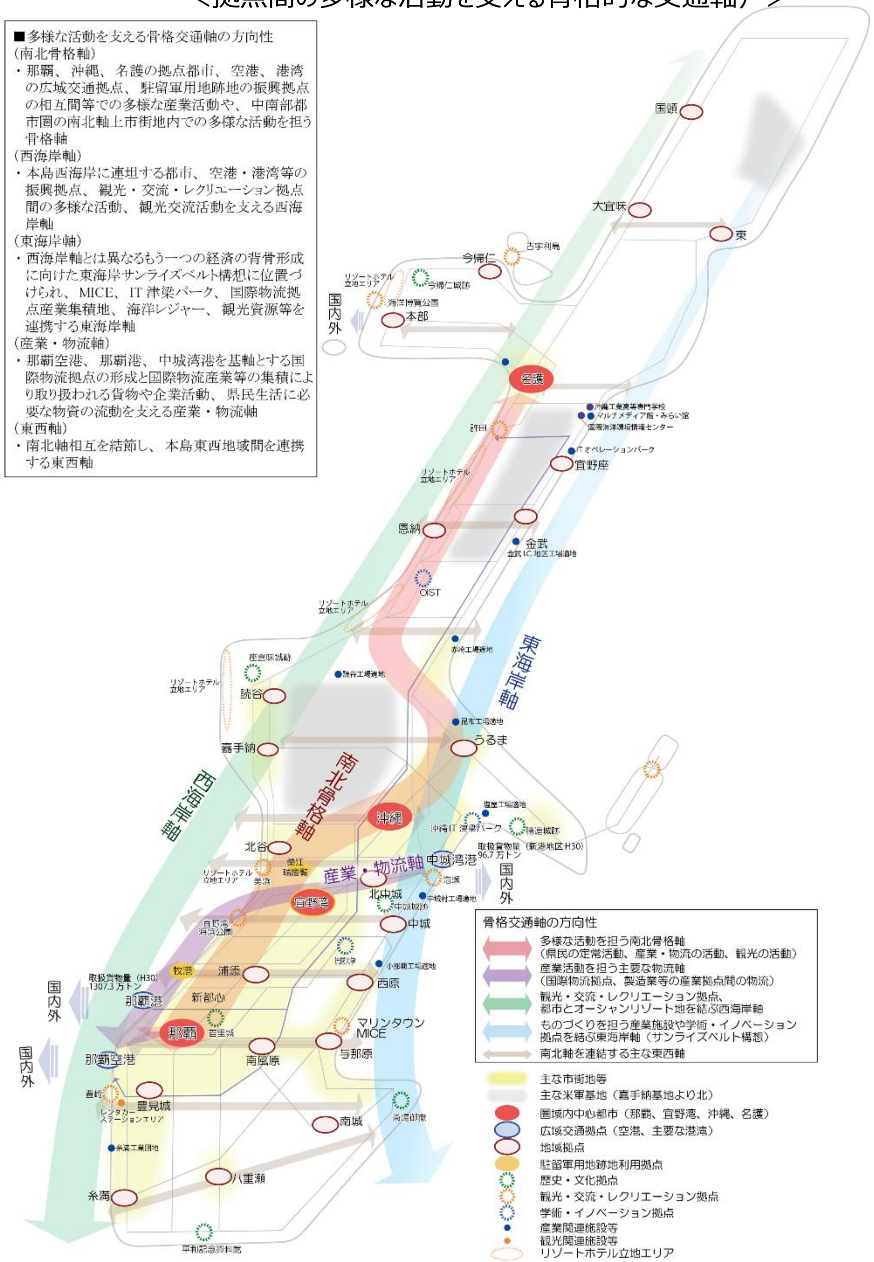
・西海岸軸とは異なるもう一つの経済の背骨形成に向けた東海岸サンライズベルト構想に位置づけられ、MICE、IT 津梁パーク、国際物流拠点産業集積地、海洋レジャー、観光資源等を連携する東海岸軸

