

公庫レポート

沖縄本島の地域に適した地域交通の
リ・デザイン



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

「沖縄本島の地域に適した地域交通のリ・デザイン」 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

序章	1
(1) 背景	1
(2) 調査の目的	1
(3) 調査概要	2
第1部 県土軸の形成と那覇都市圏の公共交通リ・デザイン	3
第1章 沖縄本島における交通課題	3
(1) 自動車依存による渋滞の深刻化	3
(2) 自動車依存による環境負荷の拡大	3
(3) 路線バスの持続可能性への危惧	4
第2章 那覇都市圏の交通実態の整理	6
(1) 公共交通の利用実態	6
(2) 通勤における交通手段分担率	8
(3) 駐車場料金と公共交通料金比較	9
第3章 県土軸の形成と交通結節点の整理	10
(1) 県土軸構想の位置づけ	10
(2) 整備計画のある主要ルートと交通結節点の方向性	11
第4章 県土軸の形成と那覇都市圏の公共交通リ・デザインに向けて	16
第2部 交通不便地域・空白地域における公共交通リ・デザイン	18
第1章 全国の公共交通不便・空白地域の実態と構造	18
(1) 公共交通不便・空白地域の定義	18
(2) 公共交通不便・空白地域が生じる背景	18
(3) 公共交通不便・空白地域の課題	20
第2章 沖縄本島における公共交通不便・空白地域の実態分析	21
(1) 沖縄本島における公共交通不便・空白地域の概要	21
(2) 沖縄本島における交通空白地域の形成要因	23
(3) 交通空白地域の県内対応事例	25
第3章 日本全国における公共交通不便・空白地域解消に向けた取組事例の紹介	30
(1) 県外事例の導入実態と需給構造の整理と分類	30
(2) 県外事例における運行形態導入傾向	31
(3) 取組事例の紹介	33
第4章 沖縄県における公共交通不便・空白地域解消に向けて	43
第3部 誰一人取り残さない公共交通リ・デザイン ～移動制約者に着目して～	45
第1章 移動制約者への交通支援の展開と沖縄の現状	45
(1) 高齢者・障がい者の交通支援に関する国際比較	45
(2) 日本における移動制約者への交通支援の取り組み	46
(3) 沖縄県における移動制約の構造的要因	47

第2章 分析結果からみる移動制約と社会的排除	50
(1) パーソントリップ調査を用いた基礎的分析	50
(2) 交通条件と個人属性による外出行動への影響分析（クロス集計分析）	54
第3章 沖縄県の移動制約者に対する既存施策とその課題	58
(1) 県・市町村が実施する高齢者・若年層への移動支援	58
(2) 低所得者層への移動支援	61
(3) 既存施策の限界と今後の方向性	62
第4章 誰一人取り残さない公共交通リ・デザインの実現に向けて	63
終章 持続可能な公共交通体系構築にむけて	65
結びに	67

序章

(1) 背景

沖縄本島では、移動手段が自家用車やレンタカーに偏っているため、各地で慢性的な交通渋滞が発生しているとともに、環境負荷の増大という観点からも課題となっている。一方、路線バス等の公共交通は、利用者の減少に伴う収益性の悪化と運転手不足が重なり、既存路線の廃止や減便を余儀なくされること等から、地域交通の空白化が加速している。また、誰もが安心して移動できる仕組みを整えることは、単なる利便性の向上にとどまらず、「移動の権利」を保障し、社会の活力を維持するための生命線である。観光産業の持続的発展と地域経済の活性化を両立させるためにも、都市計画と交通政策を一体化させた「円滑かつ持続可能な移動体系」の再構築（リ・デザイン）が、避けて通れない喫緊の課題となっている。

沖縄公庫調査部と琉球大学工学部社会基盤デザインコース神谷研究室は、令和 6 年度に、沖縄本島における路線バスやモノレールの運行状況を中心に公共交通の現状と課題を整理し、今後必要とされる提言を行った（公庫レポート No.199「沖縄本島内における陸上交通の現状と課題」）。令和 7 年度は、前年度の調査内容を踏まえつつ、より具体的なテーマに踏み込んだ調査を行い、地域や人の多様なニーズに応じた公共交通のあり方を提示する。

(2) 調査の目的

今次調査では、前述の背景を踏まえ、①人口と経済機能が集中する那覇都市圏、②人口密度が低いもしくは都市圏の郊外化により、既存の公共交通の運営が難しい公共交通不便・空白地域、③自家用車を所有・運転できない、あるいは車の所有が困難な層など移動に制約のある人々の足の確保、といった3つの観点から現状を分析し、他県での試みも参考としながら、持続可能な移動体系の再構築に向けた具体的対策を提言することを目的とする。

(3) 調査概要

ア. 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
イ. 調査方法	令和 5 年度実施の「沖縄県本島中南部パーソントリップ調査※」 （以下 PT 調査という）の分析、各種統計の確認、調査対象へのヒアリング ※詳細は後述
ウ. 調査項目	①那覇都市圏の交通実態（渋滞状況調査、令和 5 年 PT 調査を活用）を整理 ②軸（基幹的な交通網）と結節点（接続、乗り換え地点）の議論を整理 ③県内自治体を実施する地域交通の事例研究 ④県外過疎地域の事例研究と分析 ⑤社会的排除の状況について（令和 5 年 PT 調査より分析） ⑥沖縄県教育庁等へのヒアリング及び事例研究
エ. 調査時期	令和 7 年 9 月 30 日～令和 8 年 2 月 28 日
オ. 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、古堅 香織 琉球大学 工学部：教授 神谷 大介、助教 上地 安諄 琉球大学 工学部 社会基盤デザインコース 神谷研究室：新里 莉理、比嘉 悠（学部 4 年） 渡慶次 諒、名嘉 孝光（学部 3 年）

【参考】PT 調査の概要

調査名	沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（令和 5 年度実施）	
サンプル数	45,256 人（個人票）、23,972 世帯	
対象地域	沖縄本島中南部都市圏（17 市町村） 那覇市、沖縄市、うるま市、浦添市、宜野湾市、豊見城市、糸満市、南城市、読谷村、南風原町、西原町、八重瀬町、北谷町、中城村、与那原町、北中城村、嘉手納町	
対象者	5 歳以上	
含まれる主な項目	世帯属性	住所、世帯人数、世帯年収、自動車保有状況など
	個人属性	年齢、性別、職業、運転免許保有状況など
	移動情報	トリップ数、目的、交通手段、OD 地点（出発地及び目的地）、発着時間など

- ・都市における人の移動を把握することを目的とした調査であり、調査対象者は出発地から到着地までの移動を 1 トリップとして、そのトリップで利用した主な移動方法を「交通手段」として回答する。
- ・平日 1 日（10 月から 11 月）における個人の移動が調査対象となる。
- ・なお、第三部においては PT 調査のマスターデータを使用し、居住地域別、自動車保有別、所得階層別、年齢層別等による外出頻度の違いを分析している。

〈PT 調査で収集する移動情報のイメージ図〉



（沖縄県 HP）

<https://www.pref.okinawa.lg.jp/machizukuri/toshi/1022769/1012936/1012937.html>

第1部 県土軸の形成と那覇都市圏の公共交通リ・デザイン

担当 比嘉 悠

第1部では、沖縄本島の交通課題を多角的に整理し、持続可能な公共交通を実現するための「効率的な運行体制」を構築することを目的とする。具体的には、過度な自家用車利用に起因する交通渋滞や環境負荷といった課題に加え、深刻なドライバー不足を考慮し、限られたリソースで輸送効率を最大化させる「公共交通のリ・デザイン（再編）」の方向性を提示する。

第1章 沖縄本島における交通課題

(1) 自動車依存による渋滞の深刻化

那覇市における平日朝夕の混雑時平均旅行速度は 11.7km/h となっている。これは全国平均（30.8km/h）の約 3 分の 1 であり、東京 23 区（13.9km/h）や大阪市（14.0km/h）といった大都市圏をも下回ることから、那覇市の交通渋滞は全国的にも深刻であるといえる。

図表 1-1 一般道路の平均旅行速度



（出所）令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（那覇市は令和7年度改訂）

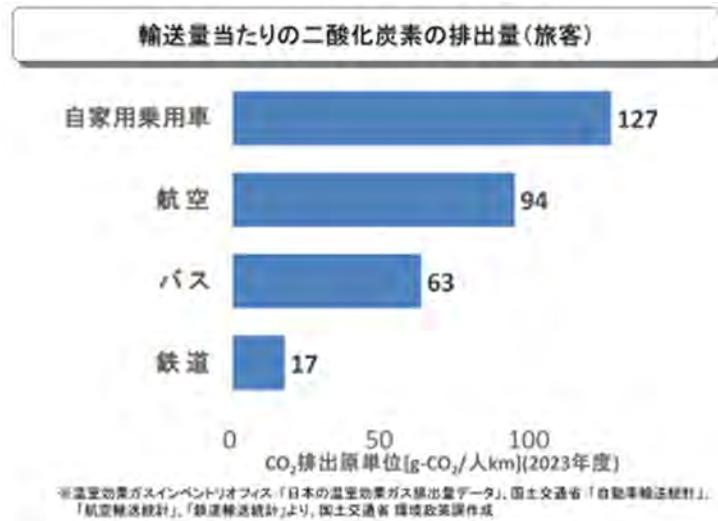
(2) 自動車依存による環境負荷の拡大

交通手段別に1人を1km輸送する際の二酸化炭素排出量をみると、鉄道（17g-CO₂/人 km）やバス（63g-CO₂/人 km）に対し、自家用乗用車は（127g-CO₂/人 km）に達している（図表1-2）。

自家用車からバスへと移動手段を転換した場合、理論上1人・1km走行につき二酸化炭素排出量を64g削減することが可能となる。これは、自家用車を利用した場合の排出量を半分以上に抑えることを意味しており、大幅な環境負荷低減につながる。

但し、前述の通り那覇市内の旅行速度が11.7km/hまで低下している現状では、渋滞によるアイドリング時間の増加や、加減速の繰り返しにより、実際の排出量はさらに増大している可能性が高い。

図表 1-2 交通手段別二酸化炭素の排出量

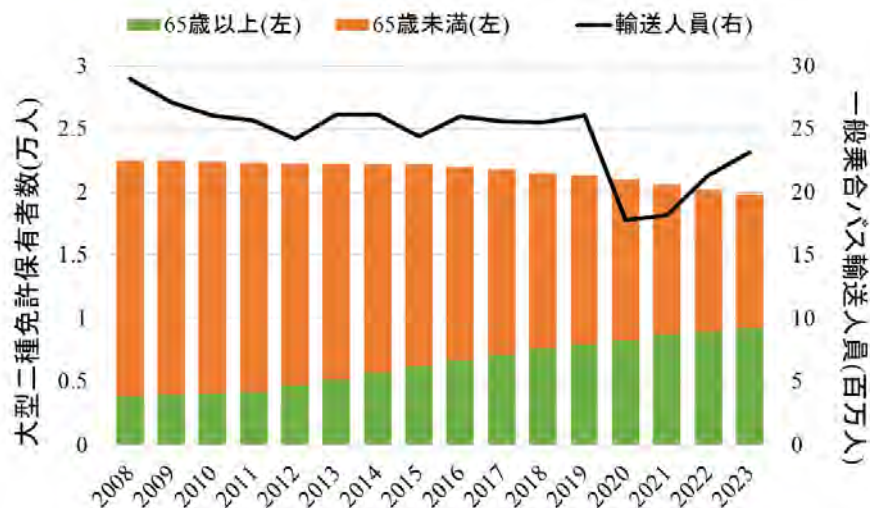


(出所) 国土交通省：運輸部門における二酸化炭素排出量

(3) 路線バスの持続可能性への危惧

都市交通における渋滞の緩和や環境負荷の低減を実現するためには、自家用車から公共交通機関への転換が急務となる。しかしながら、沖縄本島における公共交通の基幹を担う路線バス事業は、図表 1-3 に示す通り、深刻な運転手不足の問題に直面している。その背景には少子高齢化における労働人口の減少や利用者数の減少に伴う事業規模の縮小がある。さらに、令和 6 年 4 月から働き方改革関連法の適用に伴い、時間外労働の上限規制が開始されたことから（いわゆる「2024 年問題」）、運転手不足が一段と深刻化することが危惧される。

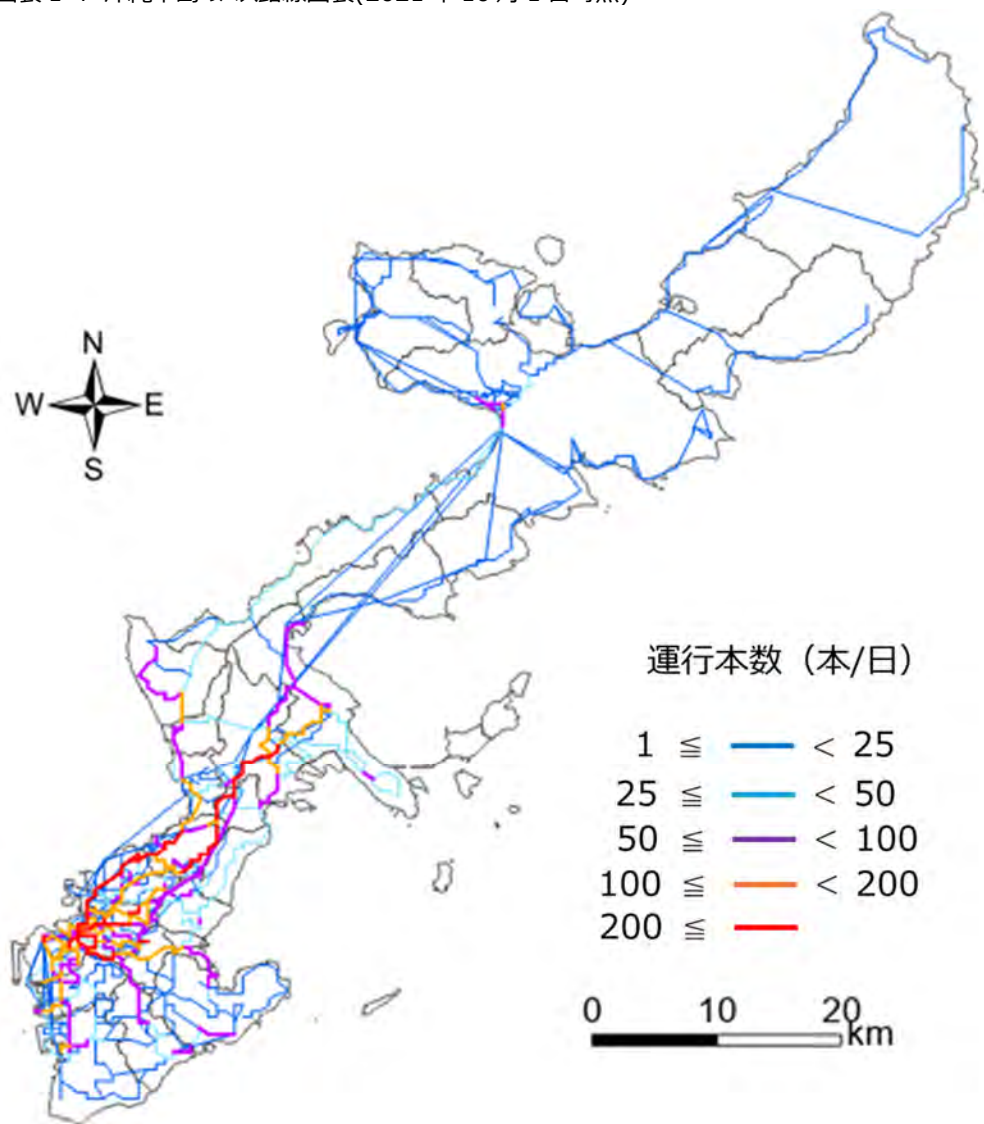
図表 1-3 大型二種免許保有者数及び路線バス輸送人員の推移



(出所) 警察庁：運転免許統計、沖縄総合事務局：運輸要覧・業務概況

「令和 7 年度運輸要覧（内閣府沖縄総合事務局）」によると、沖縄本島では 10 社の路線バス 167 系統が運行している。バスの運行ダイヤを基に、沖縄本島のバス路線を 1 日の運行本数別に表示すると、図表 1-4 に示すとおり、沖縄本島中南部都市圏を中心に路線が張り巡らされていることが確認できるが、前述した運転手不足及び利用者数の低下により、今後、暖色路線については運行本数の減少、寒色路線については路線の休止又は廃止が危惧される。

図表 1-4 沖縄本島のバス路線図表(2021 年 10 月 1 日時点)



（出所）「バスロケーションシステム、のりもの NAVI Okinawa、OTTOP」から取得したダイヤを基に琉球大学にて作成

第2章 那覇都市圏の交通実態の整理

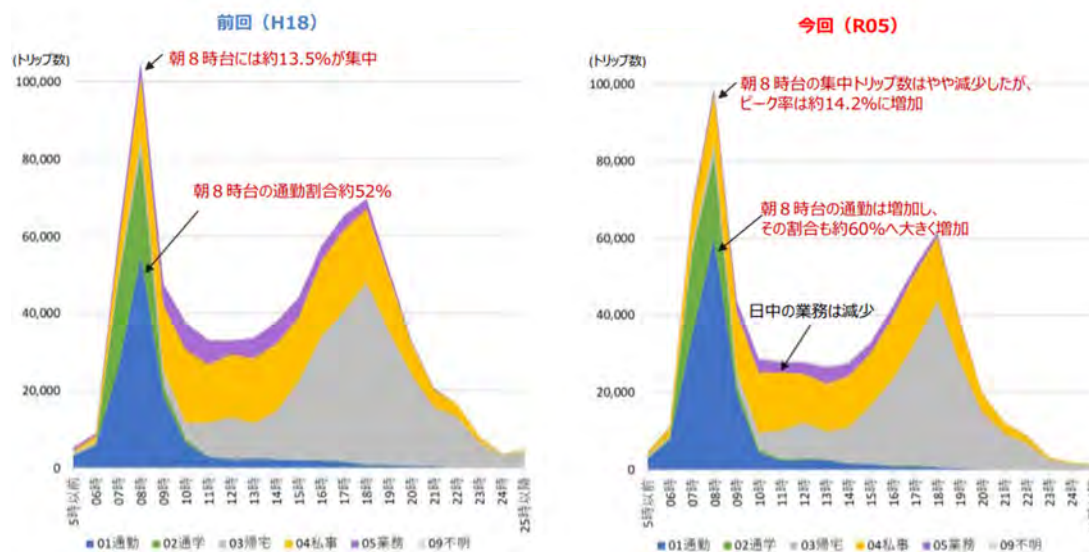
(1) 公共交通の利用実態

那覇都市圏における交通実態について、那覇市を到着地とする時間帯別トリップ数を、前回(平成18年)と今回(令和5年)のPT調査を用いて変化を確認する。

まず目的別の変化をみると(図表 1-5)、朝のピークである8時台のトリップ数はやや減少しているが、ピーク率は約13.5%から約14.2%に増加している。また、同時帯に占める通勤トリップの割合は、約52%から約60%へ増加しており、通学トリップと合計すると全体の8割を占める。次に手段別の変化をみると(図表 1-6)、朝のピーク時にモノレールが増加しているものの、朝8時台に着目すると移動手段の4割を自動車が占めており、朝の慢性的な渋滞が引き起こされている可能性が考えられる。また、公共交通機関の利用は、朝夕のピーク時に集中し、日中は少ないことが明らかとなっている。

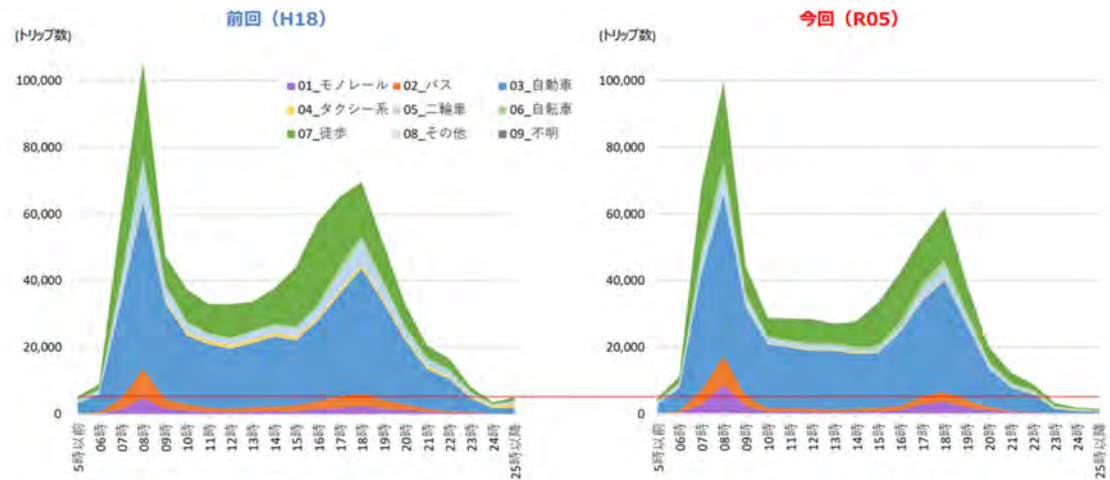
学校周辺の交通量について、我如古交差点付近の渋滞の長さをみると(図表 1-7)、小・中・高の夏季休暇中は学校周辺の渋滞の長さが6割減となり、さらに大学も夏季休暇の期間は約1/4に短縮されることが確認できる。通学や送迎による車利用も渋滞に影響を及ぼしていることが明らかとなった。

図表 1-5 時間帯別那覇市集中トリップ数(目的別)の変化



(出所) 沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

図表 1-6 時間帯別那覇市集中トリップ数（手段別）の変化



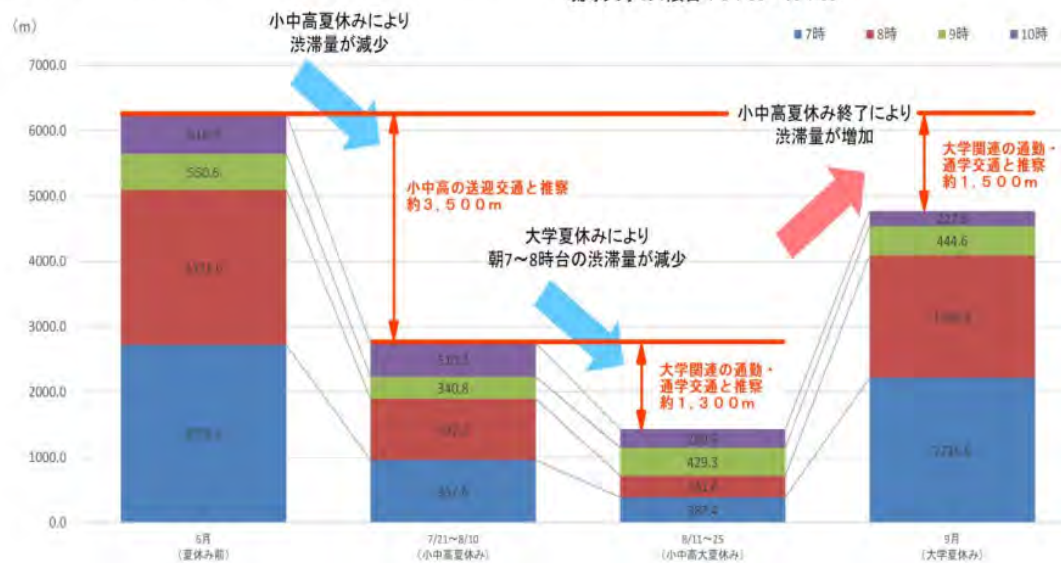
（出所）沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

