

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年1月29日

協議会名: 沖縄県生活交通確保維持協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
沖縄バス(株)	(系統名) 名護東線 (運行区間) 那覇～辺野古～名護 車両減価償却費等国庫補助金 4台分対象	バスロケーションシステムの周知や路線沿線の学校へバス通学の案内などの啓発活動を実施し、利用者の増加に努めた。 利用状況を踏まえた運行形態、タイヤの見直しなど、持続可能な運行を検討した。 また、バス路線の確保・維持に向け、関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組を行った。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)366日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)21.6回→(実績)21.6回 ■平均乗車密度 (目標)5.7人→(実績)4.9人 ■輸送量 (目標)123.1人→(実績)105.8人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 次年度も感染症の影響継続が想定されるところではあるが、利用者状況を踏まえたダイヤ改善により、収支改善に努める。 また、バス路線の確保・維持に向け、引き続き関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向け取り組む。
沖縄バス(株)	(系統名) 与勝線 (運行区間) 那覇～渡口～屋慶名 車両減価償却費等国庫補助金 4台分対象	バスロケーションシステムの周知や路線沿線の学校へバス通学の案内などの啓発活動を実施し、利用者の増加に努めた。 利用状況を踏まえた運行形態、タイヤの見直しなど、持続可能な運行を検討した。 また、バス路線の確保・維持に向け、関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組を行った。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)366日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)20.4回→(実績)20.3回 ■平均乗車密度 (目標)4.7人→(実績)4.5人 ■輸送量 (目標)95.8人→(実績)91.3人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 次年度も感染症の影響継続が想定されるところではあるが、利用者状況を踏まえたダイヤ改善により、収支改善に努める。 また、バス路線の確保・維持に向け、引き続き関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向け取り組む。
(株)琉球バス交通	(系統名) 玉泉洞糸満線 (運行区間) 糸満～具志頭～玉泉洞	バスロケーションシステム活用の周知や路線沿線の学校へバス通学の案内を行い、観光客を取込む啓発活動を関係市町村とともに実施し、利用者の増加に努めた。 路線再編後の利用状況の把握に努め、アンケート調査の活用、利用者ニーズを活かした運行形態、タイヤの見直しなど、関係市町村と連携し持続可能な運行を検討した。 また、バス路線の確保・維持に向け、関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組を行った。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)366日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)11.6回→(実績)11.6回 ■平均乗車密度 (目標)1.7人→(実績)1.4人 ■輸送量 (目標)19.7人→(実績)16.2人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 次年度も感染症の影響継続が想定されるところではあるが、改善に繋がるよう、関係市町村と連携し路線再編の検討を進める。 また、バス路線の確保・維持に向け、引き続き関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向け取り組む。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
(株)琉球バス交通	(系統名) 豊見城市内一周線 (運行区間) 豊崎～渡橋名～豊崎	バスロケーションシステム活用の周知や路線沿線の学校へバス通学の案内を行うなど市とともに啓発活動を実施した。 イベント時の周知活動に加え、実施された再編計画に基づく運行ルートの周知を強化するなど、利用者の増加に努めた。 また、路線再編計画実施後の利用状況の把握に努め、アンケート調査を活用し、利用者ニーズを活かした運行形態等、市と連携し持続可能な運行を検討した。 バス路線の確保・維持に向け、関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組を行った。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)366日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)13.2回→(実績)13.2回 ■平均乗車密度 (目標)5.6人→(実績)4.8人 ■輸送量 (目標)73.9人→(実績)63.3人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により、平均乗車密度及び輸送量は目標を達成できなかった。 次年度も感染症の影響継続が想定されるところではあるが、商業施設がオープンしたことにより新たな利用者も期待できる。 また、バス路線の確保・維持に向け、引き続き関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組む。