（産業・物流軸）

・那覇空港、那覇港、中城湾港を基軸とする国際物流拠点の形成と国際物流産業等の集積により取り扱われる貨物や企業活動、県民生活に必要な物資の流動を支える産業・物流軸

（東西軸）

・南北軸相互を結節し、本島東西地域間を連携する東西軸



※沖縄県地域公共交通計画では、現在の北部圏、中部圏、南部圏の各圏域中心都市である名護市、沖縄市、那覇市を『拠点都市』と記載している。

3．現状と動向を踏まえた課題

上位関連計画等を踏まえた課題

◆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
◆デジタル化と情報通信技術の進化◆社会リスクへの備え
◆人口減少・超高齢化社会と新たなライフスタイル

① 新・沖縄２１世紀ビジョン基本計画との整合
・「安全・安心で幸福が実感できる島」の形成のもと、「誰一人取り残すことのない優しい社会」の形成、「強くしなやかな自立型経済」の構築、「持続可能な海洋島しょ圏」の形成、の基本方向と整合した計画づくり

② 沖縄県総合交通体系基本計画との整合
・“県土の均衡ある発展を支え120 万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入”、“公共交通の持続可能性の確保”を念頭に、分野別の施策体系と整合した計画づくり

現状と動向を踏まえた課題

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、中南部都市圏における都市構造の骨格を誘導する基幹的な公共交通の形成及び１次生活圏の生活利便性確保などが課題

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、車を運転する高齢者への対応も重要となるため、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

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

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

⑤ 観光需要増加も見据えた観光二次交通の利便性向上に向けた計画づくり
・観光需要増加を見据え、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、那覇空港における公共交通結節機能の拡充や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

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いる。県民、交通事業者、行政等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重要

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

計画策定に向けたその他留意事項

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した計画づくり**
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 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**つつ、さらに**効率的で持続可能な地域公共交通を導く計画づくり**

4．計画の基本方針と目標

計画の基本方針

本県が目指す『社会:誰一人取り残すことのない優しい社会の形成』・『経済：強くしなやかな自立型経済の構築』・『環境:持続可能な海洋島しょ圏の形成』といった基本方向と、これからの社会経済動向、沖縄本島の都市構造やそれを支える骨格交通軸等の将来像を十分に踏まえた中で、県民の日常生活、社会生活、都市活動、観光交流に伴う需要を適切に充足し、脱炭素社会に向けた環境負荷軽減を図るために必要となる、本計画の基本方針を次のように定め、**経済、まちづくり、福祉、教育、エネルギーなど幅広い関係者の相互理解を醸成しながら、社会全体において、その実現に向けて取り組む**。

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※）

※目指す交通社会の主役は私たち「人」であり、これまでのクルマ中心の社会から、地域の活力と魅力を生み出すための都市交通政策が欠かせない。このため、まちの賑わいや環境等を重視した地域公共交通を基軸に、少子高齢化、地域の活力維持、医療・福祉・商業等の生活機能確保を通して、人々が安心・快適に暮らせるよう地域公共交通と連携したまちづくりを目指すものである（コンパクト＋ネットワーク）。

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

1-1 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

1-2 都市の活動圏域やまちづくり動向を踏まえた効率性に優れた公共交通体系

1-3 各１次生活圏でもより高次な都市サービス享受を支援する公共交通体系

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

2-1 子ども世代から、健康的で安全な暮らしを育む交通環境

2-2 高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境

2-3 まちづくりとも連携し、誰もがゆとりある生活ができる交通環境

目標３

誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

3-1 シームレスな観光の実現に向けた交通拠点間の連携強化

3-2 多様な交通モードが選択できるような観光・交通まちづくりの推進

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

4-1 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

4-2 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

5．目標達成に向けた施策・事業

計画の基本方針と目標を踏まえ、掲げた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の施策を掲げた。これらの施策については、各施策の実施主体、スケジュールに基づき今後具体的に推進していく。

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

都市圏における骨格軸の誘導、拠点都市形成、各１次生活圏での都市サービス享受を支援する公共交通体系を構築するため、需要構造や生活ニーズ、まちづくり動向等を踏まえた基幹バスシステムの導入や都市内公共交通体系等の構築等に取り組む。

