

公庫レポート

◇沖縄本島内における陸上交通の
現状と課題



沖縄振興開発金融公庫
THE OKINAWA DEVELOPMENT FINANCE CORPORATION

**「沖縄本島内における陸上交通の現状と課題」に関する
調査報告書**



沖縄振興開発金融公庫
THE OKINAWA DEVELOPMENT FINANCE CORPORATION



琉球大学
UNIVERSITY OF THE RYUKYUS

＜目次＞

第1章 調査要領	1
1. 目的	1
2. 調査内容	1
第2章 調査要旨	2
第3章 現状の確認	4
1. 確認方法	4
2. 社会環境	5
(1) 沖縄県の渋滞	5
(2) 公共交通分担率	5
(3) 自動車保有台数の推移	7
(4) 運転免許保有者数の推移	7
(5) 通学手段	9
3. 路線バス	10
(1) 運行状況	10
(2) 利用者数の推移	10
(3) 営業収入とバス路線への補助額の推移	11
(4) 時刻表の設定と実際の定時性	13
(5) 通勤コスト・定期券利用率	15
(6) 利用環境	16
(7) 乗務員数の推移・路線バス運転手の待遇	18
(8) バスターミナルの状況	20
4. モノレール	21
(1) 運行本数	21
(2) 乗客数の推移	22
(3) 収益の推移	24
(4) てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移	25
(5) 利用環境	26
5. その他（乗り継ぎ案内等の確認：バス停・バスターミナル等・モノレール駅）	27
(1) 実施概要	27
(2) 実施箇所	27
(3) 実施時期	28

(4) 実施結果	29
6. 行政・事業者等	34
(1) 実施対象	34
(2) 実施時期	34
(3) 実施結果	34
第4章 抽出した課題の整理	56
1. 第3章で確認した現状と抽出した課題	56
2. 課題類型の整理	57
第5章 先進事例の紹介	59
1. 定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携等	59
(1) バス路線の再編に併せたバス乗換拠点施設の整備（田名バスターミナル：神奈川県相模原市）	59
(2) 駅前空間の再編による各交通手段間の接続強化（富山駅前バスターミナル：富山県富山市）	60
2. 持続可能な運行に向けた取組（利用転換の促進・人材の育成・確保等）	62
(1) 複数の路線バス事業者による共同経営（熊本県熊本市）	62
(2) 横浜市交通局の人財確保大作戦（神奈川県横浜市）	64
3. 利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備	65
(1) 駅まちデザインの5原則（国土交通省）	65
第6章 提言	68
結びに	72
参考資料（県内市町村におけるコミュニティバス・デマンドバスの運行状況（令和7年1月末現在））	73

第1章 調査要領

1. 目的

沖縄県は、過度なマイカー依存により交通渋滞が慢性化しており、道路混雑時の旅行速度は東京 23 区等の三大都市圏を下回る低い水準となっている。時間に換算すると、人口 1 人あたり年間約 55 時間を渋滞により失っていることとなり、生産性に悪影響をもたらしている。

他方、沖縄県でも今後、人口減少・少子高齢化が見込まれており、高齢者や子どもをはじめ、誰にとっても豊かで暮らしやすい地域づくりに向け、公共交通ネットワークの充実が重要である。

全国では、地方鉄道や路線バスなどの公共交通の存続が深刻に懸念される中、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域の足（モビリティ）を確保する取組が進められている。沖縄県においても、社会的動向も踏まえつつ、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に「沖縄県地域公共交通計画」を策定（令和 6 年 5 月）。当該計画に基づき、公共交通の充実に向けて取り組んでいくこととしている。

これらの社会的な動向を踏まえ、本調査では、沖縄本島内陸上交通の現状と課題を整理し、今後必要な取組を提言することで、関係機関の公共交通の充実に向けた取組を促進することを目的としている。

2. 調査内容

調査対象	本島内を運行する公共交通機関（路線バス・モノレール）、行政機関等
調査方法	各種統計の確認、調査対象へのアンケート調査・ヒアリング
調査項目	(1) 現状の確認（社会環境・路線バス・モノレール・行政・事業者等） (2) 抽出した課題の整理
調査時期	令和 6 年 11 月 8 日～令和 7 年 2 月 28 日
実施主体	・沖縄振興開発金融公庫 調査部 地域連携情報室(平良 貴洋、宮平 秀悟) ・琉球大学 工学部 准教授 神谷 大介 ・琉球大学 工学部 社会基盤デザインコース 神谷研究室 修士 2 年 上間 大輔 学部 3 年 新里 莉理、安部 徳哉、羽生 陽向、比嘉 悠
協力	行政機関（内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、那覇市、名護市、沖縄市、南城市） 沖縄都市モノレール株式会社 一般社団法人沖縄県バス協会

第2章 調査要旨

「沖縄本島内における陸上交通の現状と課題に関する調査」の結果の要約は以下のとおり。

第3章 現状の確認 (P4～)	＜社会環境＞ ✓ 那覇市の平日朝夕平均旅行速度は全国平均の約 1/3 である 10.5km/h と全国ワーストクラスの渋滞。人口 1 人あたり年間約 55 時間の可処分時間の減がもたらされており、生活の質が低下。 ✓ 沖縄県の通勤・通学での鉄道・バスの分担率は 6.2% と全国平均（26.7%）の約 1/4。他方、自家用車の分担率は 66.1% と全国平均（46.9%）より約 20 ポイント高く、自動車通勤・通学の主要な手段となっている。また、複数の交通手段を使つての通勤・通学は全国が 10.3% に対し、沖縄県は 4.5% に留まる。 ✓ 沖縄県の過去 5 年間の自動車保有台数の増加率は、平均 0.9% と全国平均 0.2% 程度に比べて高い。また、20 年前と比較すると、全国の 9.7% の増加に対し、沖縄県は 42.1% の増加と自動車の保有が急速に進んできた。 ✓ 沖縄県の運転免許保有者数は右肩上がりに増加。令和 4 年の保有者 970,412 人のうち、65 歳以上の高齢者は約 2 割を占める。10 年前と比較すると、保有者は 7.9%（約 7.1 万人）増加。 ✓ 沖縄県の小中学生の 27.6% が自家用車で通学しており、その移動時間は 5 分～15 分が多い。高校・大学生も自家用車での通学が最も多く、44.0% である。 ＜陸上交通：路線バス＞ ✓ 本島中南部都市圏には路線が張り巡らされており、特に国道 58 号、国道 330 号沿線の運行本数が多い。他方、北部は路線が少なく、交通空白地域が目立つ。 ✓ 沖縄本島の路線バス利用者は減少傾向が長く続き、令和 4 年の利用者数は約 2,130 万人と昭和 60 年（約 7,720 万人）に比べて約 72.4% も減少。 ✓ 沖縄本島の路線バスの令和 4 年の営業収入は約 64 億円と平成 11 年（約 94 億 3,000 万円）の 7 割に満たない。欠損が生じたバス路線を維持するための行政（国・県・市町村）からの補助額は年々増加傾向にある。 ✓ 県内各地での渋滞の慢性化から、バス事業者は時間帯によって到着の所要時間を調整して時刻表を設定しているが、サンプルによる実地調査の結果、起点から終点までの所要時間は、ピーク時にはいずれの便も 9 分以上の遅れが見られた。また、利用客の乗降に係る時間も運行の遅れに影響を及ぼしていることを確認。 ✓ 沖縄県の路線バスの 6 カ月通勤定期代は、他の国内都市における同距離帯の公共交通（鉄道・バス等）と比較して高い水準にあり、10km 圏で約 13 万円、20km 圏だと約 20 万円に達する。また、定期券利用率は 11% と全国で最も低い水準にある。 ✓ 県内の路線バスではバリアフリー法に基づく取組が進み、平成 30 年 3 月現在のノンステップバスの導入率が 70.1%（全国 8 位）と高いほか、車椅子利用者の乗降支援についての乗務員への研修等、すべての利用者が安心してバスを利用できる環境づくりに取り組んでいる。
--	--

	✓ 県内のバス運転者数は平成 29 年度（2,900 人）をピークに減少傾向となり、令和 4 年度には過去最低の 1,641 人となった。また、令和 12 年には運転手の平均年齢が 62.9 歳に達する見込み。 ✓ 令和 6 年 10 月時点の県内路線バス・観光バス・ホテル及び県外路線バス運転手の待遇を比較したところ、県内路線バス運転手の待遇は決して良い条件とはいえず、特に年間休日数は比較対象と比べて年間 30~40 日も少ない。 ＜陸上交通：モノレール＞ ✓ 乗客数は運行を開始した平成 15 年当時の年間 749 万 7,788 人から、令和 5 年度の 1,994 万 8,279 人へ大幅に増加。定期券利用率は運行当初の 7.8% から令和元年度のてだこ浦西駅開業以降は 25%を超えて推移しており、大幅に増加。 ✓ 令和 5 年度の乗客数は、旭橋駅、おもろまち駅、赤嶺駅では運行開始時の 2 倍以上となっており、駅を中心としたまちづくりが利用促進に重要であることがわかる。 ✓ 沖縄都市モノレールは平成 28 年度に黒字化。コロナ禍により赤字転落したものの、近年は赤字額を減少させており、今後の黒字化が期待される。 ✓ 令和元年 10 月に県が設置したてだこ浦西駅パーク&ライド駐車場は、令和 5 年度には定期契約実績が 745 台に達し、現在はキャンセル待ちの状況。令和 4 年度からは受託事業者が県からの指定管理料を得ることなく黒字で運営し、県に納付金を納めている。 ✓ 沖縄都市モノレールにおいてもバリアフリー法に基づく取組が進み、乗り場の固定スロープや係員による乗降支援、オストメイト対応設備など、誰もが利用しやすい環境づくりに取り組んでいる。 ＜陸上交通：その他（乗換案内等）＞ ✓ 乗継案内等の乗車環境を実地調査した結果、調査対象のうち一部のバスターミナルを除き、わかりやすい乗り継ぎの案内がなされていないことを確認した。 ＜行政・事業者等＞ ✓ 各ヒアリング対象において、公共交通機関の利用促進や交通結節点の整備に向けた取組が進められている。 ✓ その他、詳細は各ヒアリング先の実施結果参照。
--	---

第3章 現状の確認

1. 確認方法

社会環境、陸上交通、行政・事業者の3つの観点から、以下の項目について、各種統計や実地確認、行政・事業者へのヒアリング等により得た情報を基に整理することで、県全体及び各地域における現状の確認を行った。

具体的調査事項(第3章:現状の確認)

区分	確認事項	確認方法	趣旨	
社会環境	(1)沖縄県の渋滞	R5沖縄交通・デザイン協議会資料	渋滞の程度、生産性の低下について他都道府県と比較	
	(2)公共交通分担率	R2国勢調査結果(通勤・通学時の主な交通手段・種類)	公共交通の利用率を確認(分担率及び利用する種類)	
	(3)自家用車保有台数の推移	自動車保有台数の推移・伸び率(自動車検査登録情報協会)	自家用車保有台数及びその伸び率を他都道府県と比較	
	(4)運転免許保有者数の推移	令和4年交通白書ダイジェスト(沖縄県警察)	運転免許保有者数及びその推移を他都道府県と比較	
	(5)通学手段	沖縄県地域公共交通計画(図2-44、2-45)	小中学生の通学における公共交通の利用状況を確認	
陸上交通	路線バス	(1)運行状況	「バスロケーションシステム」、「のりものNaviOkinawa」、「OTTOP」を参考に整理	大まかなマップ上での路線図、交通空白地域、重複区間の確認等
		(2)利用者数の推移	沖縄県地域公共交通計画(図2-78)	利用者数の推移を確認
		(3)営業収入とバス路線への補助額の推移	運輸要覧、2022年度版(令和4年度)日本のバス事業、県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)	路線バス事業の営業収入と運行赤字に対する補助額の推移を確認
		(4)時刻表の設定と実際の定時性	県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)、実地調査(一部路線)	時刻表と実際の到着時間の差を確認
		(5)通勤コスト・定期券利用率	沖縄県地域公共交通計画(図2-55・図2-56)	公共交通利用のコスト、定期券の利用率等を確認
		(6)利用環境	バス各社HPより確認	バリアフリー等対応状況を確認
		(7)乗務員数の推移・路線バス運転手の待遇	りゅうぎん総研「沖縄県におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討」、沖縄県地域公共交通計画(図1-8)、ハローワークにおける求人票	乗務員数の推移の確認、路線バス運転手の待遇を類似業務従事者や県外事業者と比較
		(8)バスターミナルの状況	R5運輸要覧	沖縄県内にあるバスターミナルを確認
	モノレール	(1)運行本数	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p54	運行本数の推移を確認
		(2)乗客数の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p80、沖縄都市モノレール株式会社HP	総数・駅・種別ごとの利用者の推移を確認
		(3)収益の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p82	収益の推移を確認
		(4)てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移	指定管理者制度導入施設モニタリングシート	てだこ浦西駅パーク＆ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移を確認
		(5)利用環境	沖縄都市モノレール株式会社HPより確認	バリアフリー等対応状況を確認
	その他	乗り継ぎ案内(バス停・バスターミナル等・モノレール駅)	実地確認	(バス・モノレール又はバス間の)乗り継ぎにあたり、わかりにくいものとなっていないか実地確認
行政・事業者	現状認識	ヒアリング	各行政主体・事業者・業界団体における現状認識を確認	
	方針・計画	ヒアリング	各行政主体・事業者・業界団体における方向性を確認	
	取組の進捗状況	ヒアリング	各行政主体・事業者・業界団体における取組の状況を確認	

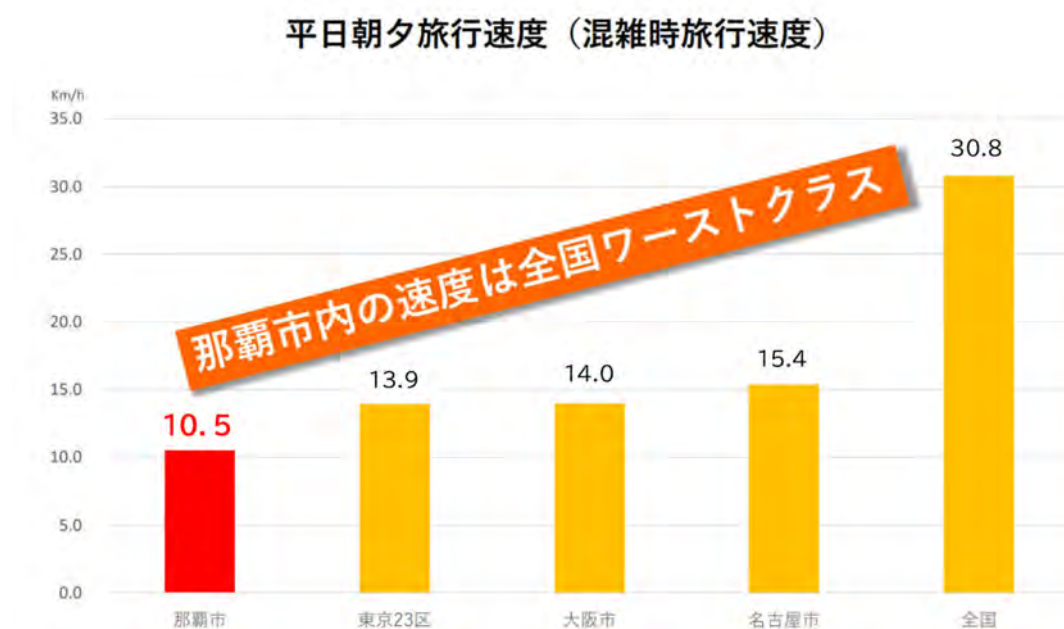
※「行政・事業者」のヒアリング対象は、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、那覇市、沖縄市、名護市、南城市、沖縄都市モノレール株式会社、沖縄県バス協会。

2. 社会環境

(1) 沖縄県の渋滞

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査によると、那覇市の平日朝夕平均旅行速度（混雑時旅行速度）は全国平均（30.8km/h）の約 1/3 である 10.5km/h となっており、この数字は、東京23区（13.9km/h）や大阪市（14.0km/h）、名古屋市（15.4km/h）より低く、全国ワーストクラスの渋滞が生じている状況。内閣府沖縄総合事務局によると、沖縄県全体では81,446,875時間が渋滞により失われており、人口1人あたり、年間約55時間の可処分時間の減がもたらされているなど、生活の質の低下が懸念されている。

図表1 沖縄県の渋滞の状況

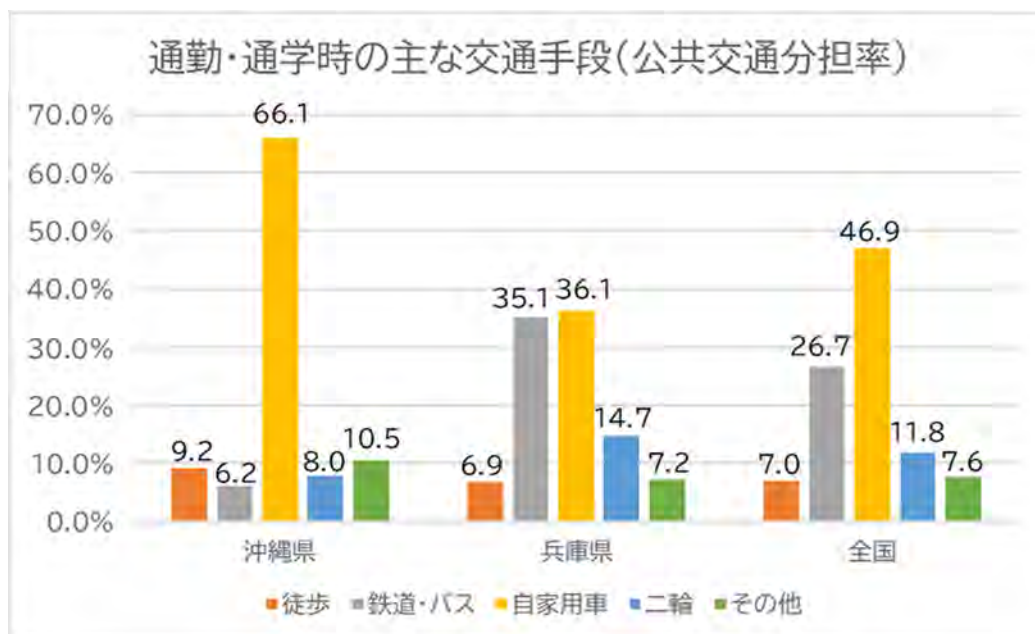


（出所）沖縄交通リ・デザイン協議会資料

(2) 公共交通分担率

令和2年国勢調査によると、沖縄県の通勤・通学での鉄道・バスの分担率は6.2%となっており、全国平均（26.7%）の約 1/4 に留まり、人口密度の近い兵庫県（35.1%）の 1/5 以下となっている。他方、自家用車の分担率は66.1%と全国平均（46.9%）より約20ポイント高く、兵庫県（36.1%）の2倍近くとなっており、鉄道、バスといった公共交通ではなく、自動車が通勤・通学での主要な移動手段であることが示されている。

図表 2 通勤・通学時の主な交通手段（公共交通分担率）



(出所) 令和 2 年国勢調査

また、通勤・通学における交通手段の種類を比較すると、全国では 10.3%、兵庫県では 13.6%が複数の交通手段を使うのに対し、沖縄県では 4.5%に留まる。自動車での移動は直接目的地へ移動する Door To Door が基本であるため、自動車交通が中心である沖縄では単一の交通手段での移動が強く出ていることが考えられるほか、県民が路線バスやモノレール等の公共交通を複数乗り継いでの移動を現実的に考えていないことが結果として示されているものと思われる。

図表 3 通勤・通学で利用する交通手段の種類

通勤・通学で利用する交通手段の種類							(単位: %)
	全体	徒歩のみ	1種類	2種類	3種類以上	不詳	
沖縄県	100.0%	9.2%	82.7%	4.1%	0.4%	3.6%	
兵庫県	100.0%	6.9%	76.7%	12.4%	1.2%	2.8%	
沖縄-兵庫	0.0%	2.4%	6.0%	-8.3%	-0.8%	0.8%	
全国	100.0%	7.0%	79.9%	9.3%	1.0%	2.8%	
沖縄-全国	0.0%	2.2%	2.9%	-5.3%	-0.7%	0.8%	

(出所) 令和 2 年国勢調査

(3) 自動車保有台数の推移

一般財団法人自動車検査登録情報協会によると、過去 5 年間の自動車保有台数の増加率は全国が 0.1%~0.3%と平均 0.2%程度であるのに対し、沖縄県は 0.6%~1.7%と平均 0.9%となっており、全国に比べて増加率が高い。令和 2 年と平成 12 年の比較では、全国の 9.7%の増加に対し、沖縄県は 42.1%と大幅に増加している。

図表 4 自動車保有台数の推移

自動車保有台数の推移							
	H12 (2000年)	H22 (2010年)	R2 (2020年)	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)
全国	74,582,612	78,693,495	81,849,782	82,077,752	82,174,944	82,451,350	82,568,673
(前期比)	—	—	—	100.3%	100.1%	100.3%	100.1%
沖縄県	817,242	975,536	1,161,515	1,168,544	1,177,006	1,196,528	1,214,448
(前期比)	—	—	—	100.6%	100.7%	101.7%	101.5%
前20年比	109.7% (全国)						
	142.1% (沖縄)						

(出所) 一般財団法人自動車検査登録協会 HP

都道府県別の同期間（令和 2 年対平成 12 年）の伸び率は、沖縄県が二位以下を大きく引き離しての一位となっており、急激に自動車の保有が進んできたことがわかる。

図表 5 平成 12 年から令和 2 年にかけての自動車保有台数の伸び率（都道府県別）

伸び率の高い都道府県			伸び率の低い都道府県		
	都道府県	伸び率		都道府県	伸び率
1	沖縄県	42.1%	1	東京都	-4.5%
2	滋賀県	19.9%	2	大阪府	0.6%
3	茨城県	18.1%	3	京都府	0.8%

(出所) 一般財団法人自動車検査登録協会 HP

(4) 運転免許保有者数の推移

沖縄県警察における令和 4 年版交通白書ダイジェストによると、沖縄県の運転免許保有者数は右肩上がりに増加しており、令和 4 年の保有者は 970,412 人、そのうち 65 歳以上の高齢者は 20.8%を占めている。10 年前の平成 25 年と比較すると、運転免許保有者は 7.9%増加（70,980 人増）、65 歳以上の高齢者は 75.7%増加した（86,885 人増）。高齢化の進行に伴い、高齢者の保有者は今後更に増加するものと思われる。

図表 6 沖縄県における運転免許人口の推移



(出所) 沖縄県警察 令和4年版交通白書ダイジェスト

また、免許種類別で見ると、第一種運転免許の保有者はここ20年間で約27%増加した一方、営利目的で人を輸送する（バス・タクシーの運転手、公共交通機関の担い手）第二種運転免許の保有者は約6万人から約4万人へ約35%減少した（約2万人減）。

図表 7 免許種類別保有者数の推移



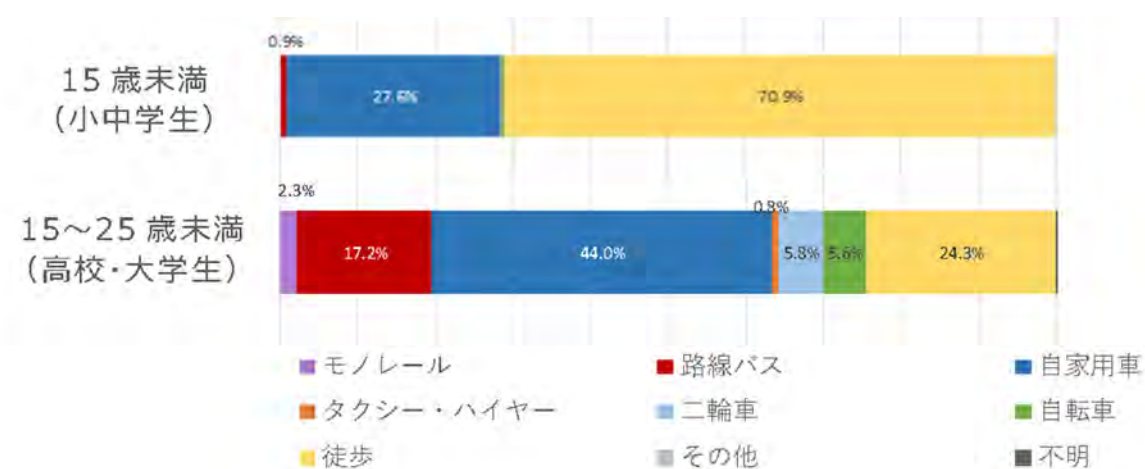
(出所) 沖縄県提供資料「沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について」

(5) 通学手段

沖縄県の小中学生（15 歳未満）の 27.6%が自家用車で通学している。また、自家用車での移動時間は 5 分～15 分が多い。

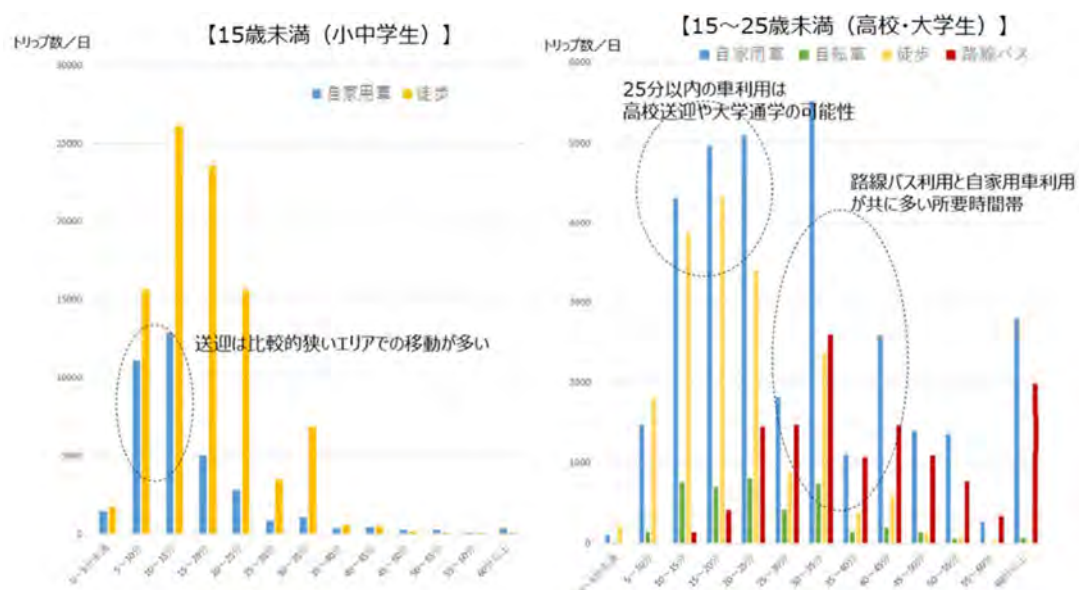
高校生・大学生（15 歳～25 歳）では、自家用車利用が最も多く 44.0%を占めるが、路線バス利用も 17.2%となっている。所要時間別にみると、所要時間 30 分以上の行動は路線バスと自家用車利用が多く、25 分以内では、徒歩と同等か少し上回る程度の自家用車利用が見られる。

