

## 「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)	○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	36	
対応する 主な課題	<p>○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年度まで増加したが、それ以降はほぼ横ばいで推移している。</p> <p>○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、同部門に対する取り組みの強化が求められている。</p>			

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	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の緩和、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、低炭素社会の実現などを図る観点から、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。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	特例的な制度の創設及び需要拡大による事業採算性の確保の検討等の県独自調査の実施					→	県
	県民の世論喚起及び合意形成を図るための取組						
担当部課	企画部 交通政策課						

### 2 取組の状況(Do)

#### (1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成27年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費	143,657	134,957	鉄軌道の県計画案策定に向け、平成27年1月に策定した県民参加型の計画案づくりの進め方「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、ステップ3の検討内容である複数のルート案などについて学識経験者による技術・専門的な検討を進めた。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成27年度取組の効果			
順調	<p>鉄軌道の計画案検討については、平成27年4月～8月にステップ2の検討内容である「陸上交通の現状と課題」「評価項目」等について沖縄鉄軌道計画検討委員会及び技術検討委員会にて審議を行った。</p> <p>検討にあたっては、県民参加型の計画案づくりの進め方「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方(平成27年1月策定)」に基づき進めた。</p> <p>県政広報番組、ニューズレターの県内全戸配布、商業施設等52か所でのパネル展示、県内各地域での24回のオープンハウス等の取組の結果、県民等と幅広く情報共有が図られ、平成27年8月にはステップ3に移行し、「対策案」「評価指標」などについて検討を進め、平成28年3月には、複数のルート案などについて委員会での検討に着手した。</p>			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成28年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費	163,652	引き続き、県民との合意形成を図りながら、複数のルート(案)について、評価指標に基づく比較評価、選定を行い、平成28年内の計画案策定に取り組む。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

平成27年度の取組改善案	反映状況
<p>・「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、鉄軌道の県計画案づくりを推進する。</p> <p>・県民会議や市町村会議、関係機関等意見交換会を設置し、幅広いニーズ等の把握に努める。</p> <p>平成26年度の取組を拡充し、以下のような取組を行う。</p> <p>①県政広報テレビ番組(うまんちゅ広場)</p> <p>②ニューズレターの県内全戸配布</p> <p>③パネル展示(市町村役場、商業施設、大学など県内44箇所)</p> <p>④オープンハウス(説明員付きパネル展示:北中南部、宮古、石垣の各地域で2回づつ計10回)</p> <p>⑤県民会議(約30人)、市町村会議(北部、中部、南部)、関係機関等意見交換会(16団体)</p> <p>⑥専用のウェブサイト運営し、委員会資料やパネル展示等に関する情報提供等</p> <p>・鉄軌道の早期導入に向け、引き続き国との連携による特例制度の創設に向けた研究・検討を進める。</p>	<p>・「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、鉄軌道の県計画案づくりを推進した。</p> <p>・県民会議や市町村会議、関係機関等意見交換会を設置し、幅広いニーズ等の把握に努めた。</p> <p>平成26年度の取組を拡充し、以下のような取組を行った。</p> <p>①県政広報媒体の活用(テレビ、ラジオ、広報誌)</p> <p>②ニューズレターの県内全戸配布</p> <p>③パネル展示(市町村役場、商業施設、大学など県内52箇所)</p> <p>④オープンハウス(説明員付きパネル展示:県内の各地域で計24回)</p> <p>⑤県民会議(47人)、市町村会議(本島内26市町村)、関係機関等意見交換会(16団体)を各2回ずつ開催。</p> <p>⑥専用のウェブサイトをより県民にわかりやすくするためリニューアルした。</p> <p>・鉄軌道の早期導入に向け、国と連携し、特例制度の創設に向けた研究・検討を進めた。</p>

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
運輸部門における二酸化炭素排出量	365万t-CO2(20年度)	337万t-CO2(25年度)	343万t-CO2(27年度)	△28万t-CO2	217百万t-CO2(26年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	<p>ノンステップバスの導入やIC乗車券システムの運用により、公共交通利用環境の改善が図られることで、自家用車利用から公共交通利用への転換が促され、二酸化炭素排出量の減少に寄与するものと考えます。</p> <p>目標値は既に達成しているが、引き続き、施策の推進及び取組の強化を図る。</p>				

### 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

・鉄軌道の計画案策定にあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があることから、多くの専門家の英知を集め、助言を得ながら検討を進める必要がある。  
・計画案については、当初平成27年度末までに策定する予定であったが、ステップ3は検討内容が多岐にわたり、検討委員会から、慎重かつ丁寧に検討を進める必要があるとの指摘がなされたことから、スケジュールを変更し、平成28年内の計画案策定に向け取り組む必要がある。

##### ○外部環境の変化

・鉄軌道導入にあたっては、事業採算性の観点から、インフラ部分を公共が整備・保有し、運行会社が運行する公設民営型上下分離方式の特例的な制度の導入が不可欠であり、国との調整が必要となっている。  
・事業化に向けた計画案の策定にあたっては、県民等の理解と協力が不可欠であるため、より分かりやすい情報提供を行い県民との合意形成に取り組む必要がある。

#### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・特例的な制度の実現に向け国との調整を行うとともに、計画案策定にあたっては、県民意見等を踏まえ決定した「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方(平成27年1月)」に基づき、より丁寧な情報共有による県民との合意形成に取り組む必要がある。

