

沖縄県地域公共交通協議会・第1回資料（抜粋）より

1 地域公共交通計画と補助制度の連動化

1.1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）の概要

平成 19 年に制定された地域交通法では「地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。」とあり、地域公共交通計画を定めることで、その後の法定事業実施や実施計画作成に進めることができる。また実施計画が国土交通大臣の認定を受けることで、予算上の措置や法律上のワンストップ特例（許認可手続き一元化）などの特例措置を受けることが可能となる。



図 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要（国土交通省）

1.2 地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度との連動

令和2年改正法の施行に伴い、**地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業の補助要件**として定められた。これまでの補助制度では「生活交通確保維持改善計画」に記載することで認定を受けていたが、今後は「地域公共交通計画」に記載することで認定を受けることになる。

幹線補助は、幹線沿線の市町村が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けが必要であり、法定協議会において協議がなされる必要がある。



図 地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度（見直し方向性）（国土交通省）

2 沖縄県地域公共交通計画(仮称)の策定について

前段の計画制度と補助制度の見直しを受けて、沖縄県では令和5年度末の策定に向けて「沖縄県地域公共交通計画(仮称)」の作業を進めている。

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、脱産業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、福祉、教育等の分野も含めた幅広い社会全体において、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**

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) 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
 (2) 都市の活動圏域や街づくり動向を踏まえた効率性に優れた公共交通体系
 (3) 各1次生活圏でもより高次の都市サービス享受を支える公共交通体系
 展開イメージ：県民生活の利便性と事業者の事業性及双方の向上に向けた公共交通体系の再構築(基幹バスシステムを中心としたバス網再編、拠点都市と1次生活圏をサービスする公共交通網等)

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**
 (1) 高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境
 (2) 街づくりとも連携し、誰もがゆとりある移動ができる交通環境
 (3) 子どもから大人まで、健康的で安全な暮らしを支える交通環境
 展開イメージ：県民全ての日常生活を支える施設の展開(高齢者、高校生などの移動支援拡充、各市町村中心における交通まちづくりの重点展開、日常行動や通学歩行環境や送迎の改善等)

目標 3 **沖縄観光の魅力を高め、地域振興も促す公共交通サービス等の拡充**
 (1) 県土全体の観光振興を促し、移動の快適性を備えた公共交通サービス
 (2) どこでも多様な交通モードを選択でき、楽しく便利な観光を醸し出す交通サービス
 展開イメージ：公共交通で快適に楽しく観光できる施策の展開(観光軸に沿った公共交通輸・拠点形成と一体的な多様なモードと連携、MaaSの展開等)

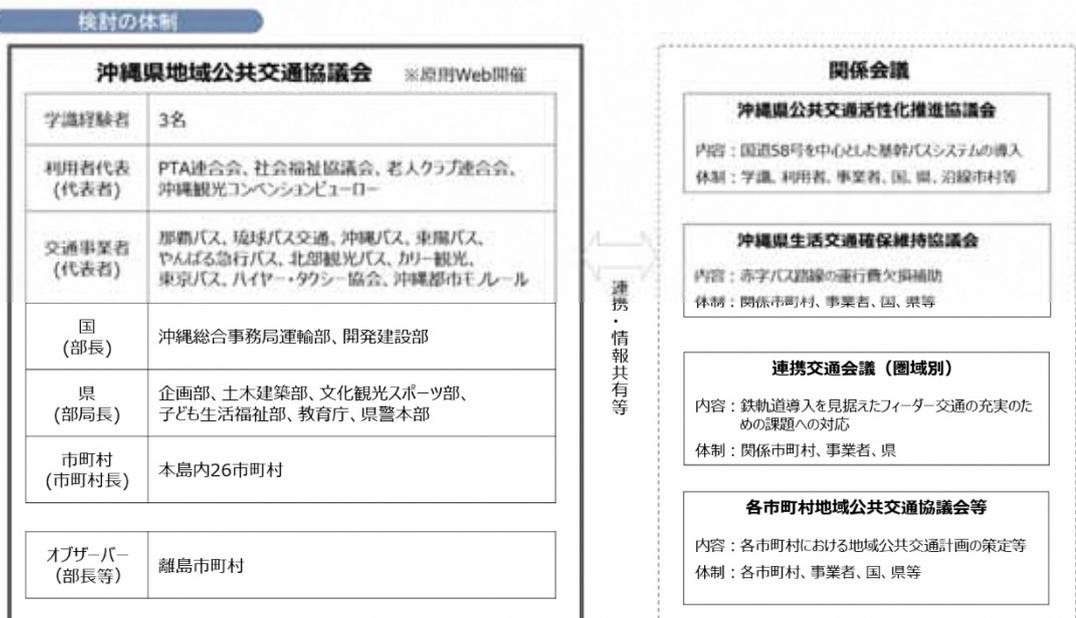
目標 4 **地域・事業者・行政等が一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現**
 (1) 過度なマイカー依存型社会からの脱却に向け、関係者が協力して取り組む交通社会
 (2) 県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会
 展開イメージ：社会全体で公共交通を支える施策の展開(社会全体MM・TDMの強化、利用者の移動支援等を通じた事業性の向上等)