(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　沖縄都市モノレールの利便性向上

(2)都市の活動圏域やまちづくり動向を踏まえた効率性に優れた公共交通体系

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　高速バスの拡充及び利便性の向上

(3)各１次生活圏でもより高次な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

子ども世代から健康的で安全な暮らしを育む交通環境の確保するため、小中学生、高校生、大学生それぞれに必要な通学送迎対策を講じる。また、今後増加する高齢者に対しては、健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充し、まちづくりとも連携しながら、誰もがゆとりある生活ができる交通環境創出に取り組む。

(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　小中学校への歩く通学環境の整備推進
施策8　高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充
施策9　大学におけるキャンパスバ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)まちづくりとも連携し、誰もがゆとりある生活ができる交通環境

施策12　各市町村中心部・中心地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た安全で快適な歩行環境の整備

目標3　誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

那覇空港における公共交通のわかりやすさ向上に向けた施策を展開するとともに、空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上に向けた検討を進める。また、観光二次交通結節点を設置するとともに、那覇やその他市町村においても、観光客による地域との交流や賑わいを創出するため、観光による地域振興を促す交通戦略展開に取り組む。

(1)シームレスな観光の実現に向けた交通拠点間の連携強化

施策14　那覇空港の公共交通結節機能の拡充
施策15　空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上

(2)多様な交通モードが選択できるような観光・交通まちづくりの推進

施策16　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
施策17　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

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

沖縄に根強く定着しているマイカー中心の社会から転換するため、日々の暮らしに係る様々な側面で粘り強い取組を推進していく必要がある。このため、自治体、学校、企業等において、マイカーに依存しなくても安全・快適に通勤・通学できるよう必要な対策を講じていく。また、これまでの赤字欠損補助を中心としたバス路線の確保・維持方策については、持続可能な新たな仕組みについて検討を進めるとともに、新たな人材確保の取組や必要となる支援についても継続的に検討するなど、持続可能な交通社会の実現に取り組む。