図表 1-7 学校周辺の渋滞の長さ（我如古交差点を中心に半径 2km 円内）

沖縄の小学校、中学校、高校の一般的な夏休み時期：7/20～8/25

琉球大学の夏休み：8/10～9/30

琉球大学の1限目：8：30～10：00

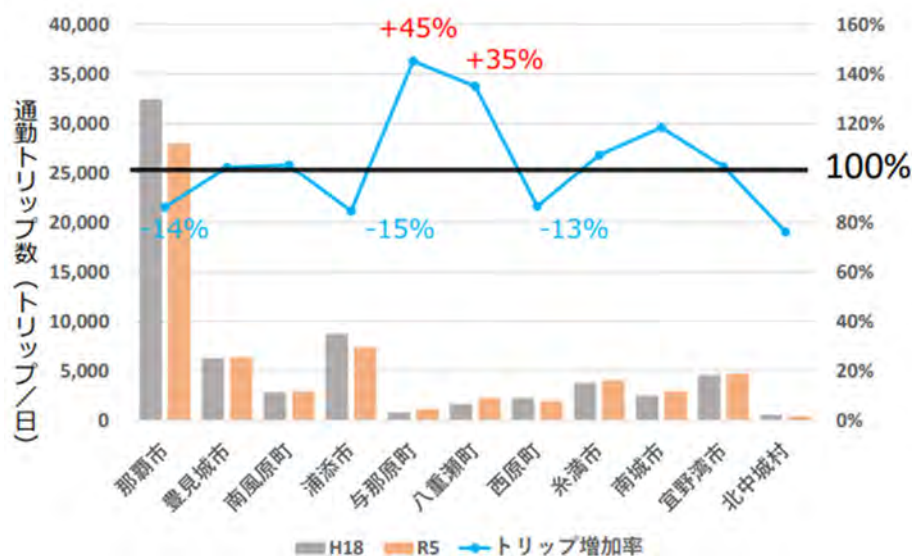


（出所）沖縄県：TDM 施策推進アクションプログラム

(2) 通勤における交通手段分担率（那覇市着）

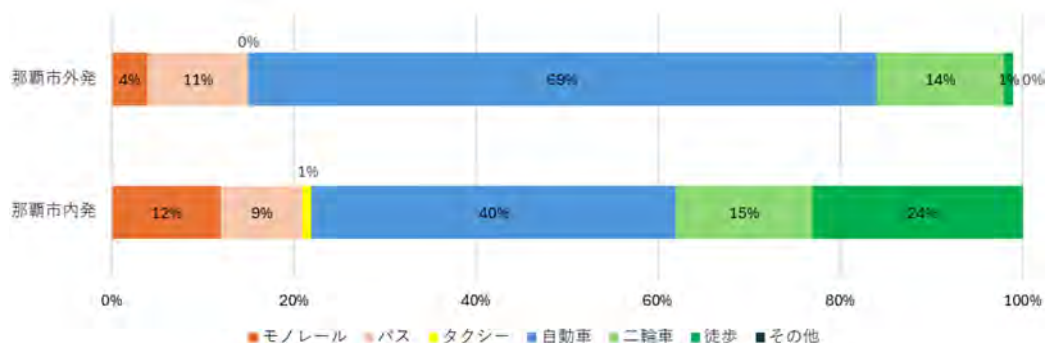
(1)でみたように、8 時台の通勤トリップの割合は増加傾向にあり、その移動手段は自動車利用が過半数を占めていることから、那覇都市圏の慢性的な渋滞の要因であることが示唆された。しかし、これは那覇市だけの問題ではない。図表 1-8 に示すように、平成 18 年と令和 5 年の P T 調査を比較すると、那覇市内発の自動車による通勤トリップは減少している一方、与那原町、八重瀬町、南城市から那覇市着の通勤トリップ数は増加している。図表 1-9 から、那覇市外発の通勤トリップの約 70%を自動車が占めていることが確認されることから、那覇市外からの通勤目的の自動車流入も渋滞の一因となっている可能性が高い。

図表 1-8 市町村別那覇着の通勤トリップ数（自動車）



(出所) 沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

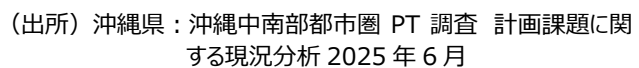
図表 1-9 那覇通勤圏内市町村の那覇着通勤トリップの交通分担率



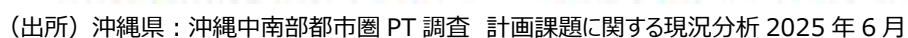
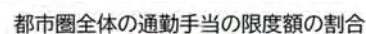
(出所) 沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

(2)では、那覇市着の通勤トリップにおいて市外から自動車での流入割合が高いことが示されたが、通勤コストについても確認する。那覇中心部からのバスの往復運賃と駐車料金を比較すると(図表 1-10)、往復のバス運賃が那覇中心部の駐車場料金よりも高くなるエリアは、概ね中心部から 11km より外側となっており、P T 調査でも中心部から離れるにつれて自動車分担率は相対的に高くなる傾向にあることが示されている。

図表 1-10 バスの往復運賃と駐車料金の比



都市圏の通勤手当支給状況



第3章 県土軸の形成と交通結節点の整理

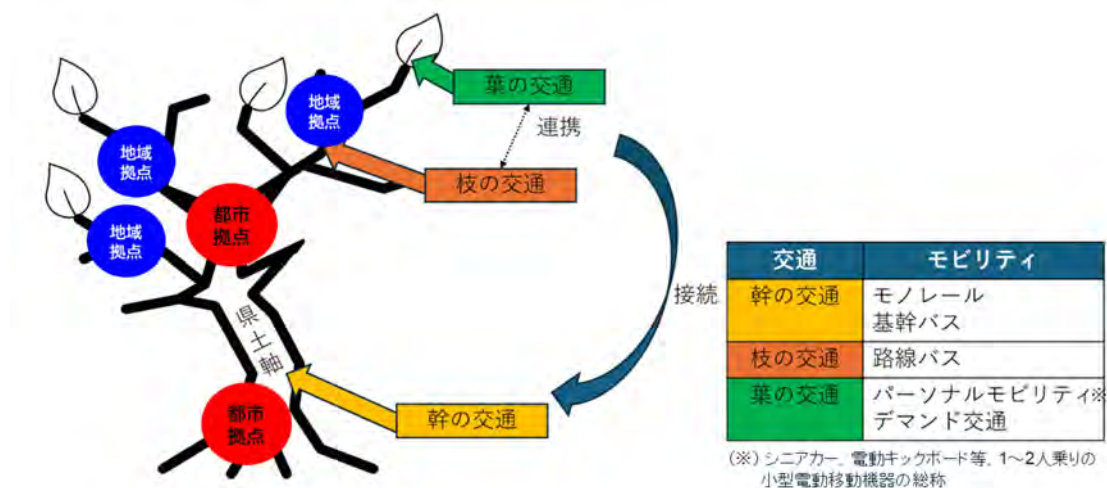
(1) 県土軸構想の位置づけ

公共交通の供給能力は、深刻な運転手不足に加え、燃料費高騰などのコスト増大により、今後さらに低下していくと危惧される。自家用車への過度な依存が続く中、利便性の低下によってさらに利用者離れを加速させ、収支悪化がさらなる減便を招くといった「負のスパイラル」に陥るリスクが高まっている。この打開策として、各地に交通結節点を配置し結節点間に交通軸を通す「県土軸構想」を推進することで、効率的かつ持続可能な運行体制の実現に寄与できるものとする。

沖縄県では、交通結節点を中心とした街づくりによって都市機能を再集積させ、拠点間を強力に接続する「安定的かつ持続的な総合交通システム」の構築を掲げている。具体的には、公共交通の役割を分担させた「幹・枝・葉」の階層構造によるネットワーク整備を目指している。

モノレールや基幹バス等で構成される「幹の交通」を県土軸として位置づけ、都市拠点間の高頻度な大量輸送を担い、そこから地域結節点へ繋ぐ路線バス網を「枝の交通」として機能させ、広域的な移動の安定性を図る。さらに、地域拠点から自宅や各施設など目的地に至るファースト・ラストワンマイルを、シェアリングサービスやデマンド交通等の「葉の交通」が担うことで、島全体をシームレスにつなぐ総合的な交通環境が実現できると考える。なお、これら「枝」及び「葉」の交通形態については、各地域の特性や移動需要に即した柔軟な最適化が不可欠となる。

図表 1-12 県土軸構想概念図

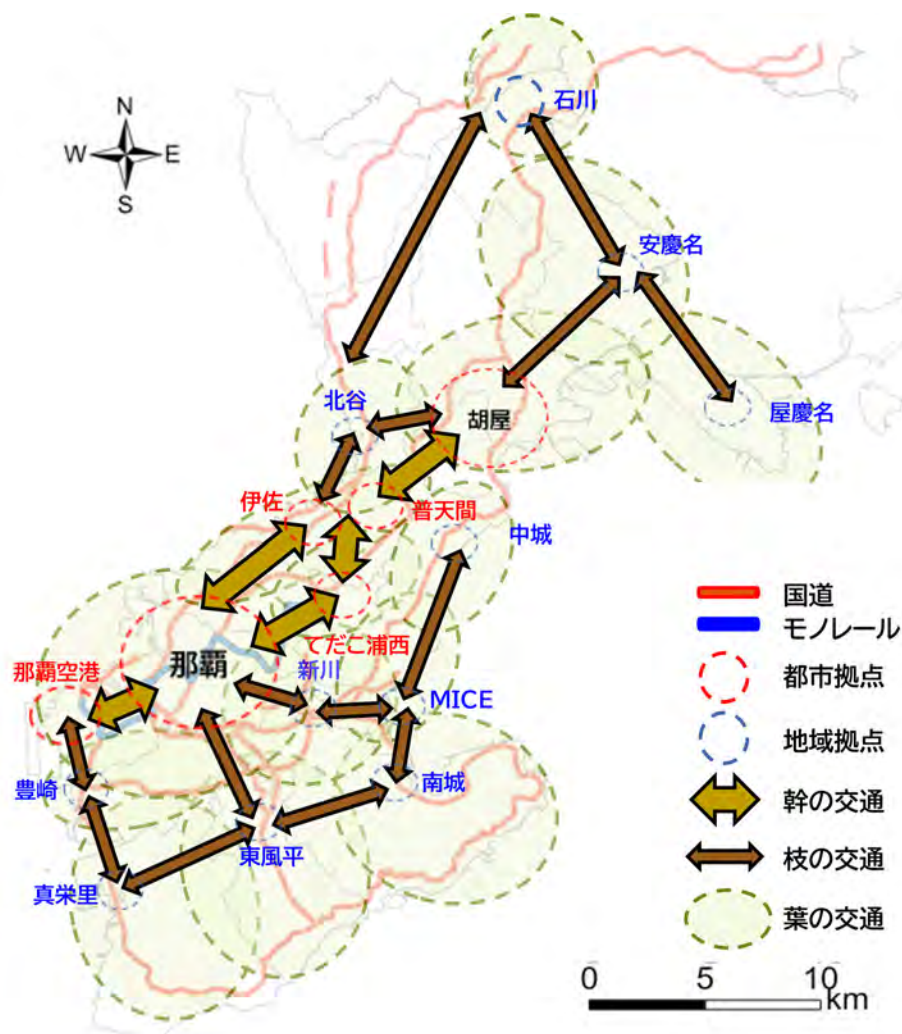


(出所) 沖縄県：「都市交通マスタープラン骨子（案）について」を基に琉球大学にて作成

(2) 整備計画のある主要ルートと交通結節点の方向性

ここでは、県土軸構想に基づき、持続可能な交通ネットワークの核となる「主要ルート」及び「交通結節点」の整備方針を整理する。図表 1-13 のネットワーク図は、各自治体の交通・総合計画やバス事業者へのヒアリング調査等の結果を集約し策定したものである。まず、都市拠点間である那覇市～沖縄市間を県土軸と位置づけ、高い輸送能力と定時性をもつモビリティを用いた「幹の交通」により収益性を確保する。一方、各地域拠点は、枝の交通と葉の交通を連携させ、地域住民の足を確保するようにデザインする。なお、それぞれの交通結節点は、長距離路線を適切に分割・再編する機能を担い、定時性を高めるとともに、運転手の労働環境改善と利用者の利便性を向上させる効果を持つ。

図表 1-13 現在検討されている主要ルートと交通結節点のネットワーク図

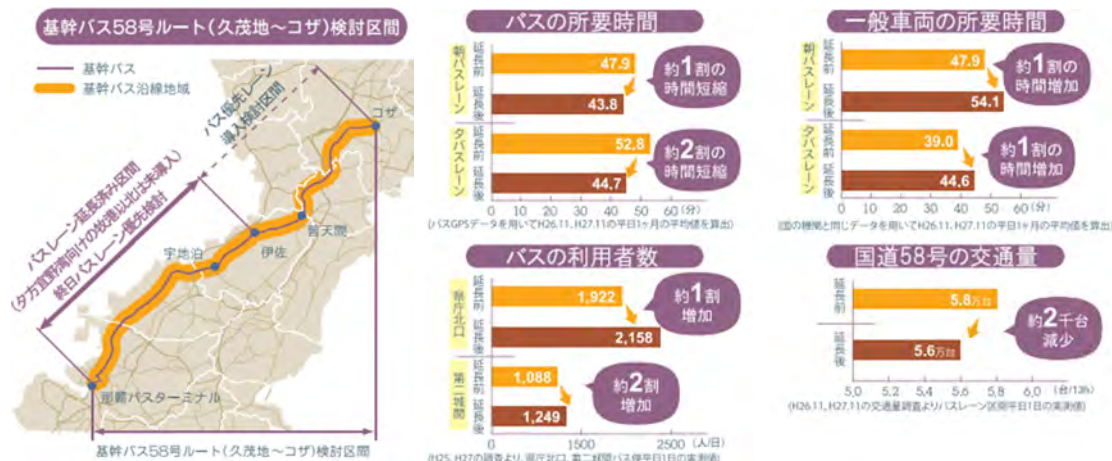


(出所) 沖縄県：「令和 6 年度取組について〈第 3 回 沖縄県地域公共交通協議会〉、令和 7 年度取組内容について〈令和 7 年度 第 2 回 沖縄県地域公共交通協議会〉」を基に琉球大学にて作成

① バスレーンの延長

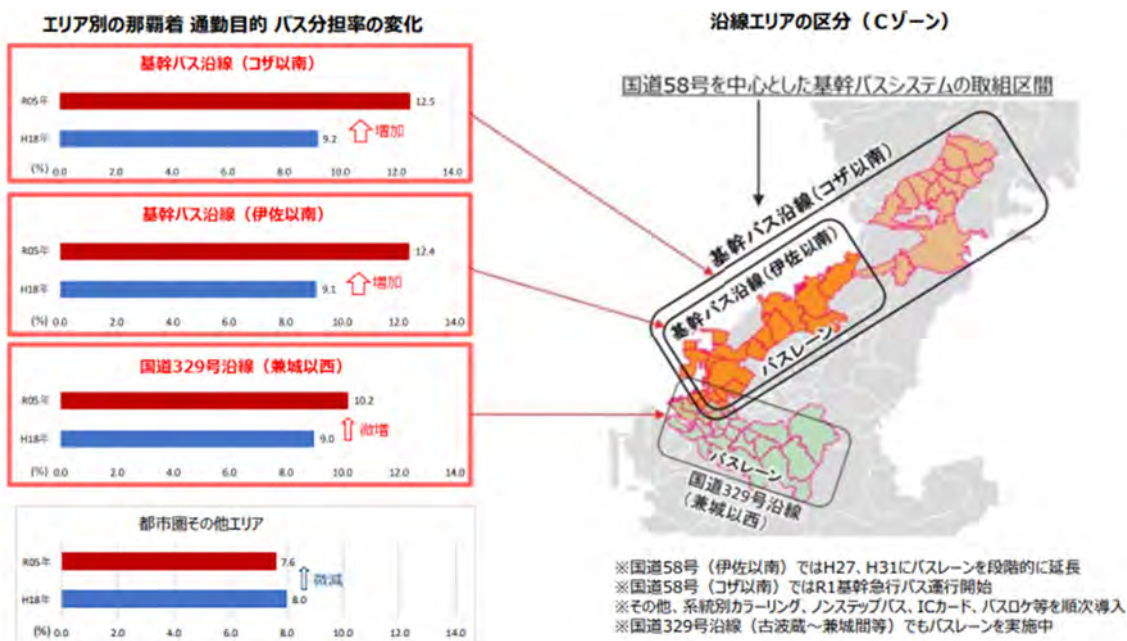
沖縄県は、県土軸と位置づけている那覇市(那覇バスターミナル)から沖縄市(コザ)を繋ぐ基幹バスシステムの導入に向けて、バスレーン延長に取り組んでいる。すでに実施されたバスレーンの延長済み区間では、バスの所要時間が朝は約 1 割、夕方は約 2 割と短縮されたことで、バスの利用者数も主要バス停において約 1～2 割増加した(図表 1-14)。その一方で、一般車両の所要時間は朝夕ともに約 1 割増加した。また、バスレーン沿いの那覇着・通勤目的のバス分担率は増加した(図表 1-15)。

図表 1-14 バスレーン延長とその効果



(出所) 沖縄県：「よりよい沖縄」のために～公共交通活性化の取り組み～

図表 1-15 エリア別の那覇着 通勤目的



(出所) 沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

② 名護バスタ（名護市総合交通ターミナル）

交通結節点を具体化する動きとして、沖縄総合事務局と名護市が策定した『名護市総合交通ターミナルの整備方針（2025 年 11 月）』が挙げられる。同方針では、名護漁港周辺エリアを北部地域のゲートウェイとなる『総合交通ターミナル』として位置づけ、広域移動を担う高速バスや高速船と、地域内移動を担う路線バスやコミュニティバス、タクシー等（枝・葉の交通）をシームレスに接続する方針が示されている。

これは、県土軸構想にある『拠点における階層間の円滑な接続』という観点を具現化するものであり、単なる交通施設の整備に留まらず、まちづくりと一体となって人流を集積させることで、持続可能な交通ネットワークの核となることが期待される。特に、海路（高速船）を含めたマルチモーダル（複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系）な接続は、県土軸の重層化を促進し、運転手等の人材が不足する状況においても効率的かつ利便性の高い移動環境を提供するモデルケースになると考えられる。

図表 1-16 名護市総合交通ターミナル整備方針



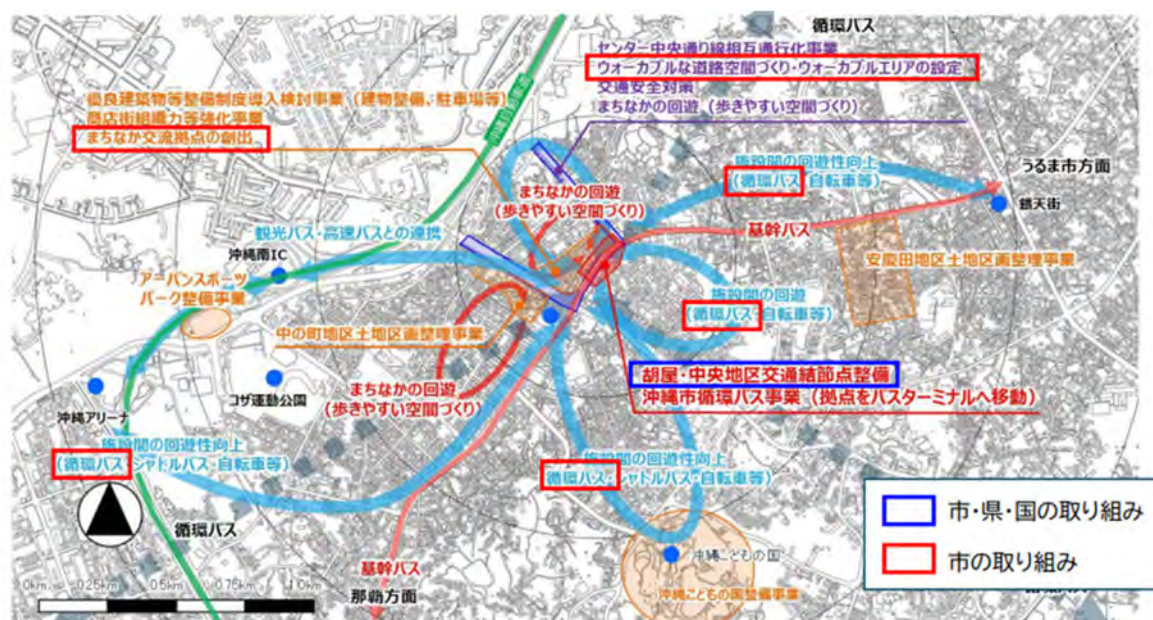
（出所）内閣府沖縄総合事務局：名護市総合交通ターミナルの整備方針を策定しました～暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすく居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ～

③ 胡屋バスタ

県土軸構想を具体化する動きとして、沖縄市の中核拠点である『胡屋バスタ』における交通結節機能の強化案が挙げられる。都市拠点として位置づけられている同エリアでは、国道 330 号を縦貫する基幹バス（幹の交通）と、市内各地へ分散する路線バス（枝の交通）や中心市街地を循環するコミュニティバス（葉の交通）との接続を最適化させる指針が示されている。

交通結節点となる胡屋バスタ周辺エリアでは、歩いて回れる空間づくりが、また沖縄こどもの国や沖縄アリーナなどへは、循環バスやシャトルバスの運行やシェアサイクル等の設置が検討されている。各地の拠点整備と連動してアクセス機能を向上させることで、人流の回遊性を高め、住民の日常生活と観光・イベントの利便性向上が期待される。

図表 1-17 胡屋地区交通結節点整備連携施策（案）



(出所) 内閣府沖縄総合事務局：第1回 胡屋地区交通結節点整備検討委員会

④ てだこ浦西駅

同駅はモノレール（幹の交通）の始終点であり、沖縄自動車道と近接する地理的優位性を活かした広域的な結節点として位置づけられている。図表 1-18 に示された方針では、高速バス・路線バスの集約や P&R（パークアンドライド）駐車場の強化といった「交通機能」の拡充に加え、高架下空間の活用による賑わい創出（拠点形成機能）、さらには観光案内所や防災機能の確保（ランドマーク機能）を三位一体で推進する方針が示されている。

これは、本構想における「幹・枝・葉」を力強く束ねるモビリティハブを具現化するものであり、自動車から公共交通へのスムーズな転換を促すとともに、限られたリソースの中での効率的なバス運行体制を支える装置となる。事実、令和元年 10 月の開業とともに供用開始した P & R 駐車場により、駅を起点とした公共交通への転換が促進されている。令和 5 年の P T 調査では、てだこ浦西駅への移動手段は自動車が 56%を占めることが確認された。（図表 1-19）

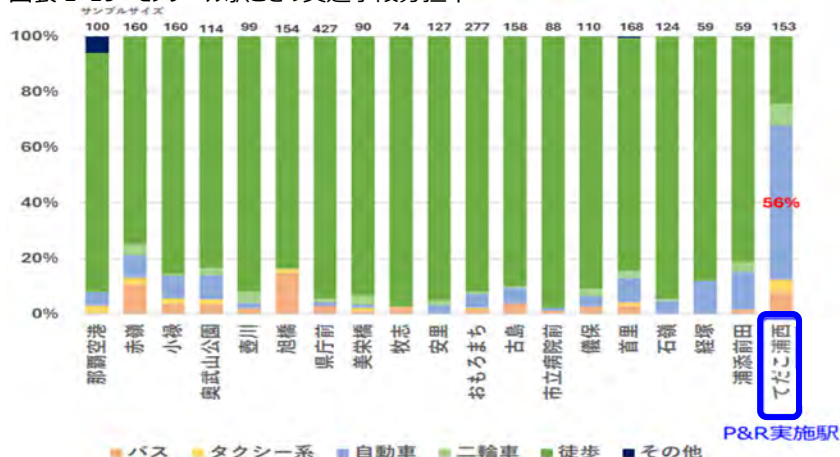
単なる乗り換え地点を越え、地域を守り、活性化させる「街の核」としての機能を持たせることで、県土軸全体の強靱化と利便性向上を牽引する、次世代型結節点の先導的なモデルケースと言える。

図表 1-18 てだこ浦西駅交通結節機能強化の整備方針（案）－イメージ



（出所）沖縄県：資料 3 第 1 回 てだこ浦西駅交通結節機能強化検討会 会議資料

図表 1-19 モノレール駅ごとの交通手段分担率



（出所）沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

第4章 県土軸の形成と那覇都市圏の公共交通リ・デザインに向けて

自家用車依存が顕著な沖縄県において、さらなる公共交通サービスの縮小・衰退は、必然的に自家用車利用の増加を招き、既に常態化している交通渋滞のさらなる悪化や、環境負荷の増大、さらには地域経済の停滞へとつながる可能性が極めて高い。これは単なる交通問題に留まらず、地域住民の生活の質の低下にも直結する喫緊の社会課題として認識する必要がある。

このような課題がある中で、持続可能な公共交通を実現するためには、効率的な運行体制を構築する必要がある。具体的な取組として、県土軸の形成と交通結節点の整備、並行して公共交通のリ・デザインを進めることを提言する。

まず、沖縄本島の中核をなす都市拠点である那覇市と沖縄市を結ぶ主要幹線における公共交通の抜本的な強化である。具体的には、この区間におけるバス専用レーンの終日化・延長を推進し、渋滞の影響を受けにくい運行環境を整備することで、バスの定時性・速達性を大幅に向上させる。定時性・速達性の確保は、利用者にとって公共交通の魅力を高める上で極めて重要である。さらに、この基幹区間には高輸送能力を持つ連節バスを導入する。連節バスは一度に多くの乗客を輸送できる特性から、限られた運転手で「速く・多く」運ぶことが可能となり、運転手一人当たりの労働生産性の向上が見込まれる。また、通勤・通学時間帯と利用時間が異なる観光客の移動需要に合わせた公共交通網（運行ルート、本数）の再編も可能となる。結果として、バス事業者の収益改善に繋がり、それがひいては運転手の待遇改善や労働環境の向上へと繋がるという好循環を生み出すことが期待される。