図表 8 通学時の移動手段



(出所) 沖縄県地域公共交通計画

図表 9 通学時の徒歩・自家用車・公共交通の所要時間別トリップ数



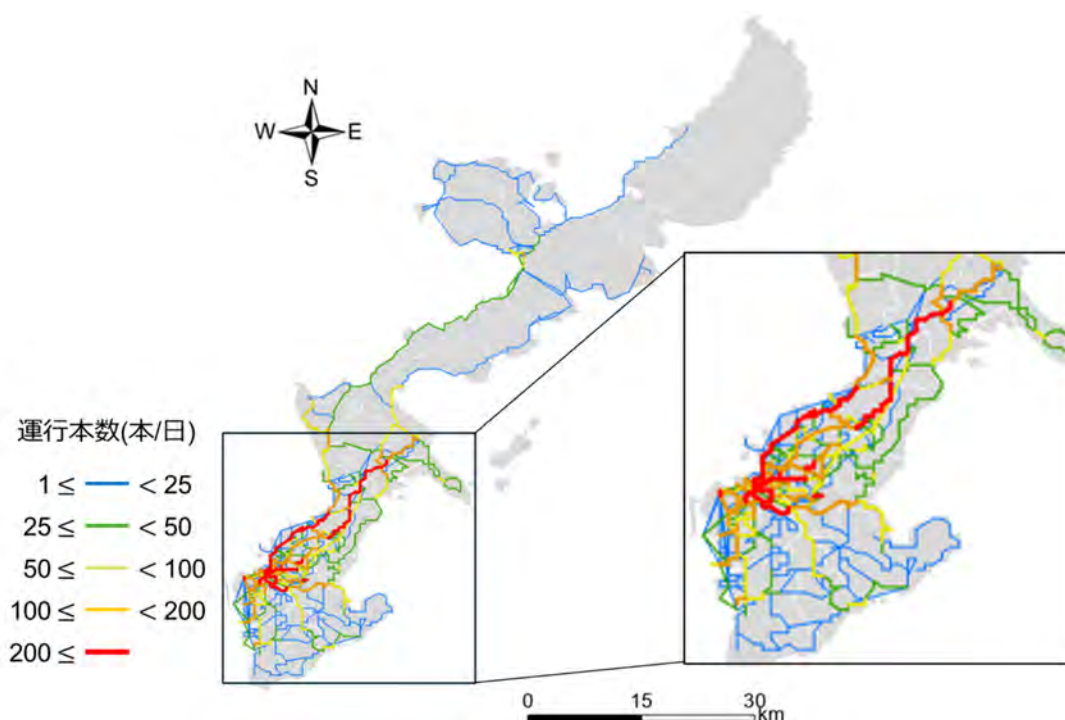
(出所) 沖縄県地域公共交通計画

3. 路線バス

(1) 運行状況

「令和 6 年度運輸要覧（内閣府沖縄総合事務局）」によると、沖縄本島においては 9 社の路線バス 166 系統が運行している。バス路線図をみると、沖縄本島中南部都市圏には路線が張り巡らされており、特に国道 58 号、国道 330 号沿線の運行本数が多い。他方、本島北部は路線が少なく、交通空白地域が目立つ。

図表 10 沖縄本島のバス路線図（2021 年 10 月 1 日時点）



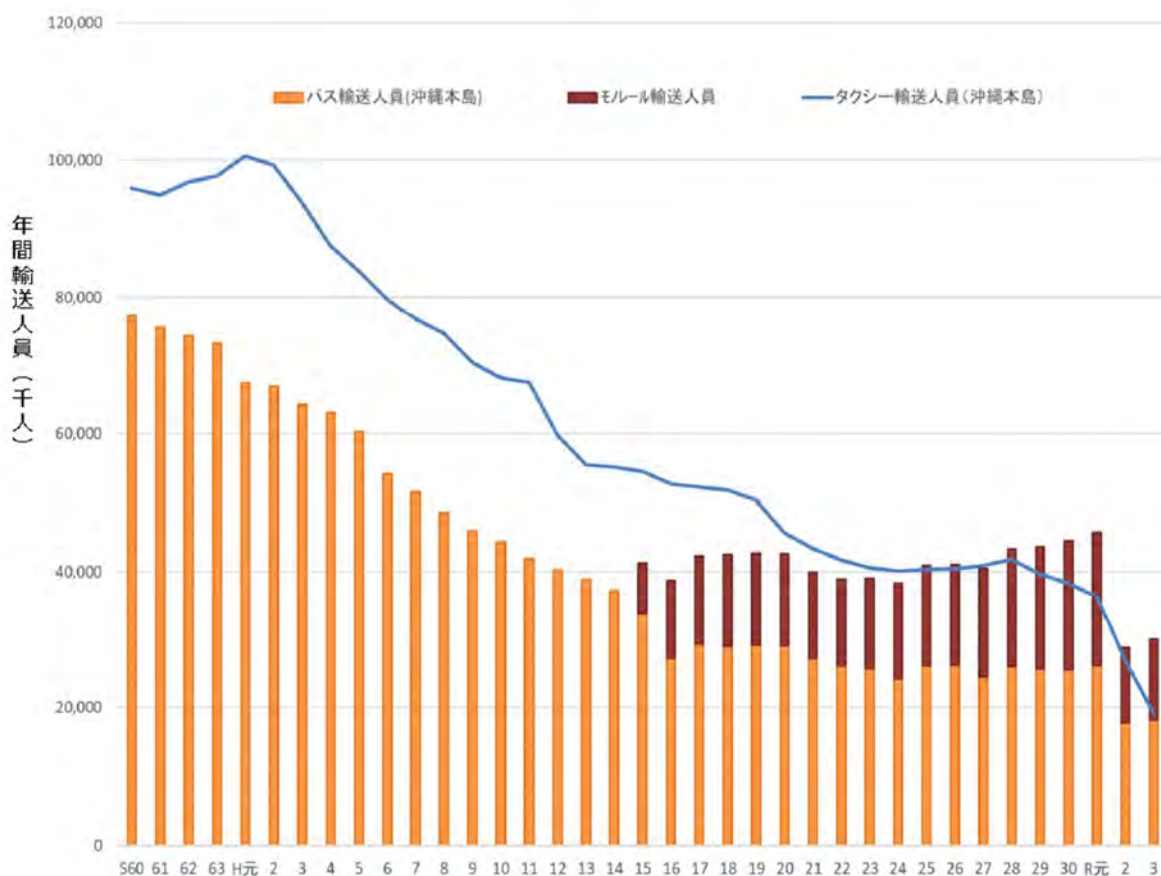
※ バス停がある 500m メッシュ中心点間のリンクに運行本数の情報を付与して表現したバス路線図である

（出所）「バスロケーションシステム、のりもの NAVI Okinawa、OTTOPI」から取得したダイヤを基に作成

(2) 利用者数の推移

沖縄本島の路線バスは、昭和 60 年には約 7,720 万人が利用していたが、減少傾向が長く続いてきた。平成 15 年以降は下げ止まり、概ね横ばいの傾向が続いてきたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和 2 年には利用者数が再び大きく減少。令和 4 年の利用者数（約 2,130 万人）は令和元年（約 2,600 万人）の約 82%まで回復しているものの、昭和 60 年に比べると約 72.4%も減少している。

図表 11 沖縄本島の路線バス、モノレール、タクシーの利用者推移



(出所) 沖縄県地域公共交通計画

(3) 営業収入とバス路線への補助額の推移

沖縄本島の路線バスは、平成 11 年には約 94 億 3,000 万円の営業収入があったが、平成 21 年には約 66 億 8,800 万円に減少した。令和元年には約 75 億 300 万円まで回復したものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により令和 2 年には約 49 億 1,100 万円に大きく減少し、令和 4 年の営業収入（約 64 億円）は平成 21 年の水準を下回っている。

全国の路線バス事業における令和元年の営業収入は約 9,350 億円となっており、平成 11 年（約 1 兆 700 億円）に比べると 12.4%の減少に留まっていたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により令和 2 年には約 5,760 億円まで減少した。令和 4 年には約 6,730 億円まで回復している。

図表 12 全国と沖縄本島の路線バス事業の営業収入の推移

(単位:百万円)

	H11	H21	H29	H30	R1	R2	R3	R4
全国	1,069,592	973,742	949,775	954,542	934,496	575,856	743,338	672,674
(前期比)			99.0%	100.5%	97.9%	61.6%	129.1%	90.5%
沖縄本島	9,430	6,689	7,219	7,435	7,503	4,911	5,089	6,399
(前期比)			98.3%	103.0%	100.9%	65.5%	103.6%	125.7%

(出所) 運輸要覧、2023/2024 年度版 (令和 5・6 年度) 日本のバス事業を基に作成

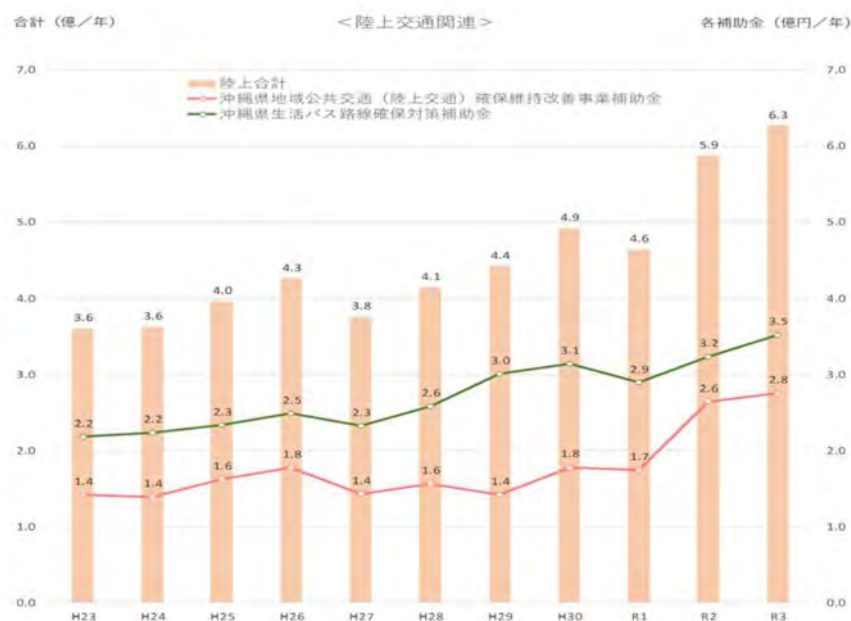
沖縄において、国・県・市町村は協調して 2 つの補助金を用意することで、運行により欠損が生じたバス路線を支援し、その維持を図っている。

「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（地域間幹線系統確保維持費補助金）」は、生活交通確保維持改善計画に記載のある生活交通路線（複数市町村にまたがるもの）の運行により生じた欠損額に対し、国・県・市町村が協調して補助することで、その確保・維持・改善を図っている。

「沖縄県生活バス路線確保対策補助金（運行費補助金）」は、沖縄県生活交通確保維持協議会において地域住民の生活に維持・確保が必要と認められた地域住民の生活交通に供する路線に対し、県・市町村で協調して補助することで、その確保・維持を図っている。

上記 2 つの補助金によりバス路線の運行による欠損を補填し、確保・維持を図っているが、補助額は年々増加傾向にある。

図表 13 沖縄県におけるバス路線の赤字に対する補助金額の推移



(出所) 沖縄県提供資料「沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について」

(4) 時刻表の設定と実際の定時性

「沖縄県のバスは時間通りに来ない」とよく言われる。2-(1)で確認したとおり、那覇市の平日朝夕旅行速度は全国でもワーストクラスで渋滞が慢性化しているが、その他県内各地においても通勤時間帯等に多くの渋滞が発生している。バス事業者は時間帯によってバスの到着に要する時間を調整して時刻表を設定しており、具志川バスターミナルから那覇バスターミナルに向かう路線バスでは、時間帯によって最大27分の所要時間を上乗せして設定している。

図表 14 各地から那覇バスターミナル向け路線バスのピーク・オフピーク時の所要時間の比較

各地から那覇BT向けの路線バスの朝ピーク時とオフピーク時の所要時間比較表

起点	終点	系統番号	所要時間		所要時間差
読谷BT	那覇BT	29	ピーク オフピーク	96分 84分	12分
具志川BT	那覇BT	21	ピーク オフピーク	121分 94分	27分
泡瀬営業所	那覇BT	30	ピーク オフピーク	128分 104分	24分
泡瀬営業所	那覇BT	31	ピーク オフピーク	129分 107分	22分
百名BT	那覇BT	51	ピーク オフピーク	68分 54分	14分
糸満BT	那覇BT	89	ピーク オフピーク	63分 57分	6分
糸満BT	那覇BT	35	ピーク オフピーク	68分 55分	13分

※バス事業者の時刻表から作成

(県交通政策課調べ)

※上段は朝ピーク時間（8:30前後に那覇BTに到着する便を対象）

下段はオフピーク時間（10時～12時頃出発の便を対象）

(出所) 沖縄県提供資料「沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について」

上記は各地から那覇バスターミナル向けのバス路線における終点までに要する所要時間であるが、実際にその設定で定時性が保たれているのか、一部路線を実地調査にて確認した。

<概要>

所要時間比較表から2路線を選び、ピーク時とオフピーク時の時間帯（所用時間が最も長い便・短い便）に起点から終点まで乗車したほか、那覇—コザ間を運行する基幹急行バスから1路線を選び、ピーク時の時間帯（所用時間が最も長い便・短い便）に起点から終点まで乗車し、各バス停の着時刻を確認。時刻表どおりに運行できているかを調査。

<対象路線>

●「21 番（具志川 BT-那覇 BT）」 ※ピーク時とオフピーク時の所要時間差が最も大きい

●「89 番（糸満 BT-那覇 BT）」 ※ピーク時とオフピーク時の所要時間差が最も少ない

※上記については、ピーク時・オフピーク時それぞれ定時性を実地確認。

●「23 番（コザ-那覇 BT）」 ※基幹急行バスのうち、最も所要時間が長い便

<実施時期>

1 月 24 日（金）

<結果概要>

設定時間と調査実績との差により遅れを算出したところ、ピーク時とオフピーク時で所要時間の遅れに違いがみられ、オフピーク時には5分程度の遅れに留まるものの、ピーク時には9分以上の遅れが生じていることを確認した。ピーク時における渋滞が定時性の低下に影響していると考えられる。特に、糸満 BT—那覇 BT を運行する系統 89 番では、ピーク時の所要時間はオフピーク時よりも13分長く設定されているにもかかわらず、それに加えて27分の遅れが生じている。また、乗降者数が多いバス停における「前乗り・前降り方式」に起因した遅れ、紙幣の両替や運転手への行先確認といった乗客の行動に伴う遅れも確認された。

図表 15 定時性実地調査の結果概要

系統番号	起点	終点	調査日・天候	ピーク/オフピーク	経由バス停	所要時間(分)			備考
						設定	実績	遅れ	備考
21	具志川BT	那覇BT	2025/1/24(金) 曇り	ピーク (7:01発)	67	137	146	9	
21	具志川BT	那覇BT	2025/1/24(金) 晴れ(小雨:11時頃)	オフピーク (10:00発)	67	90	94	4	
89	糸満BT	那覇BT	2025/1/24(金) 曇り	ピーク (7:05発)	41	67	94	27	
89	糸満BT	那覇BT	2025/1/24(金) 晴れ(小雨:11時頃)	オフピーク (10:40発)	41	54	59	5	
23	コザ	那覇BT	2025/1/24(金) 曇り	ピーク (7:31発)	15(対象区間)	72	91	19	基幹急行

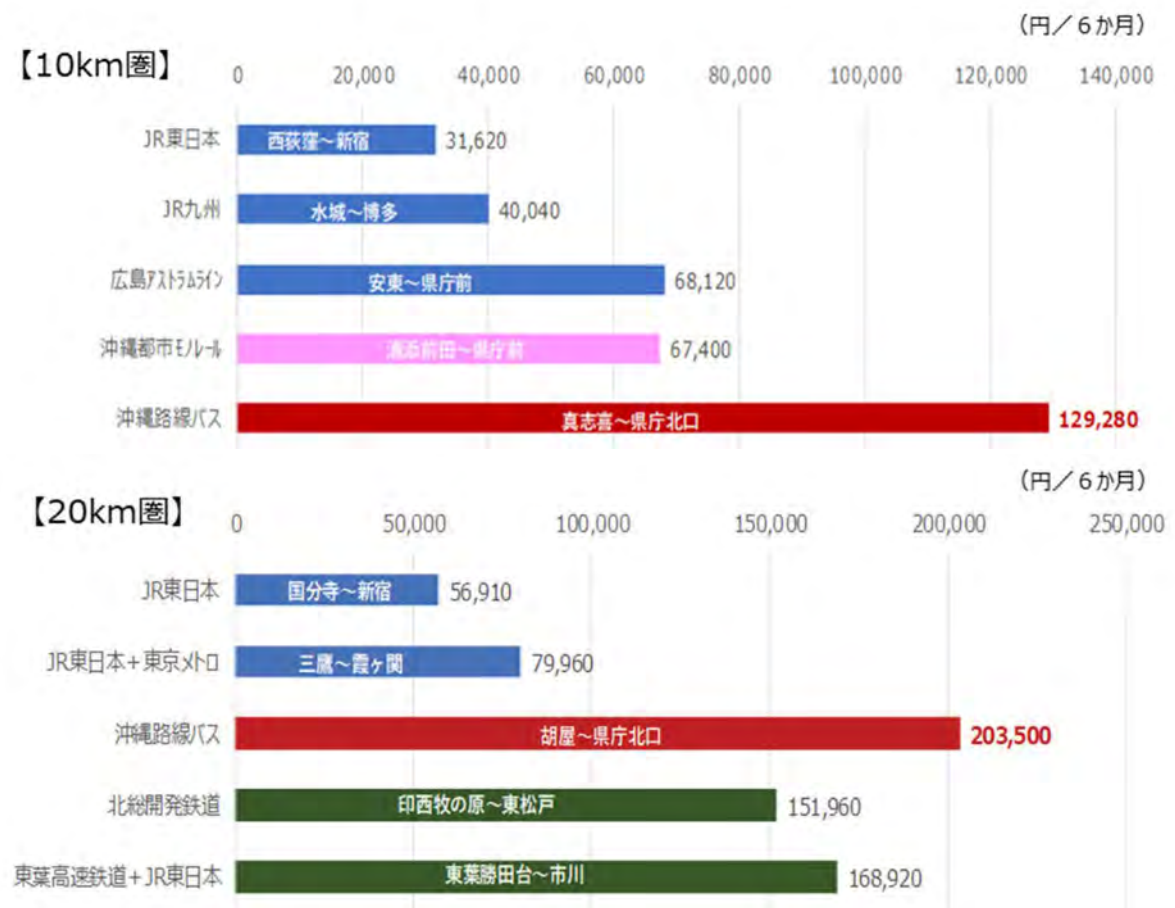
(出所) 調査結果を公庫・学生で整理

(5) 通勤コスト・定期券利用率

沖縄県には他の都道府県のような鉄道がなく、公共交通での移動は路線バスが中心となる。沖縄県地域公共交通計画における記載によると、沖縄県の路線バスの6カ月通勤定期代は、他の国内都市における同距離帯の公共交通（鉄道・バス等）と比較して高い水準にあり、10km圏で約13万円、20km圏だと約20万円に達する。

また、通勤・通学には定期券の利用が一般的だが、沖縄県においては自家用車による通勤・通学が多いためか、定期券利用率は全国で最も低い水準（11%）となっている。

図表 16 公共交通による通勤6カ月定期運賃の比較



(出所) 沖縄県地域公共交通計画

図表 17 都道府県別のバス（一般乗合定期率）



（出所）沖縄県地域公共交通計画

（6）利用環境

公共交通は、自動車を使用しない（できない）住民に対して、通勤、通学、買い物、通院などの移動手段を提供し、日常生活を支える意義を有する。誰もが安心して移動できる社会を目指し、平成 12 年 5 月には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称：交通バリアフリー法）」が制定され、路線バスには新たに事業の用に供する場合において、車椅子スペースを設けることや床面の地上面からの高さを 65cm 以下とすること等のバリアフリー基準への適合が義務付けられた。平成 18 年には建築と交通に関するバリアフリー関連の法律を統合・拡充する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）」が制定され、平成 30 年には全国におけるバリアフリー化を一層推進するために総合的な措置を講ずることを目的として改正され、令和 2 年には「心のバリアフリー」の観点からソフト対策の強化が盛り込まれるなど、法整備と取組の推進がなされている。

沖縄県においても、上記の法整備に伴う取組が進んでおり、代表的な例として、高齢者、身体障がい者、健常者がともに利用しやすく、安全性の高いノンステップバスの導入率 70.1%となっており（平成 30 年 3 月現在）、47 都道府県で 8 位と全国でも高い導入率となっている（全国平均は 56.4%）。

図表 18 ノンステップバスの導入

ノンステップバスの導入

みんなに優しいノンステップバス

「バスの段差がまづいから改善しました！」とあさとゆうこ党首が発表したとおり、わったーバス党の改善要求が実を結び、平成24年度より沖縄に新車のノンステップバス導入がスタートしました！

中南部の国道58号を通過する路線と、それらと連絡する郡市内線を中心に導入がスタート。令和元年までにはノンステップバスが218台まで増えました。

ノンステップバスは、地面から30センチの段差で乗り降りがとにかくスムーズにおこなえます。お年寄りや段差で足をあげるだけでなく、降りることも不安を抱えているそうで、ノンステップバスならその心配はどちらも一気に解消します。

まだあんまり上手じゃないちびっこや妊婦さんにも優しいバスといえます。さらにノンステップバスは、バス中央の乗り降り口にスロープ板を取り付けて重い車で乗り降りができるので、バリアフリーでご利用が可能となります。








重い車で乗り降りできるように、車庫はさらに23cmまで低くなる。

シートを上げると、重い2台が乗車可能。

重い車に乗車の際も、固定ベルトで安心。

(出所) わったーバス党HPより

図表 19 ノンステップバスの導入率（平成 30 年 3 月現在）

都道府県別のノンステップバス導入率(H30.3)

導入率が高い都道府県

順位	都道府県	導入率
1	東京都	92.7%
2	愛知県	79.2%
3	京都府	78.4%
8	沖縄県	70.1%
全国平均		56.4%

(出所) 沖縄総合事務局資料を基に作成

その他、聴覚にハンディのある利用者との円滑なコミュニケーションが図れるよう路線バスへの筆談具の設置や、バスターミナルへのバリアフリー対応化粧室の導入がなされているほか、車椅子を利用している乗客に対し丁寧に乗降車を支援できるよう乗務員への研修を行うなど、すべての利用客が安心してバスを利用できる環境づくりに取り組んでいる。

図表 20 乗降者に支援が必要な利用者への案内

 お手伝いが必要なお客様へ



当社は、すべてのお客様に安心してバスをご利用いただける環境づくりに取り組んでおります。
お手伝いが必要とされるお客様は、お近くの乗務員までお気軽にお声をおかけください。

車椅子をご利用のお客様へ

ご乗車の際は乗務員がお手伝い致しますので、お気軽にお声かけください。
また、付添いの方がいらっしゃいましたらご協力をお願いいたします。

(1) 車椅子対応座席バスの場合
車椅子のままご乗車いただけます。
・乗務員が乗降スロープの設置、およびスペースを確保いたします。準備ができましたら乗車のお手伝いをさせていただきます。
・安全のため、ご乗車時に車椅子をベルトで固定させていただきます。
・運賃支払い、およびご乗車時も乗務員にてお手伝いさせていただきます。
※詳しくは座席バスご利用案内をごらんください。

(2) 車椅子非対応バスの場合
お客様はご自宅にご乗車いただき、車椅子は折りたたんだ状態でご乗車いただけます。
・乗務員がお客様の乗降、および折りたたんだ車椅子の積み込みをお手伝いいたします。付添いの方がいらっしゃいましたらご協力をお願いいたします。
※折りたたみできない車椅子の場合はご乗車いただけませんのでご了承ください。

目・耳や言葉の不自由なお客様へ

(1) 目が不自由なお客様へ
乗降の際は、お手伝いが必要でしたらお気軽に乗務員へお声掛けください。

(2) 耳や言葉の不自由なお客様へ
バス車内に聴覚具をご用意しております。必要な方はお気軽に乗務員へお声掛けください。

身体障がい者補助犬をお連れのお客様

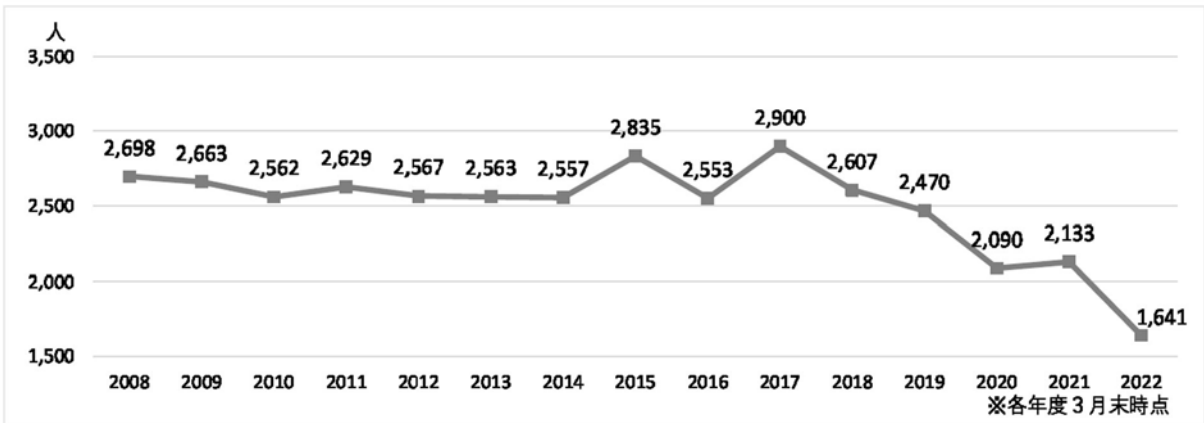
『身体障害者補助犬法』に基づき認定された身体障害者補助犬（盲導犬・聴導犬・介助犬）でしたらご一様にご乗車いただけます。
※身体障害者補助犬とご乗車する場合は厚生労働省の認可を受けた証明書をご提示していただく場合があります。

(出所) 沖縄バス株式会社 H P より

(7) 乗務員数の推移・路線バス運転手の待遇

少子高齢化、人口減少等の影響もあり、全国的にバス業界は運転手不足が深刻となっている。沖縄県も例外ではなく、近年のバス運転者数は、2017（平成 29）年度の 2,900 人をピークに減少基調となり、2022（令和 4）年度には過去最低の 1,641 人（前年度比▲23.1%）となった。

図表 21 県内のバス運転者数の推移



(出所) りゅうぎん総研「沖縄県内におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討」より

また、沖縄県によると、バス運転手の不足の要因として、①観光客の増加によるバス需要の増加、②少子高齢化による次世代を担う若手の減少と定年退職者の増加、③バス運転手の時間外労働の上限規制が挙げられており、令和12年には路線バスの運転手の平均年齢は62.9歳に達するとされている。

上記以外に考えられる要因として、県内路線バス事業者、県内観光バス事業者、県内ホテル事業者、県外バス事業者の待遇を比較してみたところ、以下のとおりであった。

図表 22 バス運転手（正職員）の待遇比較

バス運転手(正職員)の待遇比較

	県内路線バス事業者	県内観光バス事業者	県内ホテル事業者	県外バス事業者
職種	路線バス乗務員	観光バス運転手	送迎ドライバー	路線バス運転手
勤務地	那覇市、うるま市、南風原町、豊見城市	那覇市、豊見城市	竹富町	神戸西・明石エリア
賃金月額	165,000円～180,000円+手当	152,000円～258,000円+手当	202,000円～257,600円+手当	209,800円～234,000円+手当
手当等	<手当の例> ・住宅手当(1,500円) ・生活手当(7,000円) ・キロ手当(5,000円～20,000円) ・乗務手当(12,000円) ・路線手当(24,000円) ・無事故手当(5,000円)	<手当の例> ・通勤手当(5,000円) ・清掃手当(1,000円/日) ・運転手当(2,000円/日) ・皆勤手当(10,000円) ・無事故無違反手当(25,000円) ・洗車手当(20,000円) ・重泊手当(1,000円/回)	・通勤手当(実費支給:上限なし)	通勤、時間外、休日勤務、深夜業、役職、資格等級、家族、長時間拘束、高速バス乗務、年末年始、他営業所応援等
賞与	あり(年2回) ※150,000円～300,000円程度	あり(年2～3回) ※80,000円～400,000円(前年度実績) ※一部事業者はなし	年2回 計4カ月分	年2回+決算賞与 ※前年度実績年間3.54カ月
昇給	なし	あり(2,000円～10,000円) ※一部事業者はなし	あり(1%～3%)	あり(年1回) ※前年度平均昇給3,400円+ベースアップ5,000円
就業時間	5時～23時30分のうち7時間	各社規定の時間帯のうち8時間	5時～14時、13時～22時、5時～22時のうち8時間	4:17～24:59のうち8時間
年間休日数	73日～77日	107日～108日	115日	105日
その他	・利用可能託児施設あり ※一部事業者 ・フリー乗車券支給 ・大型二種免許取得支援(所用費用は3年分割で給与から返済) ※一部事業者	・利用可能託児施設なし	・利用可能託児施設なし ・社員食堂(朝・夕)1食300円 ・グループ内施設宿泊、レストラン、アクティビティ従業員割引あり	・大型二種免許取得支援(取得費用会社負担) ・賃貸住宅補助金(上限20,000円) ・マタニティ休業制度 など