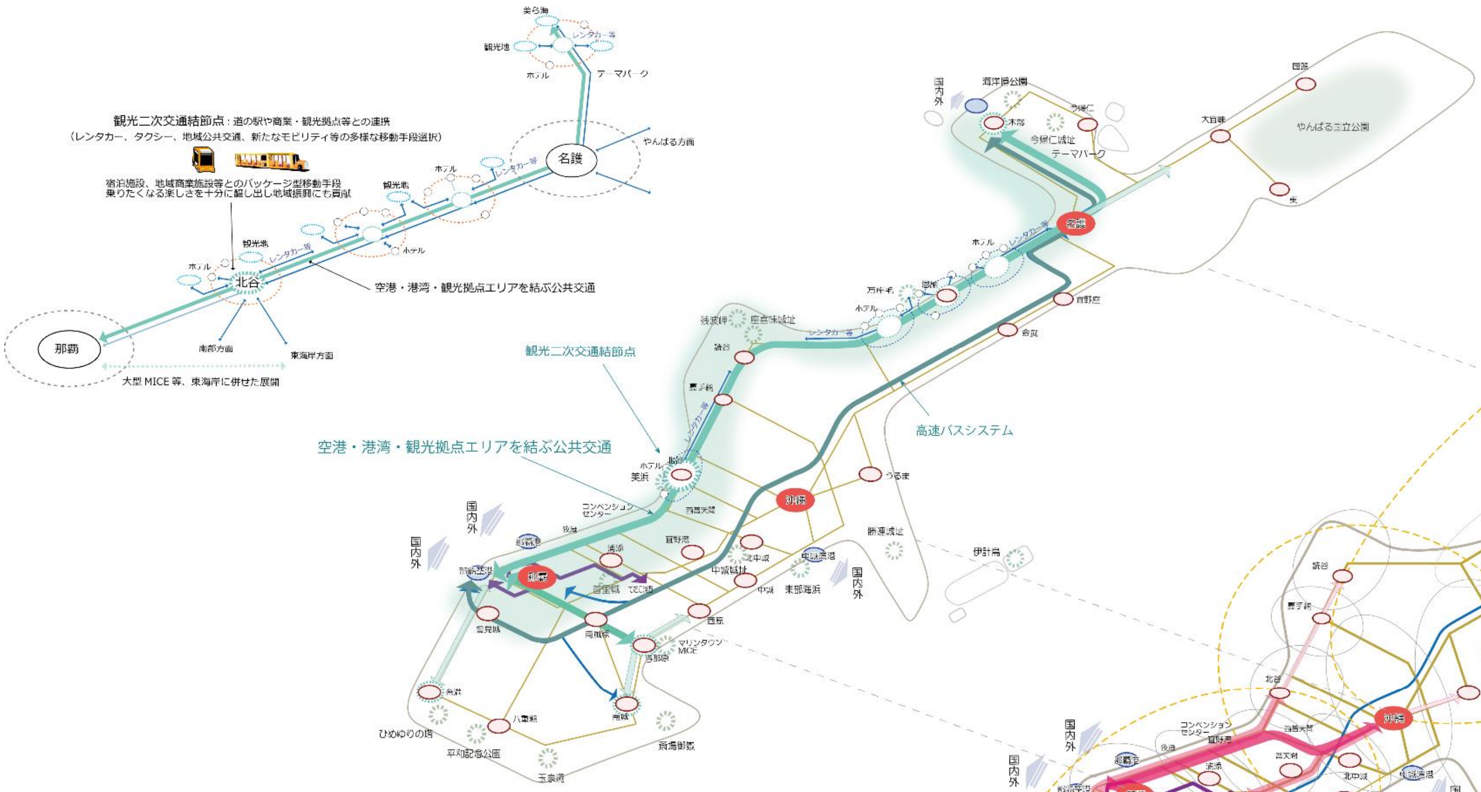
(1)過度なマイカー依存型社会からの転換に向け関係者が協力して取り組む交通社会

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

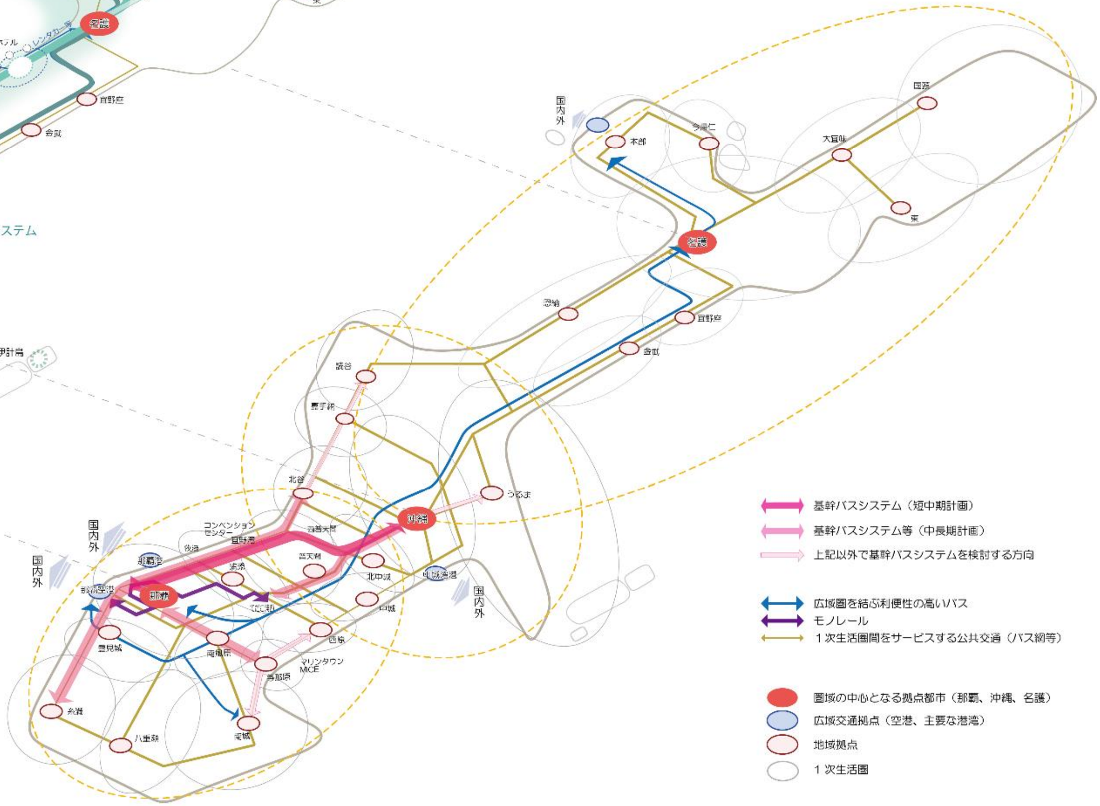
(2)県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会

