

様式1(主な取組)

| 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 | | | | R3年度 | | | R3年度 決算見込 額合計 | 進捗状況 | 活動概要 |
|--|---|-------|------|------|--------|--------|-------------|---|------|---|
| | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | |
| 実績値 | - | - | - | - | - | - | 100.0% | 44,691 | 順調 | <p>鉄軌道について、新たな沖縄振興のための制度提言を行い、国と協議を行った。</p> <p>また、PVの作成や経済界向け講演会、学生向けワークショップ等を行った。</p> <p>さらに、公共交通の充実に向け、北・中部圏域で令和3年11月末にワーキンググループを立ち上げ、課題解決に向け、具体的に協議を行った。</p> |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | |
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | |
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | |
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(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>沖振法の改正案に附帯決議として、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度についても、調査及び検討を行うことが盛り込まれた。併せて、PVの作成や出前講座、学生向けワークショップや論文コンテスト、経済界向け講演会を行い、県民一体となった機運醸成を図った。</p> <p>また、公共交通の充実に向けた取組については、北・中部圏域において、ワーキンググループを立ち上げ、検討体制等について、具体的な協議を開始した。</p> |
| (2)これまでの改善案の反映状況 | | | | | | | | | | |
| 令和3年度の取組改善案 | | | | | | | | 反映状況 | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 新たな沖縄振興のための制度提言に、鉄軌道について盛り込み、これまでの調査結果等も踏まえつつ、鉄軌道導入に向けた国との議論を進めていく。 鉄軌道の早期導入に向け、県民一体となった機運醸成を図って行くため、導入効果等を取りまとめたPVの作成及び学生、一般県民等を対象としたワークショップ等の開催等を行う。 各圏域における公共交通の充実に向け、市町村と協働で、連携して取り組む課題の抽出及び課題対応例の把握を行う。 | | | | | | | | <ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道について、新たな沖縄振興のための制度提言を行い、沖振法改正案に附帯決議として、特例制度についても調査・検討を行うことが盛り込まれた。 鉄軌道の早期導入に向け、PVの作成及びPVを活用した出前講座を行い、小学生向けワークショップ、高校生向け論文コンテスト、経済界向け講演会等を行い、県民一体となった機運醸成を図った。 北・中部圏域において住民の移動に関する課題の優先的に取り組みたい事項等についてヒアリングを行い、今後の取組方針や検討体制等について、具体的に協議を行うことができた。 | | |

様式1(主な取組)



3 取組の検証 (Check)

(1) 推進上の留意点 (内部要因、外部環境の変化)

○内部要因

・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協働により検討を進める必要がある。

○外部環境の変化

・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。
・鉄軌道導入にあたり、国から課題とされている費用便益比について、精緻化した結果、1を超えるケースを確認した。当該結果を踏まえつつ、国との協議を進めていく必要がある。

(2) 改善余地の検証 (取組の効果の更なる向上の視点)

・国から課題として示された費用便益分析の検討結果について、ケースによっては1を超えることを確認し、新たな沖縄振興のための特別措置法改正案の附帯決議において、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度についても、調査及び検討を行うことが採決されたことから、法律が成立したのちには、これまでの県の調査結果等も踏まえ、導入に向けた国との協議を進めていく必要がある。

・鉄軌道の早期導入に向け、国に対し事業化に向けた取組の早期着手を働きかけるとともに、県民一体となった機運醸成を図る必要がある。

・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。



4 取組の改善案 (Action)

・沖振法改正の附帯決議では、特例制度についても調査・検討が盛り込まれた。今後は附帯決議や県の調査結果も踏まえ、国との協議を進めていく。
・鉄軌道の早期導入に向け、県民一体となった機運醸成を図っていくため、鉄軌道キャラバン、学生、県民等を対象としたワークショップ等の開催を行う。
・各圏域における公共交通の充実に向け、市町村と協働で各地域における課題解決のために、検討体制・費用負担等について、具体的方策検討を実施する。

様式1(主な取組)

「主な取組」検証票

| | | | | |
|----------|--|-----------|---------|-----------------|
| 施策展開 | 3-(1)-ウ | 陸上交通基盤の整備 | 施策 | ② 公共交通システムの充実 |
| | | | 施策の小項目名 | ○新たな公共交通システムの導入 |
| 主な取組 | 交通体系整備推進事業 | | | |
| 対応する主な課題 | ①沖縄は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、中南部都市圏への人口集中、レンタカー利用の増加等により交通渋滞が慢性化し、路線バスの定時運行ができずバス離れが加速するなど、道路交通サービス低下の悪循環が生じている一方、高齢社会に対応した移動環境や交通手段の確保が強く求められている。 | | | |

