

## 4.2 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) 子ども世代から、健康的で安全な暮らしを育む交通環境

#### 施策 7 小中学校への歩く通学環境の整備推進

##### 実施概要

- マイカー送迎が多く、小学生の通学徒歩率が全国一低い現状を踏まえ、地域の実情に応じた通学路・集団登校等の展開や、生活道路等の交通安全対策を積極的に推進し、子どもたちがマイカー送迎に頼らず安心して通学できる環境整備を推進する。
- これにより、高齢者運転が急増する中での交通安全にも備えつつ、過度にマイカー利用に依存しない歩く慣習が根付く社会、安心して歩ける社会、更には子ども世代からの県民の健康増進につなげていく。

##### <交通安全対策の取組事例>



兵庫県明石市地域一体の安全対策



沖縄県浦添市スムーズ横断歩道



新潟市学校周辺ライジングボラード

##### <生活道路の交通安全施策「ゾーン 30 プラス」>



出典：国土交通省 H P

##### 実施主体・スケジュール（施策 19 等とも連携）

| 施策・事業                    | 実施主体                  | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|--------------------------|-----------------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 7 小中学校への歩く通学環境の整備推進   |                       |    |    |       |    |      |
| 7-1 通学路・集団登校等の展開         | 市町村                   |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 7-2 学校周辺地域における交通安全対策等の推進 | 市町村、県、PTA、道路管理者、交通管理者 |    |    | 検討・実施 |    |      |

施策 8 高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充

実施概要

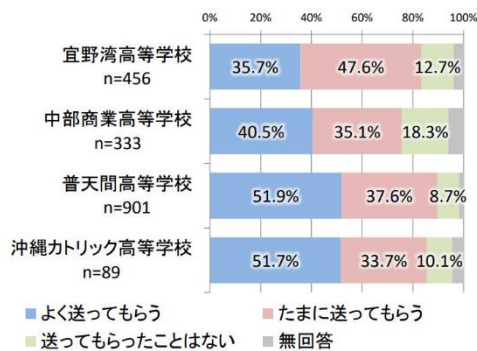
- 通学圏域が広く路線バスによる通学が不可欠な高校生に対しては、既存のバス通学支援事業の継続及び拡充を検討し、次世代を担う生徒が安心して教育を受けられる環境向上に努める。
- なお、通学需要は登下校時に集中しているが、高校により通学する OD が異なることも考えられるため、高校通学の需要・ニーズ把握や路線バスとの需給バランスも考慮しながら、支援策とあわせた必要な対策を講じていく。

＜これまでの高校通学費支援＞

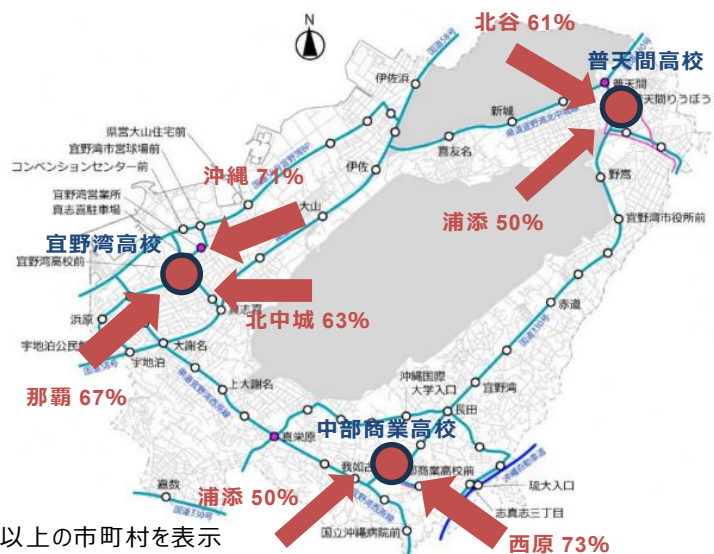
|                | 支援対象                                  | 支援内容               |
|----------------|---------------------------------------|--------------------|
| 沖縄県バス通学費等支援    | 県民税及び市町村民税所得割が非課税世帯等                  | バス・モノレール通学費無料      |
| 遠距離通学等による通学費支援 | 世帯年収目安 590 万円まで<br>1 か月通学費 1.5 万円を超える | 1 か月 15000 円を超える部分 |

※詳細は p69 参照

＜宜野湾市内高校の通学送迎頻度＞



＜各高校の市外居住地別の送迎割合＞



※送迎割合が 50%以上の市町村を表示

出典：宜野湾市地域公共交通推進協議会より作成

実施主体・スケジュール（施策 19 等とも連携）

| 施策・事業                         | 実施主体             | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|-------------------------------|------------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 8 高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充 | 県、バス事業者、モノレール事業者 |    |    | 検討・実施 |    |      |

施策 9 大学におけるキャンパスバスシステム等の検討

実施概要

- マイカー通学が多い大学では、大学へ公共交通で通学しやすい環境整備に向け、大学におけるキャンパスバスの拡充に向けた検討を進める。
- 既に琉球大学、沖縄国際大学へは、モノレールでだこ浦西駅からキャンパスバス実証実験を経た本格運行が開始されたところであるが、今後琉球医学部及び附属病院の移転先となる西普天間住宅地区を含めたキャンパスバスシステムについても、関係自治体の地域公共交通とも連携しながら導入に向けた検討を進める。

＜沖縄でのキャンパスバス事例＞



実施主体・スケジュール（施策 1、2、19 等とも連携）

| 施策・事業                      | 実施主体            | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|----------------------------|-----------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 9 大学におけるキャンパスバスシステム等の検討 | 大学、県、市町村、バス事業者等 |    |    | 検討・実施 |    |      |

## (2) 高齢者等でも、快適な生活を楽しめる交通環境

|       |                         |
|-------|-------------------------|
| 施策 10 | 高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充 |
|-------|-------------------------|

### 実施概要

- 今後加速度的に増加する高齢者に対しては、免許返納者のみならず全ての高齢者等が気兼ねなくお出かけできる健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充し、県民の健康増進につなげる。
- 免許を持たない高齢者や障がい者などの移動困難者の移動手段となる公共交通のバリアフリー化を推進するために、ノンステップバス等の導入を引き続き推進する。

#### <運転免許証の自主返納者を対象とした本島公共交通優遇措置>

| 協力企業等                                   | 内容                                                                            |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 沖縄バス協会<br>4社(沖縄バス・琉球バス・東陽バス・那覇バス)       | 運賃50%割引<br>(運転手に提示)<br>※OKICAカードにも設定可能※定期券・回数券への適用不可                          |
| 沖縄都市モノレール(ゆいレール)                        | 運賃50%割引<br>※65歳以上に限る(福祉ボタンで購入)                                                |
| 「沖縄県ハイヤー・タクシー協会」に加盟する本島内のタクシー88社 ※離島は除く | 運転手に提示 → 乗車料金10%割引<br>※65歳以上に限る 料金割引タクシーには、後部左側ドアの窓ガラスに右の黄色いステッカーが貼り付けられています。 |
| 沖縄市(コミュニティバス)                           | 運転経歴証明書を提示すると50円<br>(65歳以上100円)                                               |
| 北谷町(コミュニティバス)                           | 乗車料金100円(運転手に提示)<br>※65歳以上に限る                                                 |