次に、県土軸の機能を最大限に発揮させるためには、交通結節点の整備も重要である。「軸」となる基幹路線と、各地域を細かく結ぶ「支線」路線を、結節点でスムーズに結合させる。交通結節点には、以下の多角的な役割を持たせる。

- ・スムーズな乗り換え環境の提供：支線バスやコミュニティバス、タクシー、さらにはシェアサイクル等の多様な交通手段との接続を最適化し、主要交通機関ではカバーしきれない目的地までの「ファーストマイル」及び「ラストマイル」を効率的に補完する。

- ・パークアンドライド（P&R）の推進：沖縄県が持つ車社会の特性を逆手に取り、結節点周辺に十分な駐車場を整備し、郊外から自家用車で結節点まで移動し、そこから公共交通機関に乗り換えて都心部へと向かう「パークアンドライド」の流れを強力に推進する。

- ・地域の拠点化と集客機能の創出：交通結節点の周辺に商業施設や公共施設、文化施設などの機能を併設することで、住民や観光客にとって公共交通の利用目的が単なる移動だけでなく、周辺施設への訪問も含むものとなり、公共交通の利用価値を多角的に高めることが可能となる。

なお交通結節点の整備は、運転手の長距離・長時間運転の改善、すなわち労働環境の改善にも寄与する。

さらに、県土軸の形成と並行して、那覇都市圏における公共交通のリ・デザインを進めることが不可欠である。特に、通勤・通学時間帯における交通渋滞は深刻であり、都市内交通の抜本的な見直しが求められている。市内バス路線においても、高効率な連節バスや、きめ細かいサービスを提供する循環バスの導入を検討すべきである。加えて、シェアサイクルやカーシェアリングといったシェアリングモビリティの整備と

連携を強化することで、多様な移動ニーズに対応し、より柔軟で効率的な輸送体制を構築する。これらの施策も、輸送の効率化だけでなく、深刻化する運転手不足の緩和にも大きく貢献することが期待される。

また、これまで述べた交通インフラ・ネットワーク整備と併行し、公共交通への利用転換を強力に促進するためのソフト施策も必要と考える。具体的な取組(案)は以下の通り。

- ・公共交通を利用する従業員へ通勤手当を支給する事業者に対し、環境配慮の観点から自治体が認証する制度を整備：企業へのインセンティブ付与を通じて従業員の公共交通利用を促す有効な手段となる。

- ・複数の公共交通事業者で共通して利用できる通勤・通学定期券の発行：利用者の利便性を向上させ、公共交通への利用を促進する。

- ・那覇市中心部等、特定の区域における駐車場料金の引上げ：自動車利用を抑制し、公共交通への転換を間接的に促す効果が期待できる。

- ・集客施設や商業施設、飲食店舗などにおいて、公共交通利用者に向けた割引クーポン配布等：経済的なインセンティブを提供し、利用者の公共交通への誘導を図る。

- ・時差出勤・通学の促進：ピーク時間帯の混雑緩和と公共交通の効率的な利用を促す。

これらの多角的な取り組みが複合的に機能することで、「自動車から公共交通へ」の転換が促進され、公共交通利用者の大幅な増加に繋がり、ひいては交通事業者の収益改善と経営安定化、担い手確保に繋がる好循環をもたらすと考える。公共交通を基盤とした効率的な都市構造の形成、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、そして地域経済の活性化という、持続可能で質の高い社会の実現に期待したい。

第2部 交通不便地域・空白地域における公共交通リ・デザイン

担当： 渡慶次 諒、名嘉 孝光

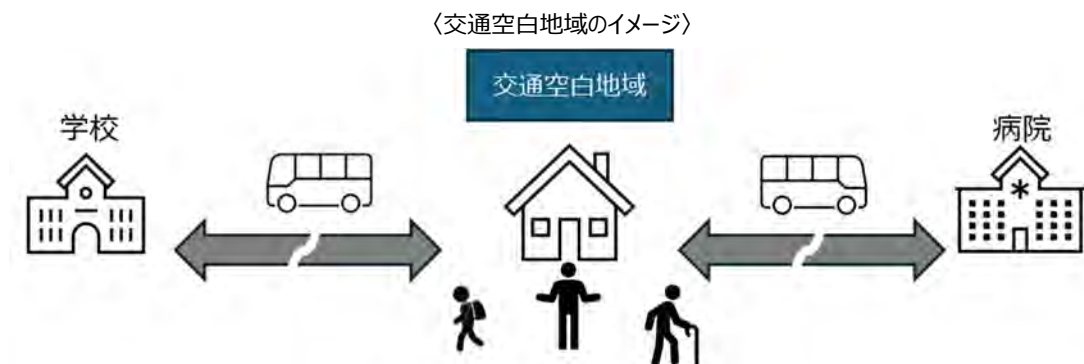
本稿では、人口密度が低い都市郊外域や過疎地域を分析対象とする。具体的には、国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」の優良事例をもとに地理的・人口特性に応じ、導入しているモビリティの形態やサービスについて整理を行い、沖縄県の公共交通のリ・デザインに資する具体的な指針を提言することを目的とする。

第1章 全国の公共交通不便・空白地域の実態と構造

(1) 公共交通不便・空白地域の定義

近年、公共交通政策や地域公共交通計画において「交通不便地域」や「交通空白地域」という用語が広く用いられている。しかし、これらの用語については、全国的に統一された厳密な定義が存在しないのが現状である。

そこで本稿では、「一定の地域内において、通学・通院・買い物等の日常生活に必要な移動を、徒歩と公共交通によって安定的かつ継続的に確保することが困難な地域」を公共交通不便・空白地域（以下、交通空白地域）と定義する。



(2) 公共交通不便・空白地域が生じる背景

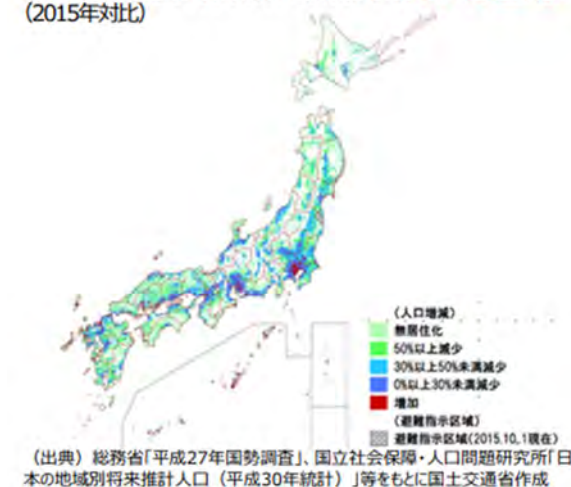
交通空白地域が生じる背景として、人口減少と高齢化の進行を起点とした公共交通の供給体制の弱体化が挙げられる。特に地方部では、これらの要因が連鎖的に作用し、公共交通の維持が困難となっている。

① 人口減少・高齢化の進行

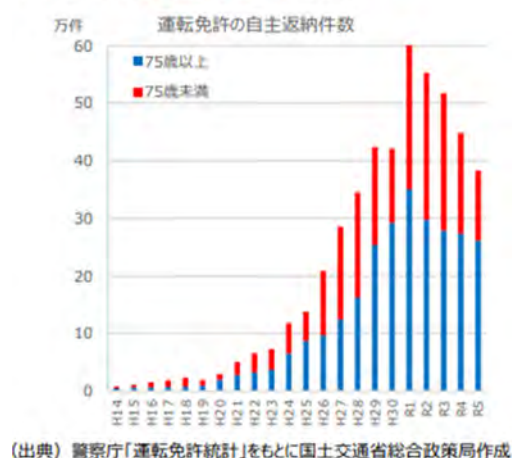
我が国では地方部を中心に、人口減少と高齢化が急速に進行している。人口減少は公共交通の利用者数の減少に直結し、バスや鉄道事業者の収支悪化を招く要因となる。その一方で、高齢化の進展により自家用車を利用できない、あるいは運転を控える高齢者は増加しており、公共交通の必要性は依然として高い状況にある。

図表 2-1 将来の人口増減状況と運転免許返納数の推移

・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少**
(2015年対比)



・運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間**約40万件**返納された。



(出所) 国土交通省：「地域の足」「観光の足」の現状と対策

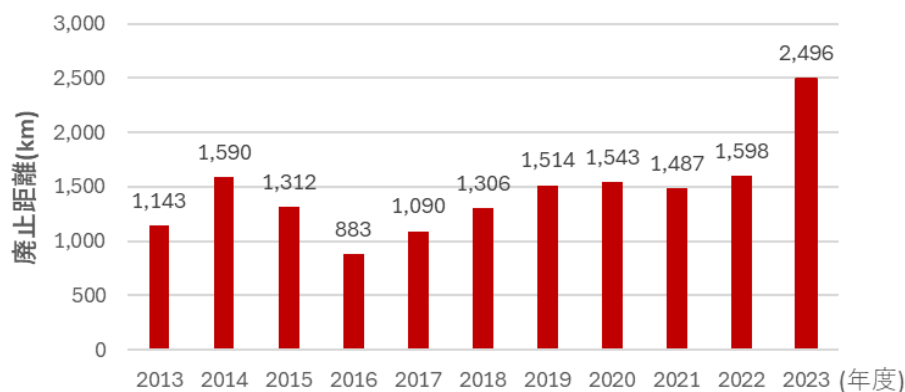
② 慢性的な担い手減少による運転手不足

バス・タクシー業界では運転手の高齢化と若年層の採用難が重なり、深刻な人材不足が続いている。さらに、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（いわゆる「2024年問題：労働時間規制の強化」）」の影響により、運転手不足が一段と深刻化し、今後さらなる路線の減便・廃止が懸念される。これらの要因により、一定程度の需要が存在していても、公共交通の衰退が進む状況が生じている。

③ 過疎化による減便・路線廃止

人口減少と運転手不足の同時進行により、公共交通の衰退が懸念される。特に過疎地域では路線の一部廃止や運行頻度の低下が繰り返し発生し、公共交通の利便性が著しく低下している。その結果、形式的には公共交通が「存在する」地域であっても、1日数本の運行により利用可能な時間帯が制限され、日常生活を支えることのできない時間的・交通空白地域が形成されることがある。

図表 2-2 路線バスの廃止距離



(出所) 国土交通省：令和7年度版交通白書

(3) 公共交通不便・空白地域の課題

(2) に示した交通空白地域の形成に至る連鎖構造が、地方部を中心に顕在化している。交通空白地域が生じることにより、地域住民の日常生活や移動手段に制約が生じ、地域社会の維持にさまざまな課題が発生する。これらの課題は、特定の個人に限定されず、高齢者や学生など移動制約者の生活全般にも影響を及ぼすものである。

① 日常生活の制約

交通空白地域における最大の課題は、自家用車を運転できない人にとって日常生活に必要な移動が制約されることである。通院、買い物、通学、行政サービスの利用といった基本的な生活行動は、移動を前提として成り立っている。しかし、公共交通が十分に機能していない地域では、これらの行動を自力で行うことが困難となる。特に地方部では、医療機関や商業施設までのアクセスが困難な場合も多く、移動手段の確保が重要となる。

② 高齢者及び学生など移動制約者への影響

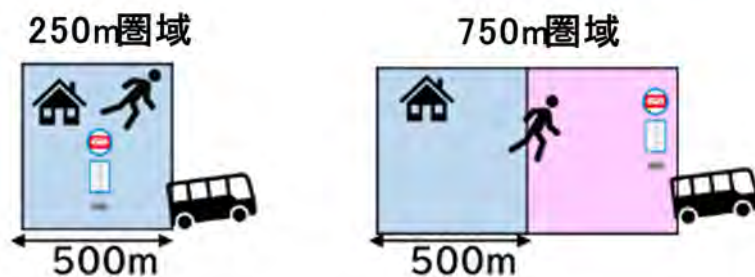
交通空白地域の影響は、すべての住民に均等に生じるわけではなく、高齢者や学生など自家用車を利用できない、あるいは利用が制限される層に対して、より深刻に生じる。高齢者は運転免許の返納や身体機能の低下により、自家用車による移動が困難となる。一方、学生は通学や部活動、アルバイトなどの移動において公共交通への依存度が高い。こうした移動制約者にとって、交通空白地域は日常生活や社会参加の機会が失われる懸念がある。

第2章 沖縄本島における公共交通不便・空白地域の実態分析

(1) 沖縄本島における公共交通不便・空白地域の概要

沖縄本島においても具体的な交通空白地域は明確に定義されていない。本章では、人流データを用いて住民の実際の移動パターンを分析し、既存の公共交通網では対応しきれていない地域間（公共交通不便・空白地域）を明らかにした。図表 2-3 は、公共交通利用者の自己移動許容範囲別にみた 500mメッシュにおける OD(Origin-Destination)組数及びトリップ数と、それらが総数に占める割合を示したものである。なお、沖縄本島は 4,105 個の 500m メッシュで構成されており、県内住民の平日における移動実績のあるメッシュ間の組み合わせは 523,094 組、平日全体のトリップ数を 1 時間あたりに換算すると 952 トリップ/日・時となっている。この分析結果から、公共交通利用者が当該メッシュ内の停留所から利用可能な公共交通のみを対象とした場合（停留所から 250m 圏域を自己移動許容範囲とした場合）、総トリップ数の約 8 割が公共交通不便地域間の移動に該当することが明らかになった。しかしながら、当該メッシュから隣接するメッシュ（停留所から半径 750m 圏内）にある停留所まで徒歩等による自己移動を許容することで、公共交通不便地域間のトリップ数は 3 割まで減少した。それでもなお、公共交通による移動に対応できていない地域間の移動は依然として存在する。これらの移動量上位 100 位の空間分布を図表 2-4 に示す。この分布図からは、人口密度が高く比較的公共交通が整備されている那覇市や沖縄市においても、依然として交通空白地域が存在することが確認できる。

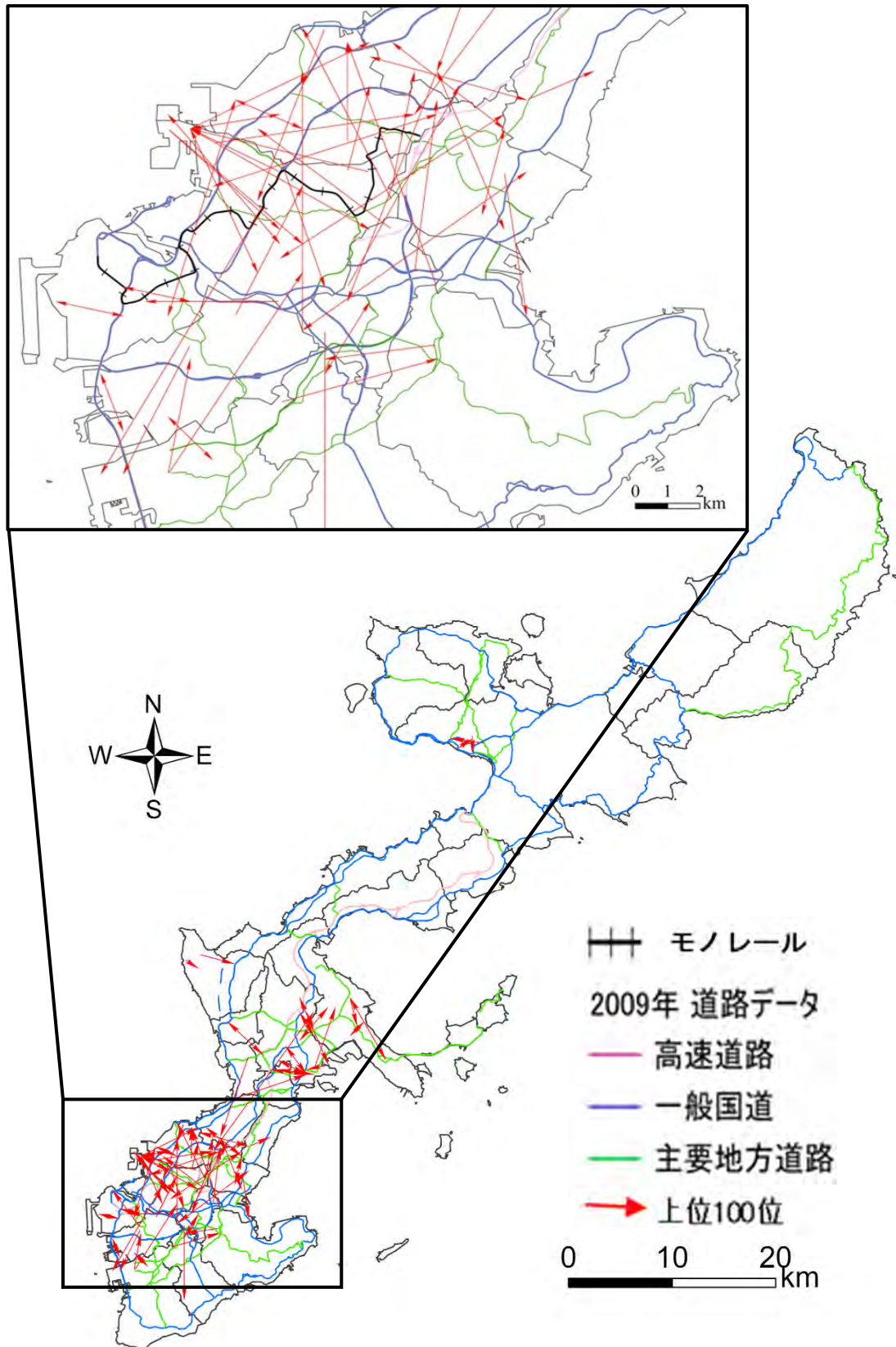
図表 2-3 徒歩等の自己移動許容距離別にみた交通空白地域間の組数・トリップ数とその割合



徒歩等自己移動	組数	不便割合	トリップ数	不便割合
250m 圏域	475,554	90.9%	732	76.9%
750m 圏域	269,800	51.6%	279	29.3%

（出所）ブログウォッチャー提供の人流データ、「バスロケーションシステム、のりもの NAVI Okinawa、OTTOP」から取得したダイヤを基に琉球大学にて作成

図表 2-4 750m圏域内の自己移動許容時における交通空白地域間トリップ数上位 100 位の空間分布



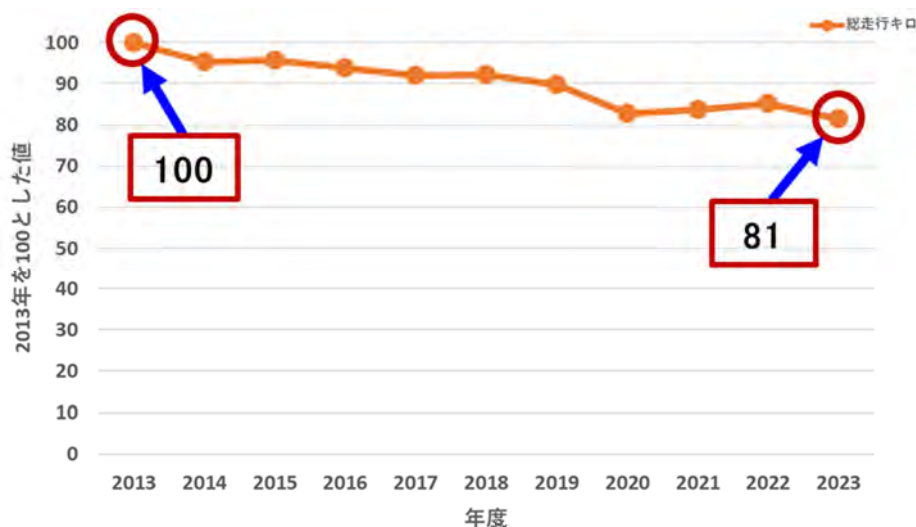
(出所) ブログウォッチャー提供の人流データ、「バスロケーションシステム、のりもの NAVI Okinawa、OTTOP」から取得したダイヤを基に琉球大学にて作成

(2) 沖縄本島における交通空白地域の形成要因

沖縄本島における公共交通の供給状況を見ると、路線バスの走行距離は近年減少傾向にあることが確認される。図表 2-5 に示すとおり、2023(令和 5)年の路線バス走行距離は 2013(平成 25)年と比較して誤約 2 割減少しており、減便や路線廃止が進んでいる状況が確認できる。

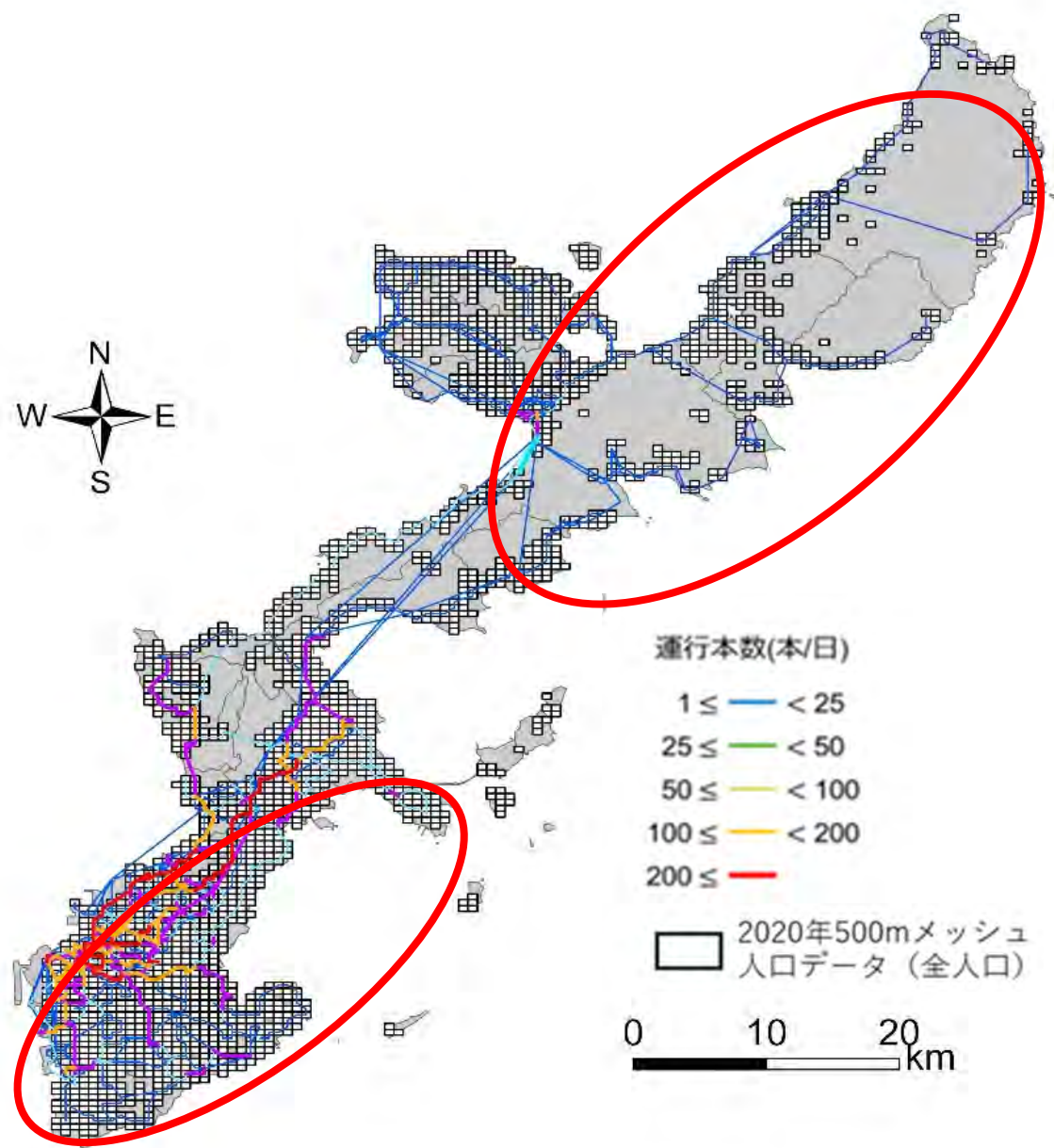
また、人口分布と公共交通網の分布を重ねてみると(図表 2-6)、一定の人口が確認できる地域においても、路線が存在していない、または運行本数が少ない地域が見られ、交通空白地域が形成されていることがわかる。さらに、これらの交通空白地域の発生要因は地域によって異なる。北部地域では、人口減少による利用者減少に加え運転手不足に伴う減便・路線廃止が影響している。一方、中南部地域では都市圏の郊外化により、既存の公共交通網が十分に整備されていない地域に住宅地が拡大したことが、新たな交通空白地域の形成につながっていると考えられる。

図表 2-5 沖縄県本島 路線バス総走行キロ



(出所) 沖縄総合事務局：運輸要覧

図表 2-6 人口と公共交通網の分布



(出所) 国土数値情報 2020年人口メッシュ, 「バスロケーションシステム、のりもの NAVI
Okinawa、OTTOP」から取得したダイヤを基に琉球大学にて作成