1 取組の概要 (Plan)

| 取組内容 | | 年度別計画 | | | | |
|--|---------------|-------------------------------|----------------|----|---------------|----|
| | | H29 | H30 | R元 | R2 | R3 |
| 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。 | | 関係者協議会の開催 年2回 | | | | |
| | | 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 | | | | |
| 実施主体 | 国、県、市町村、交通事業者 | | | | | |
| 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 | | | | | | | R4年度 | | 令和3年度活動内容と令和4年度活動計画 |
|------------------|------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|--------|------|--|
| 主な財源 | 実施方法 | H29年度 決算額 | H30年度 決算額 | R元年度 決算額 | R2年度 決算額 | R3年度 決算見込額 | 当初予算額 | 主な財源 | |
| 県単等 | 委託 | 51,094 | 58,239 | 47,818 | 51,652 | 53,167 | 40,500 | 県単等 | OR3年度： TDM施策推進アクションプログラムの改定を行うとともに、県内自治体・大学等と連携し重点エリアにおけるTDM施策を実施した。 OR4年度： 改定したTDM施策推進アクションプログラムに基づき、重点エリアを主としたTDM施策を実施する。 |
| 予算事業名 | | | | | | | R4年度 | | 令和3年度活動内容と令和4年度活動計画 |
| 主な財源 | 実施方法 | H29年度 決算額 | H30年度 決算額 | R元年度 決算額 | R2年度 決算額 | R3年度 決算見込額 | 当初予算額 | 主な財源 | |
| | | | | | | | | | OR3年度： OR4年度： |

様式1(主な取組)

| 活動指標名 | 関係者協議会の開催 | | | | R3年度 | | | R3年度 決算見込 額合計 | 進捗状況 | 活動概要 |
|---|-----------|-------|------|------|--------|---|-------------|---------------------|------|---|
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | |
| | 3回 | 2回 | 2回 | 6回 | 11回 | 2回 | 100.0% | 53,167 | 順調 | <p>県内の交通課題について、都市構造上・社会構造上の課題として整理した上で、その解決策を体系化し具体的な施策として取りまとめた「TDM施策推進アクションプログラム(案)」を策定した。</p> |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | |
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(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>「TDM施策推進アクションプログラム」の改定にあたり、検討委員会を2回開催したことを始め、公共交通活性化推進協議会を2回、伊佐以北のバスレーン延長に向けた関係者間WTを3回、交通事業者間の勉強会を4回開催し、今後10年間の基幹バスシステムの構築に向けたスケジュール案を作成することができたことから、「順調」と判断した。</p> |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | |
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | |
| 実績値 | | | | | | | | | | |
| (2)これまでの改善案の反映状況 | | | | | | | | | | |
| 令和3年度 of 取組改善案 | | | | | | 反映状況 | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> アフターコロナを見据えた「次期TDMアクションプログラム」を策定する。 市町村等と連携した「ファースト・ラストワンマイル施策」や「MM」を実施する。 | | | | | | <ul style="list-style-type: none"> アフターコロナを始め、SDGsやカーボンニュートラルなど、世界や国の上位計画を踏まえた「TDM施策推進アクションプログラム(案)」を策定した。 市町村と連携したシェアサイクルポートの設置促進を図った他、浦添市MM協議会と連携した浦添地区の小学校・中学校6校に対するMMを実施した。 | | | | |



様式1(主な取組)

3 取組の検証 (Check)

(1) 推進上の留意点 (内部要因、外部環境の変化)

○内部要因

- ・ TDMアクションプログラムの内容を大きく改定し、沖縄県特有の交通課題に即したTDM施策を体系化できた。
- ・ 市町村等との協力関係により、互いに連携した取組(シェアサイクル・MM)を実施することができた。

○外部環境の変化

- ・ 新型コロナウイルスの影響により、公共交通利用者が大きく減少している。
- ・ 感染リスクを抑える「新しい生活様式」が、国により強く呼びかけられている。

(2) 改善余地の検証 (取組の効果の更なる向上の視点)

- ・ 改定した「TDM施策推進アクションプログラム(案)」の実施に向け、関係者間の連携をさらに強化し、TDM施策の効果の最大化を図る必要がある。
- ・ 伊佐以北のバスレーン延長の具体化に向け、沿線住民を始めとする県民の合意形成を図る必要がある。

4 取組の改善案 (Action)

- ・ 国市町村との連携強化を図るため、担当者の意見交換会「TDMワーキング」を開催する。
- ・ 伊佐以北のバスレーン延長の具体化に向け、県民向けのPIを計画する。