出典：沖縄県警 HP より抜粋作成

#### <南城市、名護市における高齢者等無料化の取組事例>

**2023 6/1 Nバス無料化** -Nバス運賃支援事業-

南城市在住の65歳以上の方 または 障がい手帳をお持ちの方

**なご丸** 南城市コミュニティバス

| 対象              | 運賃       | 確認方法                          |
|-----------------|----------|-------------------------------|
| 一般              | 200円     | —                             |
| 未就学児            | —        | 目視                            |
| 高齢者(65歳以上) 障がい者 | 無料       | 免許証・保険証・年金手帳<br>障がい者手帳・ミライロID |
| 小学生(小・中・高)      | 半額(100円) | 小学生：目視<br>中・高校生：学生証           |

(65歳以上100円)

出典：南城市 HP、名護市 HP より

※運転免許を所有していなかった方を含む高齢者については、県内在住65歳以上を対象に、那覇バス1か月8400円の市内区間フリー定期券が6000円に、那覇市・浦添市在住70歳以上を対象に、通常800円のモノレール一日乗車券が土、日、祝日300円に割引を実施。

### 実施主体・スケジュール (施策 11、12 等とも連携)

| 施策・事業                                 | 実施主体         | R6 | R7 | R8    | R9 | R10~ |
|---------------------------------------|--------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 10 高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充         |              |    |    |       |    |      |
| 10-1 免許返納高齢者への優遇措置の拡充・継続              | 交通管理者、交通事業者等 |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 10-2 免許を持たない方を含む高齢者に対する移動支援策の拡充       | 市町村、県、交通事業者等 |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 10-3 誰もが安全、安心して移動できるためのバリアフリー対策の継続的実施 | 交通事業者等       |    |    | 検討・実施 |    |      |

## 施策 11

## 自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充

### 実施概要

- マイカー、既存路線バス、タクシーに頼れないエリアでも、自助で気軽に移動しやすい新しいモビリティ（小型 EV カー等を含む）の利用機会拡大に向けた支援や、生活圏における交通・他分野間の共創の推進による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充、自動運転技術の社会実装に向けた調査・研究等を進めていく。

#### ＜豊田市：高齢者移動手段確保の事例＞



豊田市では、里モビ実証実験を重ね山村地域の高齢者において一定のニーズがあることから、有償で地域の住民に貸し出し、地域での共有の可能性や超小型モビリティの活用で移動にストレスをかけない（時間をかけない）ライフスタイルのモデルを検証

出典：国土交通省 HP より

#### ＜春日井市：住民主体のオンデマンドサービス＞

町内会・地区社協・老人クラブ等で、NPO 法人を設立し、令和 4 年からオンデマンド型送迎運行を地域共助の送迎サービスを、令和 5 年から自動運転レベル 2 でも運行開始。



会員 1 乗車 100 円および年会費  
一般 1 乗車 300 円

※年会費

個人会員：2,000 円/人

世帯会員：3,000 円/世帯

任意団体（5 世帯以上）：1,500 円/世帯

町内会・自治会（加入世帯全体で加入）：300 円/世帯

出典：春日井市 HP より

#### ＜病院送迎バスを活用した取組事例＞



出典：八重瀬町 HP より

### 実施主体・スケジュール（施策 10、12 等とも連携）

| 施策・事業                                 | 実施主体           | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|---------------------------------------|----------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 11 自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充  |                |    |    |       |    |      |
| 11-1 新しいモビリティの利用選択機会拡大に向けた支援策等        | 市町村、交通事業者等     |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 11-2 1 次生活圏を中心にした共創による持続可能な地域公共交通サービス | 市町村、交通・事業者等    |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 11-3 1 次生活圏における自動運転技術の社会実装に向けた調査・研究等  | 県、国、市町村、交通事業者等 |    |    | 検討・実施 |    |      |

### (3) まちづくりとも連携し、誰もがゆとりある生活ができる交通環境

#### 施策 12

#### 各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討

##### 実施概要

- 居住地や都市機能が拡大分散する本島においては、コンパクト・プラス・ネットワークを進めるため、各市町村それぞれで開発動向等も踏まえながら、地域の特性に応じた多様な生活機能が集積し人々がお出かけする場ともなる地域拠点の検討、基幹的な公共交通及び地域の公共交通に必要な交通結節点の検討、公共交通利便性が確保された周辺まちづくりを進める。
- また、地域拠点づくりを踏まえた地域公共交通計画の検討（地域の特性にあった交通結節点を含む）については、各市町村の関係者相互間で課題を共有しながら連携して取組み、公共交通の利便性が高いエリアの明示やその周辺地域への居住を促す施策の盛り込み等、市町村マスタープラン（必要に応じた立地適正化計画等）の都市政策とも連動した戦略的な交通まちづくり計画を進める。

##### <多様な生活機能が集積した地域拠点のイメージ>



##### <本島内地域公共交通計画（法定計画）の取組状況 14/26 市町村>

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

##### 実施主体・スケジュール（施策1、3、6、10、11等とも連携）

| 施策・事業                                       | 実施主体                 | R6    | R7 | R8 | R9 | R10～ |
|---------------------------------------------|----------------------|-------|----|----|----|------|
| 施策 12 各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討         |                      |       |    |    |    |      |
| 12-1 日常生活を支援する商業、医療、行政機能等が集積した地域拠点や交通結節点の検討 | 市町村、県、国、道路管理者、交通管理者等 | 検討・実施 |    |    |    |      |
| 12-2 各市町村における地域公共交通計画の検討、推進                 | 市町村、交通事業者、地域関係者等     | 検討・実施 |    |    |    |      |

## 施策 13

## 交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備

### 実施概要

- 交通まちづくりにあわせて、安全で快適な歩行環境整備や賑わいある拠点づくりを進めるとともに、公共交通を利用しやすい環境とするため、歩行者や端末自転車等も利用しやすいバス停周辺環境整備を推進する。