(3) 交通空白地域の県内対応事例（国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン優良事例」より）

(1)、(2)で示したとおり沖縄本島では那覇市や沖縄市といった人口密集地域周辺であっても、既存の公共交通網ではカバーしきれない交通空白地域が多数存在している。このような一定の人口密度や移動需要が見込める地域における交通課題に対し、従来型のバス路線の新設や延伸は、多額のコスト負担や深刻化する運転手不足といった観点から現実的な解決策とはなりにくい。こうした課題を解決するには、地域の需要構造や空間的特性を正確に把握し、多様なモビリティや地域内の輸送資源を組み合わせる「公共交通のリ・デザイン」が不可欠である。

そこで本節では、交通空白地域を抱えながらも、独自の先進的なアプローチで公共交通網の再編を行い、地域公共交通のリ・デザインに成功した沖縄県内の優良事例として、国土交通省の「地域公共交通のリ・デザイン優良事例」にも選定されている「南城市」と「糸満市」の取り組みを紹介する。両市の事例は、移動需要に応じた運行形態の階層化や、異なる業種の連携による輸送資源の集約といった具体的な解決策を提示しており、今後の沖縄県内における持続可能な公共交通網の構築に向けた重要な示唆を与えるものと期待される。

① 沖縄県南城市

人口：44,043 人	面積：50km ²
人口密度：882 人/km ²	高齢化率：26%

※総務省統計局「令和 2 年国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果」より琉球大学作成

・ **公共交通に関する背景・課題**

既存の路線バスでは、便数が少なく、市内の移動においても乗り継ぎが不便ということもあり、市主導によりバス会社 3 社との協定を締結。公共交通の再編計画に取り組んだ。

・ **取組の基本的な考え方**

公共交通の役割については、「幹・枝・葉」の考え方を軸として全体像が整理された。図表 2-7 に示すように、市役所を中心にハブ機能を担うバス停「地域バスタ」を整備し、市外を結ぶ「幹線バス」、中核地と市内拠点を結ぶ「支線バス（N バス）」が配置され、これらの路線を補完する交通手段としてデマンド交通「おでかけなんじい」が導入された。これらの取組によって、安定的な公共交通ネットワークの構築を目指す。

・ **導入されているモビリティ**

運行モデル：セミデマンド（おでかけなんじい） 定時定路線（N バス）

運行内容：おでかけなんじいは離島（久高島）を除く市内全域を対象とし、毎日（年末年始除く）8 時から 21 時まで運行している。

N バスは市役所新庁舎にあるバスターミナルを起点に、知念、佐敷、玉城、大里の各地区を循環する複数のコースが設定されている。

特 徴：定時定路線（N バス）が補完できない交通需要をデマンド交通（おでかけなんじい）で補完している。

・ **運転手の位置づけ**

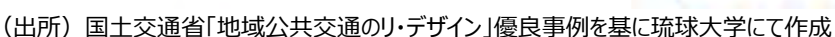
運 転 手：大型 2 種免許（N バス）、普通 2 種免許（おでかけなんじい）

運行制度：一般乗合旅客自動車運送事業（N バス、おでかけなんじい）

・ **地域特性を踏まえた運行形態の考察**

図表 2-8 の通り、南城市は人口密度 882 人/km²と一定の集積を持ち、居住域が広く分布している。過去のデマンド単独運用では予約飽和が生じた反省から、同市は交通ネットワークの明確な階層化を行った。図表 2-7 に示すとおり南城市役所を拠点とし、市外を結ぶ路線や市内の「N バス」を「支線バス」として定時定路線で配置し、周辺の低密度地域には補完的なセミデマンドの「おでかけなんじい」を配整備することで、定時定路線の支線バス（枝）を基軸に、デマンド交通（葉）と空間的に棲み分けて乗り継ぎを促す階層型のモビリティ構造を設計している。この取組が持続可能な公共交通リ・デザインを実現するための有効な解を示している。

図表 2-8 沖縄県南城市の 500m メッシュ人口データ



② 沖縄県糸満市

人口：61,007 人	面積：47km ²
人口密度：1,308 人/km ²	高齢化率：22%

※総務省統計局「令和 2 年国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果」より琉球大学作成

・ 公共交通に関する背景・課題

糸満市では、人口密度が低く高齢化率が高い地域において、公共空白地域が多く存在したことから、高齢者の利便性向上及び外出促進のために、移動を支える方策を検討する必要があった。

・ 取組の基本的な考え方

路線バスではカバーできない区域や時間帯における地域の移動手段を確保するため、送迎サービスによる混乗サービスを実施した。本取り組みは、既存の輸送資源を活用・強化することで、地域住民の移動手段を確保することを目的としている。本事業は、豊見城中央病院（旧南部病院）及び糸満自動車学校の 2 施設の協力のもと実施されており、対象者は糸満市内在住の 65 歳以上で、路線バスに単独で乗降できる者に限定されている。

・ 導入されているモビリティ

運行モデル：定時定路線

運行内容：豊見城中央病院（旧南部病院）は糸満南部、八重瀬など 4 コースを運行している。（※糸満市真栄里の南部病院が、令和 2 年 6 月に豊見城市上田の豊見城中央病院に移転したが、糸満市内での送迎バスは継続している）

糸満自動車学校は喜屋武・米須、東風平、小禄など 5 コースを運行している。（図表 2-9）

特徴：市内在住の 65 歳以上で、単独で乗降できる方に利用が限定されている。料金は無料。

・ 運転手の位置づけ

運転手：一種免許

運行制度：道路運送法上の「許可・登録の手続きが不要な運送（無償運送）」

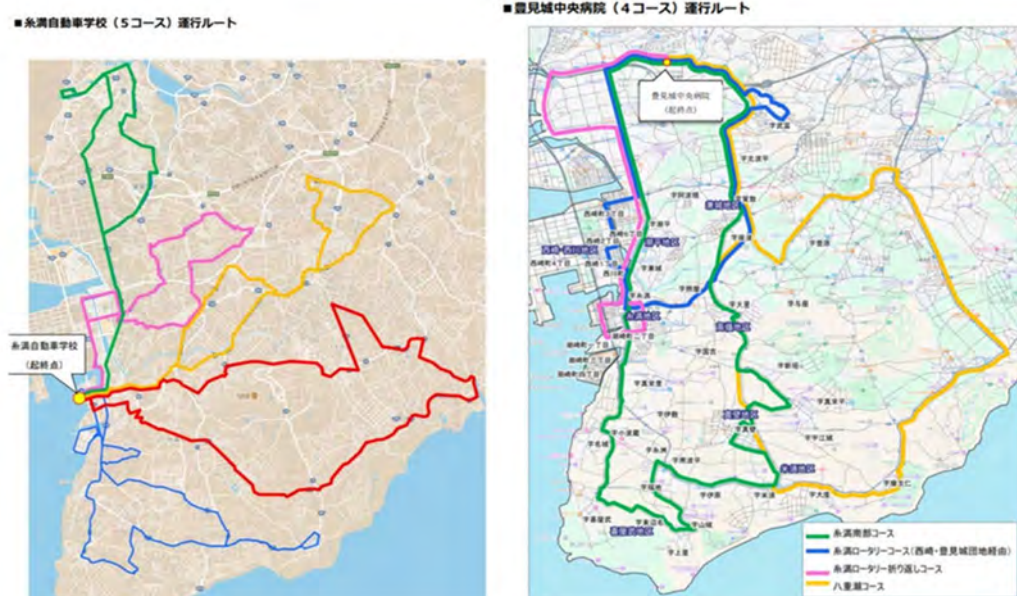
・ 地域特性を踏まえた運行形態の考察

図表 2-10 に示す通り、糸満市は約 6.1 万人の人口を有するものの、その人口は北西部に集中しており、周辺のエリアは人口密度が低く、広範囲にわたって分散している。このような低密度のエリアでは、路線バス網の維持が困難であり、交通空白地域となりやすい傾向にある。

この課題に対し、糸満市は高齢者の利便性向上及び外出促進を図るため、地域内に点在する病院や自動車学校が保有する既存の送迎バスを活用し、定時定路線の「混乗サービス」を導入した。従来、特定の施設利用者に限定されていたために稼働率の低かった「専用輸送」を、買い物や通院といった多様な目的を持つ市民が相乗りできる「混乗」へと転換させたことは、深刻化する運転手不足に対応しつつ、地域の輸送資源を効率的に活用する合理的な手法であると評価できる。

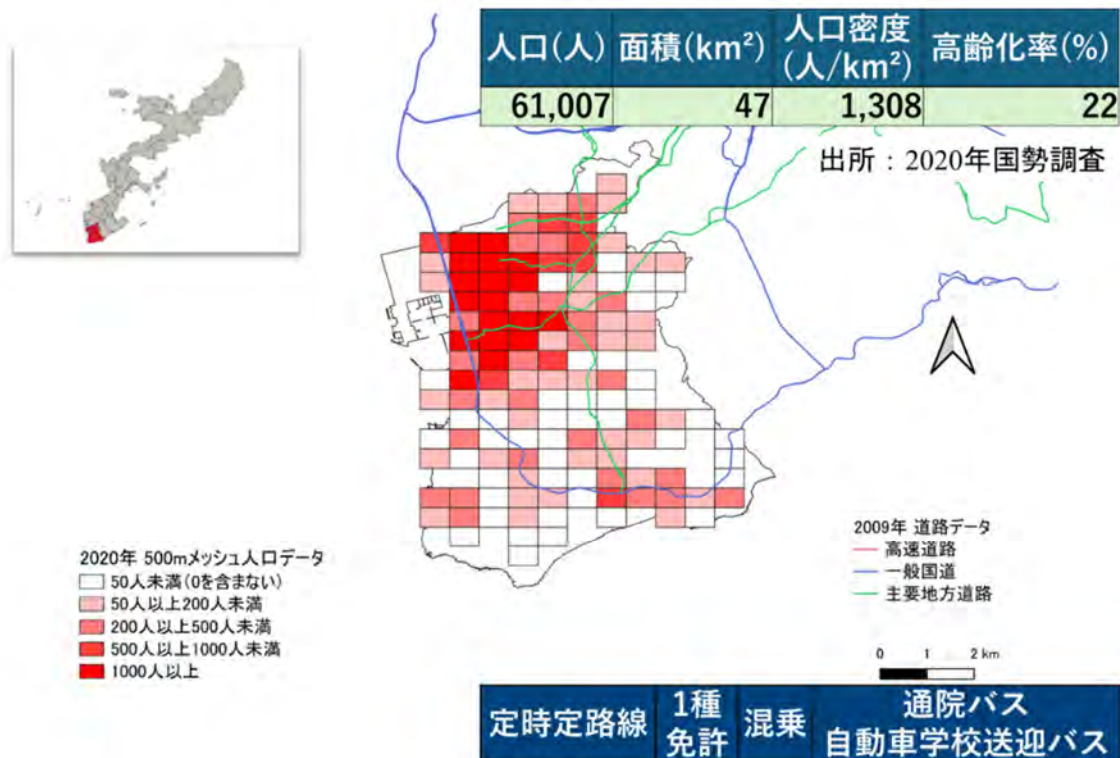
本事例は、業種の垣根を越えた連携により、民間の輸送ポテンシャルを「混乗」という形で市民の移動手段へと昇華させた点で特筆される。多様な施設が一定数集積する地方都市における公共交通リ・デザインの好事例であり、持続可能な地域モビリティ網の構築に向けた、優良モデルとして高く評価できる。

図表 2-9 糸満自動車学校及び豊見城中央病院の運行ルート（2023 年）



(出所) 沖縄県糸満市 HP

図表 2-10 沖縄県糸満市 500m メッシュ人口分布及び優良事例の概要



(出所) 国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例を基に琉球大学作成

第3章 日本全国における公共交通不便・空白地域解消に向けた取組事例の紹介

(1) 県外事例の導入実態と需給構造の整理と分類

国土交通省が公表する「地域公共交通のり・デザイン」優良事例を基に、沖縄本島北部をはじめとする人口低密度地域への適用可能性を検討するため、人口 2 万人以下の公共交通空白解消事例（23 事例、計 26 のモビリティ）※¹を分析し、その中でも代表的な事例を紹介する。人口 2 万人以下の地域におけるモビリティの「導入実態」及び「需給構造」を体系的に整理するため、「① 需要への対応（運行モデル）」、「② 供給への対応（運転手）」及び「③ 運行効率を高めるモビリティ特性」の 3 つの視点から整理した。

① 需要への対応（運行モデル）

利用者側の移動需要に対し、運行ダイヤやルート柔軟性を基準として、以下の 3 形態に分類した。

・ 定時定路線型

定義：あらかじめ定められた運行ダイヤと経路に従って運行するモデル。

特徴：一定の利用者移動が必要。需要が一定量見込める幹線軸等での効率性に優位。

・ セミデマンド型※²

定義：基本的な経路や時間帯を設定した上で、需要（予約）に応じて、運行内容を調整するモデル。

特徴：定時定路線の規律性と、個別の需要に応じる柔軟性を兼ね備えた中間的な形態。

・ フルデマンド型

定義：固定ダイヤや経路を持たず、予約に基づき、都度最適な経路や時間を設定して運行するモデル。

特徴：「ドア・ツー・ドア」に近い移動が可能であり、個々の散在する需要に対して最も柔軟に対応。

② 供給への対応（運転手）

運行サービスの供給主体となる「運転手」の保有資格及び法的区分に基づき、以下の 2 形態に分類。

・ 二種免許

定義：旅客自動車運送事業として、二種免許を保有する運転手が運行を担う形態。

特徴：バス・タクシー事業者による運行であり、高い安全性と運行管理体制が整備されている。

・ 一種免許

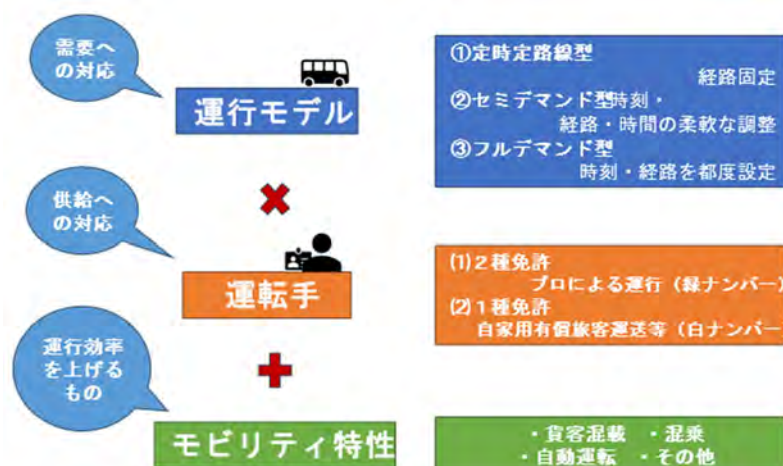
定義：自家用有償旅客運送等に該当し、一種免許を持つ地域住民や自治体職員等が、自家用車を用いて運行を担う形態。

特徴：運転手不足の課題に対し、地域の人的リソースを活用して供給を維持する仕組み。

③ 運行効率を高めるモビリティ特性

上記の需要・供給への対応に加え、持続可能性や利便性を向上させるための付加的な要素を「モビリティ特性」として特記した（混乗や貨客混載等）。

図表 2-11 分析方法



（出所）国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例を基に琉球大学作成

※ 1：1つの事例で複数の異なるモビリティ（例：定時定路線とセミデマンド）を紹介している場合（永平寺町、白川町・東白川村等）は、それぞれのサービスを1件として計上。（計26件）※ 2：時間帯によって運行形態を変えるハイブリッド型（例：西米良村の「朝夕は定時定路線、日中はセミデマンド」）については、既存路線の維持が困難となり柔軟なモデルへ移行したという課題背景に着目し、「セミデマンド型」として分類。

（2）県外事例における運行形態導入傾向

図表 2-12 と図表 2-13 に示す運行形態分類の結果から、以下の傾向が読み取れる。

① 「一種免許（地域の担い手）」への移行

分析対象とした26モビリティのうち、過半数が自家用有償旅客運送制度によって「一種免許」による運行を採用している。これは、人口密度の低い地域において、二種免許保有者の確保や採算性の維持が限界に達し、地域住民や自治体職員が担い手となるモデルへ構造転換が進んでいることを示唆している。

② 運行モデルの二極化（定時定路線型とデマンド型の使い分け）

運行モデル別に見ると、「定時定路線型」を維持している事例（赤井川村等）では、スクールバスや従業員送迎との混乗により効率化を図るケースが多い。一方、「セミデマンド型」（智頭町等）は、集落が分散する地域において、行政コストを抑制しつつ広域をカバーする手段として選択されている。なお、完全な自由経路である「フルデマンド型」は導入事例が限られており（神石高原町等）、導入ハードルの高さや、対象者を高齢者等に限定するなどの運用上の制約が見られる。

以上のことから、人口密度が低い地域における公共交通は、従来の「二種免許×定時定路線」という画一的なモデルから、地域の実情（人口密度・地形・担い手の有無）に合わせて、「一種免許の活用」や「デマンド化による柔軟性の確保」へと、その需給構造を変化させている現状が明らかとなった。

図表 2-12 運行形態分類の結果一覧

No.	都道府県	市区町村	人口(人)	人口密度 (人/km)	高齢化(%)	運行モデル	運転手	モビリティ特性	備考
1	宮崎県	西米良村	1,000	16	44	定時定路線 (朝夕) セミデマンド (日中)	1種免許	貨客混載	佐川急便 日本郵便 ヤマト運輸
2	北海道	赤井川村	1,165	4	31	定時定路線	1種免許	混乗	従業員送迎バス スクールバス
3	東京都	檜原村	2,003	19	53	定時定路線 セミデマンド	2種免許		
4	愛知県	設楽町 (津具地区)	4,437	16	51	セミデマンド	1種免許	共助交通	
5	北海道	上士幌町	4,778	7	35	定時定路線		自動運転	レベル2
6	鳥取県	智頭町	6,427	29	44	セミデマンド	1種免許	共助交通	
7	群馬県	下仁田町	6,576	35	51	定時定路線	1種免許	混乗	スクールバス
8	北海道	江差町	7,428	68	38	セミデマンド	2種免許	ポイント制度	
9	徳島県	つるぎ町	7,715	40	47	定時定路線	1種免許		
10	広島県	神石郡神石高原町	8,250	22	49	フルデマンド	2種免許		対象者限定 (後期高齢者等)
11	愛知県	設楽町・東栄町・豊根村	8,396	22	52	定時定路線 セミデマンド	1種免許		
12	長野県	白馬村	8,575	45	33	セミデマンド	2種免許		夜間限定
13	群馬県	榛志村	8,850	26	37	フルデマンド	1種免許		要介護認定のみ
14	岐阜県	白川町・東白川村	9,428	26	50	定時定路線 セミデマンド	1種免許	混乗	スクールバス 通院バス
15	鳥取県	伯耆町	10,696	77	40	定時定路線 (登下校時) セミデマンド (他時間)	1種免許	混乗	スクールバス
16	石川県	珠洲市	12,929	52	52	定時定路線 セミデマンド	1種免許 2種免許	スクールバス回送利用	
17	秋田県	三種町	15,254	62	46	定時定路線	1種免許	共助交通	
18	北海道	当別町	15,916	38	35	定時定路線	2種免許	混乗	スクールバス 団地住民専用バス
19	愛知県	南知多町 (日間賀島)	16,617	433	39	定時定路線	1種免許		
20	北海道	士別市	17,858	16	41	セミデマンド	2種免許		小中学生限定
21	鳥取県	八頭郡八頭町・若桜町	18,801	16	40	定時定路線		自動運転 共助交通	鉄道 (私鉄・公有民営) レベル4
22	福井県	永平寺町	18,965	201	30	セミデマンド	1種免許		
23	兵庫県	福崎町	19,377	423	29	定時定路線	1種免許	混乗	スクールバス

(出所) 国土交通省「地域公共交通のり・デザイン」優良事例を基に琉球大学にて作成

図表 2-13 運行形態分類結果 (運行モデル/運転手で着目)

運行モデル\運転手		自動車		鉄道	計
		2種免許	1種免許	自動運転 その他	
定時定路線	当別町		赤井川村、下仁田町、つるぎ町、 白川町・東白川村、珠洲市、三種町、 南知多町 (日間賀島)、 福崎町、設楽町・東栄町・豊根村	※7 上士幌町、 永平寺町	八頭郡八頭町・ 若桜町
セミデマンド	※1 檜原村、白馬村、 珠洲市、※2 士別市		※4 西米良村、智頭町、白川町・東白川村、 ※5 伯耆町、永平寺町、 設楽町・東栄町・豊根村、設楽町 (津具地区)		
フルデマンド	※3 神石高原町		※6 榛志村		
計		6 (23%)	17 (65%)	2 (8%)	1 (4%)
					26 (100%)

※1 定時定路線あり※2 小中学生限定、※3 対象者限定 (75 歳以上、その他)、※4 定時定路線 (朝夕)、※5 定時定路線 (登下校時間)、※6 要介護認定 (要支援 2 以上) 限定、※7 曜日限定 (月、木、土) 路線は曜日によって異なる。

(出所) 国土交通省「地域公共交通のり・デザイン」優良事例を基に琉球大学にて作成

(3) 取組事例の紹介

前述の分析を踏まえ、沖縄県内の人口低密度地域が抱える多様な課題（人口減少、集落の分散、運転手不足等）に対し、それぞれの地理的条件や需要規模に合致したアプローチで解決を図っている以下の 5 事例を代表として抽出し、詳細な分析を行う。

① 宮崎県西米良村

人口：1,000 人	面積：272km ²
人口密度：4 人/km ²	高齢化率：44%

※総務省統計局「令和 2 年国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果」より琉球大学作成

・ 公共交通に関する背景・課題

宮崎県西米良村の北東部に位置する小川地区は、高齢化率が約 58%と高く、人口減少及び少子高齢化が進行している。同地区では、村営バス（小川線）が運行されているが、人口減少に伴い輸送人員が低迷し、運営が厳しい状況にあった。一方で、宅配事業者にとっても、過疎化が進む同地区での集配効率が低下しつつあることが課題となっていた。

・ 取組の基本的な考え方

効率的な配達モデルの構築による村営バスの維持、村内物流の円滑化、CO₂排出量の削減、さらに委託配達員による高齢者の見守りを含む総合的な住民サービスの向上を目指し、人とモノの輸送を一体的に行う貨客混載事業を導入した。佐川急便、日本郵便、ヤマト運輸の 3 社が共同で実施することで、持続可能な輸送サービスの維持を図った。（図表 2-14 参照）

・ 導入されているモビリティ

運行モデル：定時定路線（朝夕の主要時間帯）とセミデマンド（日中や利用の少ない時間帯）を組み合わせた複合型

運行内容：村内中心部と小川地区を結ぶ路線。

特 徴：旅客輸送と物流を同時に行う貨客混載を実施しており、全国発の村営バスによる本格的貨客混載として「ホイホイ便」を運行している。

・ 運転手・車両の位置づけ

運転手：大型一種免許（ただし、実務上は、求人条件として大型二種免許を求めている）

制 度：自家用有償旅客運送

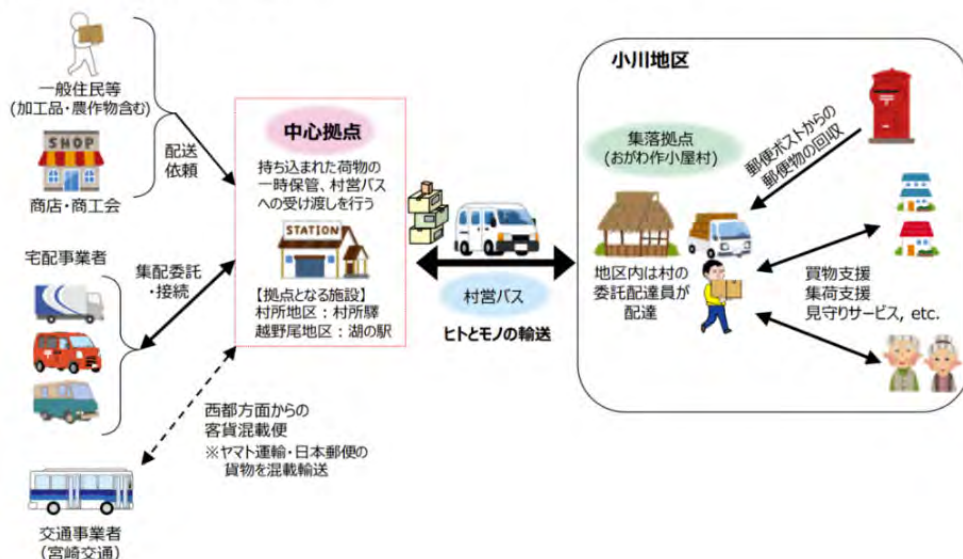
・ 地域特性を踏まえた運行形態の考察

図表 2-15 の通り西米良村は人口密度 4 人/km²と低く、居住域が道路に沿って線状に分布している。主要道から外れた人口密度が低い地区では、定時定路線バス単独では路線の維持が困難である。そこで「ホイホイ便」は、朝夕を定時定路線、日中をセミデマンドとする「複合型」の運行形態を採用した。さらに、運輸大手 3 社の荷物を同時に運ぶ「貨客混載」を導入し、中間拠点以降は委託配達員が配送を担うなど、地区全域で効率的な人とモノの輸送網を構築している。不足する収益を物流によって補完し、過疎地域における運行の持続性を高めている。本事例は、交