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

＜都市活動と観光活動を支える幹線公共交通体系＞



観光活動を支える幹線公共交通体系



都市活動を支える幹線公共交通体系

6．強力に推進する施策・事業

強力に推進する施策・事業と3つの視点

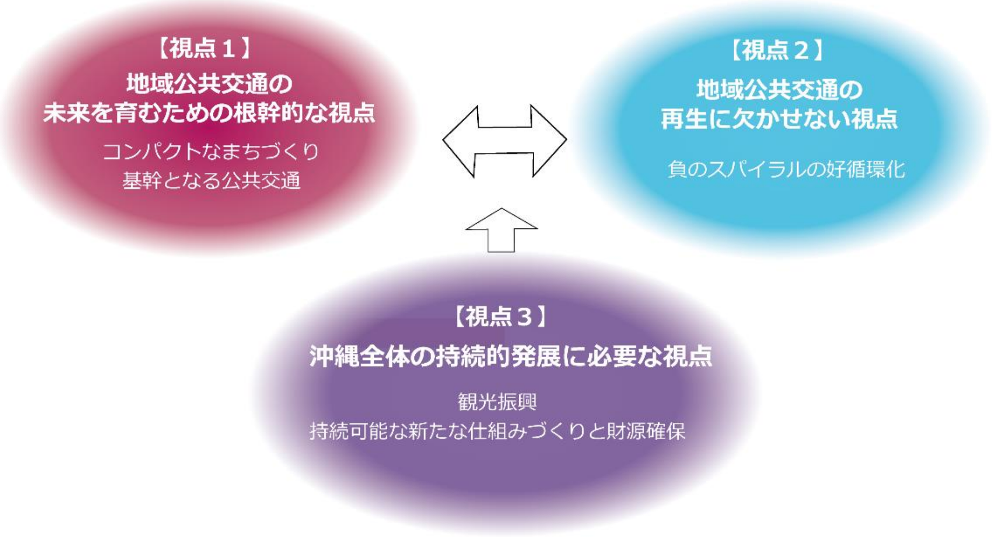
計画の基本方針と４つの目標それぞれを達成するために必要と考えられる24の施策・事業全ては、今後すべての関係者が着実に取り組むことが基本となるが、現状の地域公共交通が抱える様々な課題等を踏まえると、24の施策・事業の中でも今後その取組を特に加速する施策・事業（強力に推進する施策・事業）を明確にすることが重要である。このため、強力に推進する３つの視点を設定した。

視点１　都市部で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、地域公共交通全体の持続性を高めることが、地域公共交通の未来を育むための根幹的な視点

視点２　“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り、そのためにトリガーとして期待される施策を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

視点３　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、赤字欠損補助から地域公共交通が持続可能な新たな仕組みの検討、地域公共交通の施策推進に必要となる財源確保についても、沖縄全体の持続的発展に必要な視点