### ＜賑わいのあるまちづくりの事例＞



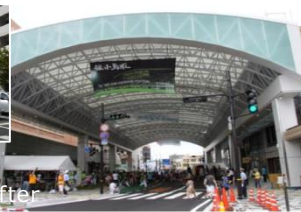
島根県出雲市



愛媛県松山市



鳥取県鳥取市



パリ市セーヌ川沿い



出典：道路空間再編・利用事例集（国土技術政策総合研究所）、国土交通省HP

### ＜バス停周辺環境の課題と取組事例＞



バスベイで人が集まるバス停周辺が狭い



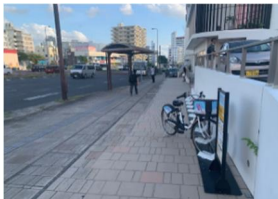
民地側を活用している上屋



バス停グレードアップ（沖縄タイムス前）



狭い歩道上のバス停周辺（国場）



バス停周辺のシェアサイクル（天久）



LRTと自転車利用システム（富山市）

### 実施主体・スケジュール（施策 1、3、12 等とも連携）

| 施策・事業                                   | 実施主体                  | R6    | R7 | R8 | R9 | R10～ |
|-----------------------------------------|-----------------------|-------|----|----|----|------|
| 施策 13 交通まちづくりにあわせた安全で快適な歩行環境の整備         |                       |       |    |    |    |      |
| 13-1 地域拠点にあわせた賑わいがある安全で快適な歩行環境の整備       | 市町村、道路管理者、交通管理者等      | 検討・実施 |    |    |    |      |
| 13-2 バス停周辺環境の整備（自転車利用環境、バスベイ、上屋、情報掲示板等） | 道路管理者(国、県、市町村)、バス事業者等 | 検討・実施 |    |    |    |      |

## 4.3 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備

### (1) シームレスな観光の実現に向けた交通拠点間の連携強化

#### 施策 14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充

##### 実施概要

- 県外・海外観光客の主要な玄関口である那覇空港は、公共交通の定時性確保に向けた道路交通の円滑化を図りつつ、空港到着後の公共交通利用のわかりやすさ向上や混雑緩和を図る。また、国際線ターミナルビル周辺整備も見据え、わかりやすい路線バス乗り場や情報案内提供等の拡充を進め、モノレール、短中長距離エリアをカバーするバス網や様々な高速バス、タクシー等のあらゆる公共交通がより使い易い空港を目指す。

<現在の那覇空港の乗り場>

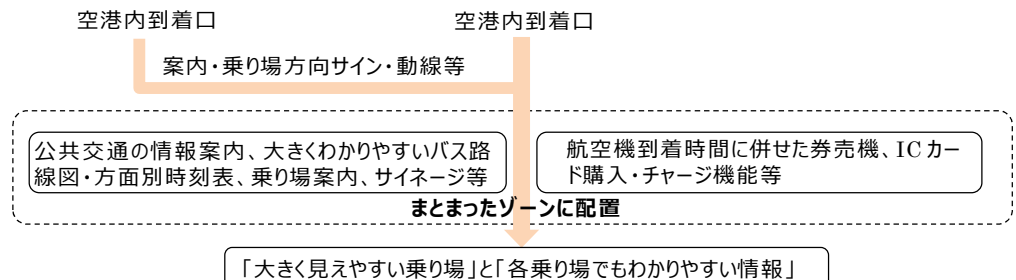
<サインも小さく、情報も煩雑>



出典：那覇空港旅客ターミナルビルHP

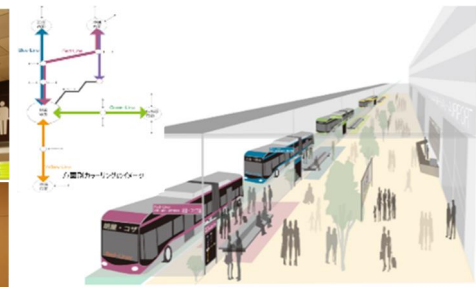
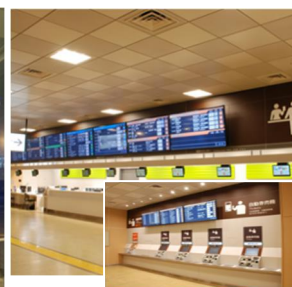


<望ましい機能配置イメージ>



<わかりやすい案内表示、乗り場案内・券売機等の例>

<わかりやすい乗り場イメージ>



出典：新宿高速バスターミナルHP

出典：活性化推進協議会資料

##### 実施主体・スケジュール（施策1、5、15等とも連携）

| 施策・事業                            | 実施主体         | R6 | R7 | R8    | R9 | R10~ |
|----------------------------------|--------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 14 那覇空港の公共交通結節機能の拡充           |              |    |    |       |    |      |
| 14-1 案内表示や情報提供版等の拡充              | 空港管理者、バス事業者等 |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 14-2 わかりやすい乗り場環境整備（バス方面等別の乗り場整備） | 空港管理者、バス事業者等 |    |    | 検討・実施 |    |      |

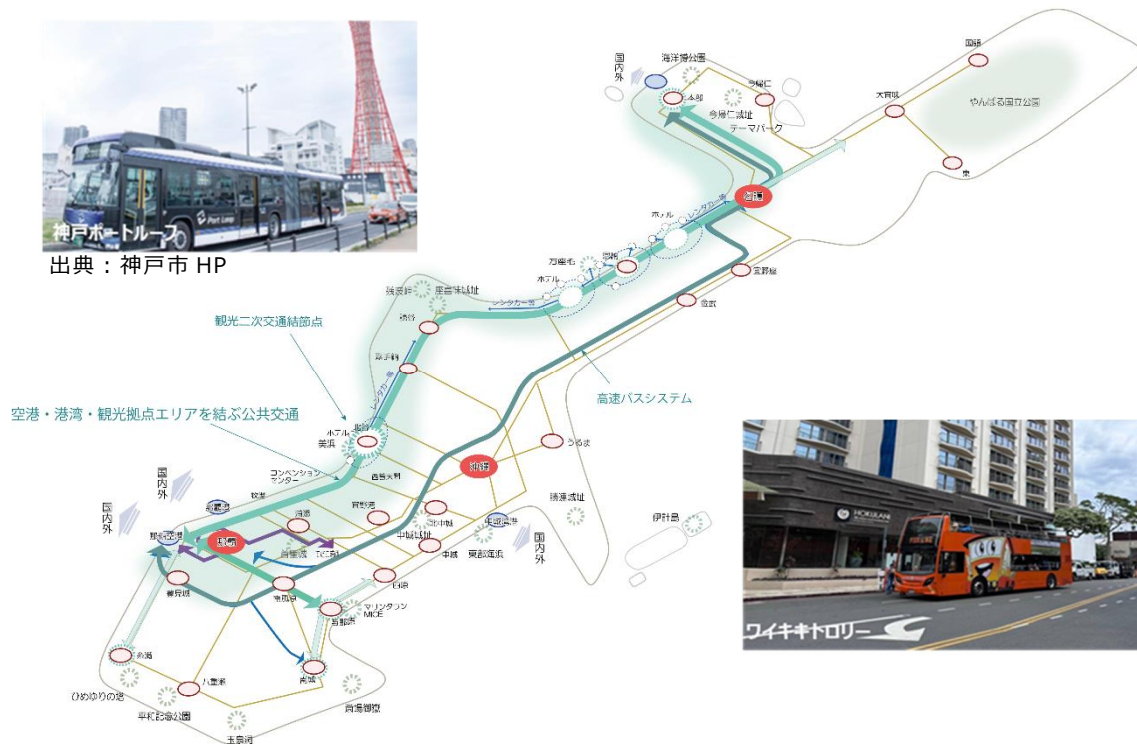
施策 15

空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上

実施概要

- 西海岸を中心とした観光地や宿泊施設までの交通手段については、適度なレンタカー利用の促進を図るとともに、訪日観光客や運転免許を持たないZ世代等など、見知らぬ土地で自ら運転しなくても安心して移動できる公共交通の利用を促進するため、空港・那覇とホテル・北部等を結ぶ既存の路線バス（高速バスを含む）や基幹バスシステムの取組と連携しながら、主要な観光地等まで多頻度の急行バス等の運行を検討する。
- また、クルーズ船寄港時における観光地等までの交通手段の確保についても検討する。