※上記待遇比較は令和6年10月の求人票を基に整理。県外バス事業者については、HPにて確認。

(出所) ハローワークにおける求人票(R6.10)等を公庫・学生で整理

<県内路線バス事業者×県内観光バス事業者>

県内路線バス事業者の給与は、県内観光バス事業者の給与（賃金月額）に比べて最大額が低く、賞与も同様。手当もその種類、金額ともに乏しい印象である。また、県内観光バス事業者の多くは昇給があるのに対し、県内路線バス事業者は基本的に昇給がない。大きく差があるのは年間休日数であり、県内観光バス事業者の107～108日に比べて約30日も少ない。

<県内路線バス事業者×県内ホテル事業者>

県内路線バス事業者の給与は、県内ホテル事業者の給与（賃金月額）に比べて3～9万円程度低い。賞与は年2回あるものの、県内ホテル事業者に比べるとその額は少なく、昇給もない。他方、手

当は県内ホテル事業者に比べ豊富である。年間休日数は最も差が大きく、県内ホテル事業者と比べて約 40 日も少ない。

＜県内路線バス事業者×県外路線バス事業者＞

県内路線バス事業者の給与は、県外路線バス事業者の給与（賃金月額）に比べて 3~8 万円程度低い。また、賞与が年 2 回あるのは同じだが、県外路線バス事業者には決算賞与も設けられており、業績に応じたインセンティブがあるほか、定期昇給も年に 1 回ある。県外路線バス事業者数の年間休日数は県内観光バス事業者と同等程度の 105 日となっており、県内路線バス事業者は約 30 日程度、その日数が少ない。免許を有しない職員に対しては、どちらも大型二種免許の取得支援制度が設けられているが、県外路線バス事業者がその費用を全て会社負担とするのに対し、県内路線バス事業者はその費用を 3 年分割で職員給与から差し引く形としており（ただし、免許取得後に祝い金を支給）、支援内容については大きな差がある。

以上の比較を踏まえると、県内路線バス事業者の待遇は一日の勤務時間が比較対象に比べて 1 時間短いとはいえ、他の類似業務を担う事業者や県外路線バス事業者の待遇と比較して、決して良い条件とはいえない。特に年間休日数は月平均 6 日程度であり、比較した対象とも年間 30 日~40 日の差が生じている。社会全体の流れとして働き方改革が進む中で、ワークライフバランスのとれた勤務条件の整備が求められる。

(8) バスターミナルの状況

自動車ターミナル法では、バスターミナルは、乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時 2 両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場など一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つものとされている（自動車ターミナル法第 4 条第 6 項）。なお、本法令に該当しない停留施設も、一般的に「●●バスターミナル」と呼ばれることがある。

バスターミナルには、複数のバス会社が乗り入れる「一般バスターミナル」と、バス会社が自社用に設置した「専用バスターミナル」がある。令和 5 年 3 月末現在、沖縄県には一般バスターミナルが 1 施設、専用バスターミナルが 4 施設ある。

図表 23 沖縄県内のバスターミナル

令和5年3月末現在

(1)一般バスターミナル

名称	位置	事業者名	供用開始年月日	バス数	境域面積(m ²)	1日あたり発着回数	乗入会社	資本金(千円)
那覇バスターミナル	(〒900-0021) 那覇市泉崎1-20-1	那覇バスターミナル(株) TEL:(098)867-2707 FAX:(098)862-8137	S34.9.1	18	12,800	発 687回 着 687回 経由 301回	(株)琉球バス交通 那覇バス(株) 沖縄バス(株) 東陽バス(株)	61,000

(2)専用バスターミナル

名称	位置	事業者名	供用開始年月日	バス数	境域面積(m ²)
屋慶名バスターミナル	(〒904-2304) うるま市与那城屋慶名467-25	(株)琉球バス交通 沖縄バス(株)	H11.12.8	2	3,306
具志川バスターミナル	(〒904-2213) うるま市宇田場1788-1	(株)琉球バス交通	S63.11.12	2	9,114
名護バスターミナル	(〒905-0011) 名護市宇宮里444-1	(株)琉球バス交通 沖縄バス(株)	S58.9.5	10	10,000
石垣バスターミナル	(〒907-0012) 石垣市美崎町3	東運輸(株)	S48.5.2	2	3,635

(出所) 令和5年度運輸要覧

4. モノレール

(1) 運行本数

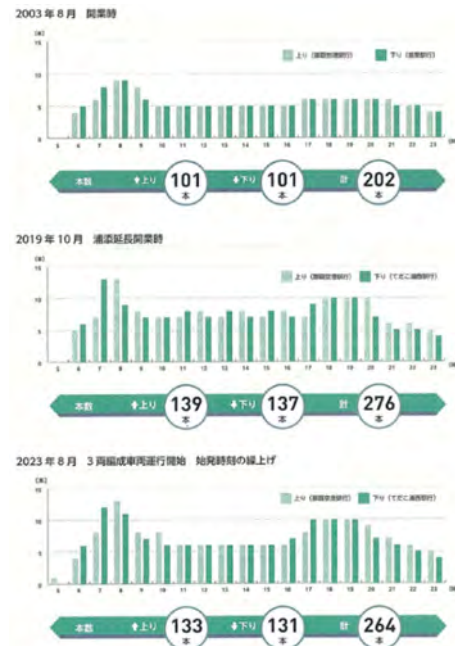
沖縄都市モノレールは、平成15年8月に那覇空港駅から首里駅まで2両編成で運行を開始。運行開始当時の運行本数は計202本。令和元年10月にはてだこ浦西駅まで運行区間を延長し、運行本数は運行開始当時に比べて74本多い計276本となった。令和5年8月には3両編成の車両が運行を開始するとともに始発時刻を5時台に繰り上げ、計264本となっている（令和7年2月現在の平日ダイヤは284本運行。）。

図表 24 沖縄都市モノレールの路線図



(出所) 沖縄都市モノレール HP

図表 25 沖縄都市モノレールの運行本数の移り変わり

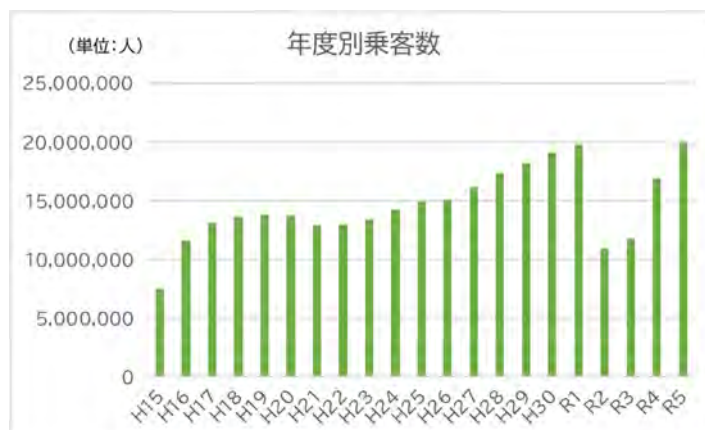


(出所) 沖縄都市モノレール 20 年のあゆみ

(2) 乗客数の推移

那覇空港から首里駅の運行を開始した平成 15 年度当時の乗客数は年間 749 万 7,788 人。乗客数は平成 21 年度に一時的に減少したものの、それ以降は毎年度増加を続け、令和元年度には 1,975 万 6,806 人を記録した。令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症の影響もあり前年度の半数近くまで乗客数を減らしたが、令和 5 年度には 1,994 万 8,279 人と過去最高の乗客数となり、入域観光客数の増加に伴い、今後も増加していくことが期待される。

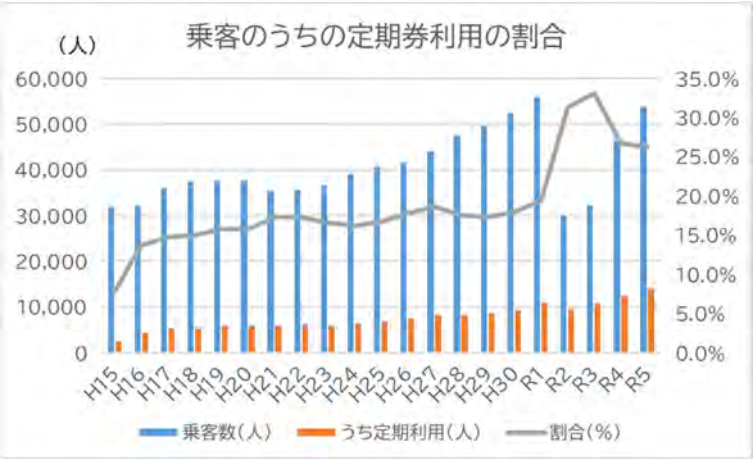
図表 26 沖縄都市モノレールの年度別乗客数の推移



(出所) 沖縄都市モノレール株式会社 HP を基に作成

また、定期券の利用は、開業当初の 7.8%（平成 15 年度：2,482 人）から徐々に増加し、令和 3 年度には 33.1%（10,667 人）に達した。令和 4 年度は観光客の増加によりその割合は 26.2%と減少しているが、定期券利用者は令和元年度のてだこ浦西駅開業以降着実に増加していることがわかる。

図表 27 1 日あたり乗客数に占める定期券利用者の割合の推移



（出所）沖縄都市モノレール 20 年のあゆみを基に作成

駅ごとの乗客数は、首里駅（70.7%）及び儀保駅（93.1%）において運行開始時と比べて減少しているものの、その他の駅はすべて増加している。特に、旭橋駅（249.3%）、おもろまち駅（243.1%）、赤嶺駅（229.1%）は運行開始当時の 2 倍以上の乗客数となっている。これらの駅に共通するのは、商業施設に隣接または近接していることであり、駅を中心としたまちづくりが利用促進に重要であることがわかる。

図表 28 駅別乗客数の推移（1 日あたり）

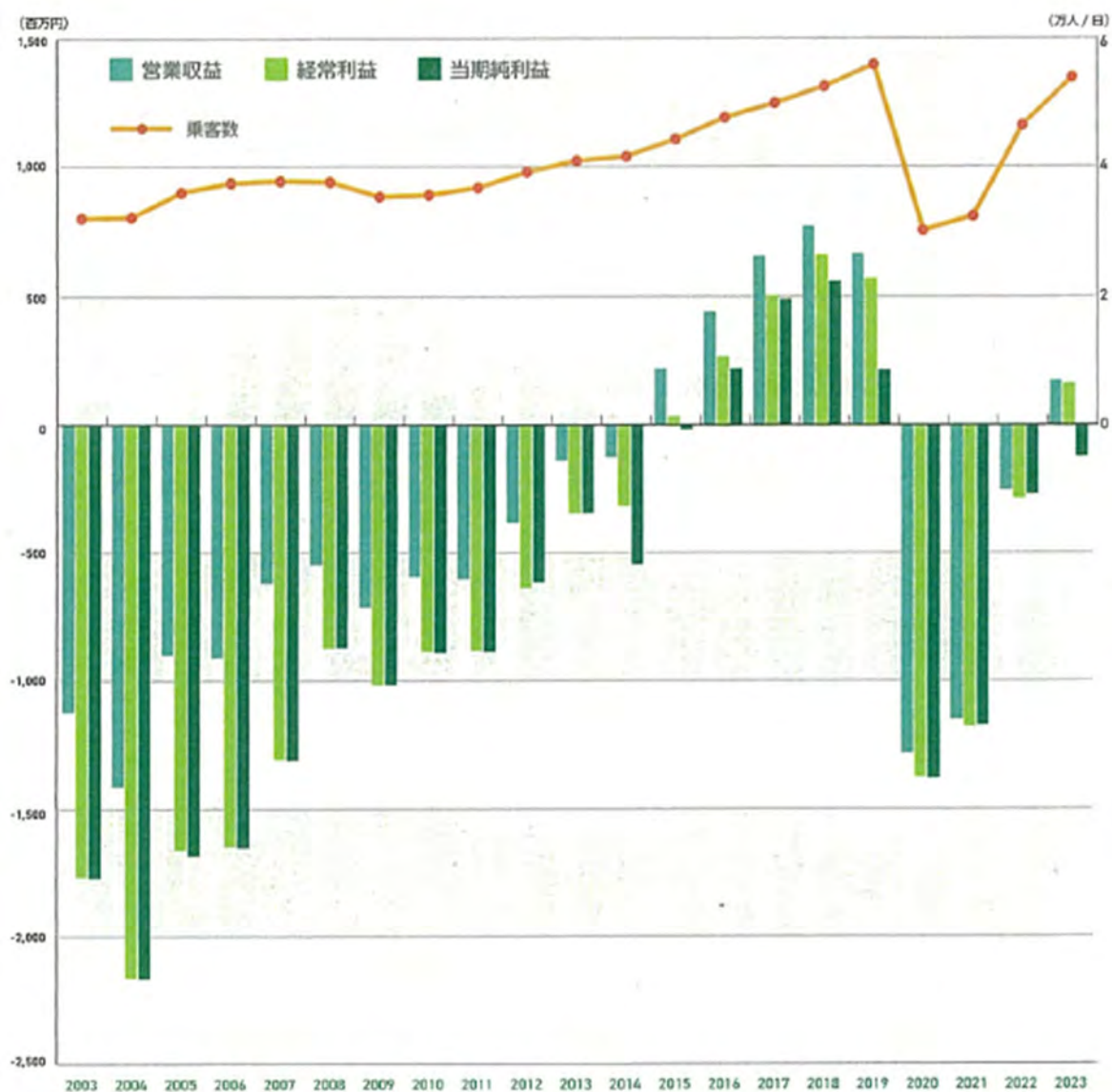
	那覇空港駅	赤嶺駅	小樽駅	奥武山公園駅	那覇駅	池田駅	真狩前駅	美栄橋駅	牧志駅	安富駅	おもろまち駅	古島駅	市立病院前駅	儀保駅	首里駅	古酒駅	経世駅	浦元前駅	てだこ浦西駅
H15	4,127	1,052	3,050	1,262	1,131	1,694	4,559	1,986	1,843	1,496	2,065	2,018	854	1,383	3,386				
H16	3,620	1,223	2,739	1,392	1,157	1,810	4,449	959	1,921	1,614	2,659	2,203	848	1,476	2,981				
H17	4,166	1,461	2,933	1,521	1,346	1,951	4,788	2,014	2,226	1,741	3,836	2,390	892	1,526	3,150				
H18	4,497	1,553	3,103	1,545	1,304	1,949	4,868	1,918	2,414	1,788	4,370	2,469	879	1,564	3,172				
H19	4,607	1,632	3,166	1,566	1,283	1,966	4,916	1,924	2,417	1,747	4,422	2,499	821	1,557	3,191				
H20	4,721	1,597	3,137	1,571	1,321	2,026	4,837	1,836	2,354	1,803	4,528	2,333	845	1,509	3,126				
H21	4,096	1,665	3,019	1,566	1,281	1,959	4,564	1,976	2,124	1,813	3,714	2,265	828	1,468	2,939				
H22	4,069	1,662	3,064	1,486	1,470	2,084	4,439	2,056	2,057	1,793	3,759	2,233	807	1,419	2,933				
H23	4,069	1,731	3,119	1,830	1,555	2,115	4,466	2,153	2,299	1,857	3,933	2,245	846	1,424	3,049				
H24	4,587	1,769	3,066	1,887	1,763	2,407	4,751	2,270	2,505	1,886	4,357	2,311	844	1,512	3,179				
H25	4,706	1,837	3,213	1,920	1,790	2,677	5,205	2,328	2,672	1,918	4,610	2,286	861	1,592	3,214				
H26	4,842	1,836	3,262	1,912	1,816	2,775	5,349	2,369	2,819	1,890	4,817	2,251	830	1,530	3,179				
H27	5,269	1,958	3,391	2,018	1,959	2,959	5,822	2,504	3,038	1,955	5,199	2,324	818	1,563	3,366				
H28	5,858	2,122	3,511	2,140	2,120	3,163	6,442	2,750	3,305	2,073	5,525	2,400	844	1,668	3,542				
H29	6,501	2,248	3,689	2,150	2,154	3,361	6,680	2,909	3,505	2,164	5,624	2,535	881	1,718	3,599				
H30	7,027	2,433	3,775	2,281	2,072	3,893	7,001	3,113	3,542	2,336	5,753	2,683	972	1,804	3,671				
R1	7,191	2,469	3,754	2,383	2,051	4,308	6,813	3,082	3,355	2,435	5,672	2,728	1,000	1,636	3,316	1,075	640	548	1,308
R2	2,662	1,428	2,258	1,367	1,284	2,194	3,764	1,592	1,282	1,494	3,119	1,802	713	908	1,583	839	505	365	885
R3	3,082	1,441	2,391	1,413	1,356	2,392	3,996	1,686	1,410	1,621	3,281	1,855	723	917	1,597	962	582	444	1,112
R4	5,995	1,981	3,102	1,884	1,802	3,598	5,632	2,524	2,492	2,217	4,517	2,318	842	1,158	2,106	1,256	703	612	1,587
R5	6,960	2,410	3,538	2,155	2,062	4,223	6,452	3,159	3,060	2,500	5,019	2,586	973	1,288	2,394	1,434	817	697	2,018
運行開始からの増減率	168.6%	229.1%	115.9%	170.8%	182.3%	249.3%	141.5%	159.1%	166.0%	167.1%	243.1%	128.1%	113.9%	93.1%	70.7%	133.4%	127.7%	127.2%	154.3%

（出所）沖縄都市モノレール 20 年のあゆみを基に作成

(3) 収益の推移

開業当初（平成 15 年度）は約 17 億 7,100 万円の当期純損失を計上したが、乗客数の増加とともに赤字額は減少し、平成 28 年度には黒字化を果たした。新型コロナウイルスの影響もあり、令和 2 年度には約 13 億 8,000 万円の赤字に転落してしまったが、令和 5 年度には約 1 億 2,600 万円まで赤字額を減少させており、乗客数の増加に伴い今後の黒字化が期待される。

図表 29 収益の推移



（出所）沖縄都市モノレール 20 年のあゆみ

(4) てだこ浦西駅パーク&ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移

令和元年 10 月に開業したてだこ浦西駅には、モノレールと自動車のスムーズな乗り継ぎを可能とする等の結節機能を充実させ、自動車から公共交通機関への転換を促進し、交通混雑の緩和及び環境負荷の低減を図ることを目的として、パーク&ライド駐車場が整備されている（収容可能台数：992 台）。当該駐車場の定期契約実績は、令和元年度は 377 台にとどまったものの年々増加し、令和 5 年度には 745 台に達し、現在はキャンセル待ちの状況となっている。また、当該駐車場は所有する沖縄県から委託された事業者が指定管理を行っているが、定期契約実績の増等により利用料金収入が大幅に増加したことから、令和 4 年度からは県からの指定管理料を得ることなく黒字で運営し、県に納付金を納めている。

図表 30 てだこ浦西駅パーク&ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移

	R1	R2	R3	R4	R5
定期駐車契約実績(台)	377	403	478	647	745
収入計(千円)	42,632	51,879	53,105	61,095	93,636
うち指定管理料	18,878	24,132	16,167	0	0
うち利用料金収入	23,754	27,747	36,378	60,471	92,916
うちその他(自販機収入等)	0	0	560	624	720
管理費計(千円)	33,996	44,512	48,810	58,471	79,562
うち県への納付金	0	0	0	14,500	31,897
うち業務運営費	33,996	44,512	48,810	43,971	47,665
収支(千円)	8,636	7,367	4,295	2,624	14,074

(出所) 指定管理者制度導入施設モニタリングシート（てだこ浦西駅）を基に作成

図表 31 てだこ浦西駅パーク&ライド駐車場募集チラシ

定期利用

てだこ浦西駅 パークアンドライド駐車場

パークアンドライド駐車場とモノレールの利用でより便利に！
以下のようなお悩みのアナタには、【定期利用】がオススメです！

通勤に掛かる費用を節約したい！！
毎朝の通勤時の渋滞を回避したい！！

利用内容 (単位)	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
全日定期駐車券	5,000円	14,250円	27,000円
平日・土曜日定期駐車券	4,200円	11,970円	22,680円
平日定期駐車券	3,500円	9,980円	18,900円

一般利用

てだこ浦西駅 パークアンドライド駐車場

パークアンドライド駐車場とモノレールの利用でより便利に！
以下のようなお悩みのアナタには、【一般利用】がオススメです！

空席での混雑を避けたい！ 時間通りに到着したい！
休日の外出先で駐車場所が不便！ 出庫時間が遅くなる！

基本料金 (1時間)	追加料金 (1時間以上)	最大料金
100円	100円	400円
260円	—	260円

夜間料金 (※)

18時～21時 1,060円
21時～24時 1,720円

(出所) 沖縄県 HP

(5) 利用環境

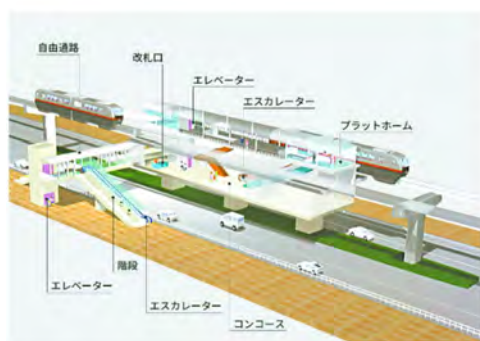
3-(7)で述べたとおり、高齢者、障害者等の移動及び施設利用の利便性及び安全性を向上させるため、モノレールにおいても旅客施設及び車両等について公共交通移動等円滑化基準に沿った必要な措置を実施している。

沖縄都市モノレールにおける全ての駅（19 駅）の乗り場に固定スロープが設置されており、希望者に対しては係員が渡り板を設置して乗降の支援を行うほか、福祉トイレにおけるオストメイト対応設備やベビーシート、ベビーキープ、温水シャワーの設置、小さな子どもでも理解できるよう漢字へのふりがな表示など、誰もが利用しやすい施設づくりに努めている。

バリアフリー法では、交通事業者等は旅客施設及び車両等を主務大臣が定める「公共交通事業者等が達成すべき目標」を達成するための計画を作成・報告・公表することが義務づけられており（バリアフリー法第 9 条の 4、第 9 条の 5、第 9 条の 6）、沖縄都市モノレールの取組は HP で確認することができる。

図表 32 沖縄都市モノレールにおけるバリアフリーの状況

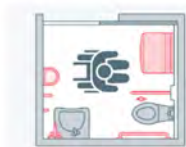
人に優しい ゆいレール



街の顔にふさわしい、アメニティー施設としての駅づくり。これも、沖縄都市モノレールの基本プランです。
利便性を考慮したエスカレーター設置のみならず、点字誘導用ブロックや車椅子対応用エレベーターなど利用する人々に配慮した、人に優しい環境と調和する都市モノレールの駅です。



エレベーター



福祉トイレ



駅上からコンコース、プラットホーム利用へは、エレベーターやエスカレーターで乗降することができます。



小さな子どもでも解るよう駅名などの漢字にはふりがなを付けてあります。



赤ちゃんを連れていく方が利用しやすいように、ベビーシートやベビーキープ、温水シャワーを福祉トイレ内に設置しています。



入立門や入立制限の表示が利用しやすいように、オストメイト対応設備を福祉トイレ内に設置しています。



視覚障害者のために、誘導ブロックや点字案内、音声ガイドシステムなどを設置しています。



駅の安全のために、乗降時の黄色灯や点滅灯によって安全に誘導します。



その際、緑の点字にも十分に配慮した、利用しやすい駅になっています。



固定式スロープ



ホームドア（可動式設備）

（出所）沖縄都市モノレール HP

図表 33 移動円滑化取組報告書（沖縄都市モノレール）

第○号様式（国の道業関係人用）

移動円滑化取組報告書（鉄道等関係）

（令和○年度）

住 所 沖縄県那覇市中央区〇〇〇番地

事業名称 沖縄都市モノレール株式会社
代表者 代表取締役社長 〇〇〇〇 〇〇〇〇

貴事業者、障害者等の移動円滑化の促進に関する取組等について、次の規定に基づき、次のとおり報告します。

1 前年度の移動円滑化取組報告書の内部の取組状況

(1) 移動円滑化に関する取組の取組状況

① 移動円滑化に関する取組の取組状況を把握するための必要となる取組

対象となる取組	取組の内部 （前年度取組状況の取組の取組状況）	前年度の取組状況
移動円滑化に関する取組	移動円滑化に関する取組（移動円滑化に関する取組）	取組状況の取組

② 移動円滑化に関する取組の取組状況を把握するための必要となる取組

取組	取組の内部 （前年度取組状況の取組の取組状況）	前年度の取組状況
—	取組状況を把握している	—

③ 貴事業者、障害者等が利用する移動円滑化に関する取組の取組状況を把握するための必要となる取組

取組	取組の内部 （前年度取組状況の取組の取組状況）	前年度の取組状況
—	取組状況を把握している	—

④ 貴事業者、障害者等が利用する移動円滑化に関する取組の取組状況を把握するための必要となる取組

取組	取組の内部 （前年度取組状況の取組の取組状況）	前年度の取組状況
—	取組状況を把握している	—

⑤ 移動円滑化に関する取組の取組状況を把握するための必要となる取組

取組	取組の内部 （前年度取組状況の取組の取組状況）	前年度の取組状況
—	取組状況を把握している	—

（出所）沖縄都市モノレール HP

5. その他（乗り継ぎ案内等の確認：バス停・バスターミナル等・モノレール駅）

公共交通の利用促進には、バス・モノレールの乗継等の乗車環境が重要であるため、バス停、バスターミナル及びモノレール駅を数か所選定し、乗り継ぎの案内表示等について実地調査を行った。

(1) 実施概要

バス停、バスターミナル及びモノレール駅について、乗り継ぎ環境等を実地調査。①乗り継ぎ案内、②バス待ち環境、③待ち時間に利用できる周辺施設等の3点を確認。

(2) 実施箇所

ア バス停（5箇所）

平成18年度沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査を参考に、利用者が多く、交差点付近にあるバス停等を選定。

- 利用者が多く、交差点付近にあるバス停（4箇所）
- ・胡屋（沖縄市）
- ・普天間（宜野湾市）

- ・与那原（与那原町）
- ・牧港（浦添市）
- その他（1箇所）
- ・沖縄タイムス前 ※デジタルサイネージでの運行状況等の表示

イ バスターミナル等（4箇所）

北部・中部・南部において結節機能が求められるバスターミナルに加え、中核地を中心としたバス網の整備を進めている南城市役所を選定。

- 各地域のバスターミナル（3箇所）
- ・那覇バスターミナル（一般バスターミナル）
- ・具志川バスターミナル（専用バスターミナル）
- ・名護バスターミナル（専用バスターミナル）
- その他（1箇所）
- ・南城市役所 ※南部地区での結節点整備に向けた動き

