

様式1(主な取組)

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ア	地球温暖化防止対策の推進	施策	② 運輸部門の低炭素化の推進	
			施策の小項目名	○公共交通機関利用の拡大	
主な取組	公共交通利用環境改善事業			実施計画記載頁	34
対応する主な課題	①本県における温室効果ガス排出量は、人口の増加や経済規模の拡大等により、1990年度以降、2003年度まで増加し、それ以降はほぼ横ばいで推移しているが、大幅な減少はみられない。温室効果ガスの排出抑制を図るため、各部門(産業部門、運輸部門、民生部門)での取組を強化する必要がある。				

1 取組の概要(Plan)

取組内容		年度別計画				
		H29	H30	R元(H31)	R2(H32)	R3(H33)
県民や観光客の移動利便性の向上、高齢者や障がい者などのいわゆる交通弱者の移動の確保、中南部都市圏の交通渋滞緩和、低炭素社会の実現を図ることを目的に、公共交通の利用者を増大させるための利用環境の改善を図る。		64% ノンステップバス導入率	66%	68%	70%	70%
実施主体	県、交通事業者	ノンステップバス導入支援				
担当部課【連絡先】	企画部交通政策課 【098-866-2045】	IC乗車券の船舶・タクシーへの拡張利用に向けた課題整理	IC乗車券の拡張利用に関する調査・検討・導入支援			

2 取組の状況(Do)

(1)取組の進捗状況 (単位:千円)

予算事業名	公共交通利用環境改善事業						R元(H31)年度		平成30年度活動内容と令和元年度(平成31年度)の活動計画
	主な財源	実施方法	H26年度決算額	H27年度決算額	H28年度決算額	H29年度決算額	H30年度決算見込額	当初予算額	
一括交付金(ソフト)	補助	1,376,388	1,716,593	1,001,848	535,389	228,514	252,679	一括交付金(ソフト)	○H30年度: ノンステップバス3台、車内案内表示器50台導入、急行バス実証実験、バスレーン拡充調査検討業務、広報活動等を実施。 ○R元(H31)年度: ノンステップバス4台、車内案内表示器30台、バスレーン延長等検討調査業務、各種施策の周知広報等を実施する。

様式1(主な取組)

予算事業名							R元(H31)年度		平成30年度活動内容と令和元年度(平成31年度)の活動計画			
主な財源	実施方法	H26年度 決算額	H27年度 決算額	H28年度 決算額	H29年度 決算額	H30年度 決算見込額	当初予算額	主な財源	○H30年度: —			
							—		○R元(H31)年度: —			
活動指標名	ノンステップバス導入率				H30年度			H30年度 決算見込 額合計	進捗状況	活動概要 交通弱者を含む全ての利用者の乗降性に優れるノンステップバスについて、3台の導入支援を行った。 IC乗車券の拡張利用については、ニーズ調査、費用対効果の検証を実施した。		
実績値	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B				228,514	順調
	51%	54%	64%	68%	68%	66%	100.0%					
活動指標名	—				H30年度			H30年度 決算見込 額合計	進捗状況	進捗状況の判定根拠、要因及び取組の効果 ノンステップバスについて、沖縄県の導入支援で3台導入した。 これまでの累計では、216台の計画に対し215台を導入しており、概ね計画通り進捗している。 交通弱者を含む全ての利用者の乗降性に優れるノンステップバスの導入により、全ての人を利用しやすい公共交通の環境づくりに寄与している。		
実績値	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B					
活動指標名	—				H30年度			H30年度 決算見込 額合計	進捗状況	進捗状況の判定根拠、要因及び取組の効果 ノンステップバスについて、沖縄県の導入支援で3台導入した。 これまでの累計では、216台の計画に対し215台を導入しており、概ね計画通り進捗している。 交通弱者を含む全ての利用者の乗降性に優れるノンステップバスの導入により、全ての人を利用しやすい公共交通の環境づくりに寄与している。		
実績値	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B					

## 様式1(主な取組)

(2)これまでの改善案の反映状況	
平成30年度の取組改善案	反映状況
<p>①ノンステップバス導入後の運用面について、引き続き、バス事業者等と意見交換等を行うほか、対象路線拡大の検討等を図り、更なるサービスの改善に取り組む。</p> <p>②基幹バスに関する取組みである急行バスの実証運行において、より多くの便が実験対象からバス事業者の自主運行へと切り替わるよう取り組む。</p> <p>③IC乗車券の拡張については、ニーズ調査、定量的な費用対効果の検証等を行い、拡張の有効性、有用性を検討する。</p>	<p>①バス事業者とサービス活性化に向けた意見交換等を行いながら事業の実施に取り組み、3台のノンステップバスを導入することで、利用者利便性の向上に繋がった。</p> <p>②基幹バスルート(那覇BT-コザ)における上下24便(うち4便は自主運行)において実証実験を実施した結果、自主運行便を除く20便についても、平成31年4月以降も継続運行となった。</p> <p>③IC乗車券の拡張については、ニーズ調査、費用対効果等の調査を行い、拡張の有効性、有用性を検証した。</p>