＜空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通のイメージ＞



実施主体・スケジュール（施策 1、14、16、17 等とも連携）

| 施策・事業                            | 実施主体         | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|----------------------------------|--------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 15 空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上 |              |    |    |       |    |      |
| 15-1 那覇空港と観光拠点エリア等を結ぶ急行バス等の検討    | 県、バス事業者、市町村等 |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 15-2 クルーズ船寄港時における交通手段の確保の検討      | 県、バス事業者、市町村等 |    |    | 検討・実施 |    |      |

※基幹バスシステムの取組や既存の様々な高速バス等とも連携して検討していく必要がある。

## (2) 多様な交通モードが選択できるような観光・交通まちづくりの推進

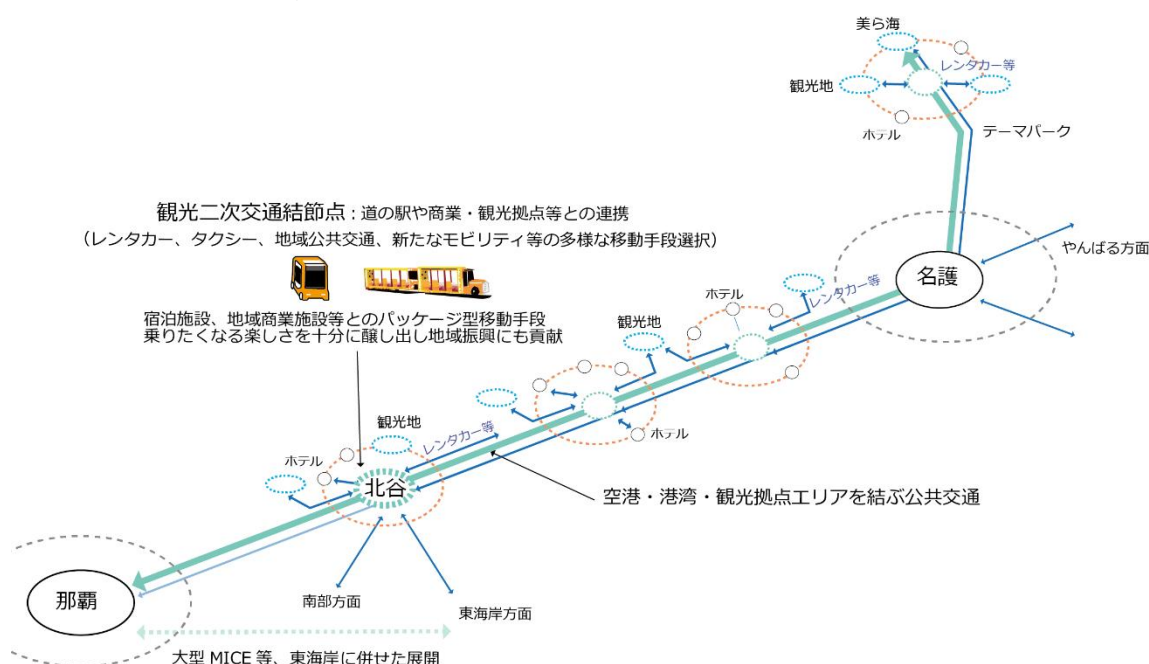
### 施策 16

### 各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置

#### 実施概要

- 国際通りに次ぐ、観光客の立ち寄りの多い観光拠点エリアである北谷町を観光二次交通結節点と位置付けるとともに、北谷町を起点として、次の目的地に移動できるよう多様な交通手段（バスツアー等を含む）が提供できる環境を構築する。
- 観光二次交通結節点の将来的な機能として、西海岸を運行するバス路線の乗り換え拠点や折り返し地点とし、長距離路線の縮減によるバス運転手の負担軽減を図るとともに、交通渋滞によって発生するバスの遅延等の減少を目指す。
- また、各交通結節点やモノレール駅と観光地と結ぶバスの運行、観光地と観光地を結ぶバスの運行に対する支援を行い、観光客の周遊性の拡大等による観光消費額の向上に向けた取組を実施する。

#### <観光二次交通結節点のイメージ>



#### 実施主体・スケジュール (施策 1、12、15 等とも連携)

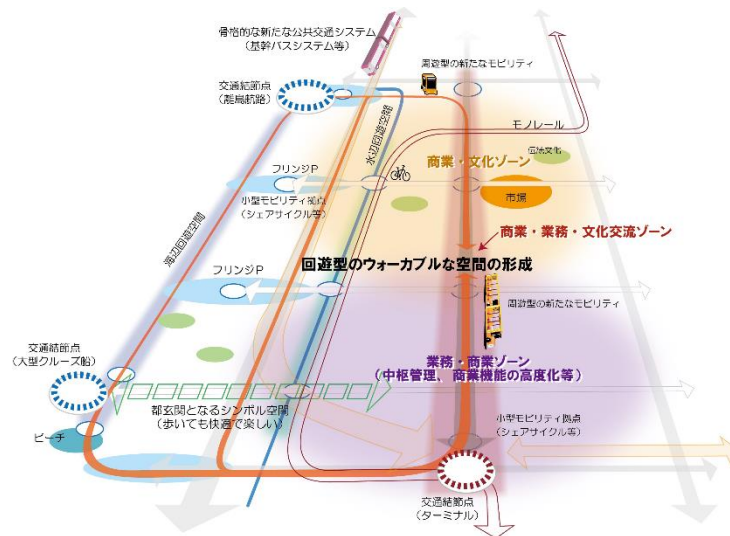
| 施策・事業                              | 実施主体              | R6 | R7 | R8    | R9 | R10~ |
|------------------------------------|-------------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 16 各観光地域への移動が可能な観光二次交通結節点の設置    |                   |    |    |       |    |      |
| 16-1 観光二次交通結節点の設置                  | 市町村、県、交通事業者       |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 16-2 観光二次交通結節点を起点とした各観光地域への交通手段の確保 | 市町村、県、道路管理者、交通事業者 |    |    | 検討・実施 |    |      |

## 観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討

## 実施概要

- ・ 観光都市としての魅力向上に向けた観光まちづくり計画の検討や、観光と県民との交流による街の賑わいや地域の経済振興を促すため、観光施設や都心周遊性の強化に向けた、わかりやすく魅力的な周遊型公共交通システムに関する検討を進める。