通手段の確保と同時に、中山間地域における物流課題をも同時に解決しており、地域の地理的条件及び需要規模に対して、運行形態が適切に合致したモビリティ・リデザインの事例である。

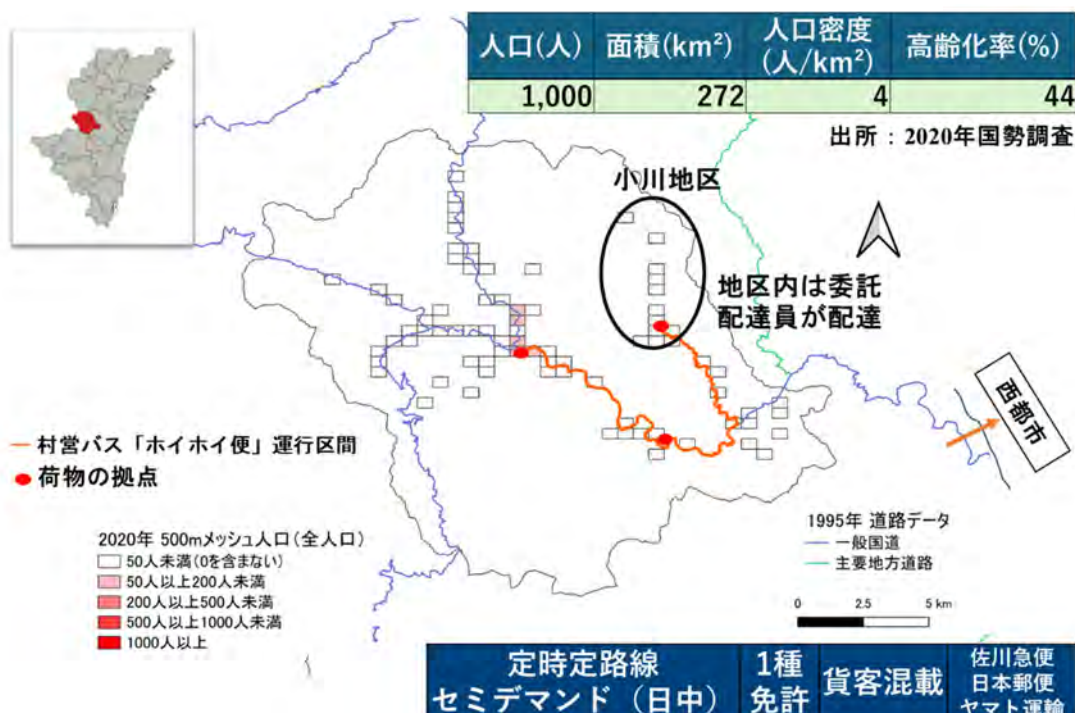
図表 2-14 ホイホイ便のイメージ図

ホイホイ便のイメージ



(出所) 宮崎県西米良村 HP

図表 2-15 宮崎県西米良村における 500m メッシュ人口分布及び優良事例の概要



(出所) 国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例を基に琉球大学にて作成

② 北海道赤井川村

人口：1,165 人	面積：280km ²
人口密度：4 人/km ²	高齢化率：31%

※総務省統計局「令和 2 年国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果」より琉球大学作成

・ 公共交通に関する背景・課題

赤井川村では唯一の民間バス路線（北海道中央バス赤井川線）が運行されてきたが、深刻な運転手不足と利用低迷を理由に、令和 4 年 3 月末での廃止が決定した。自動車を運転できない高齢者や通学する子どもたちにとって、公共交通の廃止は生活の基盤を揺るがす死活問題であり、生活を支える重要なインフラとしての交通システムの再構築が喫緊の課題となった。また、JR 余市駅での接続待ち時間が長いといった利便性の低さや、一部地区の交通空白地帯の解消も解決すべき点とされた。

・ 取組の基本的な考え方

本計画の基本方針は、「村民と協働して創り上げ、カルデラの里を未来へ繋いでいく公共交通網の構築」である。行政主導ではなく、アンケートや懇談会を通じて村民のニーズを反映させ、地域住民が主体的に参画する体制を重視している。また、村内にある既存の交通資源を「総動員」し、持続可能で効率的なシステムを目指している。

・ 導入されているモビリティ

運行モデル：定時定路線

運行内容：赤井川村と村外（余市町）及び村内集積ポイント（キロロリゾート）を結ぶ路線。

（図表 2-16）

特 徴：実証運行データに基づき、通学や通院に合わせたダイヤを組み、スクールバス、従業員送迎バス等との混乗を行うことで、利用目的の多様化を図っている。

・ 運転手の位置づけ

運転手：大型一種免許

制 度：自家用有償旅客運送

・ 地域特性を踏まえた運行形態の考察

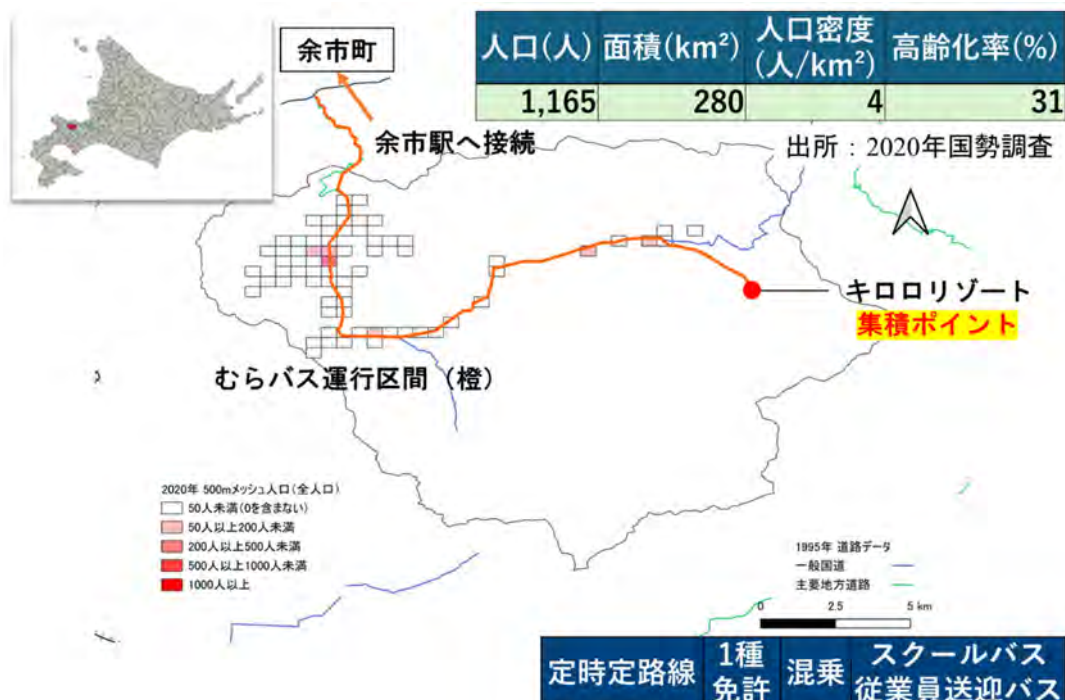
図表 2-17 に示す通り、赤井川村は人口密度が 4 人/km²と低く、居住地が幹線道路に沿って線状に分布している。このように居住域が面的に分散していない空間特性は運行経路の単純化を可能にし、定時定路線の運行に適した地理的条件である。同村はこの地形を活かし、村外の交通拠点である「JR 余市駅」と村内の雇用・観光拠点である「キロロリゾート」を結ぶ路線網を構築するとともに、「スクールバス」やリゾートの「従業員送迎バス」の利用者を一つの車両に集約する「混乗」の仕組みを導入している。人口密度が低い過疎地域という課題に対し、線状の居住分布という地理的特性を活かしたルート設定と、異なる分野の輸送資源を統合した混乗サービスが融合した事例である。

図表 2-16 むらバスの路線図



（出所）国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例

図表 2-17 北海道赤井川村における 500m メッシュ人口分布及び優良事例の概要



（出所）国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例を基に琉球大学にて作成

③ 東京都檜原村

人口：2,003 人	面積：105km ²
人口密度：19 人/km ²	高齢化率：53%

※総務省統計局「令和 2 年国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果」より琉球大学作成

・ 公共交通に関する背景・課題

村内では、路線バスが主要道路沿いのみ運行されており、道路から離れた地区に対する交通サービスが十分とはいえない状況にあった。特に、高齢者や学生など公共交通へのアクセスが困難な層において、移動ニーズが顕在化していた。また、山間部に点在する集落が多いという地理的条件もあり、既存の路線バスだけでは住民の日常的な生活移動を十分にカバーすることが難しく、交通空白地域への対応が急務となっていた。

・ 取組の基本的な考え方

交通空白地域の解消に向けて、路線バスと支線交通の役割を明確に分ける考え方が採用された。また、それぞれの地域ニーズに応じて、住民の移動手段を柔軟に確保する仕組みづくりが進められた。単に既存の交通を維持するだけでなく、地域特性に応じた役割分担型の交通ネットワークを導入することで、公共交通全体の利便性向上と利用促進につなげる戦略がとられている。(図表 2-18)

・ 導入されているモビリティ

運行モデル：セミデマンド

運行内容：既存の路線バスに接続する形で集落内を運行。

特徴：基本的な路線と時間は決まっており、予約に応じて運行を調整。

・ 運転手の位置づけ

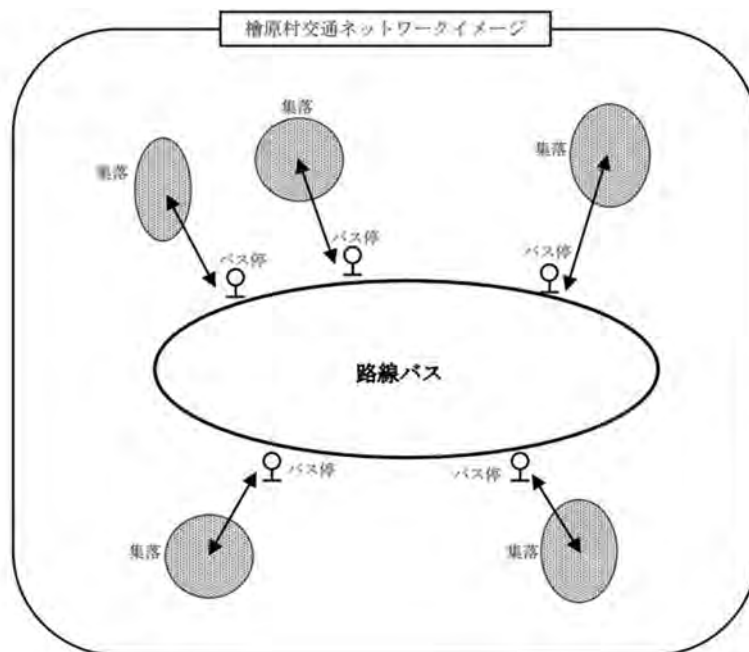
運転手：普通二種免許

制度：一般乗合旅客自動車運送事業

・ 地域特性を踏まえた運行形態の考察

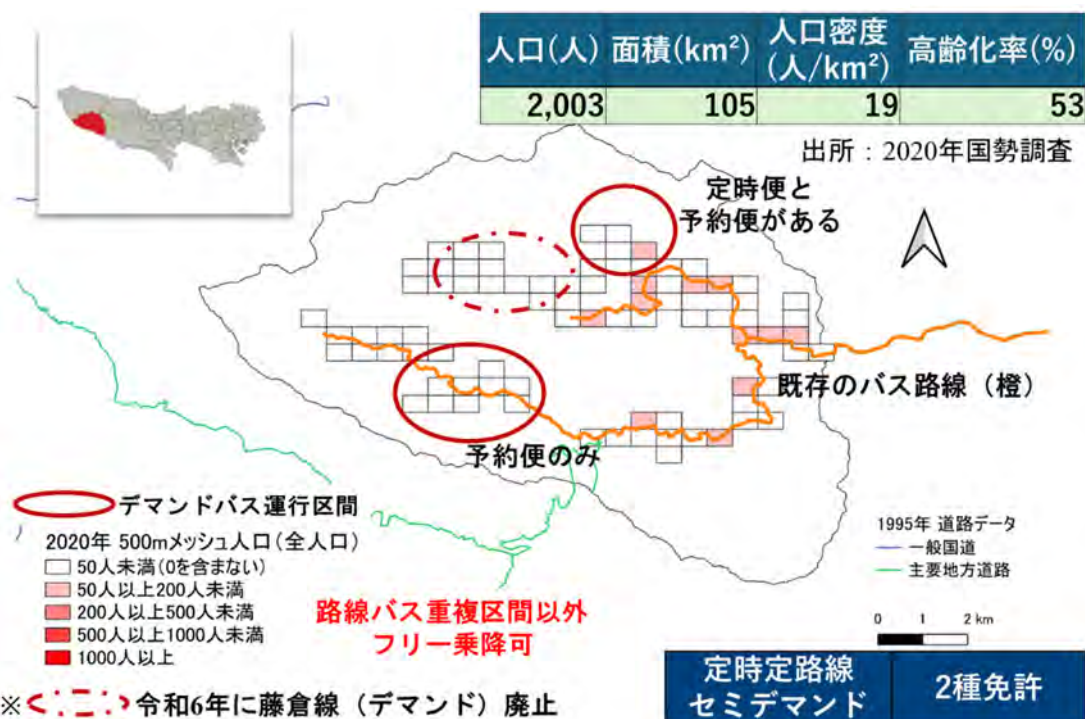
図表 2-19 の通り、檜原村は人口密度 19 人/km²と低く、高齢化率 53%に達する中山間地域である。居住地は主要道沿いに加え、そこから枝分かれした山間部のエリアにも小規模な集落が点在している。このような空間構造において、全ての集落を定時定路線バス単独で網羅することは困難である。この課題に対し同村は、公共交通ネットワークを「枝」と「葉」の階層構造で明確に役割分担している。主要道には橙色で示す既存の路線バスを「枝の交通（支線バス）」として維持・運行する一方で、赤丸で示す周辺の小規模集落へは「葉の交通」として「セミデマンドバス」を導入している。交通空白地域となりやすいエリアを「葉」のデマンドバスで補完し、「枝」の路線バスへ接続させることで、集落の分散状況に合わせた円滑な乗り継ぎネットワークを構築し、生活移動を確保している。複雑な地形と低密度な居住構造という地域特性に対して、階層型のネットワークを構築した事例である。

図表 2-18 檜原村交通ネットワークイメージ図



(出所) 東京都檜原 HP

図表 2-19 東京都檜原村における 500m メッシュ人口分布及び優良事例の概要



(出所) 国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例を基に琉球大学にて作成

④ 鳥取県智頭町

人口：6,427 人	面積：225km ²
人口密度：29 人/km ²	高齢化率：44%

※総務省統計局「令和 2 年国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果」より琉球大学作成

・ 公共交通に関する背景・課題

これまで町民バス「すぎっ子バス」を運行してきたが、利用者の減少に伴い維持費が町の財政を圧迫していた。また、定時・定路線型の運行は町民の多様な移動ニーズに十分対応できておらず、加えてドライバーの高齢化や担い手不足も進行。このため、従来の公共交通の形態を維持することが困難な状況となっていた。

・ 取組の基本的な考え方

智頭町は、「すべての人に寄り添える持続可能な交通体系の構築」を基本理念としている。この理念の実現に向け、地域住民が主体となって協力し合う「共助交通」の考え方を導入した。AI を活用したルート最適化により運行の効率化を図るとともに、行政・住民自治組織・交通事業者が連携した運営体制を構築することで、持続可能な交通サービスの確保を目指している。また、小型車両を活用して集落内まで運行することで、交通不便地域の解消と利便性の向上を図っている。(図表 2-20)

・ 導入されているモビリティ

運行モデル：セミデマンド

運行内容：智頭町全域をエリアとし、土日祝日を含む毎日（6 時～19 時）運行している。運賃は乗車 1 回 500 円（乗合時は 400 円）で、回数券や定期券での決済が可能。

特徴：町内約 270 箇所の乗降ポイント間で自由に移動可能である。各家庭の IP 告知端末や電話、スマートフォンから簡単に予約でき、高齢者にも使いやすいアナログな予約手段（コールセンター）を併設している。

・ 運転手の位置づけ

運転手：普通一種免許

制 度：自家用有償旅客運送

・ 地域特性を踏まえた運行形態の考察

図表 2-21 に示す通り、智頭町は人口密度が 29 人/km²と低く、居住域が山間部の谷筋に沿って広範囲に分散している。このような空間構造において定時定路線バスを維持することは、運行効率の低下や財政負担の増加及び運転手確保の観点から困難である。そこで同町は、事業用車両と大型二種免許の運転手に依存する従来のサービス形態から、地域住民が自家用車（普通一種免許）を用いて近隣住民を送迎する「共助交通」の仕組みへと施策を転換した。さらに、分散する需要へ効率的に対応するため、AI を活用した「セミデマンド方式」を採用し、生活拠点と集落を結ぶラストワンマイルの移動網を維持している。集落が広域に分散する地形及び深刻な運転手不足とい

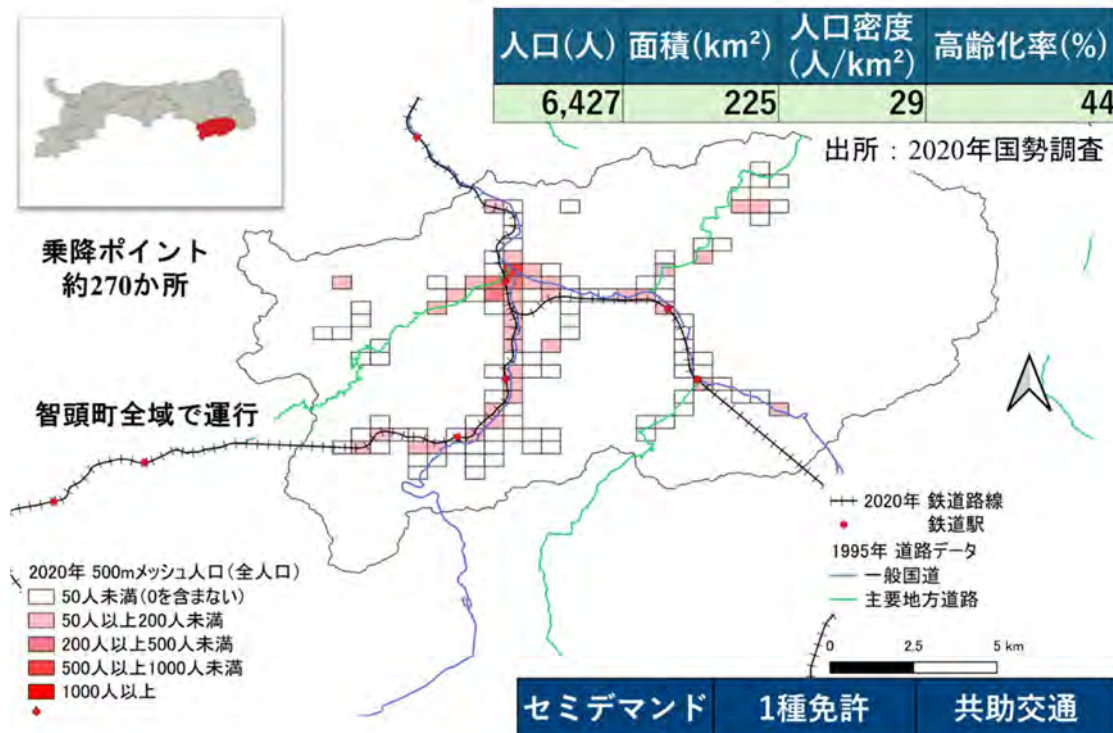
う地域特性・課題に対して、普通一種免許を活用した住民共助とデマンド交通を組み合わせた事例である。

図表 2-20 鳥取県智頭町「のりりん」概要



(出所) 鳥取県智頭町 HP

図表 2-21 鳥取県智頭町における 500m メッシュ人口及び優良事例の概要



(出所) 国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例を基に琉球大学にて作成

⑤ 広島県神石高原町

人口：8,250 人	面積：382km ²
人口密度：22 人/km ²	高齢化率：49%

※総務省統計局「令和 2 年国勢調査 都道府県・市区町村別の主な結果」より琉球大学作成

・ 公共交通に関する背景・課題

高齢化率が非常に高く、従来は定時定路線バス（一部予約制）を運行していたが、「当日利用ができない」「目的地まで時間がかかる」「予約が面倒」といった利用者の不満から、次第に利用が減少していた。加えて、民間バス会社においても乗務員不足を背景とした路線撤退が進み、運行効率が著しく低下し「空気を運んでいる」と表現される状況に陥っていたことが、新制度へ移行する大きな背景となった。

・ 取組の基本的な考え方

本事業は、高齢者などの交通制約者がタクシーを利用する際の料金を一部助成することで、日常生活の利便性向上と経済的負担の軽減を図り、社会参加を促進することを目的とする。従来の路線型交通に依存するのではなく、ドア・ツー・ドアで移動可能なタクシー助成制度へ切り替えることで、利用者の利便性を最大限に高める考え方が採られている。さらに、本制度は町内タクシー事業者の収益確保にもつながり、事業者が担うスクールバス等の運行維持を通じて、教育行政の安定にも寄与する。

・ 導入されているモビリティ（図表 2-22）

運行モデル：フルデマンド

運行内容：75 歳以上の高齢者、障害者手帳保持者、要介護・要支援認定者、運転免許を自主返納した人など。普通車の場合目的地まで片道 900 円（町内医療機関への通院などは 600 円）。1 人 1 カ月 20 回まで。

特 徴：町内であれば目的を問わず（通院、買い物、食事など）利用できる点。

・ 運転手の位置づけ

運転手：普通二種免許

制 度：一般乗合旅客自動車運送事業

・ 地域特性を踏まえた運行形態の考察

図表 2-23 に示す通り、神石高原町は人口密度が 22 人/km²と低く、広大な面積に居住域が広範囲に分散している。このような空間特性においては、定時定路線やセミデマンド交通は運行効率が低下すると考えられる。そのため同町は、町内全域を対象としたフルデマンド型のタクシー助成制度を導入し、普通二種免許を持つ既存の町内タクシー事業者を地域の足として活用する手法を選択した。これは広域かつ低密度な環境下において効率的に移動手段を確保するアプローチである。一方で、フルデマンド型は行政の費用負担が大きくなる傾向があるため、利用対象者を 75 歳以上等に限定することでコストの最適化を図り、移動支援が必要な層の交通確保と地元交通事業者の

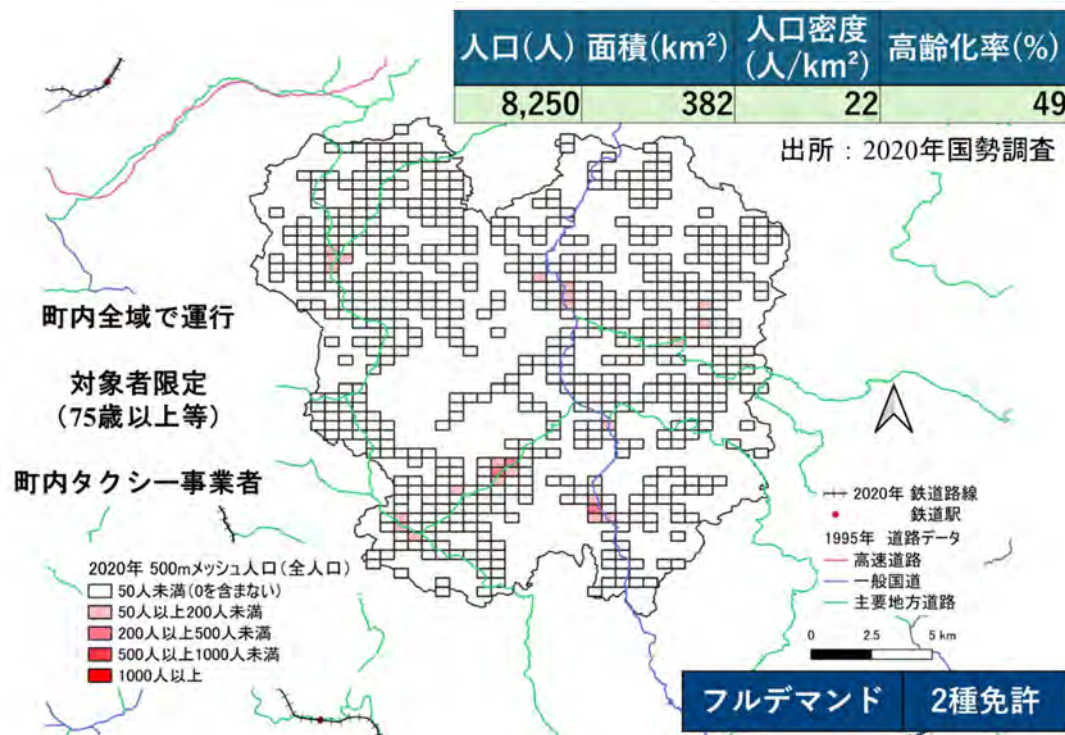
維持を両立させている。広域に分散する低密度な居住構造という地域特性に対し、対象者を限定したフルデマンド型のタクシーを活用した事例である。