### 3 取組の検証(Check)

(1)推進上の留意点(内部要因、外部要因の変化)	
<p>○内部要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ノンステップバス導入事業実施にあたっては、多額の自己負担を伴うことから、バス事業者における経営状況を踏まえた車両更新計画を注視する必要がある。</li> <li>・IC乗車券の船舶、タクシーへの拡張については、適正な開発規模や事業効果を踏まえて、関係者間で合意される必要がある。</li> </ul>	<p>○外部環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ノンステップバス導入事業については、事業実施前の平成23年度の9台から平成29年度末には291台へと増加し、移動利便性の環境整備が進むにつれ、さらに、導入路線を拡大してほしい等利用者からの意見が聞かれるようになった。</li> <li>・IC乗車券の船舶、タクシーへの拡張に関し、一部タクシー事業者において多言語機器や決済端末導入の取組みが開始されているほか、QRコードを活用したスマホ決済に関する技術が急速に進展するなど、環境の変化が見られる。</li> </ul>
(2)改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノンステップバス導入後の運用面について、引き続き、バス事業者等とサービス活性化に向けた意見交換を行い、運用面における現状や課題等の共通認識を図り、更なるサービスの改善に繋げる必要がある。</li> <li>・過度な自家用車利用から公共交通への転換を図るため、基幹バス(那覇~コザ)のサービス水準をより高め、定時・速達性を向上させる施策が必要である。</li> <li>・IC乗車券の船舶、タクシーへの拡張については、近年の電子決済に関する技術の進展等を踏まえ、様々な拡張可能性を検討する必要がある。</li> </ul>	

## 様式1(主な取組)



### 4 取組の改善案(Action)

- ・ノンステップバス導入後の運用面について、引き続き、バス事業者等とサービス活性化に向けた意見交換を行い、現状や課題等の共通認識を図り、更なるサービスの改善に繋げる。
- ・基幹バスルートの定時・速達性を向上させるため、伊佐ーコザ間のバスレーン延長に向けて取り組む。
- ・IC乗車券の拡張については、技術的検討及び他地域事例等の調査を行い、様々な拡張可能性を検討する。

様式1(主な取組)

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ア	地球温暖化防止対策の推進	施策	② 運輸部門の低炭素化の推進	
			施策の小項目名	○公共交通機関利用の拡大	
主な取組	交通体系整備推進事業			実施計画記載頁	34
対応する主な課題	①本県における温室効果ガス排出量は、人口の増加や経済規模の拡大等により、1990年度以降、2003年度まで増加し、それ以降はほぼ横ばいで推移しているが、大幅な減少はみられない。温室効果ガスの排出抑制を図るため、各部門(産業部門、運輸部門、民生部門)での取組を強化する必要がある。 ③温室効果ガス排出量の大部分を占める二酸化炭素の部門別排出量は、全国平均と比較すると、産業部門の比率が低く、運輸部門、民生部門が高くなっており、同部門に対する取組の強化が求められている。				

1 取組の概要(Plan)

取組内容		年度別計画				
		H29	H30	R元(H31)	R2(H32)	R3(H33)
沖縄県の様々な交通問題を解決していくため、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換に向けた、啓発活動やモビリティマネジメント等のTDM(交通需要マネジメント)施策を推進する。		関係者協議会の開催 年2回				→
実施主体	国、県、市町村、交通事業者	公共交通利用促進のための啓発活動、モビリティマネジメント等				
担当部課【連絡先】	企画部交通政策課 【098-866-2045】			基幹バスシステム導入・拡充		

2 取組の状況(Do)

(1)取組の進捗状況 (単位:千円)

予算事業名 交通体系整備推進事業費							R元(H31)年度		平成30年度活動内容と令和元年度(平成31年度)の活動計画
主な財源	実施方法	H26年度決算額	H27年度決算額	H28年度決算額	H29年度決算額	H30年度決算見込額	当初予算額	主な財源	
県単等	委託	48,975	41,431	41,821	51,094	55,218	50,239	県単等	○H30年度: 基幹バスルート上の市村等へ時差通勤促進の働きかけや、パーク&バスライド、サイクル&バスライドの実証実験を行い課題の整理を行った。 ○R元(H31)年度: 引き続き、自治体や企業等への時差通勤の促進を働きかけるとともに、パーク&バスライド、サイクル&バスライド等の促進に向けて取り組む。