参考：評価指標等の例示

- ◆標準指標
 - ①公共交通の利用者数
 - ②公共交通の収支
 - ③公的資金の投入額
- ◆追加指標(車利用状況)
 - ①観光客のレンタカー/公共交通の利用割合
→観光部関係調査の活用調査
 - ②県民の車利用率
→公務員の通勤手段調査等
 - ③学校送迎、協力企業の割合
→教育機関や自治体等と協力した継続調査等
→わったーバス等TDM協力企業の数等

図 沖縄県地域公共交通計画の基本方針と目標(案)

5. 計画の策定に向けて



出典：第1回沖縄県地域公共交通協議会資料

3 市内一周線(105番)の幹線補助(継続)として地域公共交通計画への位置付け

豊見城市内一周線(105番)は、豊見城市内の交通不便地域を解消する重要な路線であり、現在は国・県・市の補助により運行を維持する系統として「生活交通路線：国庫補助路線」として支援を受けている。(令和5年度第1回沖縄県生活交通確保維持協議会の令和6年度地域間幹線系統確保維持計画(案))

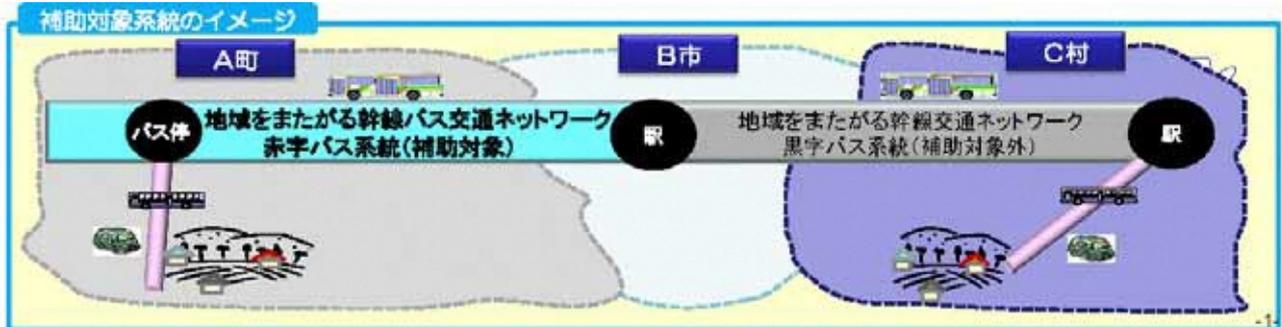
来年度以降も生活交通路線(国庫補助路線)を維持するには、前段の沖縄県が策定する「沖縄県地域公共交通計画」(仮称)において、幹線系統として位置付けが必要である。

「幹線系統」は複数自治体を跨いで運行するバス路線を「幹線」として取り扱うことで、国・県・市町村の協調補助を受領するというスキームになっている。一方で「フィーダー系統」という区分があり、こちらは主に市町村内で完結する路線であり、前段の幹線系統を補完する位置付けにあたる。

本市では、令和4年度に「豊見城市域公共交通計画」を策定しているが、沖縄県の「沖縄県地域公共交通計画」(仮称)との位置付け・役割など内容の整合を図る必要があることから、「豊見城市域公共交通計画」においても幹線系統として位置付けの再検討を行うこととなった。