様式1(主な取組)

| 活動指標名 | ノンステップバス導入率 | | | | R3年度 | | | R3年度 決算見込 額合計 | 進捗状況 | 活動概要 | | | | |
|---|---|-------|------|------|--------|--------|-------------|---------------------|------|---|-------------|------|--|---|
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | | | | | |
| | 70.1 | 72.0 | 71.6 | 69.2 | 69.2 | 70 | 98.9% | 91,708 | 順調 | <p>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、1台の導入支援を行った。</p> <p>伊佐以北のバスレーン延長のスケジュール案の作成や、てだこ浦西駅～沖国大・琉大を結ぶキャンパスバス実証実験を継続実施した。</p> <p>自家用車から公共交通への利用転換促進を目的に広報活動を実施した。</p> | | | | |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | | | | | |
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | | | | | |
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(2) これまでの改善案の反映状況</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;">令和3年度の取組改善案</th> <th style="width:50%;">反映状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹バス区間における更なるサービス改善に繋げるためにも、定時・速達性に資する基幹バスシステムの構築に向け、バス事業者等との意見交換を通じて現状や課題等の共通認識を図るとともに、バスレーン拡充・延長について住民意見聴取を含めた検討調査や関係機関との調整を行う。 ・ IC乗車券の拡張については、沖縄ICカード(株)の取組状況について情報収集を行うとともに、「わった～バス党」を活用してOKICAの利用促進に取り組む。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者等との意見交換から基幹バスシステムの導入に向けた課題等の共通認識を図り、基幹バスシステムの将来像を構築した。バスレーン拡充・延長については、道路管理者・交通管理者との意見交換を通して、今後10年間のスケジュール案を取りまとめた。 ・ IC乗車券の拡張については、沖縄ICカード(株)の取組状況について情報収集を行い、「わった～バス党」の広報活動を通してOKICAの利用促進に取り組んだ。 </td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | 令和3年度の取組改善案 | 反映状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹バス区間における更なるサービス改善に繋げるためにも、定時・速達性に資する基幹バスシステムの構築に向け、バス事業者等との意見交換を通じて現状や課題等の共通認識を図るとともに、バスレーン拡充・延長について住民意見聴取を含めた検討調査や関係機関との調整を行う。 ・ IC乗車券の拡張については、沖縄ICカード(株)の取組状況について情報収集を行うとともに、「わった～バス党」を活用してOKICAの利用促進に取り組む。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者等との意見交換から基幹バスシステムの導入に向けた課題等の共通認識を図り、基幹バスシステムの将来像を構築した。バスレーン拡充・延長については、道路管理者・交通管理者との意見交換を通して、今後10年間のスケジュール案を取りまとめた。 ・ IC乗車券の拡張については、沖縄ICカード(株)の取組状況について情報収集を行い、「わった～バス党」の広報活動を通してOKICAの利用促進に取り組んだ。 |
| 令和3年度の取組改善案 | 反映状況 | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹バス区間における更なるサービス改善に繋げるためにも、定時・速達性に資する基幹バスシステムの構築に向け、バス事業者等との意見交換を通じて現状や課題等の共通認識を図るとともに、バスレーン拡充・延長について住民意見聴取を含めた検討調査や関係機関との調整を行う。 ・ IC乗車券の拡張については、沖縄ICカード(株)の取組状況について情報収集を行うとともに、「わった～バス党」を活用してOKICAの利用促進に取り組む。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者等との意見交換から基幹バスシステムの導入に向けた課題等の共通認識を図り、基幹バスシステムの将来像を構築した。バスレーン拡充・延長については、道路管理者・交通管理者との意見交換を通して、今後10年間のスケジュール案を取りまとめた。 ・ IC乗車券の拡張については、沖縄ICカード(株)の取組状況について情報収集を行い、「わった～バス党」の広報活動を通してOKICAの利用促進に取り組んだ。 | | | | | | | | | | | | | |



様式1(主な取組)

3 取組の検証 (Check)

(1) 推進上の留意点 (内部要因、外部環境の変化)

○内部要因

- ・バスレーン拡充については、道路空間の一部を占有することから、さらなる延長については、県民の合意形成が必要である。
- ・広報事業については、認知度の向上や意識の変容は見られるものの、行動変容までにはつながっていない。

○外部環境の変化

- ・新型コロナウイルス感染拡大防止に伴い、在宅ワークが普及したことや、学校等がオンライン授業・講義となったこと等の影響で、通勤・通学が減り、利用者数は大幅に減った。
- ・併せて、ノンステップバス導入の実施にあたっては、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。