＜強力に推進する３つの視点＞



スパイラルの好循環化に向けて

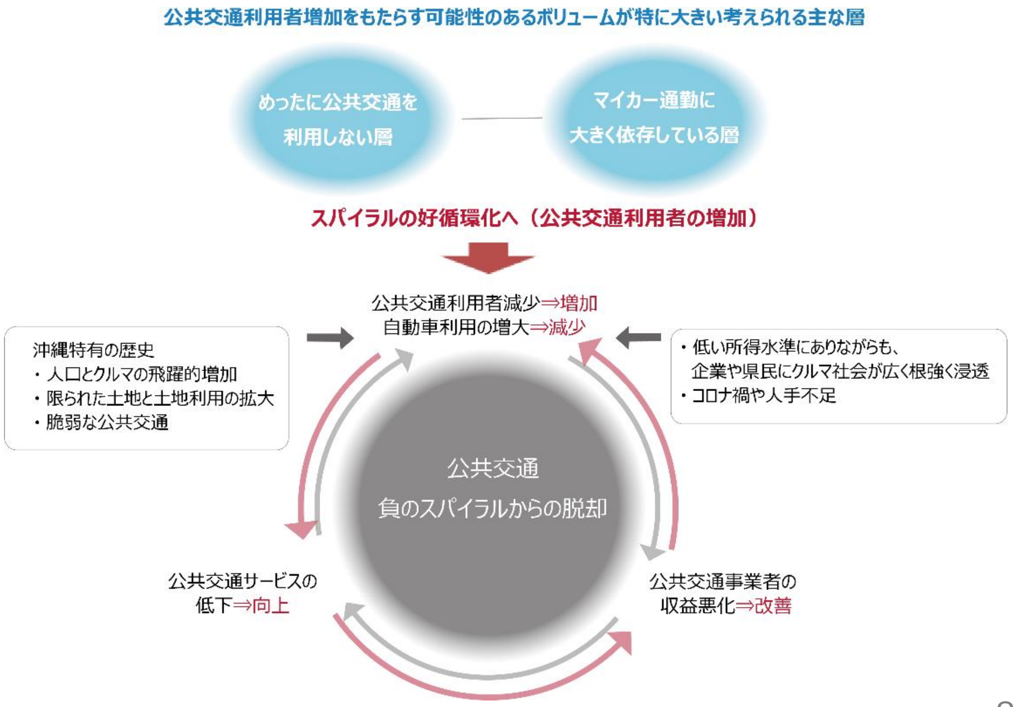
地域公共交通が抱える負のスパイラルは、近年ではコロナ禍の影響による公共交通利用者の更なる減少や、運転手の高齢化や2024年対応もあり、運転手不足による公共交通サービスの低下を招くまで影響が拡大している。

運転手不足への対応は、これまでも各種取組が進められてきたが、運転手にはその責任や労働に見合うような、待遇等の改善が図ら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、待遇改善には限界があるため、事業者の収益好転を図るためも、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、「めったに公共交通を利用しない層」、「マイカー通勤に大きく依存している層」大きくは２つが考えられ、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。

＜スパイラルの好循環化に向け、利用者増加を期待する層＞



6．強力に推進する施策・事業

強力に推進する「３つの視点」と施策・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。

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　沖縄都市モノレールの利便性向上
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　各市町村中心部・中心地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　自治体職員自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“きっかけ”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ＭＭ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（地域公共交通での共創へも期待）

施策14　那覇空港の公共交通結節機能の拡充
施策15　空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上
施策16　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
施策17　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

地域公共交通の安定的な運営のためのスキームづくりと、**地域公共交通の施策推進に必要となる財源確保**

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

７．計画の推進と達成状況の評価

実施体制

目標に沿った施策・事業については、沖縄県地域公共交通協議会（以下本協議会）がPDCAサイクルに基づいて着実に推進し、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、地域公共の陸上交通に関する確保維持計画は、沖縄県生活交通確保維持協議会で協議のうえ、本協議会へ書面にて報告する。