＜まちづくりと一体となったモビリティ空間形成イメージ＞



福岡市天神フリンジパーキングの取組事例



仙台観光周遊るーぶる仙台



ワイキキのウォーカブルな観光空間



出典：沖縄県総合交通体系  
基本計画、姫新バスＨＰ、仙  
台市ＨＰ、福岡市ＨＰ

- 一部の自治体では観光周遊を支援する公共交通を検討・実施中
- ・恩納村では観光施設間巡回バス等の実証実験等を実施・調整中
- ・本部町では観光客向けの無料観光周遊バスを実施中
- ・国頭村においても令和 5 年度無料周遊観光バスを実験

実施主体・スケジュール（施策1、3、15等とも連携）

| 施策・事業                                  | 実施主体              | R6    | R7 | R8 | R9 | R10~ |
|----------------------------------------|-------------------|-------|----|----|----|------|
| 施策 17 観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討       |                   |       |    |    |    |      |
| 17-1 観光まちづくり（フリンジ駐車場、ウォークアブル空間等も含む）の検討 | 市町村、県、道路管理者、交通事業者 | 検討・実施 |    |    |    |      |
| 17-2 周遊型の交通システムに向けた検討                  | 市町村、県、交通事業者       | 検討・実施 |    |    |    |      |



## 4.4 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転換に向け、関係者が協力して取り組む交通社会

#### 施策 18 地域自らの政策と資源が総動員された取組

##### 実施概要

- ・ 沖縄の歴史的・社会的背景から根強く定着しているマイカー中心の社会から転換するためには、社会を構成しているあらゆる側面からの粘り強い取組を沖縄の社会全体で推進していくことが欠かせない。
- ・ このため、まずは行政から率先して利用を促す観点から、自治体職員自らの過度なマイカー通勤削減等に向けた取組を全自治体で推進するとともに、県民全体で公共交通を利用する“きっかけ”づくりや、“きっかけ”や“体験”の効果検証等も進めながら、あらゆる資源による地域公共交通の確保・維持に向けた取組を進めていく。

##### <行政による率先した取組事例>

・石巻市では、市職員（保育士除く）一般職 1,059 人を対象に、令和 4 年 7 月から 12 月までの期間中、職場までの通勤手段として積極的に公共交通を活用する「公共交通チャレンジデー」を実施。

・秋田県では、地域公共交通計画の施策の一つとして、「秋田県地域公共交通トップが乗って応援 Day」の実施する計画を策定  
⇒地域公共交通の維持・確保を呼びかける立場の行政や交通事業者のトップ及び職員が積極的に地域公共交通を利用し、アピールすることで県民意識の醸成を図る

出典：石巻市 H P、秋田県地域公共交通計画

##### <公共交通利用きっかけの事例>



出典：熊本市 H P

#### 実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

| 施策・事業                                 | 実施主体         | R6 | R7 | R8 | R9 | R10～ |
|---------------------------------------|--------------|----|----|----|----|------|
| 施策 18 地域自らの政策と資源が総動員された取組             |              |    |    |    |    |      |
| 18-1 自治体職員自らの過度なマイカー通勤の削減等に向けた取組      | 県、市町村等       |    |    |    |    |      |
| 18-2 公共交通を利用する“きっかけ”づくりの検討・実施（効果検証含む） | 交通事業者、市町村、県等 |    |    |    |    |      |

※ R6 年度に路線バス無料化社会実験を実施

施策 19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組

実施概要

- 通学送迎習慣は、クルマ社会の一因とも考えられ、現状の送迎交通が及ぼす課題を減らし次世代におけるクルマ社会からの脱却に向け、教職員や保護者を含めた学校関係者全員で、対策の意義や必要性の理解を深めることが重要である。このため、各学校における児童・生徒は勿論、教職員、保護者等を含めたMM施策を継続的に進める。
- 既に ICT や副読本等を活用した学校 MM を継続的に取り組む自治体もあり、環境、健康に与える影響の理解が進み、公共交通利用の意識が高まった事例も見られるため、これらの取組をより広範囲で実効性を高める工夫をしながら継続的に推進していく。
- また、大学への通学についても、マイカー通学が多く利用されていることから、大学構内の通学駐車場利用のあり方を含めた検討を促進していく。

＜浦添市における学校MMの取組事例＞

＜浦添市における学校MMの総合交通戦略での位置づけ＞

| 施策名【事業名】                    | 事業目標期間       |               |               | 関係主体<br>(検討主体) |
|-----------------------------|--------------|---------------|---------------|----------------|
|                             | 短期<br>(概ね5年) | 中期<br>(概ね10年) | 長期<br>(10年以上) |                |
| 交通安全啓発活動(自動車、自転車等のマナーアップ施策) | →            | →             |               | 浦添市            |
| 定期的なウォーキングイベント等の開催          | →            | →             |               | 浦添市            |
| 学校を対象にしたMMの実施               | →            | →             |               | 沖縄県、浦添市        |
| 転入者を対象としたMM                 | →            | →             |               | 浦添市            |
| 交通まちづくりに関するシンポジウム           | →            | →             |               | 浦添市            |
| 交通関連施策の実施に向けたワークショップの開催     | →            | →             |               | 浦添市            |



出典：令和2年度 浦添市 ICT & 副読本を活用した交通環境学習事業報告書、広報うらそえ

実施主体・スケジュール（施策7、8、9等とも連携）

| 施策・事業                                   | 実施主体   | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|-----------------------------------------|--------|----|----|-------|----|------|
| 施策 19 小中学校、高校、大学における送迎交通、マイカー通学削減に向けた取組 |        |    |    |       |    |      |
| 19-1 各学校における児童・生徒、教職員、保護者等へのMM施策の推進     | 市町村、県等 |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 19-2 大学における駐車場利用のあり方検討                  | 大学、県等  |    |    | 検討・実施 |    |      |

## 施策 20

## 業界団体・企業等に対する実効性のある TDM 施策の検討・推進

### 実施概要

- 朝ピーク時に集中する通勤マイカーの公共交通への利用転換は、交通渋滞緩和は勿論、カーボンニュートラルや SDGs の実現など、社会的にも大きな効果が期待されるところであるが、通勤者の生活習慣（家族の送迎との関係）、通勤コスト、多すぎるマイカー通勤駐車場、企業の理解と協力など、様々なクリアすべき課題がある。
- このため、業界団体・企業等への M M 施策を推進することが基本となるが、マイカー通勤駐車場、通勤手当等の実態把握についての検討（令和 5 年度の PT 調査付帯調査（通勤コストや会社負担額）も踏まえた検討）、通勤者と企業側を含めた関係者の理解と協力を得るために必要な枠組み（プラットフォーム等）やインセンティブ施策についても検討を進める。また、推進にあたっては、様々なマスメディア等の協力も得ながら広報を進めるなど、社会全体への理解を深めるための取組が重要となる。