(2) 改善余地の検証 (取組の効果の更なる向上の視点)

- ・バスレーン拡充については、バスレーン延長後の交通流調査・分析を行うとともに、県民の合意形成に向けたPI活動に取り組む必要がある。
- ・大学生が自家用車を保有する前に、公共交通の利便性を理解してもらう必要があるため、オープンキャンパス等を活用し、新入生へのモビリティ・マネジメントを継続的に行うことで、大学生の公共交通機関への行動変容を図る必要がある。
- ・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ることで、更なるサービスの改善に繋げる必要がある。
- ・広報事業については、認知度の向上に加え、いかに行動変容につなげるかを検討する必要がある。

4 取組の改善案 (Action)

- ・基幹バスシステム構築に向けた調査検討については、定時・速達性のサービス水準の設定等を行い、水準達成に必要なバスレーン延長等について県民の合意形成を図る。
- ・公共交通利用促進調査については、県内に潜在する交通課題等を調査し、その課題解決に向けた実証実験等を企画・計画する。
- ・広報事業については、TDM施策との連携やターゲットの絞り込みなどにより、その効果の最大化を図る。

様式1(主な取組)

| 活動指標名 | 新規雇用者数 | | | | R3年度 | | | R3年度 決算見込 額合計 | 進捗状況 | 活動概要 | |
|--|--------|-------|------|------|--------|--|-------------|---------------------|------|--|--|
| 実績値 | H29年度 | H30年度 | R元年度 | R2年度 | 実績値(A) | 目標値(B) | 達成割合 A/B | | | | |
| | — | — | 3人 | 5人 | 0人 | 40人 | 0% | 4,072 | 未着手 | バス事業者が実施した人材募集のための広告宣伝に要する経費に対し補助を行った。 なお、大型二種免許未保有者の免許取得期間中の賃金補助については、各社の採用実績が補助対象となる基準人数に達しなかったため、実績ゼロとなった。 | |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | | |
| 実績値 | | | | | | | | | | 進捗状況の判定根拠、要因及び取組の効果 | 大型二種免許未保有者の採用・育成については、各事業者の過去実績をもとに設定した基準人数を上回る採用人数が補助対象となっている。 新型コロナウイルス感染症の影響長期化もあり、例年に比べ求職者が減少したため、補助対象となる基準人数に達しなかった。 |
| 活動指標名 | | | | | R3年度 | | | | | | |
| 実績値 | | | | | | | | | | | |
| (2)これまでの改善案の反映状況 | | | | | | | | | | | |
| 令和3年度 of 取組改善案 | | | | | | 反映状況 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症対策に対応しながらの効果的な求人活動について、バス事業者及びバス協会とともに意見交換・検討を行う。 ・大型二種免許の受験資格緩和を見据え、免許未保有の若年者に特化した取組を検討・着手する。 | | | | | | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者、バス協会合同で意見交換を行い、運転手不足の現状や運転手確保に係る課題等について議論・共有を図った。 | | | | | |



様式1(主な取組)

3 取組の検証 (Check)

(1) 推進上の留意点 (内部要因、外部環境の変化)

○内部要因

・路線バスの運転手不足は全国的な課題となっており、各事業者は毎年度、一定の新規採用はあるものの、退職者を補う程度には至らないため、どうにか定年退職者の再雇用等により既存のダイヤを維持しており、運転手の高齢化が進行している。

○外部環境の変化

・大型二種免許の受験資格を緩和する改正道路交通法が令和4年6月までに施行されることとなっており、「21歳以上・普通免許等保有歴3年以上」であった大型二種免許の受験資格が「19歳以上・普通免許等保有歴1年以上」に緩和されるため、若年層を中心として、大型二種免許取得のハードルが下がることとなる。

(2) 改善余地の検証 (取組の効果の更なる向上の視点)

・バス運転手をはじめ、バス業界に興味・関心を持たせる取組を強化するとともに、大型二種免許の受験資格の要件緩和を好機と捉え、若年層を中心とした求職者の掘り起こしを行う必要がある。
このため、バス事業者等が将来のバス運転手の担い手を確保するための取組を促進するための支援が必要であると考えられる。

4 取組の改善案 (Action)

・バス事業者等が将来のバス運転手の担い手を確保するための取組を促進するため、学校訪問による啓発活動や出前講座並びに乗合バス車両の運転体験会や職場体験等のバス運転手をPRする事業を支援対象とする。

・運転手不足の解消に資するさらなる効果的な取組について、バス事業者及び沖縄県バス協会とともに意見交換・検討を行い、今後の事業活動改善につなげる。