幹線系統の要件

複数市町村にまたがる路線、1日当たりの輸送量15~150人、1日当たりの運行回数3回以上



フィーダー系統の要件

キロ程が10km以上の路線、1日当たりの輸送量3~150人、1日当たりの運行回数2回以上

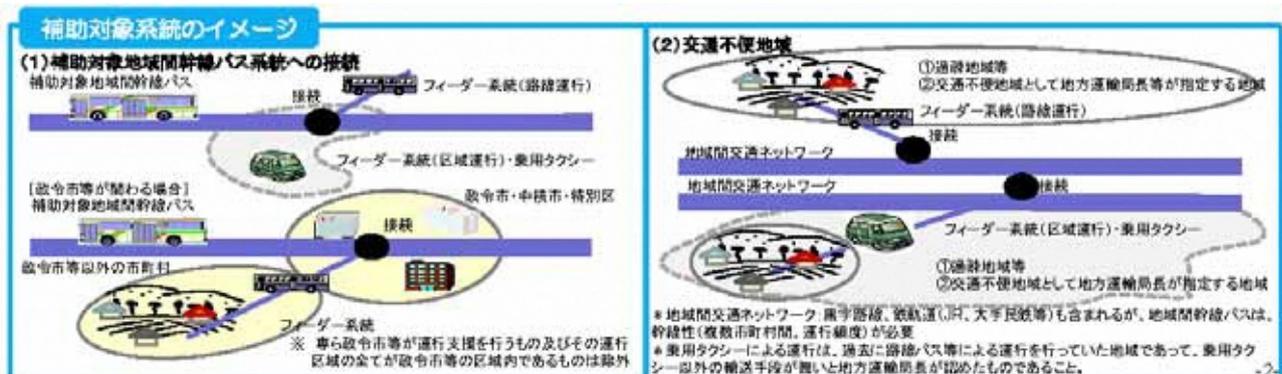
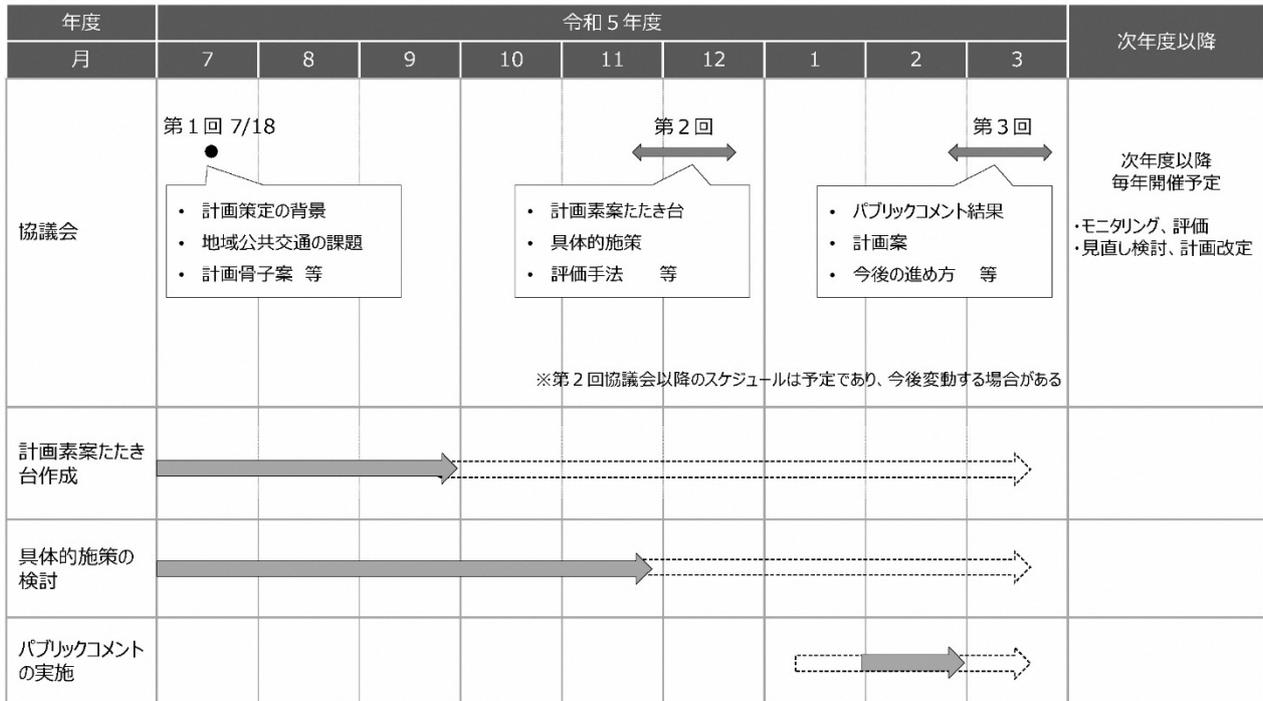


図 国土交通省・地域公共交通確保維持事業における路線区分のイメージ
(上段:幹線系統、下段:地域内フィーダー系統)

4 沖縄県地域公共交通計画(仮称)の策定に向けたスケジュール

沖縄県では今年度末の計画策定に向けて、以下のようなスケジュールでの検討を行っている。

本市では、すでに10月頭に、豊見城市内一周線(105番)にかかる調査資料を作成し、沖縄県交通政策課へ提出。今後は県の計画策定と合わせて昨年度策定した豊見城市域公共交通計画への105番の位置づけ検討結果を盛り込む方向で、検討を進める。



※その他、関係者へのアンケート等についても実施予定

出典：第1回沖縄県地域公共交通協議会資料

図 スケジュール(案)