ウ モノレール（6駅）

ゆいレールを運行する沖縄都市モノレール株式会社 HP に掲載された駅別乗客数を参考に、令和5年度実績で乗客数の多い3駅と特に結節機能が求められる駅を調査。

- 乗客数の多い駅（3駅）
- ・那覇空港駅（R5 乗客数：7,175人）
- ・県庁前駅（R5 乗客数：6,549人）
- ・おもろまち駅（R5 乗客数：5,158人）
- 特に結節機能が求められる駅（3駅）
- ・てだこ浦西駅（起終点）
- ・旭橋駅（那覇バスターミナルとの結節）
- ・首里駅（旧起終点、那覇東部方面バス路線への結節）

(3) 実施時期

令和6年11月～令和7年1月

(4) 実施結果

ア バス停（5箇所）

(ア) 路線バス間の乗り継ぎ案内

調査対象とした5箇所のバス停は、デジタルサイネージや路線図等の案内板があるバス停もあれば、全く案内のないバス停もあり、バス停毎に差が大きい。高規格ではなくとも、どの方面へ行くにはどのバス路線に乗る必要があるのか、最低限わかりやすい案内が求められる。

また、同じ名称のバス停が複数ある箇所については、乗り場の誤認を防ぐため、名称の変更などの工夫が必要ではないか。

(イ) バス待ち環境

調査対象とした5箇所のバス停のうち、上屋と椅子が設置されているバス停は一部のみであった。雨天でも安心して利用でき、高齢者等もベンチに座ってのんびりとバスを待てるようなバス待ち環境の充実が期待される。

(ウ) 待ち時間に利用できる周辺施設等

各バス停の立地により様々であるが、多くのバス停付近にはコンビニやスーパーが立地している。

図表 34 バス停実地調査まとめ

確認事項	バス停					総括(課題)
	胡屋	普天間	与那原	牧港	沖縄タイムス前	
路線バス間の乗り継ぎ案内	路線図の掲示	一部案内板あり ※同名のバス停が4箇所あり、わかりづらい	特になし ※同名のバス停が3箇所あり、わかりづらい	特になし ※近隣の「牧港ブルーシール本店北側」バス停には路線図・系統図の案内板あり	デジタルサイネージ・案内板あり	デジタルサイネージや路線図等の案内板があるバス停もあれば、全く案内のないバス停もあり、バス停毎に差が大きい。高規格ではなくとも、どの方面へ行くにはどのバス路線に乗る必要があるのか、最低限わかりやすい案内が求められる。 また、同じ名称のバス停が複数ある箇所については、乗り場の誤認を防ぐため、名称の変更などの工夫が必要ではないか。
バス待ち環境	上屋又はベンチの設置あり(両方はなし)	一部上屋の設置あり	一部上屋・ベンチの設置あり	なし ※近隣の「牧港ブルーシール本店北側」バス停には上屋あり	上屋の設置あり ※一部デジタルサイネージ・ベンチあり	上屋と椅子が設置されているのは一部のみ、バス待ち環境の充実が期待される。
待ち時間に利用できる周辺施設等	コンビニ、飲食店、映画館等	スーパー、飲食店、コンビニ等	飲食店、業務用量販店	コンビニ、スーパー、飲食店等	コンビニ・飲食店等多数	各バス停の立地により様々であるが、多くのバス停付近にはコンビニやスーパーが立地している。

(出所) 実地調査結果を公庫・学生で整理

沖縄タイムス前バス停



(出所) 実地調査時に公庫・学生が撮影

牧港バス停



(出所) GoogleMaps より取得

イ バスターミナル等（4箇所）

(ア) 路線バス間の乗り継ぎ案内

近年整備された那覇バスターミナル及び南城市役所では、デジタルサイネージによりバスの発車時刻、ルート、乗り場といった情報を確認することができる。具志川、名護のバスターミナルにおいても一定の案内がなされているが、周辺を通過する「自社以外のバス」への乗り継ぎに係る案内はなく、利用者視点に立った案内が求められる。

(イ) 周辺バス停のバス待ち環境

各バスターミナルには待合所、乗り場にベンチや屋根等が設置されており、バス待ち環境は整っている。

(ウ) 待ち時間に利用できる周辺施設等

那覇バスターミナルは入居するカーナ旭橋内に多くの飲食店等があり、待ち時間を有効に活用することができるが、その他のバスターミナルでは飲食や買い物等ができるものは多くなく、利用促進に向けた周辺環境の整備・連携による賑わいの創出が期待される。

図表 35 バスターミナル等実地調査まとめ

確認事項	バスターミナル等				初稿(課題)
	那覇バスターミナル	具志川バスターミナル	名護バスターミナル	南城市役所	
路線バス間の乗り換え案内	・1階待合所に大型のバス乗り場総合案内板が設置されており、目につきやすい場所にある。 ・案内板には行きたい場所を選択するとどの路線に乗れ、どのバスに乗るか案内する機能があるほか、コンシエジュの窓口も設けられている。	・待合所に貼られている運行系統図には、どの方面に行きたい場合には、どのバスで何番に乗るという情報が表示されている。 ・近隣にある県立高校前バス停(距離100M程度)を通過するバスとの乗り換え案内はない。	・各乗り場に路線図の案内はあるが、事務所の掲示板には路線バスの時刻表の掲示のみで経由地の表示はない。また、路線バス時刻表も掲示されているが、各バスターミナルから運行する路線バスとの乗り換えの情報は特に示されていない。	・市道市の道路バスであるNバス(市内線)と市外線(沖縄バス・東部バス)の系統名(乗車)及び発車時刻、乗り場が南城市役所人口及び沖縄バス南城出張所においてデジタルサイネージで確認できるようになっている。 ・令和6年3月まではバスを適切に案内できるよう、交通アテンダント(Nバス線)を配置していた。	近年整備された那覇バスターミナル及び南城市役所では、デジタルサイネージによりバスの発車時刻、ルート、乗り場といった情報を確認することができ、 具志川、名護のバスターミナルにおいて一定の案内がなされているが、乗込を通過する(目的地以外のバス)への乗り換えに際して案内は不十分、利用客にとって不便な状況がみられる。
バス待ち環境	・待合所には50度程度のソファ座があるほか、取組品のテーブルと椅子でくつろげる環境が整備されている。	・待合所にはベンチが6台程度ある。	・各乗り場にはベンチや屋根が整備されている。	・南城市役所には1〜3番までのバス乗降場が整備されており、上座及びベンチが設置されている。	各バスターミナルには待合所、乗り場にベンチや屋根等が設置されており、バス待ち環境は整っている。
待ち時間に利用できる周辺施設等	・待合所のフロアにはコンビニがあり、カフェナード他の中には多くの飲食店や駄立図書館がある。また、周辺にもコンビニや飲食店が多数ある。	・周辺にはサブ・ビッグやコンビニ、ダイレックス等の量販店が多く立地。	・当該バスターミナルの通所かいにコンビニがあるほか、バスターミナル内に食料と売店がある。	・南城市役所バス停の隣には飲食店(カフェなんじ)や沖縄バス南城出張所がある。	・ 那覇バスターミナルは乗客が待つスペースに多くの飲食店があり、待ち時間を有効に活用することができ、その他のバスターミナルでは、飲食や買い物ができない状況が多く、利用促進に向けた乗客の利便性の向上に努める必要がある。

(出所) 実地調査結果を公庫・学生で整理

那覇バスターミナル



(出所) 那覇バスターミナル HP

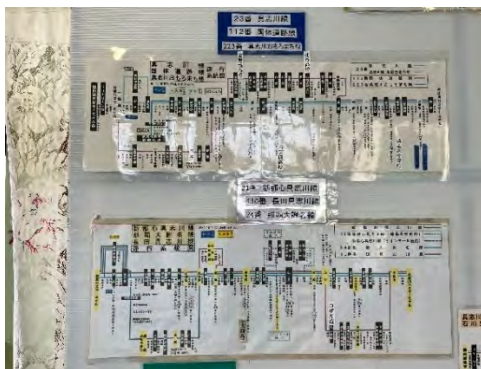


(出所) 実地調査時に公庫・学生が撮影

具志川バスターミナル



(出所) 実地調査時に公庫・学生が撮影



名護バスターミナル



(出所) 実地調査時に公庫・学生が撮影

南城市役所



(出所) 実地調査時に公庫・学生が撮影

ウ モノレール駅（6 駅）

(ア) 路線バスとの乗り継ぎ案内

各駅において周辺のバス停から各地への乗り継ぎが可能であるが、起終点以外の駅には基本的に乗り継ぎに係る案内はない。ただこ浦西駅には案内はあるものの、見つけづらく、分かりにくい。

おもろまち駅の駅前広場には、「おもろまち駅前広場情報センター・待合所」があり、発着するバス路線の時刻表などが壁に貼られているが、「どの方面に行く場合には、どの乗り場でどの路線に乗ればよい」というような案内はなく、調査時に利用者はいなかった。駅の改札口付近に乗り継ぎ案内の表示はなく、利用者視点に立った案内を求めたい。

(イ) 周辺バス停のバス待ち環境

駅周辺のバス停には概ね上屋やベンチの設置がなされており、バス待ち環境は比較的整っている。

(ウ) 待ち時間に利用できる周辺施設等

どの駅にも周辺にはコンビニや飲食店が立地しており、店舗数や種類に差はあるものの、待ち時間にそれらを利用することが可能。

図表 36 モノレール駅実地調査まとめ

確認事項	モノレール駅						総括(課題)
	那覇空港駅	旭橋駅	県庁前駅	おもろまち駅	首里駅	てだこ浦西駅	
路線バスとの乗り継ぎ案内	国内・国際ターミナルからバス・モノレール等への案内あり(デジタルサイネージ・コンシェルジュ配置等)	なし	なし	なし	なし	周辺バス停・高速バス停への案内はあるものの、見つけづらく、分かりにくい。	各駅において周辺のバス停から各地への乗継が可能であるが、 起終点以外の駅には基本的に乗り継ぎに係る案内はなく、てだこ浦西駅は案内はあるものの、見つけづらく、分かりにくい。
周辺バス停のバス待ち環境	ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置	上屋、ベンチの設置 休憩スペースあり	駅周辺のバス停には概ね上屋やベンチの設置がなされており、バス待ち環境は比較的整っている。
待ち時間に利用できる周辺施設等	空港内コンビニや売店等	コンビニ、飲食店等	百貨店、コンビニ、飲食店等	コンビニ、商業施設、飲食店等	コンビニ、飲食店等	商業施設、飲食店、家電量販店等	どの駅にも周辺にはコンビニや飲食店が立地しており、店舗数や種類に差はあるものの、待ち時間にそれらを利用することが可能。

(出所) 実地調査結果を公庫・学生で整理

那覇空港駅



(出所) 実地調査時に公庫・学生で撮影



おもろまち駅



(出所) 沖縄都市モノレール株式会社 HP



(出所) 実地調査時に公庫・学生で撮影

てだこ浦西駅



(出所) てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場 HP



(出所) 実地調査時に公庫・学生で撮影

6. 行政・事業者等

近年、沖縄本島では各圏域での交通結節点整備に向けた取組が盛んになっていることから、行政や事業者等における本島内公共交通（バス・モノレール）の現状・課題の認識と、方針・計画、取組状況等について、ヒアリングにより情報を補完した。

(1) 実施対象

近年の取組を踏まえ、以下を対象としてヒアリングを実施。

- 内閣府沖縄総合事務局（沖縄交通リ・デザイン等）
- 沖縄県（沖縄県総合交通体系基本計画、沖縄県地域公共交通計画、乗りほーDAY 等）
- 那覇市（那覇市総合交通戦略、LRT 検討等）
- 沖縄市（沖縄市交通拠点整備基本構想、胡屋バスターミナル整備に伴うまちづくり等）
- 名護市（名護市総合交通ターミナル整備基本計画等）
- 南城市（南城市地域公共交通再編実施計画、N バス等）
- 沖縄都市モノレール株式会社（運行事業者）
- 沖縄県バス協会（関連団体）

(2) 実施時期

令和6年12月~令和7年2月

(3) 実施結果

ア 内閣府沖縄総合事務局（令和6年12月3日実施）

(ア) 国における公共交通の現状・課題の認識と方針

施された4回の「沖縄交通・デザイン実現検討会」では、PI結果の共有と、取組の方向性について議論し、「ありたい姿」を整理。

・令和6年度は、令和5年度に整理した「ありたい姿」の実現に向け、企業や個人のアクションを後押しするプラットフォームとして「沖縄・デザイン県民運動推進会議」を立ち上げ、「ライフスタイルの転換」と「公共交通の利便性向上」に向け、取組を推進。交通関係に留まらず幅広い分野の関係機関を集めて議論し、9月19日に県民全体で交通や都市の「デザイン」に取り組むことを宣言する「沖縄交通・デザイン官民共同宣言」を発出。その他、住民・企業向けPIや通勤・通学時における行動変容調査を進めている。

図表 39 沖縄交通・デザイン官民共同宣言



(出所) 内閣府沖縄総合事務局「Muribushi11月12月号」

イ 沖縄県（令和6年12月10日実施）

(ア) 沖縄県における本島内陸上交通の現状認識

・沖縄県では、自動車保有台数が昭和60年度から2.5倍に増加する一方、公共交通の利用者は約52%減少。

・中南部都市圏パーソントリップ調査によると、平成18年の自家用車の利用割合は約68%。

昭和52年の調査結果と比較して約2倍に増加。

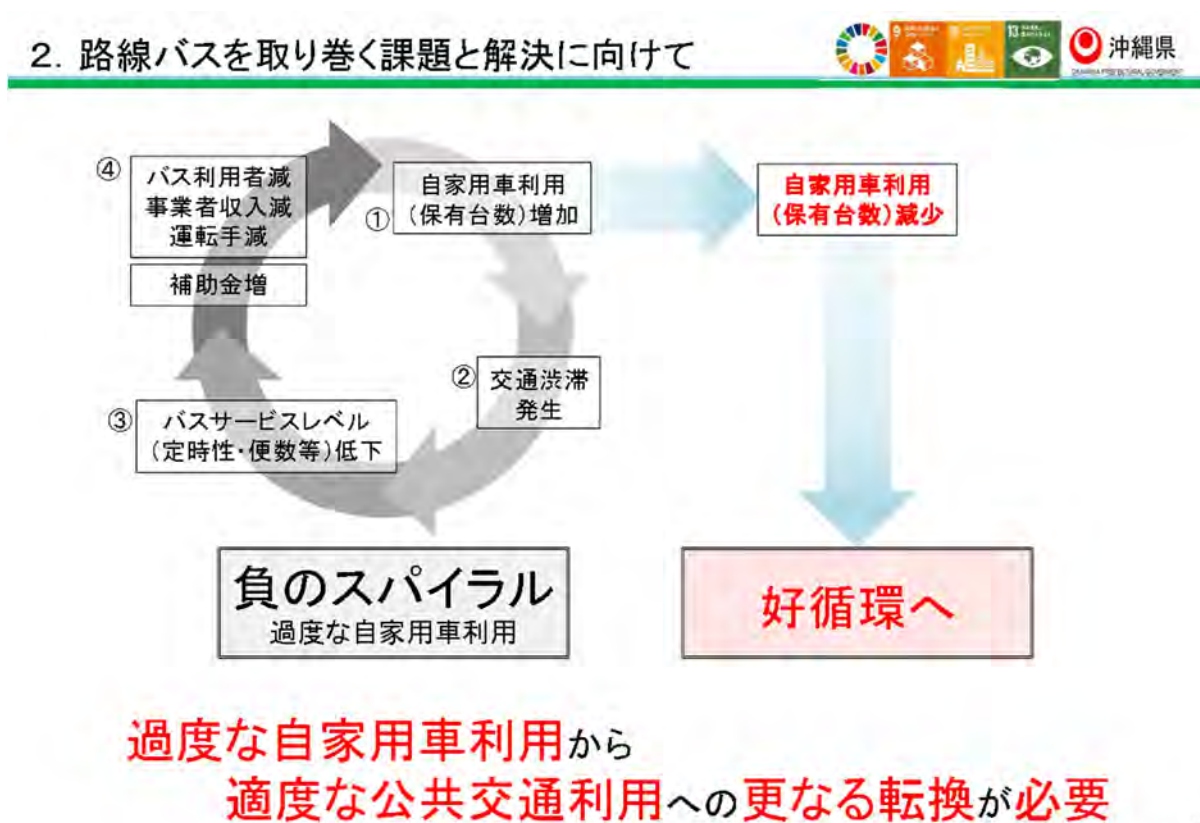
・令和4年の県内の一種免許保有者は平成15年と比較して約27%増加している一方、二種免許保有者は約35%減少しており、公共交通の担い手が減少。

・県内の路線バスの乗客数は、昭和60年と比較すると約72%減少。一方で走行総数（キロ）は約36%減少に留まっている。

・那覇市の平日混雑時旅行速度は三大都市圏よりも低い状況であり、朝のピーク時には所要時間が最大約 30 分長くなってしまう。

・現在は、①自家用車利用の増加→②交通渋滞発生→③バスのサービスレベル低下→④バス利用者減少・事業者収入減・運転手減・補助金増という負のスパイラルの状況にあることから、過度な自家用車利用から適度な公共交通利用へ転換していく必要がある。

図表 40 路線バスを取り巻く課題と解決に向けて



(出所) 沖縄県提供資料「沖縄本島におけるバス交通の現状と課題について」

(イ) 現状・課題を踏まえた各種方針・計画で示す方向性

・沖縄県では、「総合交通体系基本計画」と「沖縄県地域公共交通計画」があり、前者は 20 年間の長期間にわたる計画で交通分野の構想を示したもの。後者は、本島内陸上交通における幹線的な公共交通を対象とした指針。

・長期的には那覇・名護を 1 時間で結ぶ鉄軌道をはじめとした公共交通システムの導入を、短期・中期的には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等を目指す。

沖縄県地域計画体系

- 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、日本経済再生への貢献、海洋国土の持続をいいたし海外行向への貢献
 - ・沖縄振興分野を含む総合的な基本計画であり、沖縄振興特別措置法の中核的計画としての性格
 - ・計画期間は、令和4年度から令和13年度までの10年間
- 沖縄振興特別措置法に基づく「総合的な基本計画」
 - ・「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」の実現に資する、交通分野に関する基本政策の具体的な指針を示す計画
 - ・地域の総合交通体系の構想として、今後各方面で交通施策を展開する際の指針
 - ・計画期間は、令和4年度から令和23年度までの20年間
 - ・計画の収束先において、「具体的な陸上交通の内容」とし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
- 地域交通計画**
 - 連携**
 - 国・道・市町村等との「関係機関との連携」（令和4年5月策定）
 - ・本県が抱える課題への対応や関係団体の実現に向けた、これらの公共交通を構築するための指針
 - ・地域交通体系に基づき、沖縄本島の陸上交通における経済的な公共交通サービスと地域公共交通計画
 - ・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**
 - 中部都府県における国道58号を中心とした地域に基づいて、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**
 - 各市町村等において、持続可能な地域観光客向けサービスの提供を目的とし、広域系バスと地域公共交通計画
 - ※国・道・市町村等との「関係機関との連携」（令和4年5月策定）
 - 連携**

[illegible]

図表 45 わった～バス感謝祭 乗りほ～DAY



(出所) わった～バス感謝祭 乗りほ～DAY チラシ

ウ 那覇市（令和 7 年 1 月 7 日実施）

(ア) 那覇市内における公共交通の現状認識

・那覇市では、交差点等の多くが主要な渋滞区間・箇所となっており、混雑時旅行速度は三大都市圏よりも遅い。交通渋滞の緩和のため、市内への自動車の流入の抑制と公共交通の利用促進が必要。

・モノレール沿線ではモノレールの利用者が比較的多いものの、市全体では自家用車の利用割合が最多となっている状況。車（クルマ）への依存度は依然として高く、公共交通の利便性を高め、「人（ヒト）中心のまち」を形成していく必要がある。

・バスの課題としては、路線が複雑であることや重複区間が多いこと。那覇市民意識調査では、公共交通への不満として定時性の低さや路線のわかりづらさ、乗り継ぎが不便といった点が挙げられており、これらを解消していく必要がある。

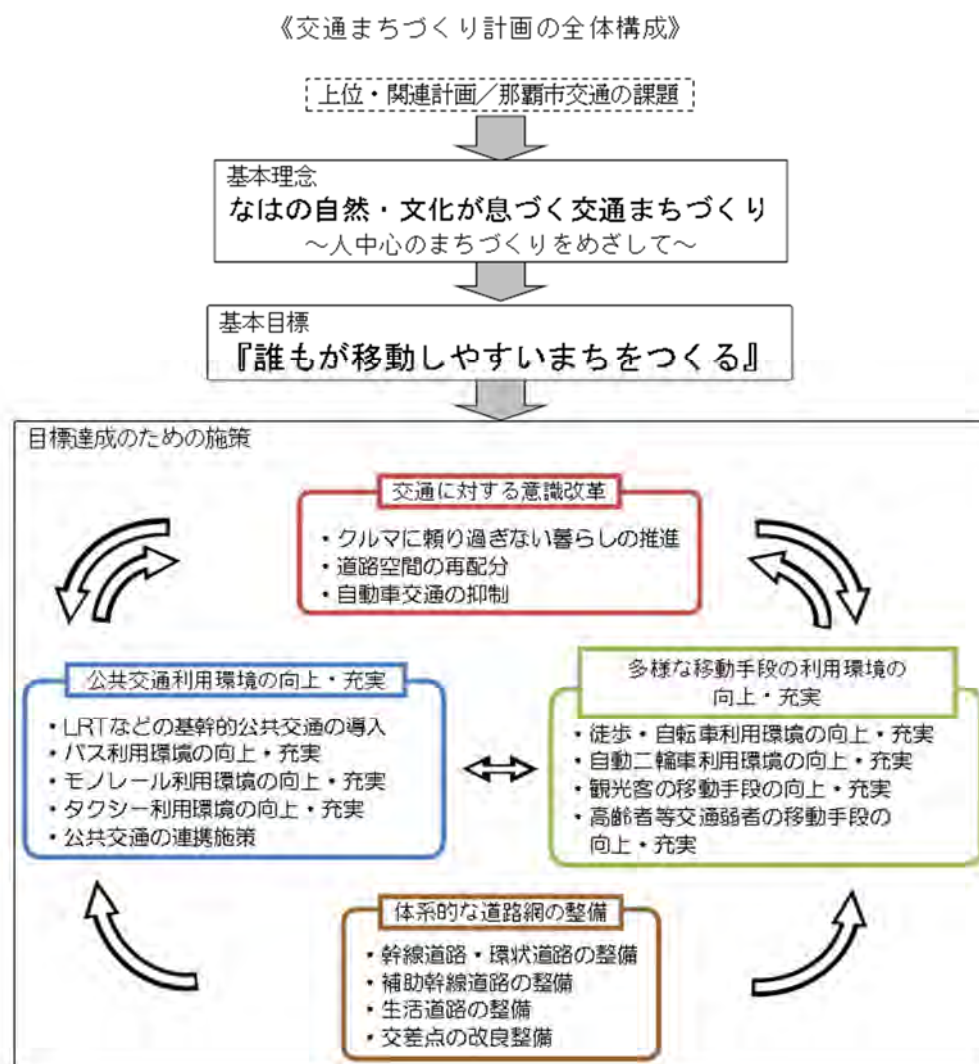
(イ) 現状・課題を踏まえた各種方針・計画で示す方向性

・那覇市は、交通の基本的なあり方や総合交通体系などを示した「都市の将来像」と、その実現に向けて取り組むべき「ハード・ソフト施策」を盛り込んだ「那覇市交通基本計画（20 年計画）」と、交通基本計画で掲げた施策を着実に実施していくための短中期的な取組を取りまとめた「那覇市総合交通戦略」を策定しており、当該計画・戦略に基づき取組を進めている。

・「那覇市交通基本計画」では、「なはの自然・文化が息づく交通まちづくり～人中心のまちづくりをめざして～」を基本理念、「誰もが移動しやすいまちをつくる」を基本目標に、「①交通に対する意識改革」、「②公共交通利用環境の向上・充実」、「③多様な移動手段の利用環境の向上・充実」、「④体系的な道路網の整備」を4つの施策の方向として各種施策を展開。

・また、那覇市地域公共交通網形成計画を策定し、基幹的公共交通の導入を掲げ、構想段階における那覇市 LRT 整備計画素案を作成、現在は計画段階で、道路管理者等の関係機関と協議を進めている。

図表 46 交通まちづくり計画の全体構成



(出所) 第二期那覇市総合交通戦略

図表 47 那覇市 LRT 整備計画素案（概要版）



（出所）那覇市 LRT 整備計画素案（概要版）

（ウ）計画等に示す具体的な取組についての進捗状況

・「①交通に対する意識改革」としては、小中学校での出前講座（令和 5 年度は 4 校で実施）やイベントでのパネル展を実施し、市民の公共交通利用へ意識啓発を図っている。また、那覇市への転入者や交通関係のイベント来場者に対しては、公共交通ハンドブックとバスマップを配布し、公共交通の利用を促している。

・「②公共交通利用環境の向上・充実」としては、LRT 導入に向けた調査・検討や、周辺自治体等も含めた意見交換などを行っている。LRT 導入に向け関係機関（バス事業者含む）との協議を深めていく必要があるが、ルートなどの具体的なことが見えてきてから本格的な協議が始まる。双方にメリットを創出できるよう協議を進める。

図表 48 那覇市公共交通ハンドブック（抜粋）



(出所) 那覇市 HP

エ 沖縄市（令和 7 年 1 月 14 日実施）

(ア) 沖縄市内における公共交通の現状認識

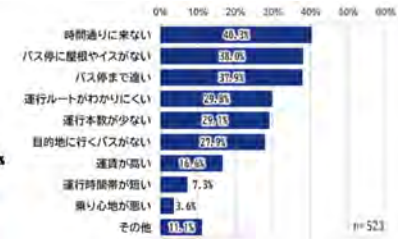
- ・沖縄市の自動車保有台数は年々増加。平成 27 年度の 92,639 台から、令和 3 年度には 102,509 台と約 1 割増加。
- ・沖縄市民の通勤先・通学先は、市内と市外がそれぞれ半数程度だが、近年は市外の割合が増加傾向にある。
- ・沖縄市民の交通分担率は自家用車が大きな割合を占めている（74.5%）。自動車のみに依存しない、移動手段の選択肢を増やすための取組が必要となっている。
- ・平成 18 年沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査では、通過する路線バス系統が集中する胡屋バス停が乗降客数で県内 5 位となっており、バスが利用しやすい地域。
- ・市民アンケート調査結果では、バスを利用する上で課題と感ずることとして、「時間どおりに来ない」が最も多く、「バス停に屋根や椅子がない」等、環境面を挙げる意見も多い。