(株)琉球バス交通	(系統名) 百名船越線 (運行区間) 那覇～船越～百名	バスロケーションシステム活用の周知や路線沿線の学校へバス通学の案内を行うなど市とともに啓発活動を実施した。 イベント時の周知活動に加え、実施された再編計画に基づく運行ルートの周知を強化するなど、利用者の増加に努めた。 また、路線再編計画実施後の利用状況の把握に努め、アンケート調査を活用し、利用者ニーズを活かした運行形態等、市と連携し持続可能な運行を検討した。 バス路線の確保・維持に向け、関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組を行った。	A 概ね適切に実施された。	A ■運行日数 (目標)366日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)10.6回→(実績)10.6回 ■平均乗車密度 (目標)3.0人→(実績)4.2人 ■輸送量 (目標)31.8人→(実績)44.5人	新型コロナウイルス感染症の影響はあったものの、路線再編の効果により目標が達成された。 次年度も感染症の影響継続が想定されるところではあるが、今後の利用状況を注視しながら目標達成に向け取り組む。 また、バス路線の確保・維持に向け、引き続き関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組む。
【共同運行】 沖縄バス(株)・ (株)琉球バス交通	(系統名) 本部半島線 (運行区間) 名護～渡久地～名護	バスロケーションシステムの周知や路線沿線の学校へバス通学の案内など啓発活動を実施し、利用者の増加に努めた。 他社の参入による利用者の減少を踏まえ、今後のバス路線の確保・維持について、関係市町村等と検討を行うほか、関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組を行った。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)366日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)32.1回→(実績)32.0回 ■平均乗車密度 (目標)2.0人→(実績)1.6人 ■輸送量 (目標)64.2人→(実績)51.2人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により利用者が大幅に減少し、平均乗車密度及び輸送量が目標を達成できなかった。 次年度も感染症の影響継続が想定され、事業者負担の増加が見込まれることから、今後の路線維持のため関係機関との連携強化が必要。 また、バス路線の確保・維持に向け、引き続き関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組む。
【共同運行】 沖縄バス(株)・ (株)琉球バス交通	(系統名) 辺土名線 (運行区間) 名護～大宜味～辺土名	バスロケーションシステムの周知や路線沿線の学校へバス通学の案内などの啓発活動を実施し、利用者の増加に努めた。 利用状況を踏まえた運行形態、ダイヤの見直しなど、持続可能な運行を検討した。 また、バス路線の確保・維持に向け、関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組を行った。	A 概ね適切に実施された。	B ■運行日数 (目標)366日→(実績)365日 ■1日あたり運行回数 (目標)17.3回→(実績)17.2回 ■平均乗車密度 (目標)1.8人→(実績)1.6人 ■輸送量 (目標)31.1人→(実績)27.5人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、出勤者削減、休校等の影響により利用者が大幅に減少し、平均乗車密度及び輸送量が目標を達成できなかった。 次年度も感染症の影響継続が想定され、事業者負担の増加が見込まれることから、今後の路線維持のため関係機関との連携強化が必要。 また、バス路線の確保・維持に向け、引き続き関係機関と連携し、路線バス運転手の確保に向けた取組む。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月29日

協議会名:	沖縄県生活交通確保維持協議会
評価対象事業名:	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>【目的】 住民の日常生活の足として欠かせない移動手段であるにもかかわらず、自家用車の普及等により利用者が減少し、経常収支が悪化している生活交通路線に補助を行い、当該路線運行の維持・確保を図る。</p> <p>【必要性】 本県のバス輸送を取り巻く環境は、自家用車利用の進展等により、非常に厳しい運営状況になっている。 令和元年度における県内の年間輸送人員は約2,698万人で対前年度54万人増となったものの、復帰時(約1億562万人)の1/4程度にまで落ち込んでいる。 利用者減少による経営悪化は、運行回数の削減等、輸送サービス・利便性の低下を招き、ひいては路線の廃止につながる懸念されるが、全国で唯一、鉄道を有しない本県においては、バス路線が廃止されると自動車交通に頼らざるを得なくなり、地域住民、特に高齢者や児童生徒、無免許者等の生活(通勤・通学・通院等)に多大な影響を与えることとなる。 これらのことから、地域住民の日常の交通手段を確保するためには、欠損が生じているバス路線の運行事業者に補助することにより、路線の維持・確保を図ることが必要である。</p>