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。

沖縄県地域公共交通協議会

内容：地域公共交通計画の策定、事業実施、モニタリング、評価、変更
体制：学識、利用者、事業者、国、県、市町村等

計画及び確保・維持方針 ⇩　⇧ 確保維持計画

沖縄県生活交通確保維持協議会
（沖縄県地域公共交通協議会の下部組織）

内容：赤字バス路線の運行費欠損補助
・地域間幹線系統確保維持計画の検討
・生活バス路線確保維持計画の検討
体制：関係市町村、事業者、国、県等

⇕ 連携・情報共有等

◇関係会議

沖縄県公共交通活性化推進協議会

内容：国道58号を中心とした基幹バスシステムの導入
体制：学識、利用者、事業者、国、県、沿線市村等

連携交通会議（北部、中部、南部）

内容：各圏域の公共交通課題への対応
体制：関係市町村、事業者、県

実施方針とスケジュール

本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。

	各年度	
沖縄県地域公共交通協議会	●6月下旬以降 ・前年度の実施状況と評価 ・今年度の実施内容　等	● １月頃 ・今年度の進捗状況評価 ・必要に応じた計画見直し　等
沖縄県生活交通確保維持協議会	○６月中旬頃 ・地域公共交通確保維持改善計画の協議	

7．計画の推進と達成状況の評価

計画の評価指標

【標準指標】

評価指標	モニタリング手法と達成目標
①公共交通の利用者数 ※路線バス、タクシーは運輸要覧、沖縄都市モノレールは沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課HPデータより把握	路線バス（本島） 26,034千人（令和元年度） 21,339千人（令和4年度） 26,034千人以上（令和10年度） タクシー（本島の法人＋個人） 36,437千人（令和元年度） 27,060千人（令和4年度） 36,437千人以上（令和10年度） モノレール 19,757千人（令和元年度） 16,909千人（令和4年度） 20,769千人以上（令和10年度） ※2024年度中期経営計画値(56,900人/日)×365=20,769
②県民一人当たり路線バス利用回数 ※本島の路線バス利用者数と各年推計人口より把握	路線バス（本島） 19.6回／年（令和元年度） 15.9回／年（令和4年度） 19.6回／年以上（令和10年度） ※県推計本島人口は令和元年：1,330千人、令和4年：1,344千人
③公共交通の収支 ※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	△ 60百万円（令和元年度） ▲1,982百万円（令和3年度） 収益プラス（令和10年度）
④公的資金の投入額 ※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	約4.6億円（令和元年度） 約6.3億円（令和3年度） 約4.6億円以下（令和10年度） ※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

【追加指標】

評価指標	モニタリング手法と達成目標
⑤公務員の公共交通通勤利用率（本島市町村、県） ※公務員の公共交通通勤利用率は、本庁舎勤務の正職員・再任用職員・臨時的任用職員で、公共交通及び自家用車で通勤手当の認定を受けている職員数に占める公共交通利用で認定を受けている職員数の割合	本島市町村計（那覇市以外平均）　4.9%（令和4年度）　約10%（令和10年度） 那覇市　約46%（令和4年度）　約46%以上（令和10年度） 沖縄県　約64%（令和4年度）　約64%以上（令和10年度）
⑥民間企業のＭＭへの協力企業数 ※企業MMプラットフォーム拡充等も検討	わった～バス党　93社（令和4年度）　93社以上（令和10年度）
⑦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	高校生送迎率　59%（令和4年度）　59%以下（令和10年度）
⑧通勤・通学時の利用交通手段割合 ※国勢調査大規模調査時の沖縄本島値（15歳以上、交通手段は複数回答） ※本評価指標による評価は、評価できるデータが揃った時点で行う。	路線バス利用割合　8.1%（平成22年）　6.6%（令和2年）　約8%（令和12年） 自家用車利用割合　64.3%（平成22年）　69.3%（令和2年）　約64%（令和12年）
⑨観光客の公共交通利用割合 ※沖縄県観光統計実態調査（旅行中の利用交通手段（複数回答））	路線バス利用割合　10.8%（令和元年度）　20.7%（令和4年度） 一般タクシー利用割合　23.7%（令和元年度）　18.5%（令和4年度） モノレール利用割合　28.2%（令和元年度）　29.0%（令和4年度） 各交通機関とも令和4年度以上（令和10年度）