図表 49 沖縄市民の交通分担率



（出所）第二期沖縄市総合交通戦略

図表 50 バスで移動する上で問題に感じること



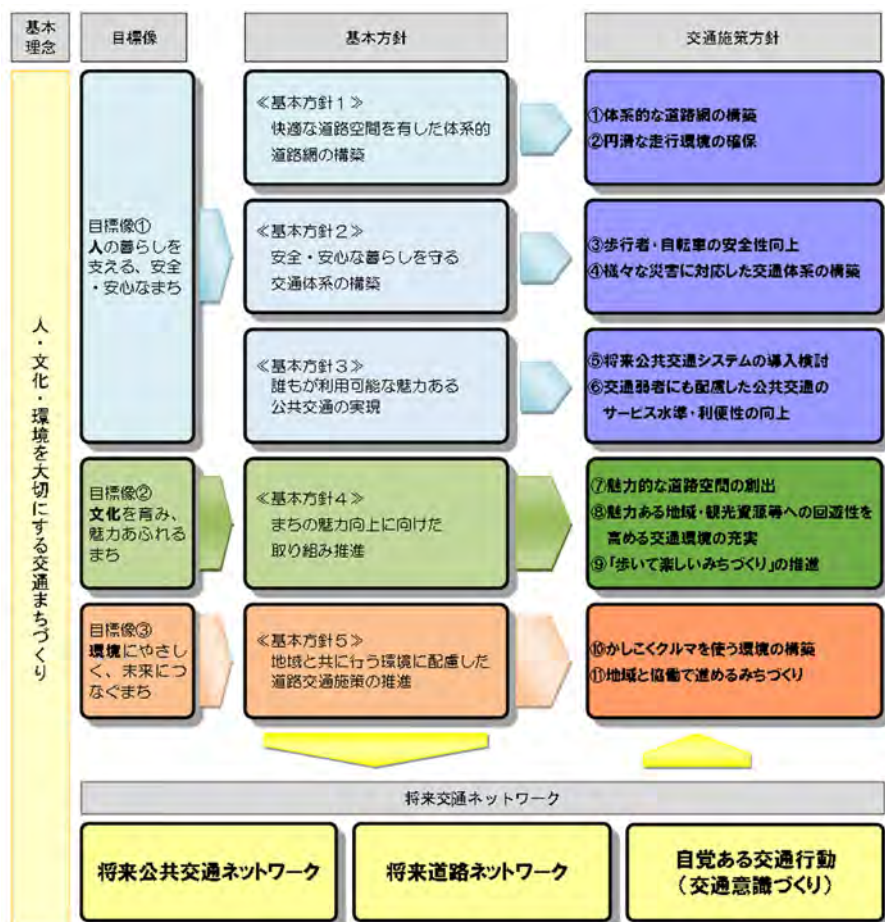
（出所）沖縄市交通拠点整備基本構想

（イ）現状・課題を踏まえた各種方針・計画で示す方向性

・平成 28 年 3 月に「沖縄市交通基本計画」を策定し、「人・文化・環境を大切にする交通まちづくり」を基本理念、「①人の暮らしを支える、安全・安心なまち」、「②文化を育み、魅力あふれるまち」、「③環境にやさしく、将来につなぐまち」を目標像としており、各目標に紐づく基本方針と交通施策方針を示している。

・「基本方針 3 誰もが利用可能な魅力ある公共交通の実現」では「交通施策方針⑤ 将来公共交通システムの導入検討」に基づき、「公共交通網の再編（交通結節点（サブ含む）の整備、基幹バスシステムの導入、新たな公共交通の導入検討など）」を施策として掲げているほか、「交通施策方針⑥ 交通弱者にも配慮した公共交通のサービス水準・利便性の向上」に基づき、「公共交通の利用環境改善（到着案内板整備・快適な乗降・待機場所の整備、利便性向上の情報発信等）」等を掲げている。

図表 51 基本方針と将来交通ネットワーク



(出所) 沖縄市交通基本計画

(ウ) 計画等に示す具体的な取組についての進捗状況

- ・沖縄市は、さらなる中核的役割を果たし、まちの活力を創出するための拠点づくりの実現に向けて、令和6年6月に沖縄市交通拠点整備基本構想を策定し、沖縄市胡屋・中央地区の交通拠点（（仮称）胡屋バスターミナル）整備に向け取り組んでいるところ。
- ・11月から12月にかけては、胡屋・中央地区交通拠点におけるにぎわい創出の社会実験として、胡屋→古島間の夜間無料バスを土日に2便運行。また、併せて沖縄アリーナでのイベント開催時には沖縄アリーナから胡屋までのシャトルバスも無料で運行。胡屋→古島間の夜間無料バスは、認知度の高まりとともに利用が増え、定員60人と48人のバスの約50%は利用実績があった。特に翌日が日曜日である土曜日の利用が多くみられた。
- ・沖縄市では循環バスを運行しており、令和2年度からは運行ルートを2ルートから4ルートに増加。令和3年度の利用者は約6万4,000人。コロナ禍前の2ルート運行時の水準と同程度だが、ルートの増加により北部地域（登川等）や東部地域（泡瀬、比屋根等）においてバスの

空白地域が解消された。利用が最も多いのは高齢者で半数近くを占め、障がい者は12%程度で推移している。運転免許自主返納者は50円で利用できるため年々増加傾向にあり、令和3年度は約13%。学生は約10%程度で推移している。

図表 52 沖縄市交通拠点整備基本構想



(出所) 沖縄市交通拠点整備基本構想

図表 53 胡屋→古島間夜間無料バスチラシ



(出所) 沖縄市 HP

図表 54 沖縄市循環バス路線図



(出所) 沖縄市 HP

オ 名護市（令和 7 年 1 月 17 日実施）

（ア）名護市における公共交通の現状認識

- ・平成 25 年北部地域パーソナルトリップ調査によると、名護市民の通勤、業務、私用における移動手段は自動車利用が 80%以上となっており、バスの利用は 1.1%程度しかない。また、令和 3 年度に実施したアンケートの結果では、名護市民の約 9 割が自動車を主な移動手段としており、高校生及び高専生の通学も約 7 割が自動車による送迎となっていて、公共交通の利用者は非常に少ない。
- ・アンケートでは、路線バスのルートやダイヤを知っているとする認知度は約 2 割と低く、病院や商業施設の近くまで行ける路線バスが少ない等、課題を確認できた。
- ・名護バスターミナルは、中心市街地から離れており、待合環境も十分なものではない。
- ・路線バスを運行する事業者は運転手の不足に悩まされており、運転手不足の影響で名護从那覇を運行していた 77 番（名護東線）と 22 番（名護うるま線）を統合し、名護から屋慶名までに路線を変更・減便する（令和 7 年 1 月 19 日から）事態も発生している。
- ・北部地域の路線バスの多くが補助を受けて運行しており、財政負担は年々増加。

図表 55 名護市民の移動実態



図 自動車の利用状況

【資料】令和 3 年度公共交通に関する名護市民アンケート

（出所）名護市地域公共交通計画（概要版）



図 高校生及び高専生の通学時の送迎状況

【資料】令和 3 年度公共交通に関する名護市内学生アンケート

（イ）現状・課題を踏まえた各種方針・計画で示す方向性

- ・現在の名護市における社会状況及び公共交通に関する現状や課題を分析し、地域交通のみならず、まちづくり等の地域戦略と一体となった望ましい地域公共交通の将来像を明らかにする「名護市地域公共交通計画」を令和 4 年 3 月に策定。
- ・地域公共交通計画では、「持続可能な公共交通体系の実現」を基本理念に、4 つの基本目標とそれに紐づく目標と施策を定めた。

・交通環境を取り巻く現況及び課題、関連動向等を整理し、整備の必要性和方向性を明らかにした上で、総合交通ターミナルを核としたまちづくりのあり方を示すものとして、令和 5 年 3 月に「名護市総合交通ターミナル整備基本計画」を策定。

図表 56 名護市地域公共交通計画における基本目標の設定



(出所) 名護市地域公共交通計画（概要版）

(ウ) 計画等に示す具体的な取組についての進捗状況

・「名護市総合交通ターミナル整備基本計画」に基づく名護市総合ターミナルの整備に向け、検討部会を開催して取組を進めている。第 3 回検討部会（令和 7 年 1 月 15 日）において整備イメージを示しており、令和 8 年度の事業着手を目指して検討部会とともに各種調査も実施していく。

・名護市コミュニティバスは、現在 6 台で 3 路線（循環線、二見以北線、羽地・屋我地線）を運行（運行は琉球バスに委託）。主な利用者である高齢者や障がい者、未就学児は運賃を無料としている。一般の運賃は 200 円、小・中・高校生は 100 円。現金・OKICA・タッチ決済が利用可能。利用内訳は現金が約 8 割、OKICA・タッチ決済はそれぞれ 1 割程度。収支率は 14%程度。

・コミュニティバスは毎年の住民アンケート調査（無作為抽出）等により需要を確認しながら、年に 1 回程度、路線の変更を検討。変更にあたっては区長を通じて住民意見を伺い、必要な対応や手続きを進めることとしている。

図表 57 名護市総合交通ターミナル整備方針（案）

5. 整備方針(案)

5.1 名護市総合交通ターミナル整備方針（案）

- ・ 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。（前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載）
- ・ 関係者意見等も踏まえ、北部地域・名護漁港周辺のポテンシャルや課題に基づく総合交通ターミナル整備の方針を整理。[図5.1]
- ・ 「暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすい居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ」[図5.1]



（出所）第3回名護市総合交通ターミナル検討部会資料

44

カ 南城市（令和7年1月14日実施）

（ア）南城市における公共交通の現状認識

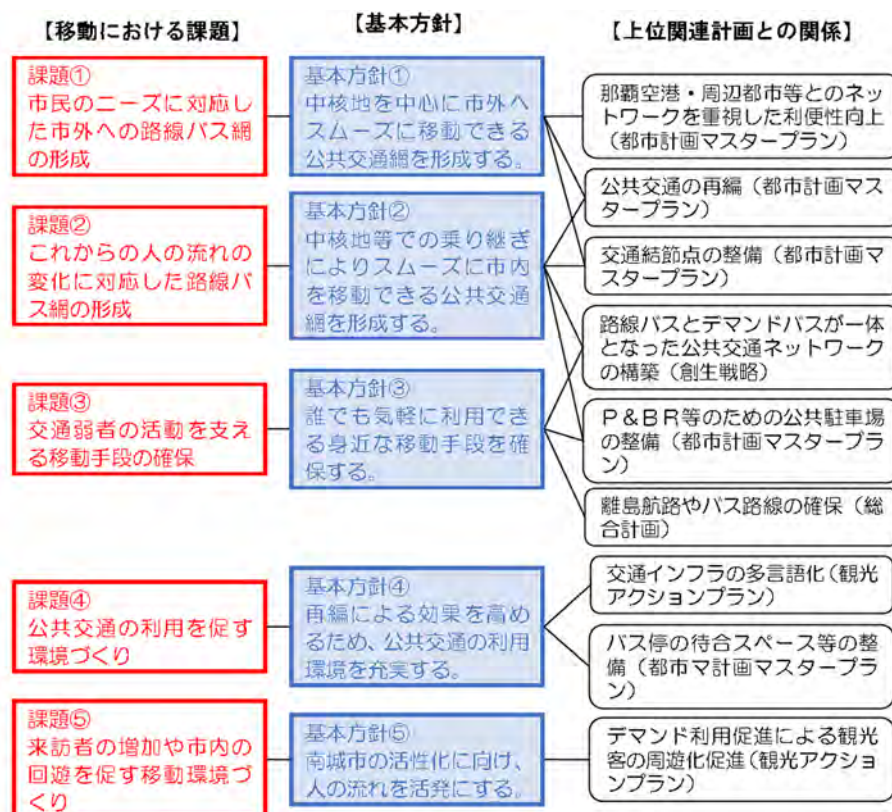
・南城市は平成18年に佐敷町・知念村・玉城村・大里村が合併して誕生。バス路線網は市内全域に整備されていたが、那覇バスターミナルを起点に旧4町村ごとに路線網が形成されていたことから域内（南城市内の各地域を結ぶ）バス路線が不十分であり、移動は自家用車が中心となっていた。

（イ）現状・課題を踏まえた各種方針・計画で示す方向性

・上記の課題に対応するため、新たなまちづくりにあわせた公共交通の再編を見据えつつ、南城市の公共交通のあり方を示す「南城市地域公共交通網形成計画」を平成29年3月に策定し、「市民や観光客の移動を支え、促すことで南城市の活性化を図り、さらに、新しいまちづくりを先導する自立・持続可能な公共交通体系の構築する」を基本理念として5つの基本方針と公共交通再編の考え方を整理。

・南城市地域公共交通網形成計画で示した公共交通再編の考え方を基に、「南城市地域公共交通再編実施計画」を作成、令和元年 9 月に大臣認定を受け、基本理念の達成に向けて取り組んでいる。

図表 58 南城市地域公共交通網形成計画における課題と基本方針・上位計画との関係



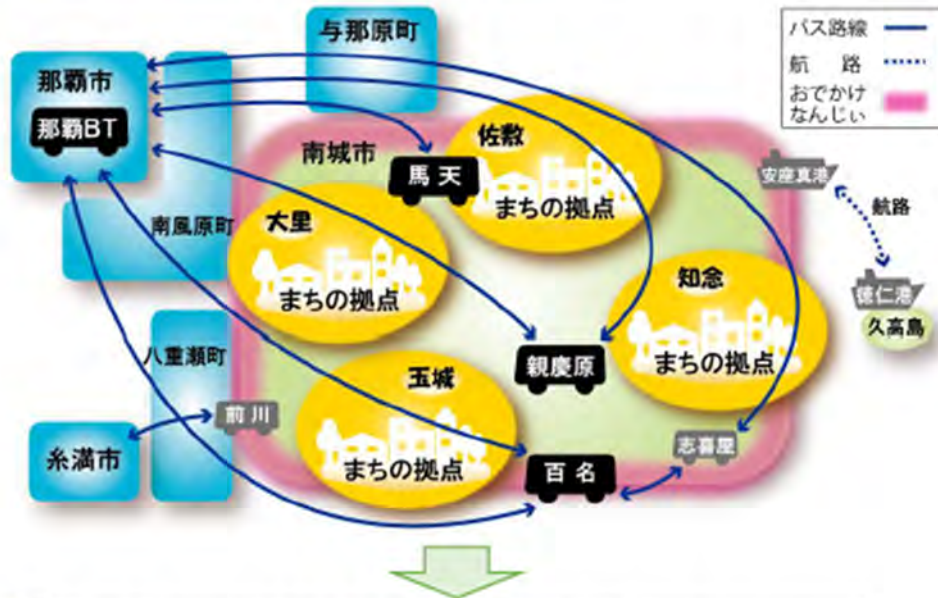
（出所）南城市地域公共交通網形成計画

図表 59 南城市における公共交通網再編のイメージ

【公共交通網再編のイメージ】

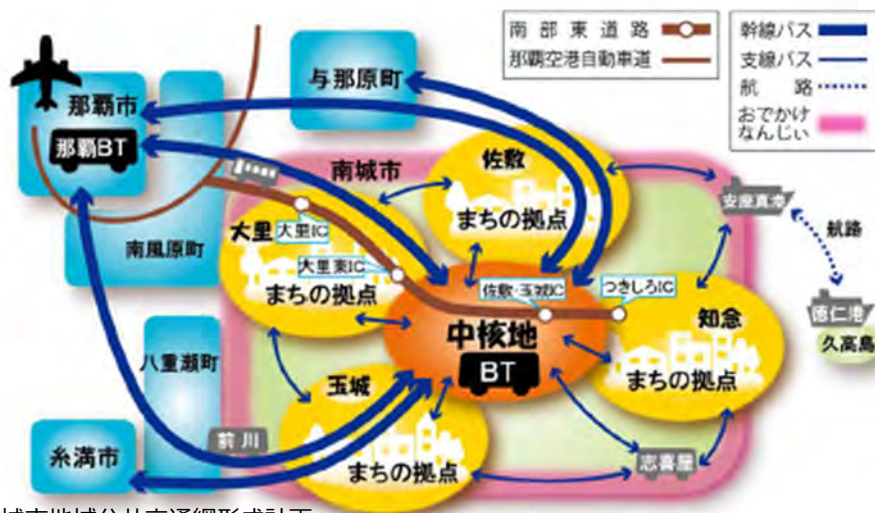
現状

- 3つのバスターミナルから各まちの拠点を經由して那覇方面にアクセス
- バス路線を束ねる交通拠点はなく、まちの拠点間の結びつきは弱い。



将来

- IC周辺の新しい拠点である中核地を核に、公共交通網を形成。
- 中核地と那覇市等の市外を幹線バスで結ぶ。
- 市内でも一定の需要が見込める中核地～まちの拠点間等は支線バスを運行。
- 支線バスでの対応が難しいエリアの移動は「おでかけなんじい」が担う。



(出所) 南城市地域公共交通網形成計画

(ウ) 計画等に示す具体的な取組についての進捗状況

・基本方針 1「中核地を中心に市外にスムーズに移動できる公共交通網を形成する。」

施策①中核地でのバスターミナルの整備

→市内に分散していたバス事業者 3 社の営業所を中核地に集約することを目指し、沖縄バスが中核地にある市庁舎に入居。他 2 社の営業所から運行するバスも南城市役所発着路線があり、市内・市外を結ぶ交通結節点としての機能は果たせている。

・基本方針 2「中核地等での乗り継ぎによりスムーズに市内を移動できる公共交通網を形成する。」

施策①市内の支線バスの運行

→令和元年 10 月から、中核地である南城市役所を起終点として市内の各地域を結ぶ N バスを運行（R7.1 月現在：平日 70 便・土日祝日 55 便）。N バスの利用者は、初年度は半期で 4 万 7 千人であったが、令和 5 年度には年間 18 万 5 千人にまで増加しており、令和 6 年度は年間 22 万人の利用を見込む等、年々増加傾向にある。

図表 60 N バスマップ（2024.4.1）



(出所) 南城市 HP

施策④幹線バスと支線バスのダイヤの連携

→支線バス（N バス）と幹線バス（路線バス）との乗り継ぎがスムーズにできるよう、交通事業者とはより密に連携し、保有データ等も活用して利便性の高いダイヤの連携に取り組む。また、利用者にとって行政区域は関係なく、生活圏に即した公共交通が重要であることから、今後周辺市町村とも広域で連携していくことが重要。

・基本方針 3「誰でも気軽に利用できる身近な移動手段を確保する。」

施策①「おでかけなんじい」の継続運行

→南城市では平成 25 年から（本格運行は平成 28 年から）乗合バスの「おでかけなんじい」を運行し、交通空白地域における交通需要に対応。利用者数は、コロナ禍前の年間 2 万 5 千人から近年は 2 万人程度で推移し、利用者の約 8 割は 75 歳以上の高齢者となっている。令和 6 年 10 月には運転手確保の問題から運行時間見直しを行ったが、引き続き、利用状況を分析し、移動困難者の移動手段確保に努める。

図表 61 おでかけなんじい

南城市内どこへでも

南城市内デマンドバス
おでかけ
なんじい

おでかけなんじいは予約型乗り合いタクシーです

1 まずは登録	2 電話で予約	3 予約場所で乗車	4 目的地へGO!
市民の方は事前登録が必要です。初めてのご利用時にお電話（098-988-1112）にて登録お願いします。 ※観光客は事前登録なくご利用できます。	1時間間隔で運行しています。乗りたい便とお迎え場所を伝えてご予約ください。予約状況によってはご利用できない場合があります。 時刻表はこちら	他の乗り合い利用者との予約状況により、順番にお迎えに参ります。予約したお迎えの場所でおでかけなんじいに乗車下さい。	乗り合い利用者の予約先を經由しながら目的地まで送迎します。

（出所）南城市 HP

・基本方針 3「誰でも気軽に利用できる身近な移動手段を確保する。」に関連した運賃施策等

→N バスは南城市民限定で回数券を販売している（学生（高校生まで）は 10 枚 800 円、一般は 10 枚 1,600 円）。N バスの方が路線バスより割安であることから、学生にはできるだけ N バスに乗って市外バスに乗り換える等、移動コストを少なくするような動きもみられる。また、体が

元気なうちにバスの利用習慣を持ってもらう狙いから、期間限定（R5.6.1～R8.3.31）で 65 歳以上の高齢者及び障害者手帳を保有する市民は無料としている。

・その他、課題等

→運転手の不足による路線バスの減便や、観光の側面からは観光客の夜間における移動困難の状況などがある。また、更なる利用促進に向け、若年層に公共交通を身近に感じてもらう必要があるため、令和 6 年度から小学生を対象とした MM（モビリティマネジメント）教育に係る事業にこれまで以上に力を入れ、実施している。

キ 沖縄都市モノレール株式会社（令和 7 年 2 月 5 日実施）

（ア）沖縄都市モノレール株式会社の概要・取組等

・沖縄都市モノレールは平成 15 年に首里～那覇空港間（15 駅）を運行開始。令和元年にてだこ浦西駅まで区間を延長して運行。那覇空港駅からてだこ浦西駅までの区間は 19 駅 17.0km。

・運行ダイヤは開業当初は 204 本であったが、令和 7 年 2 月現在、平日 284 本、休日 208 本。その他にも、沿線で開催されるイベント等に合わせて適宜臨時ダイヤを組んで対応しており、観光客が多く来訪する金曜日は深夜臨時列車を運行、土曜日には休日増便ダイヤを実施する等、ニーズに柔軟に対応して運行できるよう努めている。

・また、令和 4 年からは駅コンコースのにぎわい創出及び地元企業との共生を目的として泡盛、朝ごはん、観月会等をテーマとした「ゆいレールマルシェ」を開催している。

（イ）都市モノレール事業における現状・課題の認識と対応

・利用者増の点では、学生のモノレール活用を促進するため、琉球大学及び沖縄国際大学に入学する学生向けのチラシを作成、モノレールとバスの乗継による通学を PR する予定。

・全国的に人手不足が課題となっている中、従業員の給与の引き上げに加えて、リフレッシュ休暇の創設や会社幹部と従業員との一対一での昼食による相互理解の促進（サシメシ）、カウンセラーによるストレスケアの実施等、働きやすい環境づくりを進めている。

・また、技術職の確保も全国的な課題であるため、資格取得による事務職から技術職への転換を支援しているところ。

・IC カードと切符の利用割合は、以前は 4:6 の割合であったが、令和 2 年に suica 等の県外交通系 IC カードも利用できるようになって以降は 7:3 となっている。今後はクレジットカード等でのタッチ決済も検討していく。

(ウ) 県や市町村、路線バス事業者との連携の状況

・個別具体の事業では他事業者と調整しているが、行政やバス事業者との定期的な意見交換の場はなく、公共交通活性化推進協議会等での現場での意見確認に留まっている。駅や道路など管理権限の範囲の問題もあるが、適切に案内できるように連携して対応したい。

図表 62 ゆいレールマルシェ



(出所) 沖縄都市モノレール株式会社 HP

図表 63 沖縄県人材育成企業認証制度認証書



(出所) 沖縄都市モノレール株式会社 HP

ク 沖縄県バス協会（令和 7 年 2 月 3 日実施）

(ア) 沖縄県バス協会の概要・取組等

・沖縄県バス協会は、沖縄総合事務局や沖縄県、市町村等の行政の行うバスの利用促進事業への協力や、運転手確保に向けた取組を実施。

・運転手確保の点では、今年度は県からの補助を受けてバス運転手専門の就職イベントである「どらなび EXPO」にブースを設けて事業者とともに参加した（東京・大阪）。来場者の約 2 割はブースに来場していただいたのではないかと。スローライフを求めている方が多く、離島での就労希望者が多かった印象。

(イ) 沖縄県内（本島内）における路線バスの現状・課題の認識

- ・現在最も課題となっているのは人材の確保。有償運行にあたり運転手に必要となる2種免許の保有者は減少を続けており、20年前に比べて約35%減少している。
- ・従来は年齢（20歳以上）と運転経歴（大型・二種は通算3年以上）が資格要件であったが、「受験資格特例講習」を受けると年齢（19歳以上）と運転経歴（1年以上）に緩和できるようになった。
- ・ただし、当該運転免許を一から取得するのには、時間と費用がかかってしまう。また、県内に当該免許を取得できる自動車学校は6校しかない。
- ・運転手の高齢化が進み、若年層の確保が重要だが、多様な働き方が求められている中、働き方改革への対応が必要となっている。給与は手当を含めた総額ではそこまで低くないという認識だが、求人では基本給与＋手当の形となってしまう、低い印象となってしまうと思う。

(イ) 現状・課題を踏まえた対応等

- ・人手不足の中、働き方改革にも対応するには採用・増員が必要となるため、隔月でハローワークと連携して体験型説明会を実施。同説明会では、那覇バスターミナルの見学や路線バスの試運転等を体験でき、1回あたり10名程度の参加がある。
- ・日本バス協会は「バス再興10年ビジョン」を策定し、運転士の待遇改善等を掲げているが、給与の引き上げ等は各事業者において対応されるものと考えている。

(I) 県や市町村、沖縄都市モノレールとの連携の状況

- ・特に定期的な意見交換などは行っていない。

図表 64 バス再興 10 年ビジョン



第4章 抽出した課題の整理

1. 第3章で確認した現状と抽出した課題

第3章で確認した各事項について、現状の確認結果と抽出した課題は以下のとおり。

第3章：現状の確認の結果と抽出した課題

区分	確認事項	確認方法	現状の確認結果	抽出した課題
社会環境	(1)沖縄県の渋滞	R5沖縄交通リ・デザイン協議会資料	全国ワーストの渋滞により年間約55時間の可処分時間が減少。	公共交通の利用の低さが可処分時間の減をもたらす。沖縄県民の生産性及び生活の質の低下を招いている。 →県民がより公共交通機関に利用転換する必要性。そのために陸上交通の現状・課題を確認。
	(2)公共交通分担率	R2国勢調査結果(通勤・通学時の主な交通手段・種類)	自動車利用率は全国より約20%高く、自動車中心の移動。また、複数の交通手段を使用している移動は4.5%に留まる。	
	(3)自家用車保有台数の推移	自動車保有台数の推移・伸び率(自動車検査登録情報協会)	自動車保有台数の伸びは全国平均より高く、平成12年から令和2年までの伸びは全国9.7%に比べ、沖縄県は42.1%の増。	
	(4)運転免許保有者数の推移	令和4年交通白書ダイジェスト(沖縄県警察)	沖縄県の運転免許保有者数は右上がりに増加。平成25年と比較すると令和4年の保有者は7.9%増加。	
	(5)通学手段	沖縄県地域公共交通計画(図2-44、2-45)	27.6%の小中学生が自家用車で通学。移動は5分～15分の移動が多い。	
陸上交通	路線バス	(1)運行状況	「バスロケーションシステム」、「のりものNaviOkinawa」、「OTTOP」を参考に整理	交通空白地域への対応と運行の効率化
		(2)利用者数の推移	沖縄県地域公共交通計画(図2-78)	路線バスの利用促進による利用者の増加
		(3)営業収入とバス路線への補助額の推移	運輸要覧、2022年度版(令和4年度)日本のバス事業、県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)	採算性の確保(利用者の増に伴う運賃収入の増)
		(4)時刻表の設定と実際の定時性	県提供資料(沖縄本島におけるバス交通の現状及び課題について)、実地調査(一部路線)	定時性の確保
		(5)通勤コスト・定期券利用率	沖縄県地域公共交通計画(図2-55、図2-56)	通勤・通学における路線バスの利用促進
		(6)利用環境	バス各社HPより確認	誰でも利用しやすい環境整備
		(7)乗務員数の推移・路線バス運転手の待遇	りゅうぎん総研「沖縄県におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討」、沖縄県地域公共交通計画(図1-8)、ハローワークにおける求人票	人手不足、魅力ある職場づくり
		(8)バスターミナルの状況	R5運輸要覧	
	モノレール	(1)運行本数	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p54	
		(2)乗客数の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p80、沖縄都市モノレール株式会社HP	駅を中心としたまちづくりの必要性(乗客数の増と周辺施設との関係)
		(3)収益の推移	「沖縄都市モノレール20年のあゆみ」p82	採算性の確保(利用者の増に伴う運賃収入の増)
		(4)てだこ浦西駅パーク&ライド駐車場の定期契約実績と収支の推移	指定管理者制度導入施設モニタリングシート	てだこ浦西駅におけるパーク&ライド駐車場の更なる整備の検討、当該駅を中心としたまちづくりの促進
		(5)利用環境	沖縄都市モノレール株式会社HPより確認	誰でも利用しやすい環境の整備
	その他	乗り継ぎ案内(バス停・バスターミナル等・モノレール駅)	実地確認	公共交通機関の乗り継ぎ利用の促進に向けた利用車目線の適切な案内・周辺まちづくりへの寄与
行政・事業者	現状認識	ヒアリング		県・市町村・事業者等の関係機関が連携して認識・方向性を共有し、課題解決に向けた取組を進めていく必要性
	方針・計画	ヒアリング	各対象のヒアリングメモを参照	
	取組の進捗状況	ヒアリング		

※「行政・事業者」のヒアリング対象は、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、那覇市、沖縄市、名護市、南城市、沖縄都市モノレール株式会社、沖縄県バス協会。