図表 2-22 広島県神石高原町の公共交通ネットワークイメージ図



（出所）広島県神石高原町 HP

図表 2-23 広島県神石高原町における 500m メッシュ人口分布及び優良事例の概要



（出所）国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」優良事例を基に琉球大学にて作成

第4章 沖縄県における公共交通不便・空白地域解消に向けて

沖縄県における公共交通の不便・空白地域の解消には、需要規模の縮小や居住の分散といった「需要側」の要因と、運転手不足の深刻化や制度的制約といった「供給側」の課題を同時に考慮する必要がある。すなわち、交通サービスの成立は単なる需要の有無のみでは決まらず、「需要への対応」と「供給への対応」の二軸から、地域特性に応じた適切な運行形態を段階的に導き出す視点が不可欠である。

第一の軸である「需要への対応（運行モデルの選択）」については、一定の需要が見込める地域では従来の定時定路線バスを基本とする。しかし、需要が面的に分散・希薄化する地域においては、既存の送迎輸送等との統合・集約を図る「混乗」、指定された乗降場所や時間帯で対応する「セミデマンド」、さらに低密度かつ居住分布が広域な地域では「フルデマンド」へと、需要の規模や分散状況に合致した運行形態への移行が求められる。

第二の軸である「供給への対応（運転手の確保と制度活用）」については、二種免許を持つ運転手の確保が困難になるにつれて、各種制度を活用し、運行を担う人材の選択肢を多様化していくことが求められる。具体的には、タクシー事業者等が一種免許を有する地域人材を活用する「自家用車活用事業（日本版ライドシェア）」、自治体等が主体となる「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」、さらに輸送資源が乏しい地域における住民同士の「共助交通」へと、供給の制約段階に応じて地域の多様な人材を組み込んでいくことが重要となる。

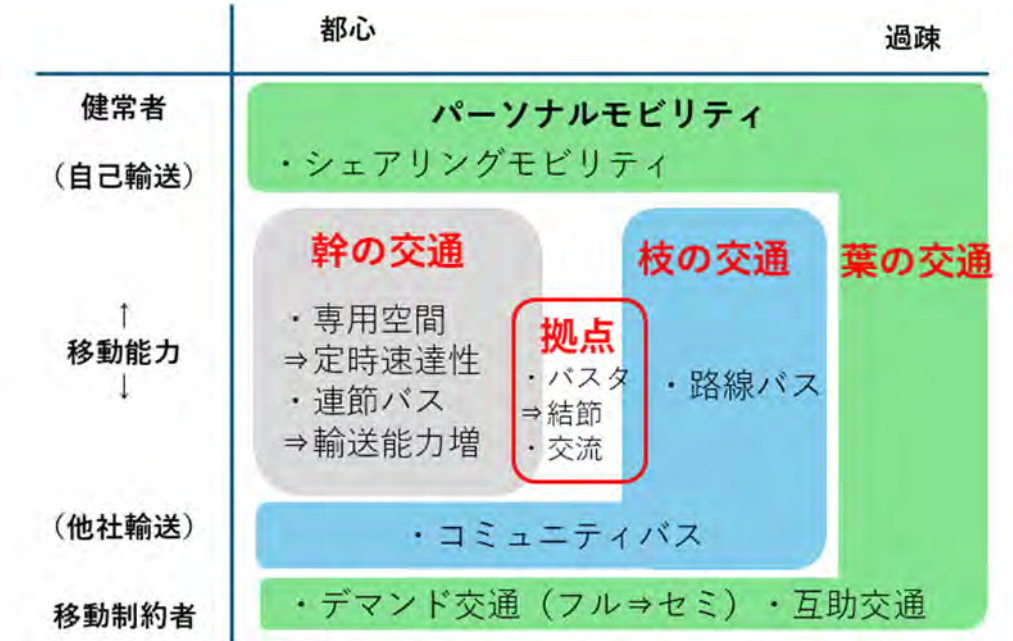
こうした地域特性に応じたモビリティの役割分担を、空間的に整理したものが図表 2-24 に示す「幹・枝・葉」の階層ネットワークである。都市部や高需要エリアにおいて、定時速達性と大量輸送を担うバス専用レーンや連節バスを「幹の交通」として位置づけ、交通結節点をハブとして機能させる。そこから広がる一般的な路線バスを「枝の交通」とし、さらに過疎地や生活道路に至るシェアリングモビリティやデマンド交通を「葉の交通」として階層化させることで、需要規模の異なる地域間を円滑につなぐ網羅的なネットワークが構築される。

また、沖縄県においてこれらを実装する際は、ゼロから新規路線を構築するのではなく、地域内に既存する移動・輸送資源を統合・再編するアプローチが有効である。図表 2-25 が示す通り、都市部では連節バス等による輸送能力と労働生産性の向上が適している一方で、条件不利地域においては既存資源との「連携・協業」が不可欠となる。北部地域を例に挙げると、海洋博公園やジャングリアといった大型拠点及びリゾートホテル等において、従業員の通勤手段を個人の自家用車から従業員送迎バスへと転換・集約を図り、その空き座席に地域住民を「混乗」させる手法が考えられる。加えて、スクールバスや福祉送迎車の回送時間の有効活用、特定時間帯のみ稼働する学校給食等の配送運転手による「兼業」、物流網を活用して人と荷物を同時に運ぶ「貨客混載」など、既存の輸送ポテンシャルを最大限に活用する施策が求められる。

以上より、沖縄における不便・空白地域解消に向けたアプローチは、「需要の集約（混乗や拠点化）」と「多様な担い手の確保（一種免許の活用や共助交通）」を柔軟に組み合わせることに集約される。この二軸による整理を実効性ある施策へと結びつけるためには、交通分野単独での検討にとどまらず、行政、民間事業者、地域住民に加え、福祉・教育・観光・物流といった多分野が連携するクロスセ

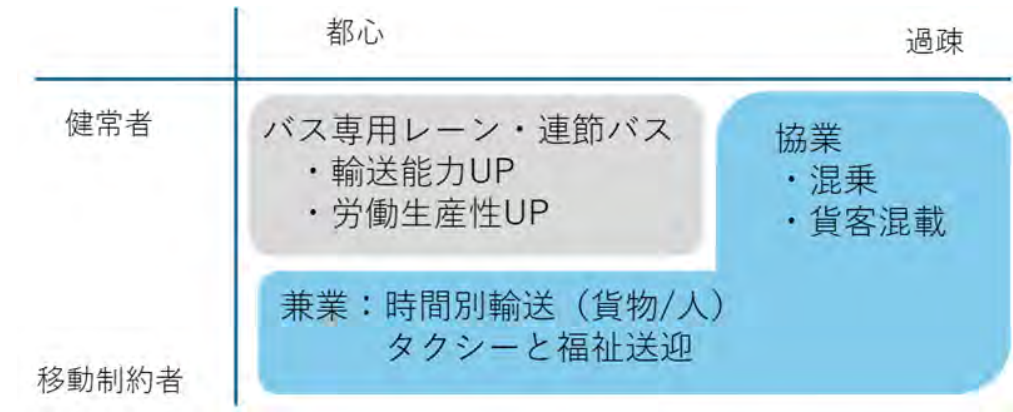
クター型の取り組みが不可欠である。競争原理の働く民間事業と、協調を前提とする行政・地域の関与を「公共交通協議会」等の場を通じて調整・統合することこそが、地域特性に合致した持続可能な地域公共交通リ・デザインを実現するための要件となる

図表 2-24 公共交通ネットワーク対応関係図（幹・枝・葉）



（出所）琉球大学にて作成

図表 2-25 供給対応関係図



（出所）琉球大学にて作成

第3部 誰一人取り残さない公共交通リ・デザイン ～移動制約者に着目して～

担当 新里 莉理

近年、日本においては急速な高齢化が進行しており、加齢に伴う身体機能の低下や運転免許の返納、さらには公共交通の衰退といった課題が顕在化してきた。その結果、高齢者や障がい者をはじめとする「移動制約者」が増加している。こうした背景から、全住民の移動を確保し、地域における生活基盤や社会参加を支える持続可能な地域交通体系の構築は、極めて重要な政策課題として位置づけられている。

第3部では、自家用車依存が顕著な沖縄県における「移動制約者」を取り巻く交通上の課題を明らかにし、その上で誰一人取り残さない地域公共交通体系の構築に向けた方向性を示す。

第1章 移動制約者への交通支援の展開と沖縄の現状

(1) 高齢者・障がい者の交通支援に関する国際比較

本節では、高齢者・障がい者等の移動制約者に対する移動を支える手段として位置づけられる ST (Special Transport) サービスに着目し、欧米諸国及び日本における交通支援政策の変遷を時系列に沿って整理・比較した。図表 3-1 に示すように、米国・スウェーデン・英国では 1980 年代までに高齢者・障がい者の移動権の保障が交通政策の中に位置づけられてきた。一方、我が国における制度整備の着手は遅く、当初は福祉的措置に留まっていた。移動支援が制度的に整理されたのは 2015 年以降である。これらのことから、日本の高齢者・障がい者に対する交通支援政策は、欧米諸国と比較して後発的・追従的に展開されてきたといえる。

図表 3-1 欧米・日本の高齢者・障がい者専用の交通サービス

国	西暦	交通政策
米国	1964年	公民権法
	1973年	米国運輸省：リハビリテーション法
	1974年	米国運輸省：都市大量輸送法 ・高齢者・障がい者専用のSTサービスに財源の補助を規定した ・全ての人が①大量輸送交通を利用でき、②STサービスの利用が可能
	1990年	ADA（障がいを持つアメリカ国民法） ・差別を禁止し、障がい者の機会均等とアクセスを保証
スウェーデン	1975年	全ての自治体でSTサービス整備法を導入
	1979年	公共交通における障がい者の施設へのアクセスに関する法律
	1990年	障がい者・高齢者向けデマンド交通
英国	1981年	公共旅客両法（1977年：ミニバス法、1978年：公共交通法） ・ボランティア運転手が運賃の収受し自家用車で送迎を可能とした
	2000年	ロンドンタクシーを2000年までにアクセシブル化（スロープ等の整備）
日本	2006年	国土交通省：福祉有償運送創設
	2015年	障がい者等の移動の支援

（出典）公益社団法人土木学会：30 年先を見据えた交通計画、丸善出版（株）、2025。

(2) 日本における移動制約者への交通支援の取り組み

図表 3-2 に示すように、我が国における移動制約者への交通支援は、1950 年代に導入された身体障がい者に対する運賃割引制度を端緒として展開されてきた。1980 年代以降には、移動制約者への配慮を明確に位置づけた政策が進められ、鉄道駅や公共交通ターミナルにおけるエレベーターやスロープ等の整備、車両構造の改善など、公共交通を利用できる環境を整える取り組みが本格化した。2000 年代以降は、交通バリアフリー法の制定、さらにはハートビル法を統合したバリアフリー法の成立により、建築物を含めた移動環境の整備が制度的に位置づけられ、この段階で「誰もが円滑に移動できる環境の整備」が政策目的として明確化された。

さらに近年の法改正では、対象者や支援内容の拡充が図られ、移動制約者への交通支援は、施設・設備整備を中心とした段階から、より包括的な移動環境の確保へと展開している。これは、障がいや社会環境との相互作用によって生じるものと捉える社会モデルの考え方と整合的である。一方で、政策の多くは「移動に困難を抱える人への配慮」という枠組みの中で展開されており、自家用車依存型の交通体系や地域間の公共交通サービス水準の格差といった、移動制約を生み出す社会構造そのものへの対応は十分とは言い難い。社会モデルの観点に立てば、移動制約は個人の心身機能のみならず、交通条件や都市構造、サービス供給の在り方によって生じる社会的障壁の結果である。したがって、今後の交通政策には、バリアフリー施策を基盤としつつも、移動制約を生み出す構造的要因に着目し、誰もが公平に社会参加できる移動環境を構築する視点が求められる。

図表 3-2 日本の交通政策と対策の歴史的経緯

西暦	公共交通の制度等
1952年	身体障がい者運賃割規定（国鉄・バス等）
1981年	運輸省：運輸政策審議会（交通弱者のための交通施設整備）
1983年	運輸省：公共交通ターミナルにおける身体障がい者用施設整備ガイドライン
1990年	運輸省：身体障がい者・高齢者のための公共交通機関車両構造に関するモデルデザイン
1994年	建設省：ハートビル法（高齢者・身体障がい者が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律）
2000年	運輸省：交通バリアフリー法
2006年	国土交通省：バリアフリー法制定（ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）
2018年	国土交通省：バリアフリー法改正（基本理念の明記）
2021年	国土交通省：バリアフリー法全面施行

（出所）公益社団法人土木学会：30 年先を見据えた交通計画、丸善出版（株）、2025。

(3) 沖縄県における移動制約の構造的要因

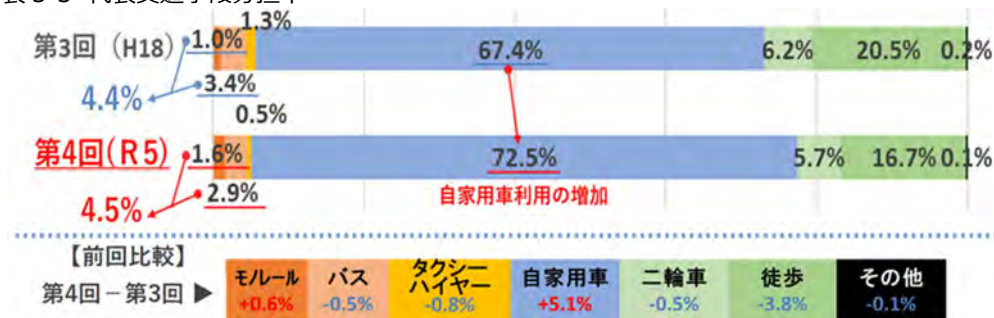
本節では、前節で整理した高齢者・障がい者に対する交通支援の現状を踏まえ、移動制約が生じる構造的要因を沖縄県の地域特性に着目して整理する。具体的には、「①交通上の移動制約」と「②社会的な移動制約」が複合的に作用している点が挙げられる。

① 交通上の移動制約

第1部で整理した通り、交通上の課題として図表3-3で示すように、沖縄本島中南部都市圏では自家用車利用が顕著であり、土地利用や都市構造も自家用車利用を前提として形成されている。一方で、図表3-4で示すようにバス輸送人員は減少し、公共交通の利用は縮小傾向にあり、サービスの維持が困難になりつつある状況がうかがえる。

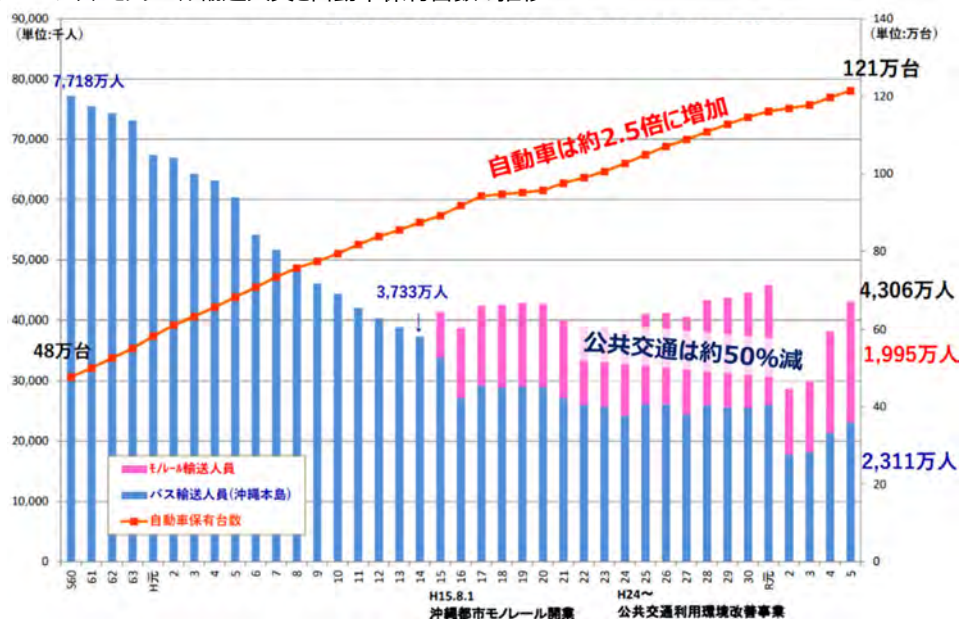
このような環境下では、公共交通を主な移動手段とする高齢者や障がい者等、自家用車を利用できない層にとって移動に伴う制約が大きいことから、日常生活における外出機会の縮小につながる可能性が高い。

図表3-3 代表交通手段分担率



(出所) 沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

図表3-4 バス・モノレール輸送人員と自動車保有台数の推移



(出所) 沖縄県：沖縄県の公共交通の現状・課題及び交通渋滞対策、鉄軌道の導入等について

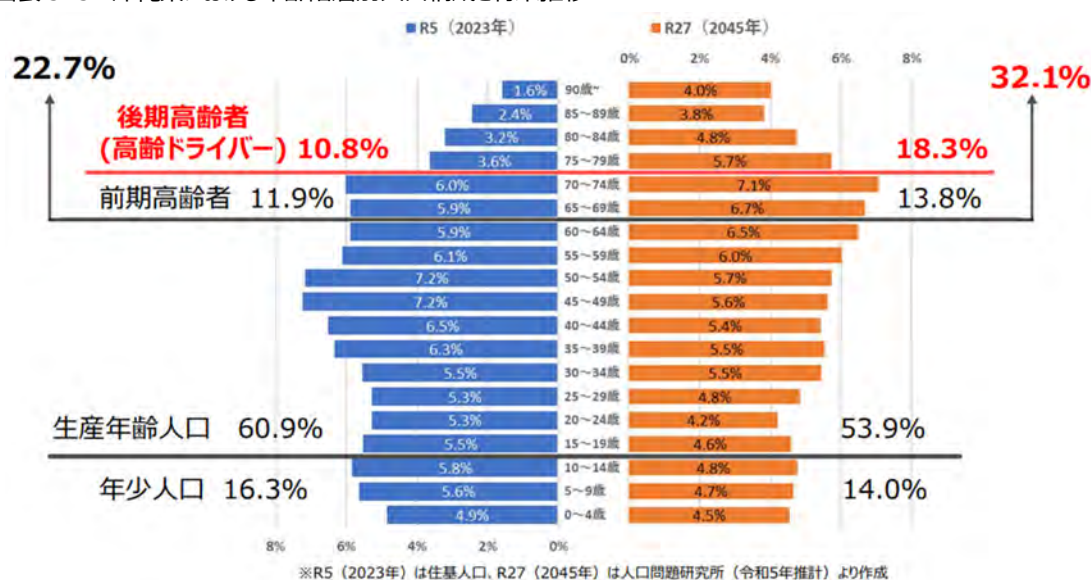
② 社会的な移動制約

・高齢化の進行

我が国全体で高齢化が進行する中、沖縄県においても急速に高齢化が進行している。図表 3-5 の沖縄県における年齢階層別人口構成と将来推移をみると、2023 年（R5）から 2045 年（R27）にかけて高齢化が大きく進行することが分かる。特に、高齢者人口は 22.7%から 32.1%へと増加しており、後期高齢者（75 歳以上）の割合が大幅に上昇している。一方で、生産年齢人口及び年少人口も減少していることがわかる。

これらのことから、沖縄県では将来的に高齢者、特に後期高齢者の増加と、生産年齢人口の減少が同時に進行する人口構造となることが予測される。したがって、移動需要の変化に対応し、高齢者が適切に社会参加を継続できる環境の整備が一層重要になると考えられる。

図表 3-5 沖縄県における年齢階層別人口構成と将来推移



（出所）沖縄県：沖縄中南部都市圏 PT 調査 計画課題に関する現況分析 2025 年 6 月

・低所得

図表 3-6 に示すように沖縄県は高い生活保護率や全国最低水準の県民所得といった経済的課題も抱えている。沖縄県のような地域特性を有する状況下では、車を持つことができない低所得者ほど利用できる交通手段が限られ、日常生活に必要な外出や社会参加が制約されやすい構造が生じる可能性がある。このような状況は、交通条件が社会参加を阻害する要因となる「交通における社会的排除（Transport-Related-Social-Exclusion：TRSE）^{※1}」として、世界各地で議論されている。この概念は、交通手段へのアクセス格差が個人の社会生活における機会不均等を引き起こすという問題意識に基づいている。

以上より、沖縄県における移動制約は、自家用車依存型の移動環境と社会経済的な不利が重なり合うことで生じる構造的課題として捉える必要がある。次章では、これらの課題が実際の外出行動に与える影響について定量分析を通じて明らかにする。

※1：Lucas, K.：Transport and social exclusion: Where are we now ?, *Transport Policy*, Vol. 20, pp. 105-113, 2012.