## 様式1(主な取組)

(2)これまでの改善案の反映状況	
平成30年度の取組改善案	反映状況
<p>①道路管理者や商業施設等の関係機関との協議を進め、基幹バス実施を支援するサイクル&amp;バスライド、パーク&amp;バスライドなど各種施策に取り組む。</p> <p>②基幹バス実施を支援するバスレーン拡充も、平成30年度中の開始を目標に沖縄県公共交通活性化推進協議会にて取り組む。</p> <p>③北・中・南部地域で意欲的な市町村に対して、重点的に働きかけ取組を促進し、TDM施策の重要性、効果を認識させ本島全体での施策促進を図る。</p>	<p>①パーク&amp;バスライド、サイクル&amp;バスライドの取り組みについて、関係者との協議会等を開催し、円滑に実証実験を行うことができた。</p> <p>②基幹バス導入に向けたバスレーン拡充の取り組みについては、関係機関と連携して平成31年2月に国道58号の大謝名ー伊佐間の夕方北向け区間の延長を実施した。</p> <p>③基幹バスルート上の市村等に対し、時差通勤促進の働きかけや課題等の意見交換を行った。</p>



### 3 取組の検証(Check)

(1)推進上の留意点(内部要因、外部要因の変化)	
<p>○内部要因</p> <p>・平成31年の夏にモノレールの浦添市までの区間延長、終点の「てだこ浦西駅」でのパーク&amp;ライド駐車場の開業が予定されている。</p> <p>・沖縄総合事務局は、県民や企業にノーマイカー通勤や時差通勤に実験的に取り組んでもらう「わった～バス大実験」を行っている。</p>	<p>○外部環境の変化</p> <p>・国(沖縄総合事務局)が進める「沖縄の新たな交通環境創造会議」や「沖縄次世代交通システム検討会」などで、これまでハード整備が主であった渋滞対策に対してTDM施策等のソフト施策の重要性が議論され、特に渋滞の激しい中南部都市圏では、TDM施策に対する県民、関係機関の注目度が高まりつつある。</p>
(2)改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)	
<p>・モノレールの浦添市までの延長等により公共交通の利便性の向上が図られることを踏まえて、TDM施策の推進を図っていく必要がある。</p> <p>・時差通勤の促進等の施策については、沖縄総合事務局の「わった～バス大実験」の取り組みと連携して推進する必要がある。</p>	

## 様式1(主な取組)



### 4 取組の改善案(Action)

- ・モノレールの延長等の公共交通の利便性向上の効果等の把握に努め、時差通勤の促進やパーク&バスライド、サイクル&バスライド、学校に対する意識啓発等の取り組みにおいて効果的に活用し、TDM施策の推進を図る。
- ・時差通勤の促進等においては、沖縄総合事務局の「わった～バス大実験」の状況、効果等の把握に努め、お互いの取り組みがより効果的なものとなるよう連携を図る。



様式1(主な取組)

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ア	地球温暖化防止対策の推進	施策	② 運輸部門の低炭素化の推進	
			施策の小項目名	○公共交通機関利用の拡大	
主な取組	鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入促進事業			実施計画記載頁	35
対応する主な課題	①本県における温室効果ガス排出量は、人口の増加や経済規模の拡大等により、1990年度以降、2003年度まで増加し、それ以降はほぼ横ばいで推移しているが、大幅な減少はみられない。温室効果ガスの排出抑制を図るため、各部門(産業部門、運輸部門、民生部門)での取組を強化する必要がある。 ③温室効果ガス排出量の大部分を占める二酸化炭素の部門別排出量は、全国平均と比較すると、産業部門の比率が低く、運輸部門、民生部門が高くなっており、同部門に対する取組の強化が求められている。				

1 取組の概要(Plan)

取組内容		年度別計画				
県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、世界水準の観光リゾート地の形成、駐留軍用地跡地の活性化、低炭素社会の実現等を図る観点から、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を促進する。		H29	H30	R元(H31)	R2(H32)	R3(H33)
		県計画案(構想段階)策定に向けた取組		計画段階への早期移行、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワーク構築に向けた取組の推進		
実施主体	国、県、市町村					
担当部課【連絡先】	企画部交通政策課		【098-866-2045】			

2 取組の状況(Do)

(1)取組の進捗状況							(単位:千円)			
予算事業名 鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業							R元(H31)年度		平成30年度活動内容と令和元年度(平成31年度)の活動計画	
主な財源	実施方法	H26年度 決算額	H27年度 決算額	H28年度 決算額	H29年度 決算額	H30年度 決算見込額	当初予算額	主な財源	○H30年度: 5月に「沖縄鉄軌道の構想段階における計画書」を策定するとともに、早期の事業化を国に働きかけた。また、事業化に向けた課題等の検討を行った。 ○R元(H31)年度: 特例制度の創設等早期の事業化を国に働きかけるとともに、事業化に向けた課題等の検討を行う等、計画段階への速やかな移行に向けて取組む。	
							81,027	県単等		
県単等	委託	91,769	129,164	101,318	143,072	72,935				