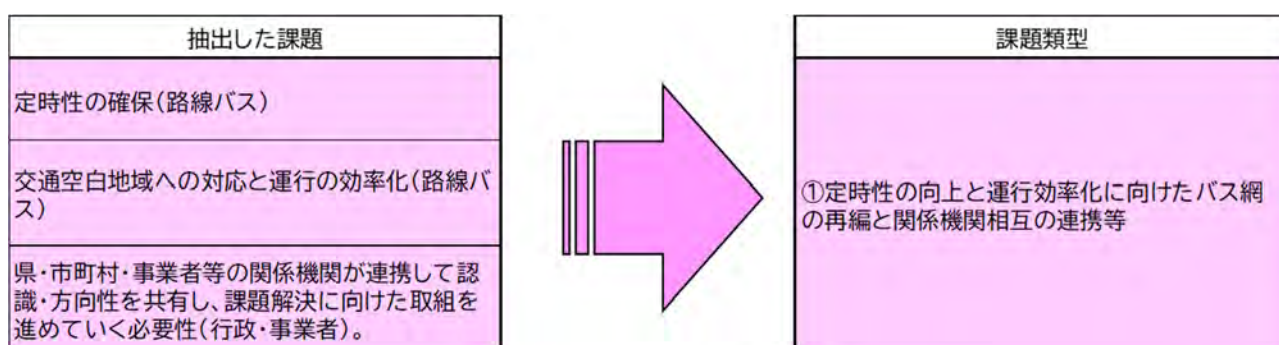
2. 課題類型の整理

各事項から抽出した課題について、その性質・類似性等を踏まえ、以下のとおり課題類型を大きく3つに整理した。

<課題類型①>

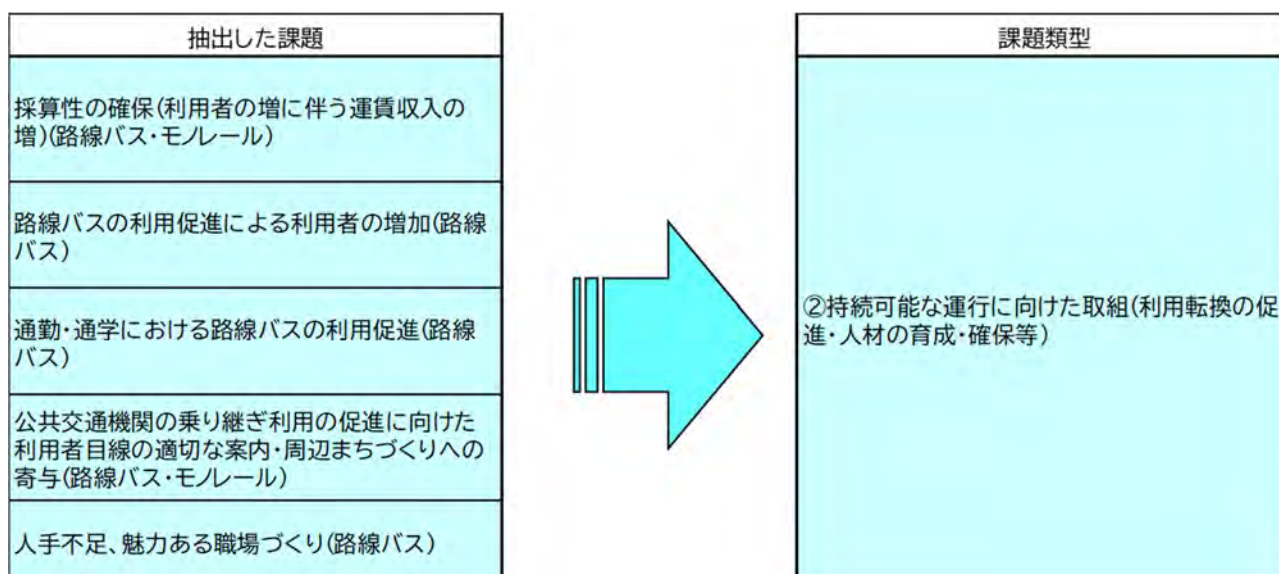
定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携等

※抽出した課題のうち、「交通空白地域への対応」については、県内各市町村においてコミュニティバスの運行が行われている（参考資料として運行状況の一覧を巻末に掲載）。



<課題類型②>

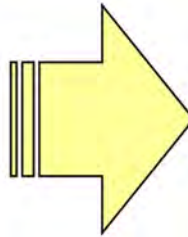
持続可能な運行に向けた取組（利用転換の促進・人材の育成・確保等）



<課題類型③>

利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備

抽出した課題
駅を中心としたまちづくりの必要性(乗客数の増と周辺施設との関係)(モノレール)
てだこ浦西駅におけるパーク＆ライド駐車場の更なる整備の検討、当該駅を中心としたまちづくりの促進(モノレール)
公共交通機関の乗り継ぎ利用の促進に向けた利用者目線の適切な案内・周辺まちづくりへの寄与(路線バス・モノレール) ※再掲
誰でも利用しやすい環境の整備(路線バス・モノレール)



課題類型
③利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備

第5章 先進事例の紹介

1. 定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携等

(1) バス路線の再編に併せたバス乗換拠点施設の整備（田名バスターミナル：神奈川県相模原市）

相模原市は、神奈川県の北西部にある人口 70 万人を超える政令指定都市。東京都心からは 30km～60km の距離にあるが、鉄道は市の外縁部を通過しており、田名地区には鉄道駅が存在せず、バス交通が主体の地域である。

同地区の住民から公共交通の充実を求める声が多く挙がったことから、相模原市は平成 15 年 3 月に策定した「相模原市バス交通対策基本計画」に田名地区へのバスターミナル設置を盛り込み、行政（役割：計画策定・ターミナル整備・費用負担）、事業者（役割：路線再編への協力）、地域（役割：利用者ニーズの集約）がそれぞれ役割分担をしながら取組を進め、平成 26 年 4 月に田名バスターミナルの供用が開始された。

当該バスターミナルの整備に伴い、以前は上田名バス停を経由していたバス路線を、田名バスターミナル発着にまとめて再編することで、田名バスターミナルを中心とした各駅へのバス網を整理。一方で、当該再編により通勤通学等、一部の利用者には乗り継ぎの必要性が生じる結果となるため、朝・夜の時間帯の一部直通便を残すことでこれらの利用者にも配慮した路線網とした。

この結果、田名バスターミナルを基点に長距離路線を分割することができ、定時性が向上したほか、拠点施設を中心とした路線網となったことで各方面へのアクセス性が向上し、1 日あたりの平均利用者数は再編前の約 8,300 人（平成 24 年 6 月）から平成 27 年 5 月には約 9,600 人（+15.7%）まで増加した。

また、当該ターミナルにはタクシー乗り場を整備し、隣接地に自転車駐車場及び送迎用乗降エリアを設置したことで、バス同士だけでなく、タクシー・自家用車・自転車といった他の交通手段との乗り継ぎについても利用しやすい形とした。

その他、IC カードを利用した乗継割引の導入やバス運行情報をリアルタイムに表示するデジタルサイネージの設置などバス待ち環境の改善により、当該地域におけるバス交通の利便性は大幅に向上した。

③地域のバスタ(バス×バス)

所在地 人口	整備	運営	バス バス数	集約 交通	高運 バス	路線 バス	鉄道	LRT	タクシー	一乗車	自転車
72.8万人	公共	公共	5	複層		●			●	●	●

事例概要



路線バス	7路線
タクシー	乗車1箇所、タクシープール4台
一般車	乗降場1箇所
自転車	80台(サイクル&バスライド用)

出典 (バス路線数) : ジョルダン (仮) 時刻表

出典：田名バスターミナルの整備
（相模原市都市建設局、国交省 相
模原支庁総合交通マスタープラン
平成31年2月28日）

出典（バス路線表）：ジュルダン（株）時刻表

地域のバス路線の再編と併せた新たなバスターミナルの整備による路線バスネットワークの最速化

- バス路線再編前



出典：田名バスターミナルの整備（相模原市都市建設局、国
モダルコネクト検討会資料（国土交通省）より作成

(2) 駅前空間の再編による各交通手段間の接続強化（富山駅前バスターミナル：富山県富山市）

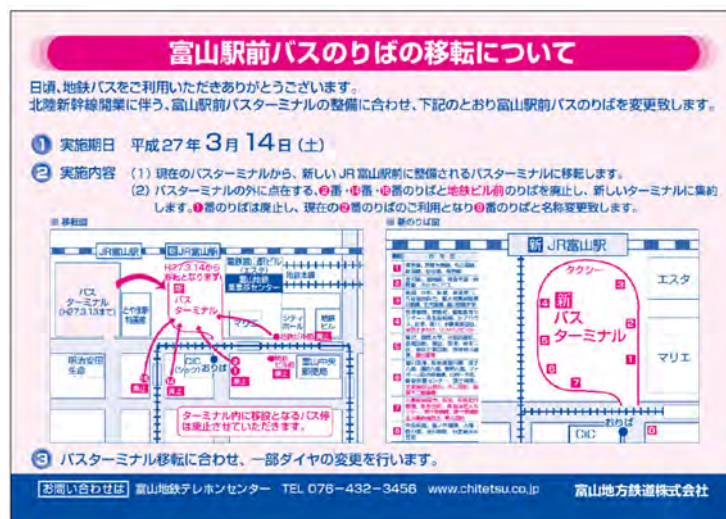
この状況を受け、富山市は富山市公共交通活性化計画を平成 19 年 3 月に策定。利便性が一定水準の鉄軌道とバスを「公共交通軸」として位置付け活性化を図ることとし、富山駅の高架化に併せて区画整理を行い、駅周辺に分散していたバス停を集約した新たなバスターミナルを駅前広場に整備し、課題となっていた乗り換え利便性を改善した。また、併せて駅前広場内にバス・タクシー乗り場を配置したほか、新たにタクシー・バス案内所を整備し利用者の利便性を向上させている。

図表 66 富山駅前バスターミナルの事例の概要



出所)バスを中心とした交通結節点に関する参考事例(国土交通省)

図表 67 富山駅前バスターミナルの整備に伴う乗り場の変更



出所)富山駅前バスターミナルの移転ならびに乗り場変更について(富山地方鉄道株式会社)

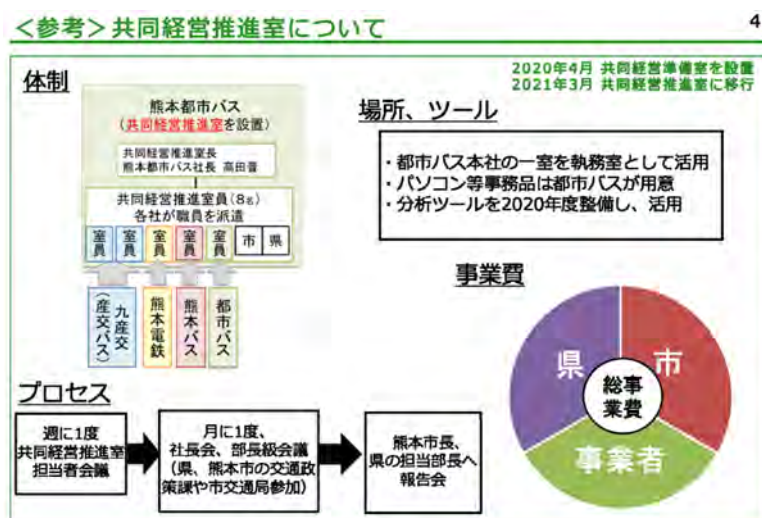
2. 持続可能な運行に向けた取組（利用転換の促進・人材の育成・確保等）

(1) 複数の路線バス事業者による共同経営（熊本県熊本市）

熊本市では、近郊から市内に乗り入れるバス路線が5社競合しており、それに伴うバス車両の渋滞や各社の決済手段の違いによる不便さ等の課題があり、令和2年度（2,674万人）は平成27年度（2,997万人）に比べて11%減少する等、今後の人口減少・超高齢社会を見据えた公共交通ネットワークの維持・拡充策が必要な状況となっていた。そこで、熊本県・熊本市・事業者がフラットに議論できる体制を構築するため、令和元年3月に「熊本におけるバス交通のあり方検討会」を発足させ、令和2年1月には企業間の垣根を越えて連携し、持続可能なバス路線網の構築を目指す「共同経営型の事業形態」への移行に合意した。同4月に熊本都市バス内に各社と県・市が職員を派遣して共同経営準備室を設置。翌令和3年3月には共同経営推進室に移行し、独占禁止法特例法に基づく共同経営認可第1号として、同4月1日から運行を開始した。

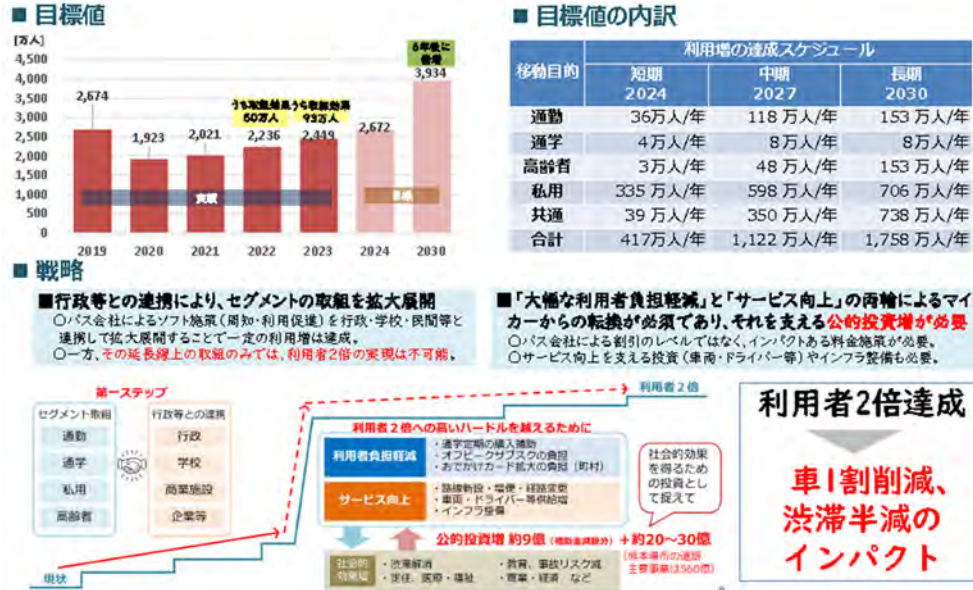
重複路線の最適化や共通定期券の開始、市内中心部の均一運賃の導入などを実施し、運行効率化により令和3年度と4年度の2年間で1億7,700万円の収支改善効果を実現した（共同経営推進室試算）。一方、コロナ禍によるダメージは大きく、令和5年度のバス利用者（2,440万人）はコロナ禍前（令和元年度：2,674万人）に達していない。令和6年度はコロナ禍前と同等の2,600万人、令和12年度には官民連携してコロナ禍時点（令和2年度）の2倍の利用者を目指すこととし、学校教育における利用転換のPRやバス・電車無料の日の実施など、バスへの利用転換に向けた各種取組を実施している。

図表 68 共同経営推進室の体制



出所)熊本の路線バス事業者による共同経営について(熊本都市バス株式会社)

図表 69 目標値と戦略



出所)日本モビリティマネジメント会議 HP(第19回 JCOMM 賞マネジメント賞資料)

図表 70 活動概要

活動概要				累計 利用増
通勤	通勤バス実証実験(セミコン) セミコンテクノパーク周辺の交通渋滞の緩和に向けて、熊本県や沿線市、セミコン企業と連携して通勤バス実証運行を実施 第1弾 平均 165名/日 第2弾 平均 52名/日	その他活動 ・セミコン通勤バス(増便 など) ・【大津町・Honda】通勤バス運行 ・県庁、市役所、バス会社MM ・ノーマイカーデー強化 ・企業定期券の販促強化 ・身障者就業者向けの利用促進		11万人 達成
通学	合格者説明会 高校通学でバス利用してもらうために、新高校1年生向けに、路線やダイヤの検索方法を紹介 2023年度 7校で実施 説明会出席者 580名 定期券販売件数 318件	その他活動 ・高校オープンスクールでのバス通学PR ・中学3年生へのバス通学PR(県教育委員会との連携) ・熊本西高校との連携(特定期券+情報提供充実 など)		2万人 達成
高齢者	スマホ教室 ソフトバンクが実施する高齢者向けのスマホ体験教室の開催と併せて、バスの乗車体験を確保したい バス会社 高齢者を効率的に集めたい ソフトバンク 体験教室の開催を確保したい 福祉事業所 高齢者の福祉を向上したい	その他活動 ・無料の日における高齢者利用促進 ・おでかけ促進会 ・熊本市内高齢者のおでかけカード保有率向上 ・お試し免許返納 ・高齢者サービスの周知拡大		9万人 達成
私用	MY時刻表 複数バス会社が停車するバス停の時刻表を1枚のMY時刻表に集約するサービスを実施 利用状況(2023.9~2024.3) ページビュー 61,572回 バス利用増加 13,515人	その他活動 ・宛地側の情報提供 ・異業連携(温浴施設、プロスポーツ、商業施設 など) ・ターゲットを絞った中・長距離区間割引 ・無料の日、オフピークサブスク等 ・まちなかフリーパス		35万人 達成
共通	共通定期券 IC定期券の区間内であれば全てのバスが利用可能 ■桜町BT~県庁前の場合 定期券金額そのままだに 4.6%増便(105便→153便)	180円均一運賃 熊本市内中心部でのバス運賃を熊本市電と合わせて、公共交通利用全体の利便を増進 180円均一運賃	時分適正化 バスロケによる運行実績データを基に遅延状況を可視化し、運行ダイヤの適正な見直しを実施	86万人 達成

出所)日本モビリティマネジメント会議 HP(第19回 JCOMM 賞マネジメント賞資料)

(2) 横浜市交通局の人財確保大作戦（神奈川県横浜市）

バスの担い手確保が年々困難となる中、横浜市交通局は人財の確保を最も重要な経営課題の一つと捉え、バス・地下鉄の安全運行を維持して市民の足を守るよう、「人財確保大作戦」と銘打って令和5年12月から待遇改善等の取組を続けている。第3弾では、過去最大級の大幅なベースアップを全職種で実施したほか、若年層への支援を強化した。

待遇改善の点では、現場で働く職員を対象として平均7.72%の大幅なベースアップを行い、初任給は月額21,000円以上の引き上げを実施、特に会計年度任用職員として研修を受けながら大型二種免許を取得する「バス乗務員（養成コース）」では、養成期間中の基本給を12.6%引き上げるほか、免許取得費用は交通局から助成される。また、第1弾・第2弾では、バス整備員を対象に採用5年目まで適用される初任給調整手当の額を月額2,000円から月額5,000円に引き上げたほか、採用から5年目までの住居手当は19,600円から50,000円に増額する等、継続して取組を推し進めている。

図表 71 横浜市交通局記者発表資料

明日をひらく都市
OPEN & PROGRESS
YOKOHAMA

令和6年12月2日
交通局人事課

まだまだ採用！

7.72%の大幅ベースアップを実施！
交通局人財確保大作戦（第3弾）

交通局では、令和7年度の職員採用に向けて、12月2日からバス乗務員（大型二種免許所持者）の募集を開始します。これに合わせ、

- 過去最大級の大幅なベースアップを全職種で実施
- 若年層への支援を強化し、「交通局人財確保大作戦（第3弾）」として、必要な人財の確保を進めていきます。

1 職員の待遇改善に向けた取組

現場で働く職員を対象に平均7.72%となる大幅なベースアップを行い、初任給を月額21,000円以上引き上げます。またバス乗務員【養成コース】（※1）の養成期間中の基本給について、12.6%とさらに大幅なベースアップを実施します。

	令和7年4月採用	（参考）令和6年4月
高卒程度	218,196 円	193,372 円
大卒程度	239,076 円	214,252 円
39歳以上	287,332 円	266,220 円
バス乗務員【養成コース】	227,900 円	202,400 円

年齢ごとの最低保障初任給は引換（参考1）を御参照ください。
（※1）会計年度任用職員として入局後、研修を受けながら大型二種免許を取得（取得が迅速）します。その後、運転実技試験を経て正職員となります。

2 若年層の応募者への支援強化

バス乗務員【養成コース】について、大型二種免許の資格要件（※2）を厳格化する「受験資格特例制度」を修了している方を対象に、正職員採用後に受験費用を助成します。
（※2）受験年齢21歳、運転経歴3年以上、15歳、1年以上に満たない。

3 交通局職員による採用PR実施

当局では令和6年度より、「いいじゃん!!交通局」をコンセプトに採用活動を実施しています。交通局の各現場で働く職員が、「いいじゃん!!交通局」のバッジを着用し、市営交通で働く魅力を広く周知していきます。

（参考1）新旧対照表【年齢別最低保障初任給（料月額+地域手当）】

年齢	旧	新	改善効果	年齢	旧	新	改善効果
18歳	193,372 円	218,196 円	+24,824 円	29歳	230,608 円	254,968 円	+24,360 円
19歳	196,620 円	221,444 円	+24,824 円	30歳	233,392 円	257,288 円	+23,896 円
20歳	200,216 円	225,040 円	+24,824 円	31歳	236,828 円	259,608 円	+22,780 円
21歳	204,276 円	229,100 円	+24,824 円	32歳	239,424 円	263,088 円	+23,664 円
22歳	208,220 円	233,044 円	+24,824 円	33歳	242,788 円	266,568 円	+23,780 円
23歳	212,280 円	237,104 円	+24,824 円	34歳	246,152 円	270,048 円	+23,896 円
24歳	215,992 円	240,816 円	+24,824 円	35歳	249,632 円	273,528 円	+23,896 円
25歳	219,356 円	244,180 円	+24,824 円	36歳	253,460 円	277,008 円	+23,548 円
26歳	222,604 円	247,428 円	+24,824 円	37歳	257,984 円	280,488 円	+22,504 円
27歳	225,388 円	250,212 円	+24,824 円	38歳	262,160 円	283,968 円	+21,808 円
28歳	227,940 円	252,648 円	+24,708 円	39歳	266,220 円	287,332 円	+21,112 円

※ バス乗務員には上記の額に初任給調整手当5,000円が加算されます。（採用5年目まで）
※ その他、経歴に応じて前歴加算があります。

出所)横浜市 HP

その他にも、人物重視の選考とするために令和 6 年度の試験からは公務員型の一般教養試験及び作文試験を廃止して多くの民間企業で取り入れられている適性検査（SPI）を導入したほか、バス乗務員（女性枠）の新設、年齢制限の緩和、過去に交通局を退職した方を対象に個別相談や採用選考を行うウェルカムバック制度の導入等、担い手の確保に向けた取組が進められている。

図表 72 人財確保大作戦における取組内容

（参考 2）これまでの「人財確保大作戦」で取り組んだ内容

	作戦項目	実施内容	実施時期
第 1 弾	大幅ベースアップ	6.65%の大幅ベースアップを実施	令和 5 年 12 月
	バス整備員の手当増額	① 初任給調整手当を 5,000 円に増額 ② 住居手当を年間 60 万円に増額	令和 5 年 12 月 令和 6 年 4 月
	ウェルカムバック制度導入	交通局を中途退職した方に個別相談や採用選考を実施	令和 6 年 2 月
	採用選考の改善	公務員型の一般教養試験、作文試験を廃止し、民間と同様に適性検査（SPI）を導入	令和 6 年 4 月
第 2 弾	バス乗務員の採用強化・離職防止に向けた取組	① 住居手当を年間 60 万円に増額	令和 6 年 9 月
		② 年齢要件の緩和 バス乗務員は 60 歳以下、養成コース 50 歳以下に	令和 6 年 5 月
		③ 大型二種免許所持者を対象として、女性採用枠を新設	
	アドトレインの運行	市営地下鉄 1 編成の車内広告をジャックし、交通局の魅力などを PR	令和 6 年 5 月

出所)横浜市 HP

3. 利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備

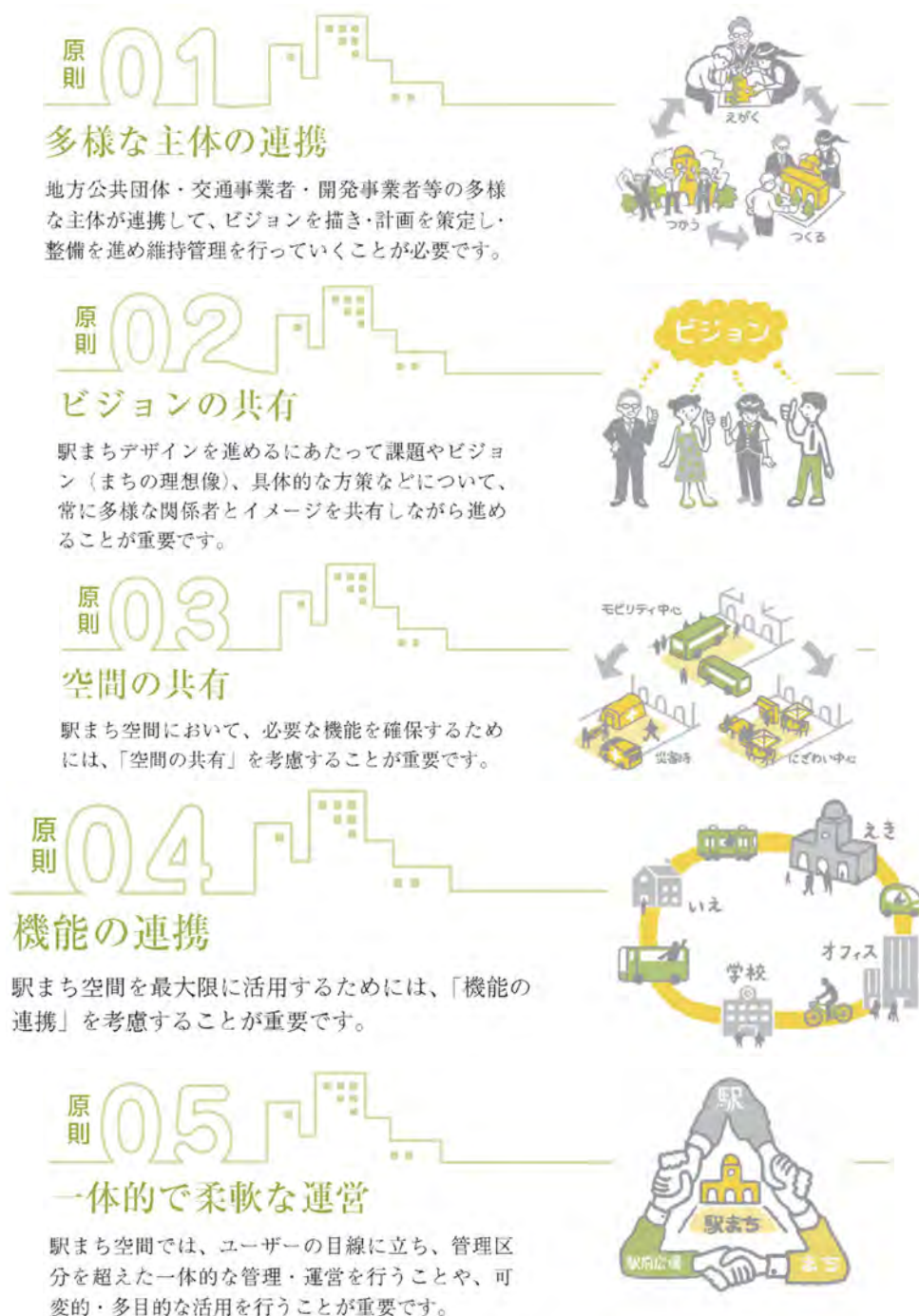
(1) 駅まちデザインの 5 原則（国土交通省）

国土交通省は、「駅まち再構築事例集（令和 2 年 7 月）」において、「交通結節点の将来像の検討においては『まちを良くする』視点を欠かすことはできない」とし、駅、駅前広場、自由通路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉え、鉄道事業関係者等と幅広い協議・調整をしながら、柔軟な発想で交通結節点の空間整備、機能配置を検討する視点が重要と指摘している。