### <業界団体・企業 M M 等の事例>



出典：わった〜バス党 H P

#### 2020TDM推進プロジェクト

約 **5.2** 万社・団体が参加

**企業向け説明会** 約 **600** 回  
エリアや業種ごとに大会期間中の交通情報や、取り組んでほしい具体的な内容等を情報提供

**WEBセミナー** 大会に関する情報に加え、コロナ禍での社会変化や環境問題等にも参考となる情報を提供

**個別コンサルティング** 約 **3,800** 回  
輸送に関する影響の分析や計画の策定を支援

#### 集中的な広報

大会直前前から様々なメディアを活用した広報を展開し、交通渋滞緩和や人流抑制を呼びかけ

東京都から、東京2020大会期間中のお誘いです。

マスメディア：TVC、ラジオ、新聞、鉄道駅ポスター、デジタルサイネージ、横断幕、会場周辺へのチラシ配布 等

デジタルメディア：ビジネス誌（WEB）、WEB広告、YouTube、SNS 等

TDMの取組等により大会期間中の交通量が減少し、交通マネジメントが適切に機能

#### 首都高速道路の通行台数と渋滞

- 通行台数（大会直前）：2019年と同程度で推移
- 通行台数（期間中）：対2019年比で平日 **約 2 割減少**  
(2019年の休日の通行台数と同程度)
- 渋滞損失時間（期間中）：平日 **約 8 割減少**

出典：2020TDM 活動記録（東京都）

### 実施主体・スケジュール（施策 1、2、3 等とも連携）

| 施策・事業                                  | 実施主体    | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|----------------------------------------|---------|----|----|-------|----|------|
| 施策 20 業界団体・企業等に対する実効性のある TDM 施策の検討・推進  |         |    |    |       |    |      |
| 20-1 業界団体・企業等への M M 施策の実施              | 県、市町村、国 |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 20-2 企業等におけるマイカー通勤用駐車場と通勤手当の実態把握検討     | 県       |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 20-3 企業等へのインセンティブ施策検討（表彰、通勤手当支援、入札要件等） | 県、市町村、国 |    |    | 検討・実施 |    |      |

## ＜参考事例＞ 自治体における公共交通通勤利用助成金（朝来市、睦沢町）



### 朝来市公共交通通勤利用 助成金（補助金・奨励金） ご案内

朝来市では、鉄道や路線バス（＝公共交通）による通勤利用を推進しています。  
この度、公共交通を使って通勤をされる方や法人などを対象とした、補助金・奨励金制度を創設しました。  
私たちの大切な公共交通を将来にわたって存続させるため、これをきっかけにあなたも公共交通による通勤をはじめてみませんか？

**1 交付対象者**  
 (1) 補助金 市内又は市外の法人等に勤務しており、公共交通の定期券を購入して通勤している者。※市外の法人等に勤務している場合の交付対象者は、市民に限ります。  
 (2) 奨励金  
 ① 市内に事務所若しくは事業所を有する法人等の代表者で、従業員等が定期券を購入しているとき。  
 ② 市外の法人等の代表者で、定期券を購入した従業員等が市内に住所を有する者であるとき。※7/1以降の購入分から対象となります。

**2 交付対象区間**  
 (1) 鉄 道 JR 山陰本線：JR 養父駅から上夜久野駅までの間  
 JR 播 但 線：JR 和田山駅から寺前駅までの間  
 (2) 路線バス 全但バス線及び神姫グリーンバス線が運行している路線バスの市内全区間

**3 補助金・奨励金の額**  
 (1) 補助金【個人】 定期券の購入価格の 8 分の 1（100 円未満切り捨て）  
 (2) 奨励金【法人等】 定期券の購入価格の 8 分の 3（100 円未満切り捨て）

**4 交付申請・交付決定**  
 補助金・奨励金とも、所定の様式に必要書類を添付して、交付申請を行います。  
 市は、提出された申請書等を審査した上で、結果を申請者に通知します。

**5 補助金・奨励金についての問い合わせ先**  
 朝来市企画総務部総合政策課  
 電話：6 7 2－6 1 1 0（直通）  
 FAX：6 7 2－4 0 4 1  
 Mail：[sougou@city.asago.lg.jp](mailto:sougou@city.asago.lg.jp)  
 市ホームページアドレス：<https://www.city.asago.hyogo.jp/>  
 ※本制度の紹介と申請書のダウンロードが可能です。

**運賃の2分の1を補助します。**

利用者の負担軽減を図るため、町内在住及び町内へ通学・通勤者に対し、定

用促進事業助成要綱

バスの利用を促進し、地域公共交通の維持活性化及び利用者の

負担軽減を図ることを目的とする。

(対象者等)

第2条 助成を受けることができる者は、次に掲げる要件を有する者とする。

(1) 睦沢町の住民基本台帳に記録されている者又は睦沢町内に通勤し、若しくは通学する者で、これを証する書類を町長に提出したもの

(2) 睦沢町内を運行する路線バスを利用する者

(3) 通勤、通学その他の目的のために前号の路線バスの定期券及び回数券（以下「乗車券類」という。）を購入する者

2 前項2号の路線バスは、次の号に掲げる区間を運行する路線バスとする。

(1) 茂原駅～道の駅つづきの郷むつざわ

(2) 一宮駅～大多喜車庫

(登録等)

第3条 前条第1項に規定する対象者で助成を受けようとするものは、睦沢町路線バス利用促進事業登録申請書（様式第1号）を町長に提出しなければならない。

2 町長は、前項の規定による申請があったときは、その内容を確認の上、適当と認めるときは、睦沢町路線バス利用促進事業登録台帳（様式第2号）に登録するものとする。

3 町長は、前項の規定により登録した者に対し、睦沢町路線バス利用促進事業登録者証（様式第3号。以下「登録者証」という。）を交付する。

(助成額)

第4条 助成額は、睦沢町内を運行する路線バスの旅客運送事業者（以下「事業者」という。）が定める乗車券類の販売価格の2分の1相当額とする。ただし、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条第4項に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び児童相談所又は知的障害者更生相談所において知的障害者と判定された者で、療育手帳の交付を受けたものに対する助成額は、乗車券類のうち、定期券について事業者の割引後の販売価格の2分の1相当額とする。

2 乗車券類のうち、回数券については、単年度の助成額の上限を5万円とする。

(利用等)

第5条 第3条第3項の規定により登録者証の交付を受けた者（以下「交付対象者」とい

出典：朝来市 H P、睦沢町 H P

施策 21

公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施

実施概要

- 全ての行政、交通事業者、業界団体においては、公共交通の社会的な役割や意義を含め公共交通利用促進のための広報、啓発活動を継続的に実施していく。
- また、多くの関係者が会員となっている経済、教育、福祉関係団体等においても、可能な範囲でその下部組織や会員への公共交通利用に対する呼びかけや周知等を実施し、社会全体に地域公共交通の確保維持の輪を広めていく。