図表 3-6 沖縄県の貧困に対する指標

区分	指標	全国	東京	沖縄	順位
A	1人当たり県民所得(千円) (令和4年)	3,079	6,037	2,249	47位
B	非正規の職員・従業員割合(%) (令和4年)	31.5	27.9	33.3	7位
C	生活保護率(%) (令和7年)	1.6	1.9	2.3	1位
D	労働生産性(万円)(令和3年)	598.7	1,233	360.3	47位

(出所) A：内閣府、県民経済計算（平成23年度～令和4年度）を基に作成

B：厚生労働省、就業構造基本調査（令和4年10月）を基に作成

C：厚生労働省、被保護者調査（令和7年度9月）を基に作成

D：沖縄総合事務局、令和5年度沖縄における生産性向上に向けた労働生産性分析調査

第2章 分析結果からみる移動制約と社会的排除

(1) パーソントリップ調査を用いた基礎的分析

本分析では、沖縄本島中南部都市圏における移動実態を把握するため、令和5年沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（以下、PT調査）のデータを用い定量分析を行う。本調査は、同地域に居住する5歳以上の住民を対象としており、世帯属性や個人属性に加え、トリップ数や交通手段などの移動情報を詳細に含む網羅的なデータである。

また、所得の影響が外出行動にどのような影響を与えるのかを分析するため、本稿では、当該調査に含まれる世帯人数と世帯年収を基に、世帯規模を考慮した等価可処分所得^{※1}を用いて所得階層を区分する。具体的には、分析対象地域における等価可処分所得の中央値^{※2}をMとし、相対的貧困層（M/2未満）、中間層（M/2以上M未満）、非相対的貧困層（M以上）と定義した。

※1 収入から税金・社会保険料等を除いた額を世帯人員の平方根で割って調整した所得であり、世帯間の経済的な豊かさを比較する際に用いられる指標

※2 沖縄県の等価可処分所得の中央値が244万円（沖縄県、稼ぐ力に関する万国津梁会議、2021.）であることを参考に、本稿の分析における区分を設定。

〈相対的貧困層の定義〉

使用データ	令和5年 沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査マスターデータ	
サンプル数	45,256人(個人票)	
含まれる主な項目	世帯属性	住所、世帯人数、世帯年収、自動車保有状況など
	個人属性	年齢、性別、職業、運転免許保有状況など
	移動情報	トリップ数、目的、交通手段、OD地点、発着時間など

■PT調査のデータを用いた相対的貧困層の定義

(DI:可処分所得) $DI = HI \times (1 - 0.184)$

HI:世帯収入

(E:等価可処分所得) $E = \frac{DI}{\sqrt{N}}$

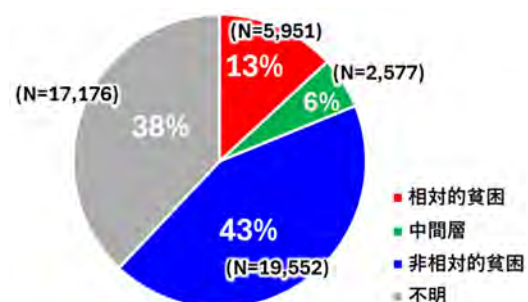
N:世帯人数

(P:相対的貧困線) $P = 0.5 \times M$

M:等価可処分所得の中央値

沖縄県の等価可処分所得の中央値は244万円

〈所得階層別割合〉



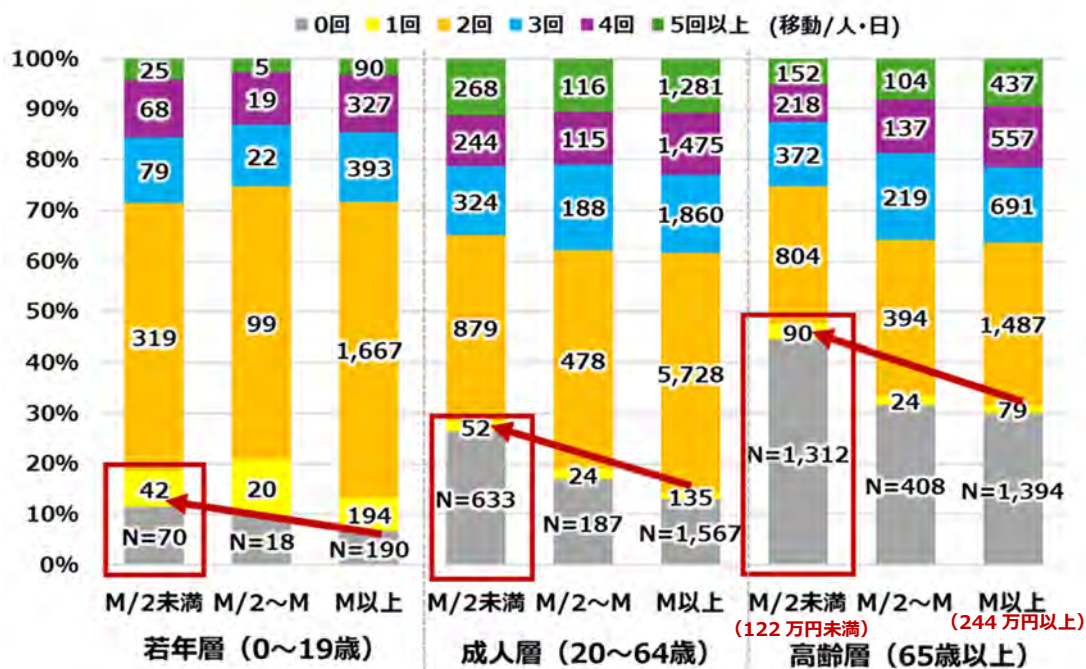
- 相対的貧困層・中間層・非相対的貧困層の3つの所得階層に分けて定量分析
(M/2未満) (M/2～M) (M以上)

① 年齢層別・所得階層別にみた外出頻度

図表 3-7 は、各年齢層において、所得階層別に 1 日あたりの外出頻度を示したものである。

分析の結果、いずれの年齢層においても相対的貧困層（M/2 未満）の外出頻度が低い傾向がみられた。特に高齢層においては、所得階層による外出頻度の差が顕著であった。成人層や若年層においても相対的貧困層では外出頻度がほかの所得階層よりも少ないものの、高齢層ほどの顕著な差ではなかった（若年層は、PT 調査対象の平日に、「通学」の外出があるため所得階層の差が最も小さい）。このことから外出行動は年齢のみならず、経済的条件とも密接に関連していることが示唆された。

図表 3-7 年齢層別・所得階層別にみた外出頻度（※年齢・世帯年収の未回答者は除外）



（出所）R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

② 所得階層別・自家用車利用可否別にみた外出率

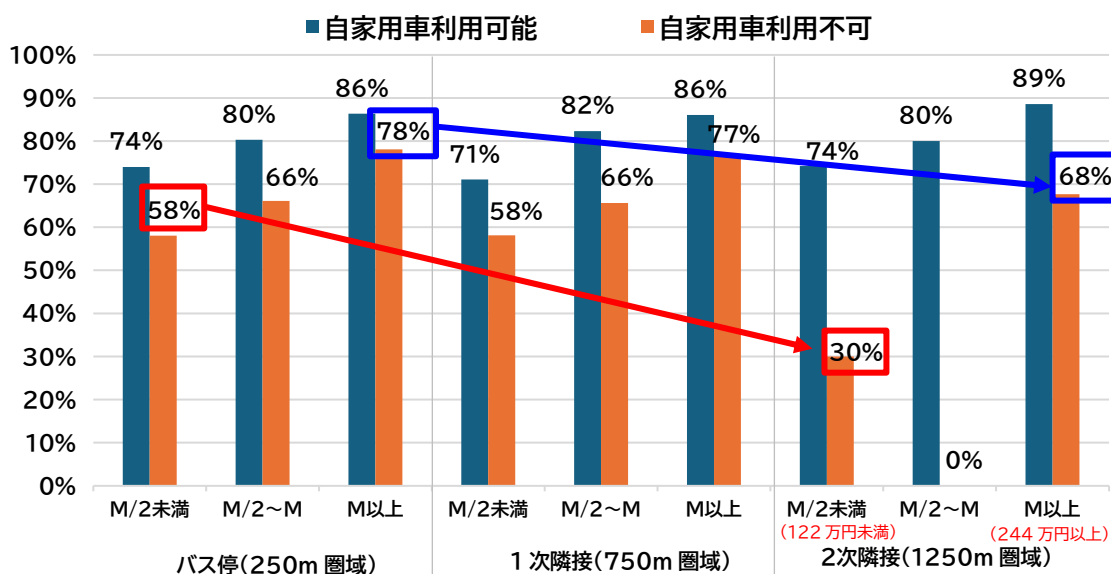
次に、居住地の公共交通利便性と外出率の関係について、所得階層や自家用車の利用可否による差異に着目して分析を行った結果を図表 3-8 に示す。

本分析では、居住地周辺の公共交通利便を「駅・バス停からの距離」に基づき定義した。具体的には、バス駅・バス停が所在するメッシュ（250m圏域）を起点とし、隣接する 8 方向を「1 次隣接（750m 圏域）」、その外側 16 方向を「2 次隣接（1250m 圏域）」として区分した。また、自家用車の利用可否については、PT 調査において「自由に使える車の有無」及び「運転免許の保有状況」の双方に「ない」と回答した者を「自家用車利用不可」と定義した。

分析の結果、自家用車を利用可能な層は、交通利便性の低減によらず全般的に高い外出率を維持していることが確認された。

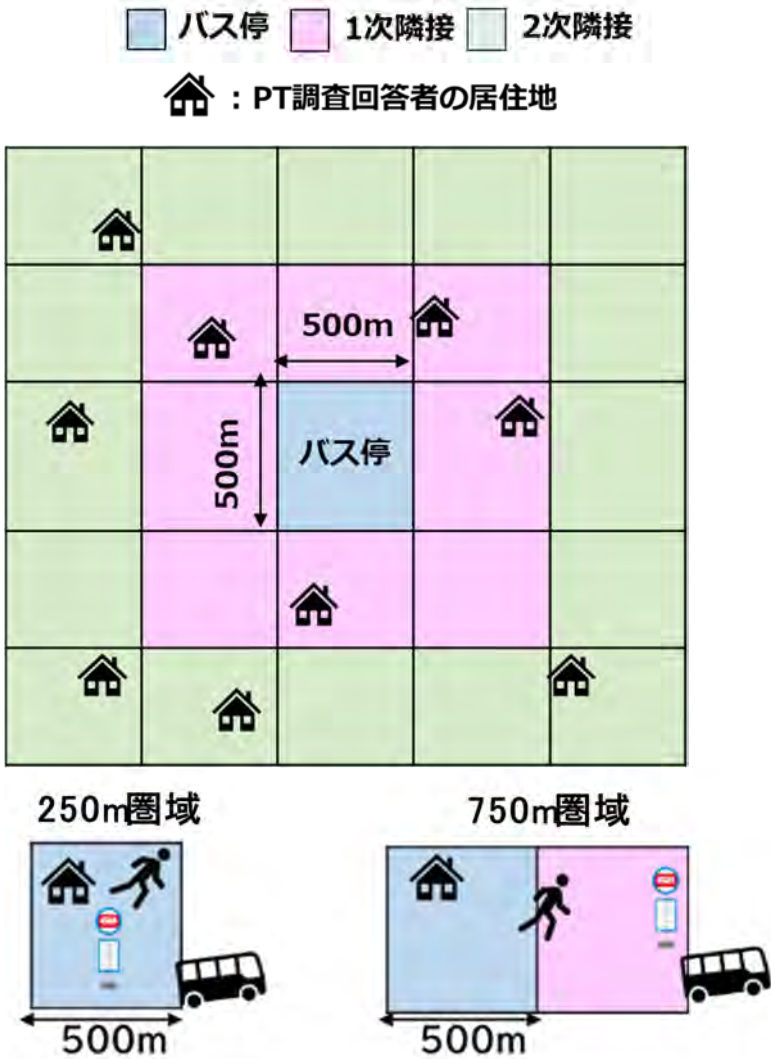
一方、自家用車を利用できない層においては、居住地から駅・バス停までの距離が長くなるほど外出率が顕著に低下する傾向が見られた。さらに、同一の交通条件下であっても、所得階層によって外出率に差異が生じており、低所得かつ自家用車非保有という条件下では、公共交通へのアクセス制約が外出行動をより強く抑制している可能性が示唆される。

図表 3-8 公共交通利便性×所得階層×自家用車利用可否の外出率
(世帯収入、自家用車利用状況の未回答者除く)



(出所) R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

図表 3-9 居住地周辺の公共交通利便性指標



(出所)・比嘉悠、神谷大介、上間大輔 : 乗り継ぎを考慮した公共交通不便地域間に関する基礎的分析
～沖縄本島を対象として～ 土木学会西部支部 2026 (投稿中)

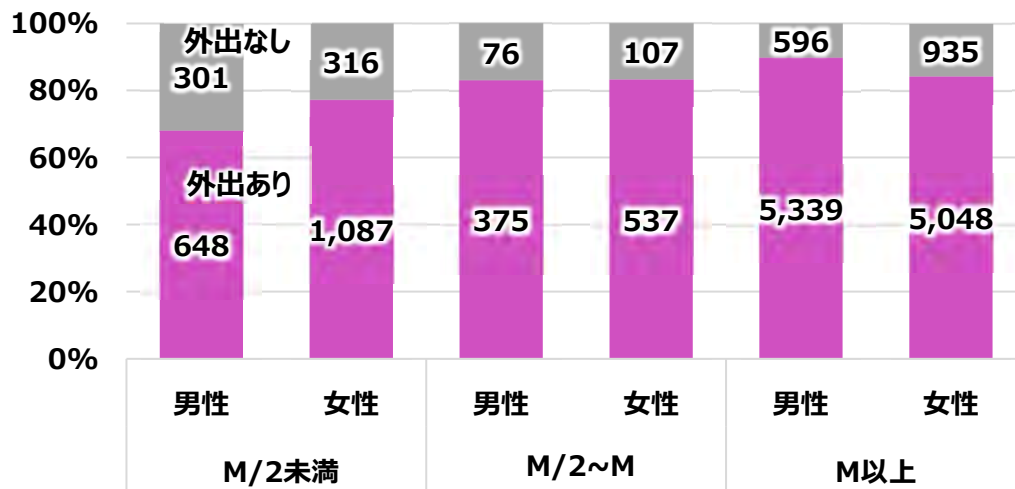
(2) 交通条件と個人属性による外出行動への影響分析（クロス集計分析）

前節の基礎的分析より、沖縄県における移動制約は自家用車依存型の交通構造と、高齢化や低所得といった個人属性（経済的条件を含む）が重なり合うことで生じている可能性が示唆された。そのため、これらの要因が外出の有無にどの程度影響しているのか、また、交通条件と個人属性がどのように組み合わさって外出の有無に差を生じさせているのかを明らかにする必要がある。そこで本節では、所得階層の違いに重点を置き、自家用車利用可否や居住地周辺の公共交通利便性をはじめとする交通条件と、性別が外出の有無に与える影響について、クロス集計分析を行う。また、図表 3-7 の結果から年齢層によって外出行動の傾向が大きく異なることが示されたことから、20 歳～64 歳を「成人層」、65 歳以上を「高齢層」と定義し、年齢層別に分析を行う。なお、所得階層の区分ならびに居住地周辺の公共交通利便性については、第 2 章（1）に示した定義を用いる。

① 外出有無×所得×性別

成人層の外出有無を、性別・所得階層別に比較したのが図表 3-10 である。全体的な傾向としては、男女ともに、所得階層が高くなるにつれて、外出頻度が高くなっているが、男女別で比較すると、相対的貧困層（M/2 未満）では女性の外出率が男性を上回り、非相対的貧困層（M 以上）では男性が上回る。

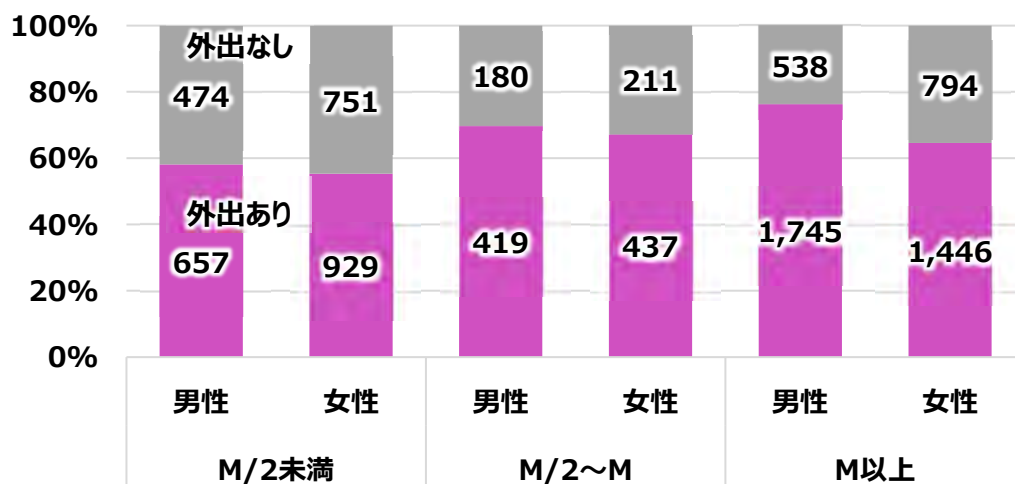
図表 3-10 成人層(20～64 歳)における性別・所得階層別の外出有無の比較



（出所）R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

次に高齢層の外出有無を性別・所得階層別に比較すると（図表 3-11）、前図と比べて全体的に「外出あり」の割合が低い。男女別では、いずれの所得階層でも男性が女性を上回っているが、特に女性では、成人層で男性を上回っていた相対的貧困層（M/2 未満）の外出機会の割合が大きく低下しており、高齢・低所得者の女性について、身体的制約や移動手段の制約が懸念される。

図表 3-11 高齢層(65 歳以上)における性別・所得階層別の外出有無の比較

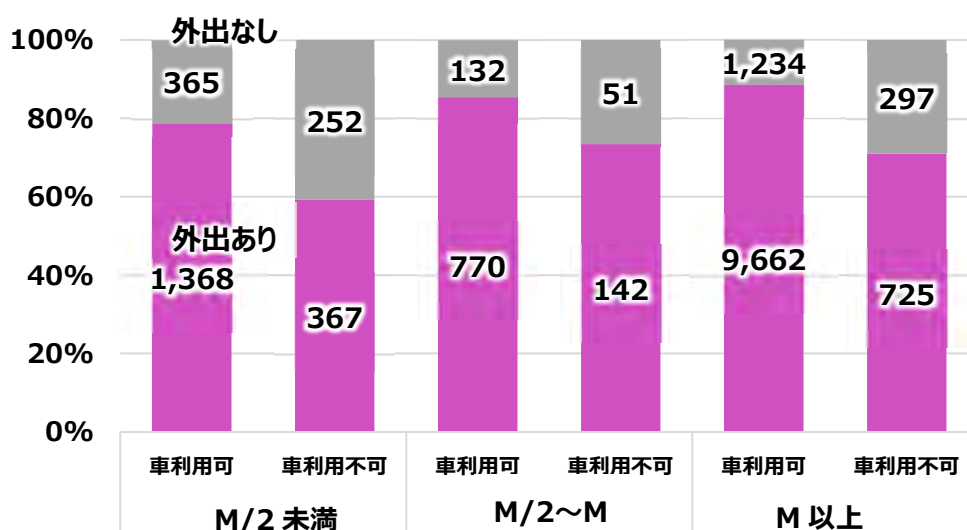


（出所）R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

② 外出有無×所得×自家用車利用可否

図表 3-12 では、成人層の外出有無を、所得階層と自家用車の利用可否別に比較した。いずれの所得階層においても、自家用車の利用可否によって外出機会の割合が大きく異なり、中でも相対的貧困層（M/2 未満）の「自家用車利用不可」で、外出機会の割合が最も低い。

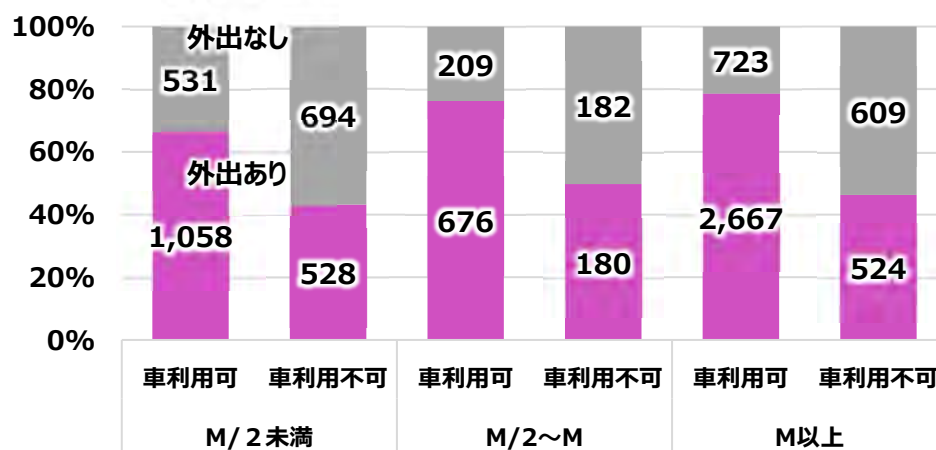
図表 3-12 成人層(20～64 歳)における所得階層・自家用車利用可否別の外出有無の比較



（出所）R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

次に高齢層の外出有無を、同じく所得階層と自家用車の利用可否別にみると（図表 3-13）、前図の成人層に比べて自家用車利用可否による外出機会の差が大きく、いずれの所得階層でも「自家用車利用不可」で「外出なし」の割合が半数を超えている。特に相対的貧困層（M/2 未満）で外出機会が著しく低下しており、年齢・経済的条件と移動手段の不利が重なることで外出行動が強く制約されている可能性が示唆される。

図表 3-13 高齢層(65 歳以上)における所得階層・自家用車利用可否別の外出有無の比較

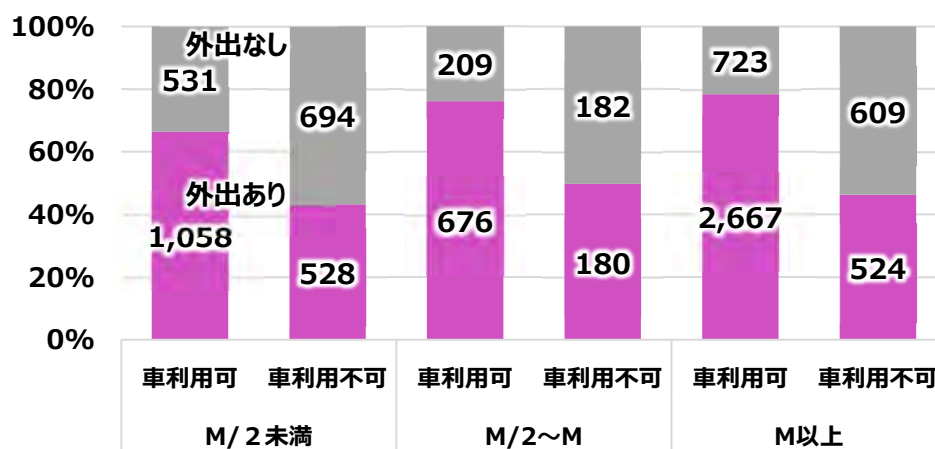


（出所）R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

③ 外出有無×所得×子育て世帯（成人層のみ）

ここでは、成人層の外出機会について、所得階層と子育て世帯か否かに分けて比較した（図表 3-14）。なおここでの「子育て世帯」とは「18 歳未満の子供を有する世帯」とした。子育て世帯か否か、また所得階層に関わらず、全般的に「外出あり」の割合が高いが、いずれの所得階層でも子育て世帯の方が外出している割合が高く、特に相対的貧困層（M/2 未満）でその差が最も大きい。子育て世帯は、子どもの送迎や買い物等、日常生活において必要な外出が発生していることが示唆される。

図表 3-14 成人層(20～64 歳)における所得階層・子育て世帯別の外出有無の比較

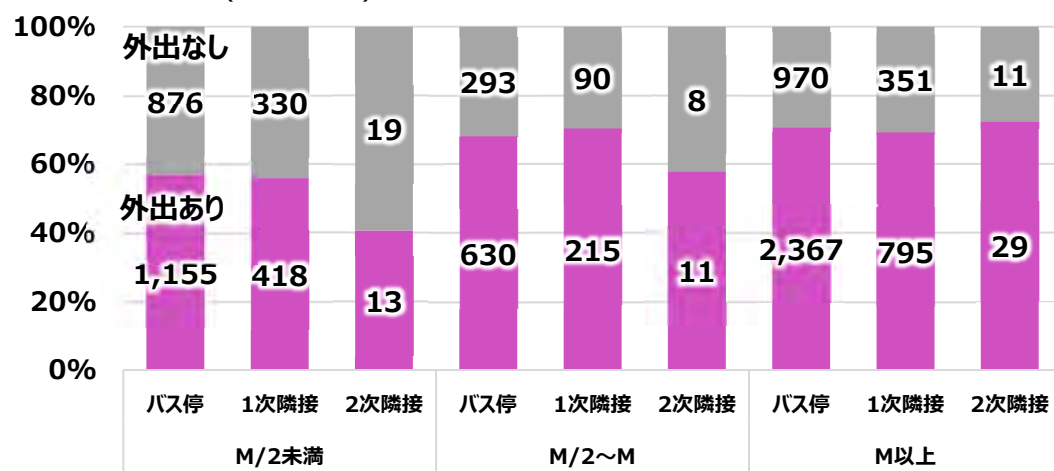


（出所）R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

④ 外出有無×所得×公共交通利便性（高齢者のみ）

これまでの分析結果等を踏まえると、高齢者では所得条件に加えて交通条件の不利が外出の有無に強く影響する可能性が示唆されることから、これを確認するため、高齢者の外出有無を、公共交通利便性（居住地から駅・バス停までの距離）と所得別に比較した（図表 3-15）。非相対的貧困層（M 以上）では、居住地から駅・バス停までの距離が長くなっても、外出行動の変化がみられないが、相対的貧困層（M/2 未満）及び中間層（M/2～M）では、2 次隣接（750m 圏域）で「外出なし」の割合が高くなっており、所得水準の低い高齢者では、居住地から駅・バス停までの距離が遠くなるほど外出しなくなる傾向がみられた。

図表 3-15 高齢者(65 歳以上)における所得階層・公共交通利便性別の外出有



※バス停（250m 圏域）、1 次隣接（750m 圏域）、2 次隣接（1250m 圏域）

（出所）R5 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査を基に琉球大学にて作成

参考文献：新里莉理、神谷大介、福田大輔、上町剛志：自家用車依存社会における所得を考慮した外出に関する基礎的分析、土木学会西部支部研究発表会講演概要集、2026。

参考文献：新里莉理、神谷大介、福田大輔、上町剛志：PT 調査を用いた外出行動に関する基礎的分析、2025 年度土木学会西部支部沖縄会発表プログラム・概要集、2026。

第3章 沖縄県の移動制約者に対する既存施策とその課題

沖縄県が実施している移動制約者に対する移動支援の実態を把握するため、関係機関を対象としたヒアリング調査を実施した。これにより、PT 調査のデータを用いた定量分析では把握が困難な制度運用や現場レベルでの課題について整理する。

(1) 県・市町村が実施する高齢者・若年層への移動支援

ヒアリング調査の概要を図表 3-16 にまとめる。

図表 3-16 ヒアリング調査の概要

調査目的	沖縄県において移動制約を抱える高齢者及び若年層に対して実施されている移動支援施策の実態を把握する
調査日	2025 年 11 月 25 日（火）
実施対象	① 沖縄県保健医療介護部 地域包括ケア推進課 ② 沖縄県教育庁 教育支援課
調査方法	対面ヒアリング