また、「駅まちデザインの手引き（令和 3 年 9 月）」では、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」の形成を目指して、関係者が連携してビジョンづくり・計画策定・整備・維持管理に至るまでの一連のプロセスに関する考え方や進め方を「駅まちデザイン」と呼び、「駅まち空間を、これからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所ととらえること」、「駅まち空間が備えているポテンシャルを最大限効果的に発揮できるようにデザインすること」、「既成市街地の再生に向けたリ・デザインの視点や、

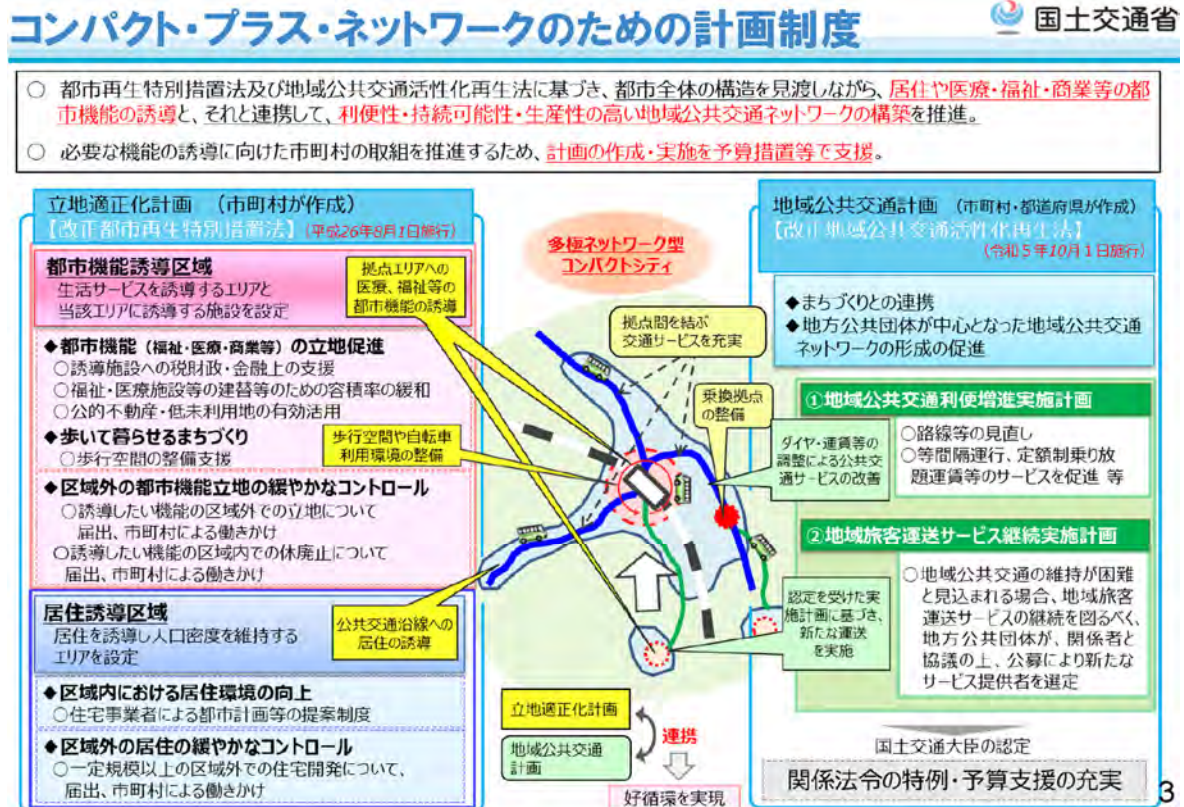
地域の価値を持続的に向上させていくマネジメントの視点を持つこと」、「鉄道事業者、地方公共団体、開発事業者、市民等の様々な関係者が『まちを良くする』視点をもって連携し、共有すべきビジョンを明確にして、空間や機能を一体的に捉え、管理運営も含めて柔軟かつ総合的に取り組むこと」が求められるとし、駅とまちが上手に付き合っていくための5原則を紹介している。

図表 73 駅まちデザインの5原則



出所)駅まちデザインの手引き(国土交通省)

図表 74 コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度



出所)公共交通とまちづくりの連携について(国土交通省)

図表 75 社会資本整備総合交付金・補助金

国土交通省

3. ③都市・地域交通戦略推進事業 - 社会資本整備総合交付金・補助金

○ 持続可能な多極ネットワーク型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。

○ 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/3（ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は1/2にかき上げ）

【拡充事項】立地適正化計画に位置付けられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援

【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの両輪を担う観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をきき上げ（1/3⇒1/2）

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援

出所)地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について(国土交通省)

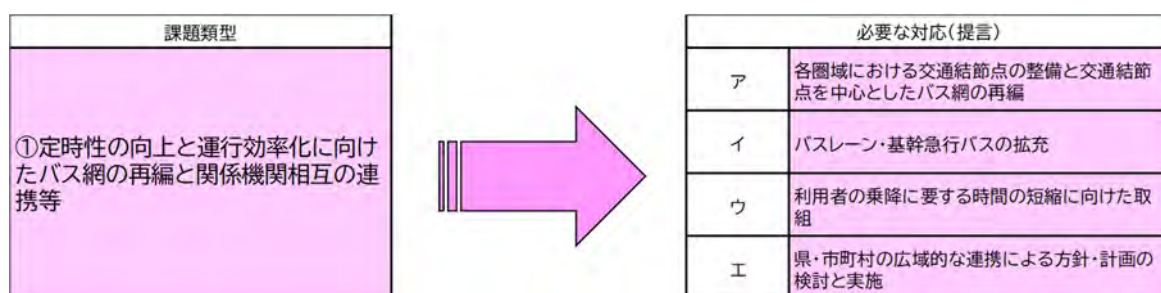
第6章 提言

第4章において、沖縄本島内の陸上交通に関する課題を、大きく3つに整理した。以下では、各課題について、必要となる対応を提言する。

課題類型①：定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携等

第3章の現状の確認では、一部路線のサンプル調査ではあるものの、ピーク時にはどの路線においても終点の到着時間に9分以上の遅れがあり、定時性に課題があることが確認できた。各地域の住民アンケートからも定時性の課題はバス利用における不満の主要因となっており、利用促進に向け、大きな課題となっている。

また、本島中南部都市圏にはバス路線が張り巡らされている一方、本島北部では交通空白地域が目立つ状況を確認できた。各圏域における公共交通の充実に向け、バス路線の再編や運行効率化等、関係機関が相互に連携して取り組む必要がある。



これらの課題に必要な対応の1つ目として、「各圏域における交通結節点の整備と交通結節点を中心としたバス網の再編」が挙げられる。当然ながら、運行距離・停車場所が多くなればなるほど、定時性の確保は困難となっていく。定時性を保つには、各圏域に交通拠点となる交通結節点を整備し、そこを中心とした短距離・多頻度路線を展開していくことが必要である。現在、沖縄市と名護市においては、交通結節点の整備に向けた検討が進められており、それに併せてバス網の再編も検討・協議されていくであろうことから、今後の展開に期待したい。

次に、「バスレーン・基幹急行バスの拡充」が挙げられる。那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市、北中城村の4市1村は沖縄県の人口の約半数が集中するエリアとなっており、中南部都市圏バス網再構築に向けた総合的かつ一体的に取り組む計画として、「地域公共交通総合連携計画」がある。当該計画には那覇市と沖縄市の2つの圏域を結ぶ国道58号を中心とした基幹バスシステムが定められており、現在

旭橋から伊佐間を平日朝夕に限り実施しているバスレーンについて、将来的には全区間を終日バスレーン化することも検討されている。自家用車が乗り入れられないバスレーンや停車バス停を限定する基幹急行バスは、遅延する要因（自家用車との競合・停車によるタイムロス）を物理的に除去することで定時性の改善が期待できることから、県民の定時性への不安を払拭し、利用促進を図るために重要な取組である。

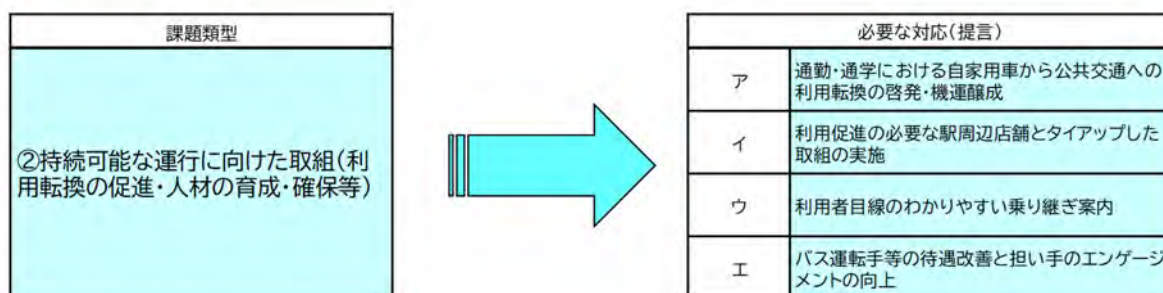
また、定時性の確認における実地調査では、「前乗り・前降り方式」や紙幣の両替といった利用客の乗降に係る時間が運行の遅れに影響を及ぼしていることも確認できた。例えば、利用客の乗り口と降り口を分けることで降りる客を待つことなくバスに乗車することが可能になるし、タッチ決済の導入ができれば、両替に要する時間を短縮できる。このような取組により、利用客の乗降による運行の遅れを短縮できないか。

最後に、「県・市町村の広域的な連携による方針・計画の検討と実施」を挙げる。現在の計画は県・市町村が行政区域ごとに計画を策定しているが、南城市ヒアリングでも話があったように、利用者にとって行政区域は関係なく、利用者目線の生活圏に即した公共交通が重要である。そのため、行政にはその区域に捉われず、近隣市町村とも広域的に連携して、住民生活にとって実効性の高い施策が展開されることを期待したい。

課題類型②：持続可能な運行に向けた取組（利用転換の促進・人材の育成・確保等）

第3章の現状の確認では、持続可能な運行に向け、その採算性に課題があることが確認できた。特に路線バスは、昭和60年に比べて利用者が約72.4%も減少している。利用者の減少から収支が悪化し、バス路線のサービスレベルの低下に繋がるという悪循環に陥っており、早急に自家用車から公共交通への利用転換を推し進めていく必要がある。持続可能な運行の観点からは、一時的な利用ではなく、継続的な利用者を獲得することが非常に重要である。

また、路線バス運転手の待遇は、他の類似業務を担う事業者や県外路線バス事業者の待遇と比較して、決して良い条件とはいえない。人手不足はサービスレベルの低下に直結するため、持続可能な運行に向け、給与や休暇制度等の待遇改善により人材の育成・確保を図る必要がある。



これらの課題に必要な対応の1つ目として、「通勤・通学における自家用車から公共交通への利用転換の啓発・機運醸成」を挙げる。通学における自家用車での送迎は沖縄県における渋滞の要因の一つとされており、第3章で確認したとおり、実際に小中学生の約3割が自家用車での送迎により通学している。また、その親も自家用車での通勤のついでという動機で送迎がなされと考えられるため、通勤・通学の双方において公共交通への利用転換を進めていく必要がある。令和6年9月に県が実施した「わった〜バス感謝祭 乗りほ〜DAY」では、期間中の水・土のバス料金を無料にしたが、平日は高齢者、休日は学生の利用が増えたとされており、通勤・通学における継続利用への効果は限定的であったと考えられる。今後、同取組が継続されるかは不明だが、単に無料とするのではなく、通勤・通学における継続利用者の増加にターゲットを絞り、通勤・通学定期の料金を引き下げる等、継続利用者の増加を図ることがより効果的ではないか。新たに公共交通への利用転換を促すにあたっては、進学、就職、転職といったライフステージの変化のタイミングで移動手段の選択肢のひとつとして検討してもらうことが必要であり、事業の効果を最大限に高めるためには、ライフステージの変化が決まるタイミング（進学・就職で次のステージが決まってくる1月〜3月など）でのターゲットへの適切なアナウンスも重要となる。

また、上記の対応に併せて、「利用促進の必要な駅・バス停の周辺店舗とタイアップした取組」を行うことで、公共交通への利用転換の効果を地域経済にも波及させることができる。「わった〜バス感謝祭 乗りほ〜DAY」においても実施されたが、一時的なイベントでは効果は限定的であり、継続的な取組が求められる。

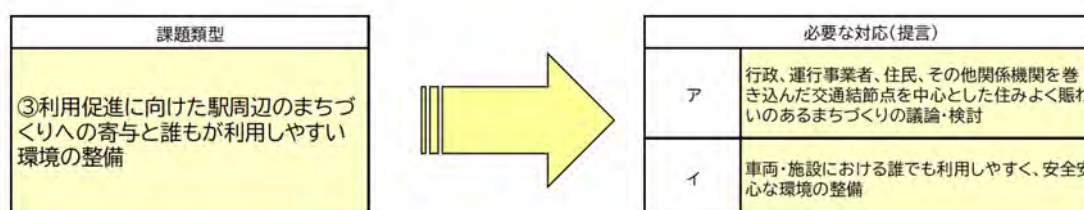
次に、必要な対応の3点目として、「利用者目線のわかりやすい乗り継ぎ案内」が挙げられる。実地調査で確認したとおり、那覇バスターミナルなどの一部を除き、バス間またはバスとモノレール間における乗り継ぎの案内は十分ではない。周辺を通過する他社バスへの乗り継ぎ案内がないということも見られた。利用者にとってはどこの事業者であるかは重要ではなく、利用促進に向けては、利用者目線に立ち、どの方面へ行くにはどのバス路線に乗り継げばよいのかをわかりやすく、目に留まりやすい場所に案内を表示することが必要ではないか。

最後に、「バス運転手等の待遇改善と担い手のエンゲージメントの向上」を挙げる。第3章で確認したとおり、県内外の同業者と比較して低い給与水準の向上はもちろんのこと、特に年間休日数をはじめとする待遇改善が必要である。また、従業員のエンゲージメントの向上を図り、やりがいを持って業務に取り組めるよう、成果を上げた従業員に報いる仕組みなど、環境を整備する必要がある。

課題類型③：利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備

第3章の現状の確認では、駅別の乗客者数の推移から、商業施設が隣接または近接している駅ほど乗客数が増加していることが確認できた。公共交通機関の利用者を増やすためには、駅等の交通結節点周辺のまちづくりによる賑わいの創出が重要である。

また、バス・モノレールともにバリアフリー法に応じた利用環境の整備に取り組んでおり、施設や乗務員における対応等、工夫がなされている。このような取組も継続していく必要がある。



これらの課題に必要な対応として、「行政、運行事業者、住民、その他関係機関を巻き込んだ交通結節点を中心とした住みよく賑わいのあるまちづくりの議論・検討」と「車両・施設における誰でも利用しやすく、安全安心な環境の整備」を挙げる。まちづくりの議論・検討には、行政や運行事業者のみならず、そこに住む住民をはじめ、あらゆる主体が関わる必要がある。そのため、行政や運行事業者はオープンハウス（PI 活動の一環として、パネル展示や資料配布等により計画やその進め方に関する情報を提供する場のこと）やニュースレター、実証実験等を通じて住民等へ情報を発信し、住民等はその機会に積極的に関わり、意見を伝え、施策に盛り込んでいくことで、丁寧な PI 手法を通じたまちづくりが達成されるものとする。

また、その議論・検討の過程で、高齢者や障がい者をはじめとする方々からの意見もしっかりと取り入れていき、誰でも利用しやすい安全・安心な環境の整備が進むことを期待する。

内閣府沖縄総合事務局のヒアリング概要にも記載したとおり、令和6年9月19日に「沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言」が発出された。この宣言の趣旨は、沖縄において大きな課題となっている公共交通について、他人事ではなく、沖縄に住まう人々皆が自分ごととして真剣に捉え、その改善に向けて行動していくことでよりよい社会をみんなで作っていかうというものである。

今後、沖縄がどう変わっていくかは我々の意識と行動次第であり、住みよい社会に向け、県民一人ひとりの覚悟と実践が問われている。

結びに

沖縄では、小学校児童の時から送迎での登校が多く、中・高校生ではさらにその割合が増加し、大学生になると免許と自家用車を保有して自車で通学しています。そして社会人になり、当たり前のように自家用車で通勤しています。道路平均幅員は全国 2 位という状況であり、近年でも臨港道路浦添線と国道 58 号浦添拡幅により、浦添市内 58 号は従来の 6 車線から 12 車線へと強化されているにもかかわらず、那覇都市圏全体としての渋滞は悪化し続けています。

沖縄総合事務局の資料によると、宜野湾・中城断面での 1 日の交通量は、国道 58 号（バイパス含む）・330 号・329 号および沖縄自動車道で 23 万台となっており、これは静岡市付近での東名高速・新東名高速・国道 1 号・150 号の 18 万台をはるかに超えています。人口分布や経済活動からみて、沖縄は明らかな自家用車の使い過ぎだと考えられます。

一方、バス運転手の減少による運行本数の減少や運行廃止が続いています。SDGs やインクルーシブ社会の重要性が認識される中、誰もが安価に移動できる手段であるはずの公共交通が、その存続自体が危ぶまれる状況となっています。このことは、県民の社会参加の機会を奪っていると解釈することもできます。特に、県民一人当たり所得の低さや子どもの貧困が社会問題となっている状況下において、車という高額かつ利用時間割合が低い乗り物を各自で保有することが前提の社会が形成されてきています。

沖縄県でも、「誰一人取り残さない社会」の形成が謳われています。この実現のためには、公共交通の存続は必要不可欠な要件だと考えられます。バス運転手の減少に鑑みれば、また沖縄県内の労働生産性の低さを考慮すれば、軌道系公共交通を含めた定時性が確保された専用空間を走行する公共交通も必要になるでしょう。これらの実現のためには、県民が自分事として、将来の自分が必要になるかもしれない移動手段を確保するための取り組みを真剣に考える時が来ていると思います。

国立大学法人琉球大学

工学部 教授 神谷 大介

参考資料（県内市町村におけるコミュニティバス・デマンドバスの運行状況（令和 7 年 1 月末現在））

県内各地で交通空白地域への対応としてコミュニティバスやデマンドバスが運行している。地域ごとの運行状況は以下のとおり（各市町村 HP 等で確認・整理。）。なお、県内市町村の地域別の分類については、県企画部市町村課 HP の「市町村一覧」を参考に整理（宮古・八重山地域以外の離島は「その他離島」として整理。）。

【北部】

自治体名	分類	名称	運行 ルート数	ルート名	主なルート	乗降所数	運行頻度 (運行時間)	主な 運賃設定	所管部署
名護市	路線	なご丸	3	循環線	名護BT～名護市観光情報センター～県立北部病院前～イオン～名護BT	17	7便/日	200円/一般 100円/学生(小中高) 無料/未就学児・高齢者・障害者	まちなか再開発・公共交通課
				二見以北線	名護BT～イオン～名護十字路～わんさか大浦パーク～天仁屋	48	4便/日	200円/一般(同一エリア内) 400円/一般(エリア移動) 100円～200円/学生(小中高) 無料/未就学児・高齢者・障害者	
				羽地・屋我地線	名護BT～イオン～大北二区～仲尾次～連天原	41	4便/日		
国頭村	路線	国頭村周遊バス	1	-	道の駅ゆいゆい国頭～辺土名大通り～辺戸岬～アダ・ガーデンホテル沖繩～オクマブライベートビーチ&リゾート	17	4便/日	無料	総務課
		村営バス	1	奥線	辺土名～与那～辺野喜～宜名真～辺戸岬～奥	15	2便/日	50円～600円	
	デマンド	村営バス(予約乗車)	-	-	-	-	-	50円～800円	
大宜味村									
東村	路線	東村コミュニティバス	2	高江・源河	高江売店前～宮城第二団地前～東村役場～東村ふれあいヒルギ公園前～名護市源河入口	20	1便/日	無料	総務財政課
				高江・大宜味	高江売店前～宮城第二団地前～東村役場～宇出那覇～ビジターセンター		1便/日	無料	
	デマンド		-	-	-	-	9時～17時半	無料	
今帰仁村									
本部町	路線	もと平町内観光周遊バス	1	北向け・南向け	ヒルトングランドバケーションズ～本部港～渡久地港～備瀬のフクギ並木(備瀬区公民館)	12	4～7便/日	無料	
恩納村									
宜野座村	デマンド	ぎ～のくんバス	-	-	-	-	9時～17時	無料	総務課
金武町	デマンド	金武町コミュニティバス	-	-	-	-		無料	総務課

【中部】

自治体名	分類	名称	運行 ルート数	ルート名	主なルート	乗降所数	運行頻度 (運行時間)	主な 運賃設定	所管部署
宜野湾市									
沖縄市	路線	沖縄市循環バス	4	西部ルート	中部興産沖縄市役所前～沖縄こどもの国～中部徳洲会病院～コザ運動公園～中部興産沖縄市役所前	21	9便/日	200円/一般 100円/学生(小中高)、 高齢者、障害者 50円/運転免許返納者	都市整備室
				中部ルート	中部興産沖縄市役所前～ユニオン宮里店～銀天街～沖縄市民会館～中部興産沖縄市役所前	21	8便/日		
				東部ルート	中部興産沖縄市役所前～泡瀬バス停～沖縄県総合運動公園中央口～愛聖クリニック～中部興産沖縄市役所前	26	11便/日		
				北部ルート	中部興産沖縄市役所前～美里市営住宅前～北見小学校～仲本工業前～中部興産沖縄市役所前	31	7便/日		
うるま市	路線	公共施設間連絡バス	4	具志川・石川線	うるま市役所～石川出張所～イオン具志川店～うるま市役所	19	6便/日	無料	都市政策課
				具志川・うるま シエ線	うるま市役所～ザ・ビッグ田場店～イオン具志川店～うるま市役所	12	5便/日		
				具志川～与勝線	うるま市役所～ザ・ビッグ田場店～照間公民館前～与那城出張所	9	6便/日		
				与勝循環線	与那城出張所～きむたかこどもセンター～与那城出張所	10	3便/日		
読谷村	路線	鳳バス	4	北ルート	JAゆんた市場～都屋～宇座～渡慶次小学校～イオンタウン読谷座喜味～JAゆんた市場	26	11便/日	200円/一般 100円/小学生・高齢 者・障がい者	生活環境課
				西ルート	JAゆんた市場～波平仲石良原～古堅小学校前～伊良皆～シーレイク座喜味～JAゆんた市場	27	7便/日 ※平日		
				南ルート	JAゆんた市場～伊良皆～サンエー大湾シティ～イオンタウン読谷～波平仲石良原～JAゆんた市場	26	8便/日 ※平日		
				休日南北ルート	読谷BT～イオンタウン読谷座喜味～JAゆんた市場～サンエー大湾シティ～古堅南小学校～読谷BT	23	4便/日 ※休日のみ		
嘉手納町									
北谷町	デマンド	Cバス	-	-	-	69	月曜～土曜	300円/大人(中学生以上) 150円/高齢者・障害者・小 学生等	企画財政課
北中城村	路線	グスクめぐりん	2	西ルート	イオンモール沖縄ライカム～北中城村役場～中城城跡～屋宜原～中央公民館～イオンモール沖縄ライカム	17	6便/日	200円/一般 100円/小学生・高齢者・ 障がい者・運転免許返納者 無料/未就学児・あやかりの 杜利用者	企画振興課
				東ルート	鳥袋公民館～イオンモール沖縄ライカム～北中城村役場～北中城高校前～和仁屋～鳥袋公民館	19	6便/日		
中城村	路線	護佐丸バス	4	久場琉大線	ひが皮膚科クリニック前～中学校前～県営団地前～琉大附属学校前～中部商業高校前	15	2便/日	200円/一般 100円/中学生・高齢 者・障害者 50円/小学生	企画課
				伊集普天間線	伊集～津覇～新垣～第二登又～普天間りうぼう	11	2便/日		
				伊集回り線	吉の浦会館～ハートライフクリニック～津覇～琉大北口～普天間りうぼう～中城モール～吉の浦会館	37	5便/日		
				久場回り線	吉の浦会館～中城モール～普天間りうぼう～琉大北口～ハートライフクリニック～吉の浦会館	37	5便/日		
西原町									

【南部】

No	自治体名	分類	名称	運行 ルート数	ルート名	主なルート	乗降所数	運行頻度 (運行時間)	主な 運賃設定	所管部署
1	那覇市									
4	浦添市									
6	糸満市	デマンド	いとちゃんmini	-	-	-	171	7時～19時	300円～500円/大人	市民生活環境課
		路線	いとちゃんmini国吉線	1	国吉線	糸満BT～糸満郵便局前～高嶺小学校前～糸満小学校前～糸満BT	21	2便/日	160円/高校生以上	
8	豊見城市									
11	南城市	路線	Nバス	6	A1・A2	南城市役所～馬天～佐敷～知念・つきしろ～玉城～南城市役所	50～56	22便/日	300円/大人 150円/子ども ※回数券(市民限定)1 枚あたり 160円/大人 80円/高校生まで	交通政策課
					B1・B2・B3	南城市役所～馬天～佐敷～知念・つきしろ～玉城～南城市役所	15～41	22便/日		
					C1・C2	南城市役所～玉城～大里～南城市役所	52～53	16便/日		
					D1・D2	南城市役所～百名～志堅原～向陽高校前～玉泉洞前～玉城小学校前～南城市役所	28	7便/日		
					F	南城市役所～喜良原～前川～船越～玉城小学校前～南城市役所	20～26	2便/日		
					G	南城市役所～大里第二団地前～大里北小学校前～南小学校前～向陽高校前	35	1便/日		
		デマンド	おでかけなんじい	-	-	-	-	平日 9時～18時 土日祝 9時～16時	500円/大人・小人 200円/75歳以上の市民	
27	与那原町									
28	南風原町	デマンド	mobi	-	-	-	367	9:00～19:00	500円/回(大人) 250円/回(子ども)	まちづくり振興課
38	八重瀬町									

【宮古】

自治体名	分類	名称	運行 ルート数	ルート名	主なルート	乗降所数	運行頻度 (運行時間)	主な 運賃設定	所管部署
宮古島市	路線	宮古島ループバス	3	A:リゾートエリア	公設市場～サンエー宮古島シティ(A区間)～宮古島東急ホテル&リゾート～東平安崎(B区間)	17	3便/日	500円/A区間(大人) 800円/A+B区間(大人) ※中学生以上から大人扱い	企画調整課
				B:市街地 ヒルトン・イオン南	平良港クルーズターミナル～バイナガマビーチ～実業高校前～サンエー宮古島シティ(空港通り)	15	6便/日	500円/大人 ※中学生以上から大人扱い	
				C:市街地 市役所・ドン・キホーテ	平良港クルーズターミナル～サンエー前～ドン・キホーテ前～宮古空港	15	6便/日		
	デマンド	友利線デマンド	-	-	-	76	9:30～18:30	200円/エリア内 400円/エリア超	
多良間村	路線	村営有償バス	2	空港行	空港～役場前～夢パティオたらま	3	2便/日	400円/一般	総務財政課
				港行	前泊港(普天間港)～役場前～夢パティオたらま	3	1便/日	200円～400円/一般	

【八重山】

自治体名	分類	名称	運行 ルート数	ルート名	主なルート	乗降所数	運行頻度 (運行時間)	主な 運賃設定	所管部署
石垣市									
竹富町									
与那国町	路線		1	-	祖納～与那国小学校前～ナンタ浜～製糖工場～駐屯地～久部良港～久部良小学校前～空港	17	9便/日	無料	