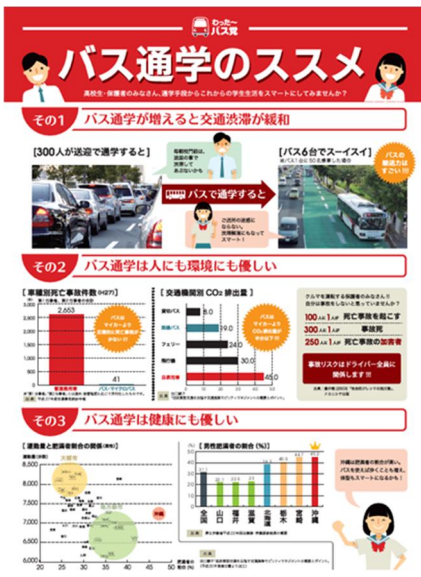
<これまでの主な広報、啓発活動>



(バスの乗り方教室)



(わった〜バス党員授賞式等)



(様々なチラシの作成・配布)



(図書館等での巡回パネル展)



(基幹バスのPR 動画の作成)

実施主体・スケジュール (全ての施策と連携)

| 施策・事業                            | 実施主体                | R6 | R7    | R8 | R9 | R10~ |
|----------------------------------|---------------------|----|-------|----|----|------|
| 施策 21 公共交通利用促進に向けた広報、啓発活動の継続的な実施 | 全ての行政、交通事業者、各界関係団体等 |    | 検討・実施 |    |    |      |

施策 22

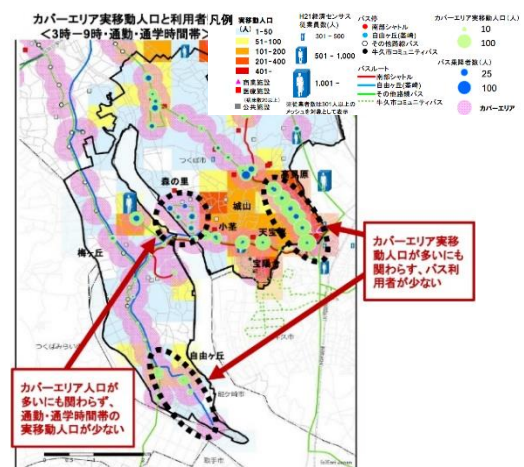
デジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携

実施概要

- これまでに交通系 IC カード、クレジットカード決済、QR コード決済、交通 IC 系以外のキャッシュレス決済などが様々な事業者で導入され、国道 58 号を走行する朝ピーク時の路線バスでも IC カード利用率が 8 割に達するなど一定の普及が図られたところであり、引き続き IC カード等の普及に努めていく。
- また、県内でもタクシーの配車アプリや MaaS 普及に向けた取組が進められており、県民及び観光客等にとってより使いやすい公共交通とするため、さらには沖縄県の経済振興、公共交通の効率性向上や利用促進、加えて交通の円滑化等に資する持続可能性に優れた情報サービスの拡充を促進していく。
- 一方、デジタル技術進展に伴い様々なデータ化がされ、公共交通を含めた社会全般に関するデータは個別に蓄積されてきた。このため、国においてもデジタル技術や様々なデータの活用による地域の課題解決や活力創造に向けたスマートシティ化を推進している。
- 様々なデータ活用は、住民サービスの連携、異なる分野間の連携等も期待されるため、各種情報・データの蓄積・流通の連携化に向けた取組を進める。公共交通分野においても GIS 等によるデータ整備や様々なデータに基づいた計画づくりや施策評価への活用を進めるための継続的なデータ取得と関係者間での共有、公共交通の利用促進に向けた研究・検討や新たなサービスの創出等を促進し、公共交通の確保・維持や事業性向上を社会全体で取り組める環境づくりを進める。

<自分が利用するバス情報サービスアプリ事例>

<周辺人口とバス停利用者数の分析事例>



出典：宇野自動車 HP、情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査（国土交通省）

実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

| 施策・事業                             | 実施主体              | R6 | R7    | R8 | R9 | R10～ |
|-----------------------------------|-------------------|----|-------|----|----|------|
| 施策 22 デジタル技術等を活用した情報サービスの拡充とデータ連携 | 全ての行政、交通事業者、業界団体等 |    | 検討・実施 |    |    |      |

## (2) 県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な交通社会

### 施策 23

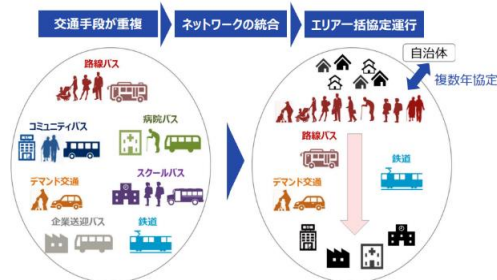
### バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討

#### 実施概要

- 路線バスは、運転手不足や収益確保が厳しさを増し、特に地方部では事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う構造が難しくなっている。このため、地域住民の日常の足の確保に向け、各圏域連携交通会議や沖縄県生活交通確保維持協議会の取組等とも十分連携しながら、バス路線の確保・維持のための事業推進に引き続き努めていく。
- 一方、赤字路線の確保・維持のための欠損補助事業費についても増加基調が続いているため、これまでの赤字欠損補助を中心としたバス路線の確保・維持方策から、県民・事業者・行政の全てが経済的にも持続可能な地域公共交通の再構築に向けた新たな仕組みについて検討を進める。併せて公共交通施策推進に必要な財源について、“クルマから人中心の社会へ”を踏まえた沖縄における資金（補助、交付金、軽減措置等）の確保や社会資本整備総合交付金等の活用も検討していく。
- 具体的には、本県におけるニーズやバス事業のリソース、幹線バス路線に対する新たな事業制度（エリア一括協定運行事業等）を含めた新たな仕組みに関する先行事例の整理や、本県での適用可能性について知見を深めるとともに、地域に対する支援を通じた公共交通の確保・維持といった視点、既存補助制度の効率性向上の視点等を含め、幅広い視点で検討を進めていく。

#### <エリア一括協定運行事業>

- 自治体と交通事業者は、複数年かつエリア単位で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該支援額を初年度に明示。
- 協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に帰属。次の協定期間には要補助額が減少。



#### <社会資本整備総合交付金>

社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等) 令和5年度予算 5,492億円の内訳 国土交通省

| 基幹事業                                                                                                                                                                        | 効果促進事業                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路</li> <li>港湾</li> <li>河川</li> <li>砂防</li> <li>下水道</li> <li>海岸</li> <li>都市公園</li> <li>市街地整備</li> <li>住宅</li> <li>住環境整備</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹事業の効果をもつために必要な事業</li> <li>全体事業費の2割目途</li> </ul> |
| <p>令和5年度からの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「地域公共交通再構築」を追加</li> <li>「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充</li> </ul>                                                      |                                                                                          |
| 地域公共交通再構築事業の概要                                                                                                                                                              |                                                                                          |
| <p>交付金事業等：地方公共団体、補助対象経費の1/2</p> <p>対象事業：地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備 ※まちづくりの相互連携等が要件</p> <p>地方財政措置：鉄道施設：地方負担率100%、うち45%について交付税措置<br/>バス施設：地方負担率について、特別交付税措置90%</p> |                                                                                          |