様式1(主な取組)

予算事業名							R元(H31)年度		平成30年度活動内容と令和元年度(平成31年度)の活動計画	
主な財源	実施方法	H26年度 決算額	H27年度 決算額	H28年度 決算額	H29年度 決算額	H30年度 決算見込額	当初予算額	主な財源	〇H30年度: —	
							—	—	〇R元(H31)年度: —	
活動指標名	計画段階への早期移行、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワーク構築に向けた取組の推進				H30年度			H30年度 決算見込 額合計	進捗状況	活動概要
実績値	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
活動指標名	—				H30年度					
実績値	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
活動指標名	—				H30年度					
実績値	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B	<p>進捗状況の判定根拠、要因及び取組の効果</p> <p>計画書の策定後、鉄軌道導入に向けたこれまでの検討経緯等について、ニュースレターにより、県民等に対し情報共有を図った。</p> <p>また、鉄軌道の早期導入に向け、国の調査において示された費用便益比等の課題等について、事業の実現に向けた検討を実施した。</p> <p>さらに、国に対して公設民営型の上下分離方式である特例制度の創設等を求めるとともに、国による早期の事業実施を要請した。</p>		

## 様式1(主な取組)

(2)これまでの改善案の反映状況	
平成30年度の取組改善案	反映状況
<p>①ニューズレターなど各種媒体を活用し、県民等と情報共有を図る。また、シンポジウム開催等鉄軌道導入に向けた機運醸成を図り、特例制度の創設等、早期事業化を国に働きかける。</p> <p>②需要予測の精度向上を図り、未検討の便益項目について、定量的または定性的評価の可能性を検討する。</p> <p>③鉄軌道導入と併せて、各地域における公共交通の充実も図る必要があると考えており、今後、市町村等との協働により検討を進める。</p>	<p>①5月に策定した計画書について、県民会議参加者への説明会や本島内の市町村へ説明等を実施した。11月におきなわ鉄軌道ニュース(ニューズレター)を発行し、県内約60万世帯に全戸配布を行った。また、広報番組や広報誌等の媒体を活用し、県民等と情報共有を図った。 国に対して特例制度の創設、国による事業実施に向けた取組への早期着手について要請を行った。</p> <p>②国の調査において示されている費用便益分析等の諸課題について、事業の実現に向けた検討を行った。</p> <p>③沖縄本島を北部・中部・南部の各圏域に分け、将来のフィーダー交通ネットワークの構築を見据えた各圏域の公共交通の充実について、まちづくりの主体である市町村等との協働による会議開催に向けた取組を実施した。</p>



### 3 取組の検証(Check)

(1)推進上の留意点(内部要因、外部要因の変化)	
<p>○内部要因</p> <p>・鉄軌道の沿線のみならず、各地域において鉄軌道の利便性を享受できるよう、将来のフィーダー交通ネットワークの構築を見据え、各圏域における交通の課題等を踏まえた公共交通の充実について、まちづくりの主体である市町村等との協働により検討を進める必要がある。</p>	<p>○外部環境の変化</p> <p>・鉄軌道の持続的な運営を可能とするためには、駅舎やレール等のインフラ部分を公共が整備・保有し、運行会社は運行のみを行う公設民営型の上下分離方式である全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の創設が不可欠であり、国との調整が必要となっている。</p> <p>・平成30年8月に公表された、平成29年度の国の調査報告においては、費用便益比や採算性に依然として課題が示されている。</p>
(2)改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)	
<p>・次の計画段階への速やかな移行に向け、国から示された費用便益比等の課題について、詳細な検討を行う必要がある。</p> <p>・鉄軌道導入に向けた機運醸成を図り、国による早期の事業実施を働きかけるとともに、引き続き、県民等の理解と協力が不可欠となるため、効果的な情報提供方法及び機運醸成の取組を検討し実施する必要がある。</p> <p>・将来のフィーダー交通ネットワークの構築を見据え、公共交通の充実について、まちづくりの主体である市町村等との協働により検討を進める必要がある。</p>	

## 様式1(主な取組)



### 4 取組の改善案(Action)

- ・国の調査において示された課題である費用便益比について、利用者への効果・影響等に関してより詳細な調査を実施するなど、事業の実現に向けた幅広い検討を行う。
- ・ニュースレターなど各種媒体を活用し、県民等へ情報提供を行い、機運醸成を図る。
- ・各圏域における公共交通の充実に向け、市町村等と協働で取り組むための環境整備を進める。