【その他離島】

自治体名	分類	名称	運行 ルート数	ルート名	主なルート	乗降所数	運行頻度 (運行時間)	主な 運賃設定	所管部署
伊江村									
渡嘉敷村									
座間味村	路線	村営バス	3	阿真行	座間味港～阿真キャンプ場管理棟前	1	7便/日	300円/大人 150円/子ども 無料/後期高齢者(75歳以上) ※障害者は上記の半額	船舶観光課
				古座間味行	座間味港～古座間味ビーチ	1	5便/日		
				阿佐行	座間味港～阿佐公民館前	1	6便/日		
粟国村	路線	アニー号	3	港・空港線	浜コミュニティ～粟国港～粟国空港～村役場～西コミュニティ～小中校前～浜コミュニティ	18	1便/日	100円/大人(中学生以上) 50円/小学生、後期高齢者(75歳以上)、障害者 無料/未就学児	総務課
				空港線	浜コミュニティ～粟国空港～村役場～西コミュニティ～小中校前～浜コミュニティ	17	1便/日		
				港線	浜コミュニティ～粟国港～村役場～西コミュニティ～小中校前～浜コミュニティ	17	2便/日		
	デマンド	りかりか号	-	-	-	-	8:30～17:30	200円/中学生以上 100円/小学生、後期高齢者(75歳以上)、障害者 無料/未就学児	
渡名喜村									
南大東村									
北大東村									
伊平屋村	路線	村コミュニティバス	2	野南(南)周り	前泊港～野南港～前泊港～役場前～前泊港	19	3便/日	100円/小学生以上 50円/障害者	観光交通課
				田名(北)周り	前泊港～田名公民館～前泊港～野南港～前泊港	19	3便/日		
伊是名村									
久米島町	路線	町営バス	4	空港線	営業所～イーブビーチホテル～泊フィッシャリーナ前～公立久米島病院～兼城港～空港	32～33	7便/日	120円～390円/一般	商工観光課
				一周線右回り	(真謝公民館前)～営業所～役場仲里庁舎前～公立久米島病院前～兼城～具志川～真謝～営業所	33～38	5便/日	120円～470円/一般	
				島尻線	営業所～島尻～銭田西～沖縄ダイケン前～仲里庁舎前～真謝公民館	8～14	3便/日	120円～170円/一般	
				一周線左回り	営業所～真謝公民館～具志川～兼城～公立久米島病院前～沖縄ダイケン前～役場仲里庁舎前～営業所	39～40	5便/日	120円～470円/一般	

「公庫レポート」既刊目録

[数字は号数、()は発行年月]

○ 沖縄県産業連関表による公共投資の波及効果分析 －特に沖縄公庫住宅融資を中心にして－	創刊号 (S 56. 3)
○ 沖縄の住宅事情と需要の動向	創刊号 (S 56. 3)
○ 昭和57年度設備投資計画調査報告	2 (S 56. 7)
○ 沖縄公庫の融資効果の評価と今後の方向－沖縄公庫モデルを中心とした計量分析－	2 (S 56. 7)
○ 沖縄のホテル業界の現状と課題	3 (S 57. 3)
○ 沖縄県経済の現状と工業振興の方向	4 (S 57. 8)
○ 昭和58年度設備投資計画調査報告	4 (S 57. 8)
○ 沖縄県主要企業の財務行動	4 (S 57. 8)
○ 昭和58・59年度設備投資計画調査報告	5 (S 58. 8)
○ 沖縄の工業開発と技術集積	6 (S 59. 3)
○ 沖縄県における食肉加工業	6 (S 59. 3)
○ 昭和59・60年度設備投資計画調査報告	7 (S 59. 8)
○ アメリカの地域開発－いくつかの事例を中心に－	7 (S 59. 8)
○ 昭和59・60年度設備投資計画調査報告(昭和59年10月調査)	8 (S 60. 1)
○ 21世紀沖縄の経済・社会構造と政策課題の提案	8 (S 60. 1)
○ 昭和60・61年度設備投資計画調査報告(昭和60年9月調査)	9 (S 60. 12)
○ 昭和60・61年度設備投資計画調査報告(昭和61年3月調査)	10 (S 61. 7)
○ 復帰特別措置の体系的検討	10 (S 61. 7)
○ 昭和61・62年度設備投資計画調査報告(昭和61年9月調査)	11 (S 62. 2)
○ 規制緩和下における沖縄の航空体制の課題	11 (S 62. 2)
○ 昭和61・62年度設備投資計画調査報告(昭和62年3月調査)	12 (S 62. 6)
○ 動向調査 沖縄の主要産業－昭和61年度の動向と見通し－	13 (S 62. 11)
○ 地域産業トピックス	13 (S 62. 11)
水産 急成長を遂げるも市況悪化への対応に迫られる車エビ養殖	
流通 中規模店化が進む小売業	
環境変化への対応を迫られる婦人服店	
急成長下、経営戦略が問われる中古車業界	
需要低迷と価格低下で厳しさを増すガソリンスタンド	
サービス 質的变化が著しい飲食業界	
振興事業に着手した美容業界	
リゾート型参入で新展開が見込まれる県内ゴルフ場	
過当競争に突入したスイミングスクール	
○ データ解説 昭和61年度個人住宅資金(一般住宅・建売住宅)利用者調査報告	13 (S 62. 11)
○ 開発調査 沖縄のリゾート開発の課題と開発資金の検討	13 (S 62. 11)
○ 昭和62・63年度設備投資計画調査報告(昭和62年9月調査)	14 (S 62. 12)
○ 昭和62・63年度設備投資計画調査報告(昭和63年3月調査)	15 (S 63. 6)
○ グラム・サイパン市場差別化策の検討	16 (S 63. 8)
○ 動向調査 沖縄の主要産業－昭和62年度の動向と見通し－	17 (S 63. 11)
○ 地域産業トピックス	17 (S 63. 11)
製造 市場環境の変化と技術革新が著しい印刷業界	
小売 変貌する鮮魚店、食肉店の需要環境	
サービス 新たなサービスのあり方を探る理容業界	
○ データ解説 昭和62年度個人住宅建設資金利用者調査報告	17 (S 63. 11)
○ 昭和63・平成元年度設備投資計画調査報告(昭和63年9月調査)	18 (S 63. 12)
○ 沖縄県の住宅需要動向	19 (H 1. 4)
○ ハワイリゾートの現状と沖縄のリゾート開発の課題－ハワイリゾート調査報告書－	20 (H 1. 4)
○ 昭和63・平成元年度設備投資計画調査報告(平成元年3月調査)	21 (H 1. 6)
○ 動向調査 沖縄の主要産業の動向-昭和63年度の動向を中心に	22 (H 1. 12)

○ 地域産業トピックス 不動産賃貸 空室率が高い沖縄の貸ビル サービス 沖縄県内の人材派遣業 自動車分解整備業の概要	22	(H 1. 12)
○ データ解説 昭和63年度個人住宅建設資金利用者調査報告 労働生産性が低い県内製造業(工業統計調査より)	22	(H 1. 12)
○ 平成元・2年度設備投資計画調査報告(平成元年9月調査)	22	(H 1. 12)
○ 沖縄洋ラン切花生産の実態・本土市場調査	23	(H 2. 3)
○ タイ国の熱帯果樹農業の現状と輸出産業としての地位 —沖縄県の有望作物としての熱帯果樹産業に関する調査—	23	(H 2. 3)
○ データ解説 平成元年度個人住宅建設資金利用者調査報告	24	(H 2. 7)
○ 平成元・2年度設備投資計画調査報告(平成2年2月調査)	24	(H 2. 7)
○ 沖縄県におけるバイオマス資源活用産業 —新規胎動産業を探る—	25	(H 2. 8)
○ 地域産業トピックス 琉球ガラス産業界の現況 成長著しい県内の生花小売業 県内水産加工業の生産状況 競合激しい県内クリーニング業	26	(H 3. 3)
○ 平成2・3年度設備投資計画調査報告(平成2年9月調査)	26	(H 3. 3)
○ データ解説 平成2年度個人住宅建設資金利用者調査報告	27	(H 3. 7)
○ 平成2・3年度設備投資計画調査報告(平成3年3月調査)	27	(H 3. 7)
○ 沖縄県の観光土産品店	28	(H 4. 1)
○ 平成3・4年度設備投資計画調査報告(平成3年9月調査)	28	(H 4. 1)
○ データ解説 平成3年度個人住宅建設資金利用者調査報告	29	(H 4. 8)
○ 平成3・4年度設備投資計画調査報告(平成4年3月調査)	29	(H 4. 8)
○ 平成4・5年度設備投資計画調査報告(平成4年10月調査)	30	(H 5. 2)
○ データ解説 平成4年度マイホーム新築資金利用者調査報告	31	(H 5. 9)
○ 平成4・5年度設備投資計画調査報告(平成5年3月調査)	31	(H 5. 9)
○ 平成5・6年度設備投資計画調査報告(平成5年9月調査)	32	(H 6. 2)
○ 平成5・6年度設備投資計画調査報告(平成6年3月調査)	33	(H 6. 7)
○ 正念場を迎えるエステティック業界	34	(H 6. 8)
○ 泡盛製造業の現況について	34	(H 6. 8)
○ 需要低迷下生産性の向上が求められる生コン業界	35	(H 6. 9)
○ 沖縄県の花弁農業	35	(H 6. 9)
○ 沖縄県の伝統工芸産業	35	(H 6. 9)
○ データ解説 平成5年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成5年度マンション購入資金利用者調査報告	36	(H 6. 10)
○ 沖縄のデンファレ(切花)について	37	(H 6. 10)
○ 生産性の向上と新しい生産技術への対応が求められる印刷業界	37	(H 6. 10)
○ 貸アパート業実態調査	38	(H 6. 11)
○ 沖縄県のプレハブ住宅の現状について	38	(H 6. 11)
○ 競争激化が進む中で経営体質強化が求められる建設業	39	(H 6. 12)
○ 平成6・7年度設備投資計画調査報告(平成6年9月調査)	39	(H 6. 12)
○ インドネシア・バリ島リゾートの現状	40	(H 7. 2)
○ マンゴー栽培の現状と産地形成に向けての課題	41	(H 7. 3)
○ 総合産業への変容が求められる500万人時代の沖縄観光	42	(H 7. 3)
○ 県内製糖業の現状	43	(H 7. 3)
○ 平成6・7年度設備投資計画調査報告(平成7年3月調査)	44	(H 7. 5)
○ 公庫住宅資金利用者に係る耐久消費財等購入実態調査	45	(H 7. 8)

○ 県内駐車場業の現状と課題	46	(H 7. 9)
○ データ解説 平成6年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成6年度マンション購入資金利用者調査報告	47	(H 7. 9)
○ 平成6・7年度設備投資計画調査報告(平成7年9月調査)	48	(H 7. 12)
○ 薬草加工販売業の現状と課題	49	(H 8. 1)
○ 新規開業の実態	50	(H 8. 1)
○ 持家取得実態調査	51	(H 8. 3)
○ 「わしたショップ」—拠点方式による県産品のマーケティング—	52	(H 8. 5)
○ 平成7・8年度設備投資計画調査報告(平成8年3月調査)	53	(H 8. 6)
○ 沖縄県におけるタラソテラピー事業可能性の検討 (フランス・タラソテラピー業界視察報告)	54	(H 8. 6)
○ 沖縄での展開が有望なタラソテラピーについて	54	(H 8. 6)
○ 県内小売業の現状	55	(H 8. 7)
○ データ解説 平成7年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成7年度マンション購入資金利用者調査報告	56	(H 8. 7)
○ 沖縄の養蜂	57	(H 8. 8)
○ 平成7・8年度設備投資計画調査報告(平成8年9月調査)	58	(H 8. 12)
○ 県内レンタカー業の現状 —大規模な規制緩和のもと、更なる発展が見込まれる県内レンタカー業—	59	(H 9. 1)
○ 県内貸ビル業の現状 —空室率が高い沖縄の貸ビル—	60	(H 9. 2)
○ マイホーム新築資金住宅の建設実態	61	(H 9. 3)
○ 車エビ養殖業の現状と課題 —全国一の生産県となるも市況悪化への対応が迫られる車エビ養殖業界—	62	(H 9. 4)
○ 台湾の中小企業とOEM	63	(H 9. 5)
○ 平成8・9年度設備投資計画調査報告(平成9年3月調査)	64	(H 9. 6)
○ データ解説 平成8年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成8年度マンション購入資金利用者調査報告	65	(H 9. 10)
○ 公庫住宅資金利用者に係る耐久消費財等購入実態調査	66	(H 9. 10)
○ 平成8・9年度設備投資計画調査報告(平成9年9月調査)	67	(H 9. 12)
○ 廃棄物リサイクル産業の現状と課題	68	(H 10. 6)
○ 平成9・10年度設備投資計画調査報告(平成10年3月調査)	69	(H 10. 6)
○ 沖縄の産業振興とマルチメディア	70	(H 10. 7)
○ データ解説 平成9年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成9年度マンション購入資金利用者調査報告	71	(H 10. 10)
○ 平成9・10年度設備投資計画調査報告(平成10年9月調査)	72	(H 10. 12)
○ 平成9年度ホテル経営状況	73	(H 10. 12)
○ ダイビング業界の現状と課題	74	(H 11. 3)
○ 平成10・11年度設備投資計画調査報告(平成11年3月調査)	75	(H 11. 8)
○ 平成10・11年度設備投資計画調査報告(平成11年9月調査)	76	(H 11. 12)
○ 平成10年度ホテル経営状況	77	(H 12. 2)
○ 新規開業の現状と創業支援	78	(H 12. 5)
○ 沖縄観光の構造転換に向けた整備課題 —ハワイを比較軸として—	79	(H 12. 7)
○ 1999・2000年度設備投資計画調査報告(2000年3月調査)	80	(H 12. 8)
○ 1999・2000年度設備投資計画調査報告(2000年9月調査)	81	(H 12. 12)
○ データ解説 平成11年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成11年度マンション購入資金利用者調査報告	82	(H 13. 1)
○ 台湾アグロインダストリー調査報告	83	(H 13. 3)
○ 1999年度ホテル経営状況	84	(H 13. 3)

○ 2000・2001年度設備投資計画調査報告(2001年3月調査)	85	(H 13. 5)
○ 地方都市の水産物市場と水産業の振興 ―自由な市場と消費の拡大―	86	(H 13. 7)
○ 2000・2001年度設備投資計画調査報告(2001年9月調査)	87	(H 13. 12)
○ マンションの維持管理に関する調査報告	88	(H 14. 1)
○ 台湾情報通信産業調査報告	89	(H 14. 2)
○ 2000年度ホテル経営状況	90	(H 14. 3)
○ 県内ホテルの経営課題と改善に向けた方向性	90	(H 14. 3)
○ 2001・2002年度設備投資計画調査報告(2002年3月調査)	91	(H 14. 6)
○ データ解説 平成13年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成13年度マンション購入資金利用者調査報告	92	(H 14. 11)
○ 2001・2002年度設備投資計画調査報告(2002年9月調査)	93	(H 14. 12)
○ 2001年度ホテル経営状況	94	(H 15. 7)
○ 2002・2003年度設備投資計画調査報告(2003年3月調査)	95	(H 15. 8)
○ 2002・2003年度設備投資計画調査報告(2003年9月調査)	96	(H 16. 1)
○ 2003・2004年度設備投資計画調査報告(2004年3月調査)	97	(H 16. 6)
○ データ解説 平成14年度マイホーム新築資金利用者調査報告 平成14年度マンション購入資金利用者調査報告	98	(H 16. 7)
○ 2002年度ホテル経営状況	99	(H 16. 8)
○ 2003・2004年度設備投資計画調査報告(2004年9月調査)	100	(H 16. 11)
○ 2004・2005年度設備投資計画調査報告(2005年3月調査)	101	(H 17. 6)
○ 2004・2005年度設備投資計画調査報告(2005年9月調査)	102	(H 17. 11)
○ 2005・2006年度設備投資計画調査報告(2006年3月調査)	103	(H 18. 9)
○ 泡盛業界の現状と課題 ―最近の泡盛・もろみ酢の動向を中心に―	104	(H 18. 10)
○ 2005・2006年度設備投資計画調査報告(2006年9月調査)	105	(H 18. 12)
○ 2006・2007年度設備投資計画調査報告(2007年3月調査)	106	(H 19. 9)
○ 2006・2007年度設備投資計画調査報告(2007年9月調査)	107	(H 19. 11)
○ バイオエタノールの現状 ―JETRO・ブラジルバイオエタノールミッション報告―	108	(H 20. 3)
○ 2007・2008年度設備投資計画調査報告(2008年3月調査)	109	(H 20. 6)
○ 沖縄公庫取引先からみた新規開業の現状	110	(H 20. 7)
○ 2007・2008年度設備投資計画調査報告(2008年9月調査)	111	(H 20. 11)
○ 2007年度県内主要ホテルの稼働状況	112	(H 20. 12)
○ 2008・2009年度設備投資計画調査報告(2009年3月調査)	113	(H 21. 6)
○ 2008・2009年度設備投資計画調査報告(2009年9月調査)	114	(H 21. 12)
○ 沖縄県内ホテルのホスピタリティ向上への取り組み状況 2008年度県内主要ホテルの稼働状況	115	(H 22. 3)
○ 2009・2010年度設備投資計画調査報告(2010年3月調査)	116	(H 22. 6)
○ 2009年度県内主要ホテルの稼働状況	117	(H 22. 7)
○ 沖縄公庫取引先からみた新規開業の現状2010	118	(H 22. 9)
○ 2009・2010年度設備投資計画調査報告(2010年9月調査)	119	(H 22. 11)
○ 沖縄県内の「道の駅」と「農産物直売所」	120	(H 23. 4)
○ 2010・2011年度設備投資計画調査報告(2011年3月調査)	121	(H 23. 6)
○ 2010年度県内主要ホテルの稼働状況 東日本大震災による県内主要ホテルへの影響	122	(H 23. 7)
○ 2010・2011年度設備投資計画調査報告(2011年9月調査)	123	(H 23. 11)
○ 平成22年度 沖縄公庫教育資金利用者調査報告	124	(H 24. 4)

○ 2011・2012年度設備投資計画調査報告(2012年3月調査)	125	(H 24. 6)
○ 2011年度県内主要ホテルの稼働状況 八重山主要ホテルの稼働状況	126	(H 24. 10)
○ 2011・2012年度設備投資計画調査報告(2012年9月調査)	127	(H 24. 11)
○ 沖縄:新たな挑戦 経済のグローバル化と地域の繁栄 世界の目を沖縄へ、沖縄の心を世界へ	128	(H 25. 2)
○ OKINAWA: THE CHALLENGES AHEAD THRIVING LOCALLY IN A GLOBALIZED ECONOMY "AS THE EYES OF THE WORLD FOCUS ON OKINAWA OKINAWA OFFERS ITS HEART TO THE WORLD"	129	(H 25. 2)
○ 2012・2013年度設備投資計画調査報告(2013年3月調査)	130	(H 25. 6)
○ 2012年度県内主要ホテルの稼働状況	131	(H 25. 9)
○ 2012・2013年度設備投資計画調査報告(2013年9月調査)	132	(H 25. 12)
○ 平成24年度 沖縄公庫教育資金利用者調査報告	133	(H 26. 5)
○ 2013・2014年度設備投資計画調査報告(2014年3月調査)	134	(H 26. 6)
○ 世界自然遺産登録を活かした奄美・琉球の地域活性化策 (やんばる地域・西表島編)～持続可能な地域づくりに向けて～	135	(H 26. 6)
○ 県内主要ホテルの動向分析 第一部 2013年度県内主要ホテルの稼働状況 第二部 シティホテルの長期稼働状況からみた今後の取組 第三部 県内の宿泊特化型ホテルの動向分析	136	(H 26. 10)
○ 2013・2014年度設備投資計画調査報告(2014年9月調査)	137	(H 26. 11)
○ 「人手不足の影響と人材確保の取組」に関する調査報告	138	(H 27. 4)
○ 「沖縄の6次産業化認定企業の現況と今後の取組」に関する調査報告	139	(H 27. 5)
○ 2014・2015年度設備投資計画調査報告(2015年3月調査)	140	(H 27. 6)
○ 沖縄公庫取引先からみた新規開業の現状2015	141	(H 27. 10)
○ 県内主要ホテルの動向分析 第一部 2014年度県内主要ホテルの稼働状況 第二部 新石垣空港開港に伴う八重山地域主要ホテルの稼働状況	142	(H 27. 11)
○ 2014・2015年度設備投資計画調査報告(2015年9月調査)	143	(H 27. 11)
○ 平成26年度 沖縄公庫教育資金利用者調査報告	144	(H 28. 3)
○ 「インバウンドの影響とその取組」に関する調査報告	145	(H 28. 3)
○ 2015・2016年度設備投資計画調査報告(2016年3月調査)	146	(H 28. 6)
○ 2015・2016年度設備投資計画調査報告(2016年9月調査)	147	(H 28. 11)
○ 県内主要ホテルの動向分析 第一部 2015年度県内主要ホテルの稼働状況 第二部 沖縄県内主要ホテルの人手不足に関する調査報告	148	(H 28. 12)
○ 「沖縄における若年雇用問題ーミスマッチを生む意識構造の分析を中心にー」 に関する調査報告	149	(H 29. 2)
○ 定住・交流人口の維持・増加に向けた考察 第一部 沖縄への移住意向に関する調査報告 第二部 沖縄の離島観光に関する意識調査報告	150	(H 29. 5)
○ 2016・2017年度設備投資計画調査報告(2017年3月調査)	151	(H 29. 5)
○ 県内主要ホテルの動向分析 第一部 2016年度県内主要ホテルの稼働状況 第二部 リーマンショック直前からの長期推移	152	(H 29. 10)
○ 2016・2017年度設備投資計画調査報告(2017年9月調査)	153	(H 29. 11)
○ 拡大する沖縄経済の下で深刻化する人手不足 ～県内企業への影響と課題への対応～	154	(H 30. 1)
○ 県内小規模企業実態調査報告	155	(H 30. 5)
○ 2017・2018年度設備投資計画調査報告(2018年3月調査)	156	(H 30. 6)
○ 教育資金と進学意識に関する調査結果 第一部 平成28年度 沖縄公庫教育資金利用者調査 第二部 進学に対する親と学生の意識調査	157	(H 30. 6)
○ 沖縄公庫取引先からみた泡盛メーカーの現状と課題について	158	(H 30. 7)

○ 2017・2018年度設備投資計画調査報告(2018年9月調査)	159	(H 30. 11)
○ 県内主要ホテルの動向分析	160	(H 31. 3)
第一部 2017年度県内主要ホテルの稼働状況		
第二部 県内主要ホテルの改装動向		
○ 2018・2019年度設備投資計画調査報告(2019年3月調査)	161	(R 1. 6)
○ 2018・2019年度設備投資計画調査報告(2019年9月調査)	162	(R 1. 11)
○ 2018年度県内主要ホテルの稼働状況	163	(R 1. 12)
○ 平成30年度 沖縄公庫教育資金利用者調査	164	(R 2. 3)
○ 2019・2020年度設備投資計画調査報告(2020年3月調査)	165	(R 2. 6)
○ 2019・2020年度設備投資計画調査報告(2020年9月調査)	166	(R 2. 12)
○ 沖縄県内の物流需給バランスの現状と将来推計について	167	(R 3. 3)
○ 沖縄公庫取引先の事業承継に関する実態調査	168	(R 3. 3)
○ 2019年度県内主要ホテルの稼働状況	169	(R 3. 6)
○ コロナ禍における自治体経営の状況と今後の展望	170	(R 3. 6)
○ 「コロナ禍における旅行者の動向と沖縄が取り組むべき事項」に関する調査	171	(R 3. 6)
第一部 「コロナ禍における日本人旅行者の動向と沖縄が取り組むべき事項」に関する調査報告		
第二部 「コロナ禍における訪日外国人旅行者の意向と沖縄が取り組むべき事項」～DBJ・JTBFアジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査(2020年度 新型コロナ影響度 特別調査)より～		
○ 2020・2021年度設備投資計画調査報告(2021年3月調査)	172	(R 3. 6)
○ 2020・2021年度設備投資計画調査報告(2021年9月調査)	173	(R 3. 10)
○ 2020年度県内主要ホテルの稼働状況	174	(R 3. 11)
○ 新型コロナウイルス感染症の県内景況に及ぼす影響について	175	(R 4. 2)
○ 令和2年度 沖縄公庫教育資金利用者調査報告	176	(R 4. 3)
第一部 令和2年度 沖縄公庫教育資金利用者調査		
第二部 令和2年度 沖縄公庫教育資金利用者意識調査		
○ ポストコロナ時代に向けた自治体経営の状況と今後の展望	177	(R 4. 5)
○ コロナ禍における日本人・訪日外国人の沖縄旅行に関する調査	178	(R 4. 5)
第一部 コロナ禍における日本人の沖縄旅行に関する調査(2021年版)		
第二部 コロナ禍における訪日外国人旅行者の意向調査【沖縄版】～DBJ・JTBFアジア・欧米豪訪日外国人旅行者の意向調査(第2回 新型コロナ影響度 特別調査)より～		
○ 「ポストコロナ時代における沖縄観光のあり方」に関する調査～これからの“旅行牽引世代”の意向を踏まえた観光(観光地)とは～	179	(R 4. 6)
○ 2021・2022年度設備投資計画調査報告(2022年3月調査)	180	(R 4. 6)
○ 2021・2022年度設備投資計画調査報告(2022年9月調査)	181	(R 4. 11)
○ 2021年度県内主要ホテルの稼働状況	182	(R 5. 1)
○ ポストコロナ時代における沖縄観光の二次交通に関する調査～レンタカーを利用しない観光客のニーズから考える移動手段～	183	(R 5. 6)
○ コロナ禍からの再始動に向けた日本人・訪日外国人の沖縄旅行に関する調査	184	(R 5. 6)
第一部 コロナ禍における日本人の沖縄旅行に関する調査(2022年度版)		
第二部 訪日外国人旅行者のサステナブルツーリズムへの意向と沖縄観光について		
○ 県内都市公園の現況と課題に関する調査	185	(R 5. 6)
○ 2022・2023年度 設備投資計画調査報告(2023年3月調査)	186	(R 5. 6)
○ 沖縄振興計画に沖縄公庫が果たしてきた役割～政策金融にみる20年間(平成14～令和3年度)の沖縄振興～	187	(R5.7)
○ 2022年度県内主要ホテルの稼働状況	188	(R5.10)
第一部 2022年度県内主要ホテルの稼働状況		
第二部 (寄稿)人手不足が県内宿泊施設の稼働に与える影響の試算		
○ 2022・2023年度 設備投資計画調査報告(2023年9月調査)	189	(R5.11)
○ 日本人・訪日客の沖縄旅行に関する調査(2023年版)	190	(R6.6)
第一部 日本人の沖縄旅行に関する調査		
第二部 訪日客の沖縄旅行に関する調査		
○ サステナブルツーリズムの実現に向けた日本人観光客の意向調査	191	(R6. 6)

○ 「住宅確保に関する現状と課題」に関する調査	192	(R6. 6)
○ 2023・2024年度 設備投資計画調査報告(2024年3月調査)	193	(R6. 6)
○ 2023・2024年度 設備投資計画調査報告(2024年9月調査)	194	(R6. 11)
○ 2023年度県内主要ホテルの稼働状況	195	(R6. 12)
○ 統計資料でみる沖縄県内物流の現状	196	(R7. 2)
○ 教育資金と県民の大学等進学への課題に関する調査報告	197	(R7. 3)
○ 沖縄におけるソーシャルビジネスの現況	198	(R7. 5)
○ 沖縄本島内における陸上交通の現状と課題	199	(R7. 6)

公 庫 レ ポ ー ト

令和7年6月発行

編集兼発行者 大西 公一郎

発 行 所 沖縄振興開発金融公庫

調査部 地域連携情報室

那覇市おもろまち1丁目2番26号

電話(098)941-1853

FAX(098)941-1920

URL <https://www.okinawakouko.go.jp>

印 刷 所 有限会社ふたば印刷

本レポートは再生紙を使用しています。



沖縄振興開発金融公庫

THE OKINAWA DEVELOPMENT FINANCE CORPORATION