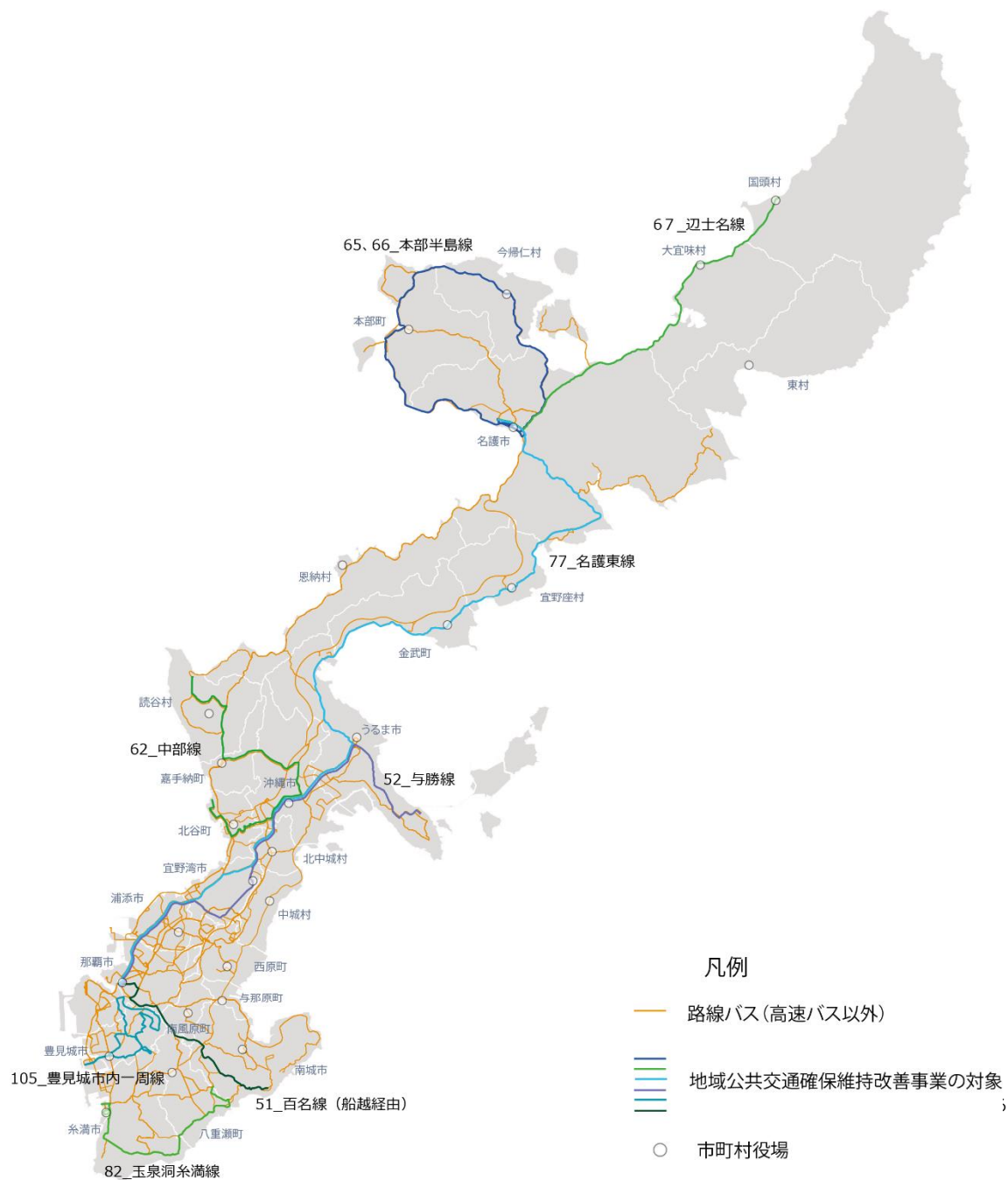


出典：国土交通省 HP、P18 参照

#### 実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

| 施策・事業                             | 実施主体                          | R6 | R7 | R8    | R9 | R10~ |
|-----------------------------------|-------------------------------|----|----|-------|----|------|
| 施策 23 バス路線確保・維持のための事業推進と新たな仕組みの検討 |                               |    |    |       |    |      |
| 23-1 バス路線確保・維持事業の推進               | 県、市町村、国、バス事業者（沖縄県生活交通確保維持協議会） |    |    | 実施    |    |      |
| 23-2 持続可能な新たな仕組みの検討及び公共交通に必要な財源確保 | 県、市町村、国、バス事業者                 |    |    | 検討・実施 |    |      |

<令和6年度 幹線の地域公共交通確保維持事業対象系統>



※各系統の起点・経由地・終点、運送予定者は巻末資料参照

## 施策 24

## 地域公共交通の運行、担い手の確保

### 実施概要

- 地域公共交通の運行、担い手の確保については、これまでも様々な対策や支援策を進めてきたが、今後加速する運転手の高齢化による一層のリソース不足といった喫緊の課題を十分踏まえる必要がある。このため、労働環境や待遇面の改善を含めた新たな人材確保のための取組や人材確保に必要となる支援については、県内外の取組事例も参考にしながら継続的に検討し実施していく。
- なお、運行の担い手については、従事する範囲を市町村等エリアに限定することで、運転手への負担軽減や、担い手による当該地域活性化への貢献機会を生み出すことも期待されるため、新たな人材確保にも柔軟性を持った取組を推進していく。

### ＜主な既存支援事業＞

#### ・沖縄県交通事業者安全・安心確保支援事業（補助金事業）

新型コロナウイルス感染症の長期化及び、原油価格・物価高騰等の影響を強くうけ、厳しい経営環境におかれている交通事業者の運行継続を支援するための補助金

#### ・交通事業者運転手等確保支援事業補助金

##### 1 人材確保推進事業

- 求人誌を発行する事業者（広告代理店を含む）に対する広告宣伝費
- 就職説明会、乗車イベント等の開催を案内する情報発信に必要な印刷製本費、広告宣伝費等、人材採用に係る助言等を依頼する外部専門家に対する謝金等

##### 2 人材発掘支援事業

交通事業者のPRの取組に必要な会場借用料、車両使用料、交通費、人件費等

#### ・沖縄県交通事業者人材確保支援事業補助金

- 大型二種免許取得料金
- 普通免許二種免許取得料金
- 受験資格特例教習に係る費用

### 実施主体・スケジュール（全ての施策と連携）

| 施策・事業                           | 実施主体    | R6 | R7 | R8    | R9 | R10～ |
|---------------------------------|---------|----|----|-------|----|------|
| 施策 24 地域公共交通の運行、担い手の確保          |         |    |    |       |    |      |
| 24-1 路線バス運転手、タクシー運転手の人材確保のための取組 | 交通事業者   |    |    | 検討・実施 |    |      |
| 24-2 人材確保に必要な各種支援               | 県、市町村、国 |    |    | 検討・実施 |    |      |