① 沖縄県保健医療介護部 地域包括ケア推進課

地域包括ケア推進課へのヒアリング結果を図表 3-17 に示す。

図表 3-17 地域包括ケア推進課へのヒアリング結果

項目	ヒアリング内容
主な業務内容	高齢者が住み慣れた地域で生活を維持できるよう、地域包括ケアシステムの構築を推進
現行施策について	・介護保険制度の枠組みを利用し、デイサービスや体操教室、公民館活動等への送迎を支援する取り組みが行われているほか、介護保険の対象外となる移動についても、各市町村が地域の実情に応じて主体的に企画・運用している。運営にはタクシーなど民間の運送サービス利用もあるが、市町村の住民によるボランティアや公民館関係者など、限られたリソースに頼っている状況。 ・「ツドレバ」の HP を開設 高齢者の「移動・生活・交流」を、介護サービスだけに頼らず地域と民間の力で補う新しい仕組みの構築を目指している。
利用状況	各市町村在住の高齢者。対象者の範囲は市町村の人手、財源などによる地域差がある。

当課は、県内市町村における高齢者福祉施策の総合調整及び地域包括ケアシステムの構築支援を所管している。ヒアリングでは、同課の担当者より、各市町村が独自に実施している移動支援施策の現状と、県による広域的な支援の在り方について確認した。

具体的には、令和6年10月より、官民連携による共創の場「ツドレバ」公式サイトが公開された（図表3-20）。これは、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる「高齢者フレンドリー社会」の実現を目指す官民プラットフォームである。その中で、将来的な移動制約者の増加を見据えた「移動支援」の構築にも取り組んでいる。現在、「コープおきなわ」による買い物希望者を移送するサービスの横展開として、外出機会の促進と交流の場の提供に向けたワーキングが進められている状況にある。

ヒアリング調査を通じて示唆されたのは、現行の移動支援施策が直面している構造的な限界である。まず、支援の供給体制において、昨今の人手不足の影響が顕著に現れている点が指摘できる。また、自治体間における財源や人的リソースの格差が、支援の「量」と「質」の差に現れる一因となることも考えられる。特に、通院等の目的地が固定された移動に比べ、買い物や地域活動といった自由度の高い外出への支援体制は、いまだ十分な水準に達していない実態が推察される。こうした移動ニーズへの対応不足は、利用者の社会参加の機会を制約する要因となり得ると考える。

図表 3-18 ツドレバの概要事例



（出所）沖縄県：ツドレバ 高齢者フレンドリー社会をつなぐプラットフォーム

② 沖縄県教育庁 教育支援課

教育支援課へのヒアリング結果を図表 3-19 に示す。

図表 3-19 教育支援課へのヒアリング結果

項目	ヒアリング内容
主な業務内容	子どもが教育を受けるための経済的・物理的な基盤の整備や修学支援など
現行施策について	県内の中学校・高等学校に通う生徒を対象とし通学に係る公共交通利用の支援事業について。 ・沖縄県バス通学費等支援事業（バス・モノレール通学費支援） 市町村市民税所得割非課税世帯や児童扶養手当受給世帯等を対象に、バス・モノレールを利用した生徒の通学費用を公費で負担。 ・遠距離通学費補助金交付事業（沖縄県遠距離等通学費補助金） バス・モノレールを利用した一定の所得要件を満たす世帯の生徒に対し、月 15,000 円を超過する部分の通学費を補助している。
利用状況	・沖縄県バス通学支援事業 令和 6 年度約 5,500 人（国公立 約 4,900 人、私立 約 600 人） ・遠距離通学費補助金交付事業 令和 6 年度約 110 人（国公立 約 100 人、私立 約 10 人）

令和 6 年度の利用状況によれば、沖縄県バス通学費等支援事業（バス・モノレール通学費支援）の利用者は約 5,500 人に達している。特筆すべきは、非課税世帯や児童扶養手当受給世帯等の低所得層を主対象としつつ、中間所得層に対しても段階的な支援（差額補助）を導入している点である。

現行の教育支援制度における移動支援は、その対象が主に「通学」に限定されている。一部、離島や県外での部活動の大会派遣にかかる費用については補助制度が存在するが、日常的な部活動の遠征やボランティア活動といった課外活動などの社会参加に伴う移動は、現時点では支援の枠組みに含まれていない。このことは、単なる登下校に留まらない、より広い意味での活動機会に対する移動に制約が存在すると示唆する。

このほか、課外活動の実施場所が、公共交通網の整備が十分でない地域で行われているなど、さまざまな事情により自家用車でのアクセスを前提として設定される傾向も考えられる。

このような環境下では、公共交通の費用補助を行ったとしても、支援策としての実効性が低下する懸念がある。したがって、子どもの社会参加の機会確保という観点からは、移動支援策の構築にとどまらず、課外活動の在り方についても検討が求められる。

(2) 低所得者層への移動支援

沖縄県における低所得者層の移動実態を、支援現場へのヒアリングを通じて把握するため調査を実施した。各関係機関が講じている対応策や実務上の課題認識より、公共交通及び福祉政策の両側面から、課題として以下の2点が抽出された。調査日や実施対象、調査方法の概要を図表3-20に記す。

図表 3-20 ヒアリング調査の概要

調査日	2025年1月中旬～2月上旬
実施対象	・ 沖縄県社会福祉協議会 ・ 沖縄市母子生活支援施設レインボーハイツ ・ 沖縄市就職・生活支援パーソナルサポートセンター ・ 沖縄市健康福祉部保護第一課・建設部都市整備室 ・ 株式会社アソシア ・ 琉球大学人文社会学部 本村教授
調査方法	対面ヒアリング

① 生活保護制度と車社会における移動問題

ヒアリングを通じて明らかになったのは、生活保護制度の利用にあたって、自家用車の保有継続と制度利用の条件をいかに両立させるかが、支援現場での重要な検討事項となっている現状である。

現行の生活保護制度では公共交通機関の利用が原則とされているが、車社会である地域実態を考慮すると自家用車保有の必要性和資産価値の判断に慎重な調整を要する事例も少なくない。

しかしながら、保有にかかる維持費については生活保護費に含まないことから、受給世帯にとって自家用車の保有は極めて大きな経済的負担となっている。

② 居住地の立地条件と公共交通サービス水準の不整合

ヒアリングを通じて、公営住宅の立地状況を確認した。その結果、自家用車依存地域における移動についての課題が確認された。

公営住宅等は居住費負担の軽減に寄与するものの、公共交通不便地に立地する事例も少なくない。こうした住宅は自家用車利用を前提とした立地条件下にあることが多く、居住費が抑制される反面、通学・通勤や生活利便施設への移動に伴う時間的・経済的コストが増大するという構造的課題が浮き彫りとなった。

(3) 既存施策の限界と今後の方向性

行政等へのヒアリングを通じて、高齢者や若年層を対象とした各種支援制度の状況を把握した。その結果、対象ごとの支援制度は一定程度整備されているものの、福祉施策や教育支援など各分野の目的に基づいて個別に実施されていることが明らかになった。支援の多くは通学や特定条件下での移動など限定的な目的に対応したものであり、日常生活全体における外出行動を幅広く支える仕組みとはなっていない。自家用車依存が強い地域構造のもとで移動手段を持たない層が直面する日常的な移動制約を、制度横断的に補完する仕組みは十分に構築されていないのが現状である。また、人口減少や人手不足が進行する中で、従来のマンパワーを前提とした運行や支援には限界がある。

以上の状況を踏まえると、今後の施策展開においては、交通を単独の課題として捉えるのではなく、多様な主体が連携し、移動を生活基盤の一部として包括的に支える体制の構築こそが、持続可能な支援制度の実現に向けた有効な一助になると考えられる。

対象支援者	課題の整理	求められる取組
高齢者	① 分野単独の支援体制の限界	行政（福祉）単独ではなく、ツドレバのように民間事業者や地域団体と役割を分担する多主体連携型の支援体制へと転換することが求められる。支援を一部の担い手に集中させるのではなく、地域全体で分散的に支える仕組みを構築する。
	② 支援体制や実施状況の地域差	県の施策を基盤としつつ、市町村間による広域連携を強化し、効果が確認された取り組みを横展開していく視点が重要である。
低所得者	③ 住宅立地と移動環境の非連動	公営・市営住宅（団地）を中心に、スーパーや病院などの生活利便施設と、循環バス等の移動手段を一体的に配置・設計する。
高齢者＋若年層	④ 日常生活全体を支える移動支援	高齢者の、買い物や趣味、地域交流などといった自由度の高い外出を支えるためには、デマンド交通や生活支援サービスと連動した柔軟な移動支援の充実が求められる。 若年層においては、現施策において通学に限定された補助制度を拡張することも含め、部活動や地域活動など課外活動を含めた移動支援の検討が幅広い分野において求められる。

第4章 誰一人取り残さない公共交通リ・デザインの実現に向けて

第1章及び第2章から、自家用車依存が顕著な沖縄県においては、高齢者や低所得層を中心とする「移動制約者」が、移動手段の欠如によって外出機会を喪失し、社会参加が制限されやすい構造にあることが明らかとなった。特に、所得階層や年齢といった個人属性に加え、自家用車利用可否や居住地周辺の公共交通利便性といった交通条件が重なり合うことで、外出行動の差が拡大する傾向がみられた。これらのことから、移動制約は特定の属性に固定されるのではなく、複数の条件不利が重層的に作用する構造的な問題であると考えられる。

さらに、第3章のヒアリング調査では、高齢者の移送支援において、マンパワーに依存した支援体制が多いことや、地域で支援体制や実施状況に差があることが浮き彫りとなった。少子高齢化の進展に伴う供給側の制約と需要の急増で、人的・財政的にも支援体制の抜本的な再構築が課題となる。

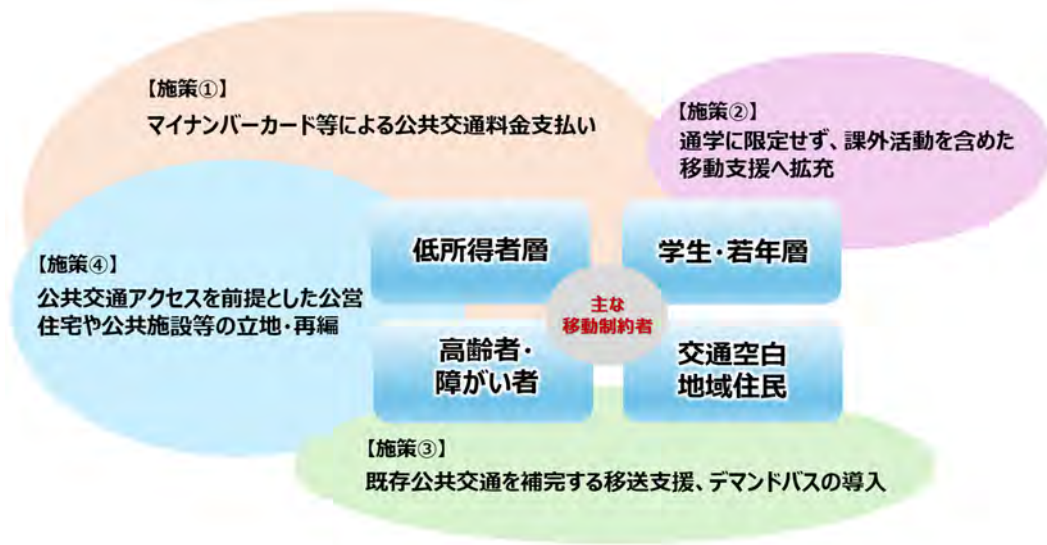
また、低所得者世帯においては、経済的な理由から自動車の保有・維持コストの負担感が強い状況がある。一方で、代替的な移動手段におけるアクセシビリティ（物理的・経済的な利用可能性及び利便性）の低さは、就労、買物、通院といった日常生活に不可欠な移動を制限する要因となる。すなわち、移動手段の欠如や接続性の不備が、個人の社会参加を阻害するという構造的な課題が存在している。

これらのことから、自家用車依存社会である沖縄県の交通を検討する上では、移動制約が生じる背景やプロセスに応じて支援を組み合わせる視点が重要である。すなわち、低所得層、学生や若年層、高齢者・や障がい者、交通空白地域住民といった移動制約者が、それぞれ異なる要因によって外出機会を制限されていることを理解し、公共交通を軸としながら利用のしやすさ、利用経験の蓄積、既存交通を補完する支援を重層的に設計する必要がある。それぞれに有効と考えられる公共交通施策を図表 3-23 に示す。

まず1つ目にマイナンバーなどを活用し、属性や所得に応じた公共交通料金支援の実施が挙げられる。例えば京都市では、マイナンバーカードと交通系 IC カードを連携させることで利用者を識別し、市民向けの運賃を適用する仕組みの実証実験が令和8年2月に行われており、令和8年度中の導入を目指している。このような仕組みを活用することで、沖縄県においても、移動制約者が周囲に支援を受けていることを知られずに、プライバシーに配慮した形で移動支援を行うことが可能になると考えられる。2つ目に、若年層に対しては通学に限定せず課外活動全般への移動支援の拡充が求められる。3つ目に既存の定時定路線型の交通を補完するデマンド交通等を導入することで、車を利用できない・あるいはバス停まで歩くことが困難な高齢者や障がい者等の移動を支援する必要がある。4つ目に公共交通へのアクセスを前提とした公営住宅や公共施設等の立地・再編を進めることが挙げられる。

これらの取り組みを通じて、交通システムと社会構造の両面に働きかけることが、沖縄県における移動格差を解消し、「誰一人取り残さない公共交通リ・デザイン」を実現するための鍵になると考える。

〈各類型に有効な公共交通施まとめ〉



終章 持続可能な公共交通体系構築にむけて

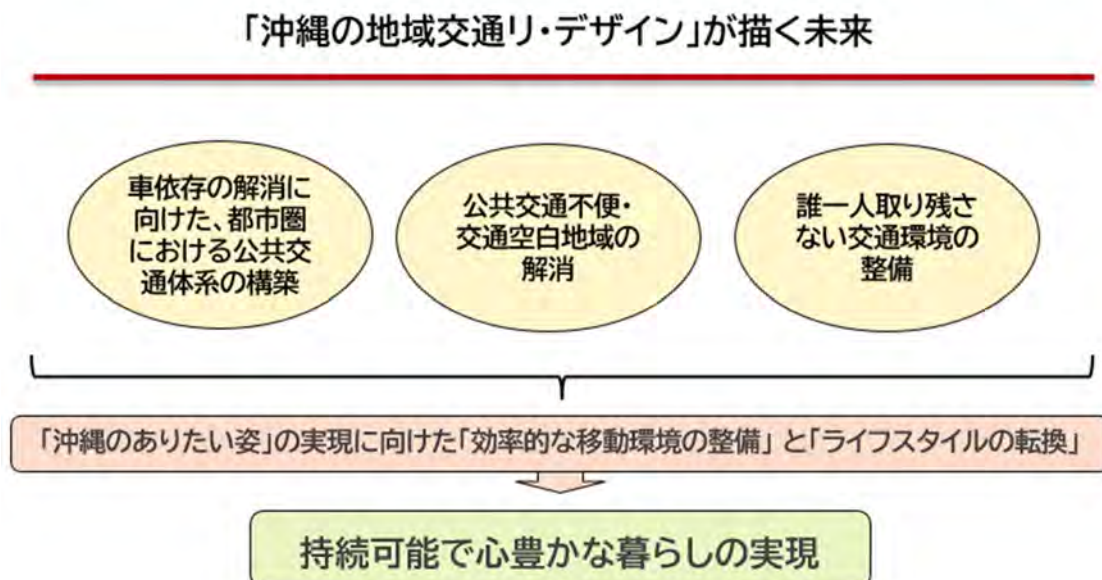
沖縄県における公共交通が直面するバス運転手不足という構造的な課題を大前提としつつ、公共交通が県民の社会参加を支える基盤的モビリティであるという認識のもと、持続可能な交通体系構築に向けた多角的な視点と具体的な政策提言を提示した。

本稿では、沖縄県における公共交通が直面するバス運転手不足という深刻な構造的課題を背景としつつ、公共交通が県民の社会参加を支える不可欠な「基盤的モビリティ」であるとの認識に立ち、持続可能な交通体系の構築に向けた多角的な視点と施策の方向性を提示した。

沖縄の公共交通は、単なる移動手段に留まらず、県民の社会参加を保障し、地域社会全体の活力を維持・向上させるための基盤インフラである。公共交通がもたらす便益を単なる経済的合理性のみで判断するのではなく、社会的包摂（誰一人取り残さないこと）、地域活性化、環境負荷低減といった多層的な価値から再評価することが肝要である。

現在、内閣府沖縄総合事務局や沖縄県庁を中心に、交通問題に対する議論や関心はかつてないほど高まっている。本稿で示した、移動制約者の属性に応じた重層的な支援設計や、デジタル技術を活用した利便性向上、都市構造と連動した交通再編といった視点が、沖縄の直面する諸課題を解決し、真に「誰一人取り残さない公共交通リ・デザイン」を実現するための議論の一助となることを期待する。

〈調査報告書の全体イメージ〉



〈第一部 県土軸の形成と那覇都市圏の公共交通リ・デザイン〉

現状	期待される将来像		
自動車への過度な依存 (主に通勤・通学の足+レンタカー)	自動車からバス利用への転換	バス利用者の増加	公共交通の担い手確保※
※ 公共交通の利用者増加が交通事業者の収益増に繋がり、運転手の待遇改善に繋がる。 また、定時・速達性の確保や結節点の整備によって、労働環境の改善が期待される。			
現状が引き起こしている課題	将来像に向けた取組の具体例		期待される効果
(1)那覇都市圏を中心とした渋滞の深刻化	<交通インフラ・交通ネットワークの整備> ○県土軸を中心とした主要幹線道路でのバス専用レーンの終日化・延長		⇒定時・速達性の向上
(2)路線バスの持続可能性への懸念	○新たな結節点の整備		⇒定時性向上による利用促進 ⇒運転時間の分割(短縮)による労働環境の改善
課題解決のために必要なこと 効率的な公共交通の運行体制の構築	○連節バスの導入		⇒運転手一人当たり輸送量を向上させ、他路線への配置を可能に
	○通勤・通学時間帯と異なる観光客の移動需要に合わせた日中時間帯公共交通網(運行ルート、本数)の再編		⇒利用者増 ⇒運転手の効率的な配置
課題解決に向け動き出した取組	<ソフト面での整備> ○公共交通を利用する従業員へ通勤手当を支給する事業者に対し、環境配慮の観点から自治体が認証する制度を整備		⇒事業者へインセンティブを与えることで従業員の公共交通利用増
	○公共交通各社共通で利用できる通勤・通学定期券の発行		⇒公共交通への利用転換・促進
	○那覇市中心部等、一定区域内での駐車場料金引上げ		
	○集客施設、商業施設、飲食店舗などで、公共交通利用促進のための割引クーポン配布等		
交通結節点の整備 (結節点を起点としたネットワーク構築)	○時差出勤・通学の促進		
基幹バスシステムとバスレーン (定時性・速達性)			

〈第二部 交通不便・空白地域における公共交通リ・デザイン〉

沖縄の交通空白地域	運行体制の構築のために		
○過疎地域 ⇒人口減少による利用者数減と事業者の運転手不足 ⇒減便・路線廃止で空白地域 ○新興住宅地(中南部地域の郊外化) ⇒路線が存在しない、もしくは運行本数が少ないことによる空白地域	幹・枝・葉の考えを元に整理し、最適な移動手段の導入を検討		
交通空白地域の現状 人の動き(トリップ)と公共交通の路線が対応できていない 人口分布に対して公共交通の路線や運行本数が少ない	移動手段の導入時に整理すべきこと		
	需要への対応	供給への対応	既存輸送資源の活用
上記発生の原因 実際の移動と公共交通網の不一致 需要不足により採算が見込まれず、事業者が参入しない 供給側(バス事業者)の運転手不足	運行モデル	運転手・制度	効率化
	定時定路線型	2種免許(緑ナンバー)	混乗・兼業
	セミデマンド型	1種免許(白ナンバー)	貨客混載
課題解決のために必要なこと 地域の実情に適した運行体制の構築	フルデマンド型		共助交通(住民)
	具体例 ○テーマパークやリゾートホテル等の送迎バス ⇒送迎バスに地域住民が通学・通院や買い物等での利用(混乗) ○出勤のための車移動 ⇒車に学生が同乗する(共助交通) ○給食センター等の配送運転手 ⇒給食配達時間外の運転手への運行委託(兼業) ○スクールバスやデイサービス車両等 ⇒回送時間を公共交通として運行(兼業) ○郵便や宅配便等の物流 ⇒人の移動と貨物輸送の組み合わせ(貨客混載)		

〈第三部 誰一人取り残さない公共交通リ・デザイン～移動制約者に着目して～〉

沖縄県における移動制約の構造的要因	主に影響を受ける人	PT調査を用いた分析
○交通上の課題 ⇒自動車への過度の依存により、車を運転しない人には移動に制約が生じている ○社会的課題 ⇒高齢化の進展 ⇒低所得(自動車の保有・維持コスト等による制約) 移動の不利が「社会参加」や「外出機会」の縮小につながる恐れ	・高齢者 ・低所得者 ・学生、若年層	所得階層別に外出頻度への影響を分析
分析結果及びヒアリングを踏まえた課題の整理 ・車を運転しない高齢者の外出機会の低下(公共交通利用への不安・不慣れ) ・低所得者層における車の維持・保有に係る負担、外出機会の低下 ・学生・若年層の送迎慣れによる公共交通利用機会の不足 ・通学に対する支援はあるものの、学外の社会参加を支える移動支援が不足	確認されたこと ・相対的貧困層は外出機会が少なく、特に高齢者層で差が顕著 ・公共交通へのアクセス距離の影響が低所得者層で顕在化	
	取組の具体例(6つ) ① 既存交通を補完する移送支援、デマンド交通の導入 ② マイナンバー等を活用した属性、所得に応じた公共交通料金支援 ③ 通学だけでなく、課外活動を含めた移動支援の拡充 ④ 公共交通でのアクセスを前提とした公営住宅、公共施設、病院、商業施設の整備 ⑤ 病院、デイサービス等の利用者送迎サービスを、他業種(小売業等)と連携して施設間の混乗を実現 ⑥ 公共交通利用を前提とした、学校行事や学外活動等のリ・スケジューリング	

結びに

沖縄県では、中南部都市圏の 20 年後を見据えた『都市交通マスタープラン』、沖縄県全体の 2045 年（戦後 100 年）を見据えた『次世代交通ビジョン沖縄』など、現状及び将来の交通課題解決に向けた長期計画の策定が行われています。この課題には大きく、次の 3 つが挙げられています。

1 つ目は、従来から認識されていた中南部都市圏における交通渋滞です。この解決のために、道路整備が行われてきましたが、渋滞は深刻化する一方であり、公共交通利用促進（自家用車利用抑制）の必要性が再認識されております。

さらに、GW2050 や未来創造会議においても、那覇市・浦添市・宜野湾市における新たな交通について議論がなされており、官民双方において、交通課題の解決及び新たなモビリティに関する議論が活発化されております。

2 つ目は、交通空白の問題です。特に人口密度が低い地域では、全国的に鉄道やバス路線の廃止や減便により、時間空白も含めたモビリティ確保が課題となっています。一方、バス運転手不足と労働時間制約の関係で、課題解決がさらに困難になってきています。

3 つ目は、モビリティ・ディバイド（移動格差）や TRSE（Transport Related Social Exclusion：交通に関係する社会的排除）といわれる、「自家用車を持たないことによる社会参加の低下」という課題です。これは上記マスタープランにおいても、「貧困でも車を持たざるを得ない社会」からの脱却が謳われております。

これらの課題に対し、この報告では、1) 連節バスやバス専用レーンの延長によるバス輸送効率（1 回の運行でより多くの人の移動需要を満たす）の向上、2) 共助交通や互助交通などの助け合いによるモビリティ確保や貨客混載などを通じた輸送効率の向上、3) 公共交通による低所得者の社会参加機会の向上、に関する提案を行っています。まさに、今日的課題に対して取り組んできた内容が報告されています。

急激に減少する運転手と急速に進む高齢化。誰もが住み続けられる社会を築くために、これ以上交通課題の解決を後回しにできない時期にきています。この島のモビリティ確保は、産官学金労言の総力を挙げて取り組むべき課題となっています。

国立大学法人琉球大学
工学部 教授 神谷 大介

「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	
○ 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)
○ グアム・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 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	179	(R 4. 6)
～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～		
○ 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	183	(R 5. 6)
～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～		
○ 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	187	(R5.7)
～政策金融にみる20年間(平成14～令和3年度)の沖縄振興～		
○ 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)
○ 日本人・訪日客の沖縄旅行に関する調査(2024年版)	200	(R7. 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		
○ 2024・2025年度 設備投資計画調査報告(2025年3月調査)	201	(R7. 6)
○ 2024年度県内主要ホテルの稼働状況	202	(R7. 12)
○ 2024・2025年度 設備投資計画調査報告(2025年9月調査)	203	(R7. 12)
○ 沖縄本島の地域に適した地域交通のリ・デザイン	204	(R8. 6)

公 庫 レ ポ ー ト

令和 8 年 6 月発行

編集兼発行者 小川 大和

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