### 4 取組の改善案(Action)

・県民参加型の計画案づくりの進め方「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方(平成27年1月)」に基づき、検討委員会での専門家による審議、ニュースレターの全戸配布やパネル展示、県民会議等の開催など県民等と幅広く情報共有を図りながら、複数のルート(案)について評価指標に基づく比較評価、選定を行い、平成28年内の計画案策定に取り組む。

## 「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)	○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 36
対応する主な課題	○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、民政部門が高くなっており、同部門に対する取り組みの強化が求められる。	

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	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。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	43台 ノンステップバス導入数			→	215台 (累計)		県 交通事業者
	ノンステップバスの導入						
	バスロケーションシステム等導入	IC乗車券システム開発・導入					
担当部課 企画部 交通政策課							

### 2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成27年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共交通利用環境改善事業	1,874,041 (1,085,543)	1,716,593 (1,068,312)	ノンステップバスの導入支援(32台)を行った。 IC乗車券OKICAが、離島船舶やタクシーにおいて利用できる環境整備に向け、交通事業者や利用者、有識者で構成するIC乗車券システム拡張協議会及びワーキングを開催。 ラジオ、新聞広告、わったーバス新聞において、公共交通利用環境改善へ繋がる各種施策(法人団員の募集、バスマップの作成、夢バスコンテスト、OKICAの利便性等について周知、福祉施設等へキャラバン)を実施し普及啓発に努めた。	一括交付金 (ソフト)
活動指標名			計画値	実績値
ノンステップバス導入数			43台 (累計172台)	39台 (累計201台)
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成27年度取組の効果			
順調	ノンステップバスについては、沖縄県導入支援で32台、バス事業者自己資金で7台導入したことから、全体では39台の導入となった。 IC乗車券OKICAの利用拡大に関しては、離島船舶やタクシーへの拡張に向け、利用者、交通事業者、有識者等からなる「IC乗車券システム拡張協議会」を新たに設置し、平成30年度のサービス提供開始に向けてシステム開発業者数社から、拡張システムの機器に関する情報を収集、比較検討を行い、離島船舶及びタクシーサービス基本構想を策定した。 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や運賃精算が便利になるOKICAの運用により、バス事業者からバスの乗降がスムーズになった、利用者から両替や小銭の準備が不要で運賃精算が便利になった等の意見が多く寄せられている。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成28年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共交通利用環境改善事業	929,309 (139,000)	<p>ノンステップバスについては、導入調査を行い、資金面を踏まえて意向を示した37台の導入支援を行う。</p> <p>IC乗車券OKICAの利用拡大(離島船舶・タクシー)については、平成30年度のサービス開始に向け、各交通事業者の合意形成を図り、基本計画を作成し、平成29年度のシステム開発に繋げる。</p> <p>OKICAの利便性向上の観点から、利用者が多いバス停約10か所付近の商業施設等にチャージ機を設置する。</p> <p>ラジオ、新聞広告、わったーバス新聞において、公共交通利用環境改善に繋がる各種施策の周知広報を行う。</p> <p>基幹バスルート(那覇～コザ)におけるバスの定時・速達性を高めるため、急行バス実証実験及び公共車両優先システム(PTPS)対応車載器導入支援を行う。</p>	一括交付金(ソフト)

(3) これまでの改善案の反映状況

平成27年度取組改善案	反映状況
<p>①バス事業者における車両更新計画と連携して、安定的な車両導入に努める。</p> <p>②IC乗車券の効果等を県民に周知する広報活動を行い、着実な利用拡大を図る。</p> <p>③ IC乗車券OKICAが、離島船舶やタクシーにおいて利用できる環境整備に向け、交通事業者や利用者、有識者で構成するIC乗車券システム拡張協議会及びワーキングを開催。</p>	<p>①バス事業者連携のもと、沖縄県導入支援で32台、バス事業者自己資金で7台導入したことから、全体では39台の導入となった。</p> <p>②ラジオ、新聞広告、わったーバス新聞において、OKICAの利便性等について周知を行うとともに、福祉施設等へキャラバンを行い、公共交通機関の利用拡大が図られた。</p> <p>③IC乗車券OKICAの利用拡大に関しては、離島船舶やタクシーへの拡張に向け、利用者、交通事業者、有識者等からなる「IC乗車券システム拡張協議会」を新たに設置し、平成30年度のサービス提供開始に向けてシステム開発業者数社から、拡張システムの機器に関する情報を収集、比較検討を行い、離島船舶及びタクシーサービス基本構想を策定した。</p>

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
運輸部門における二酸化炭素排出量	365万t-CO2(20年度)	337万t-CO2(25年度)	343万t-CO2(27年度)	△28万t-CO2	217百万t-CO2(26年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	<p>ノンステップバスの導入やIC乗車券システムの運用により、公共交通利用環境の改善が図られることで、自家用車利用から公共交通利用への転換が促され、二酸化炭素排出量の減少に寄与するものと考える。</p> <p>目標値は既に達成しているが、引き続き、施策の推進及び取組の強化を図る。</p>				

### 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

・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。

・ノンステップバス導入事業については、平成28年度が現行計画の終期となっていることから、これまでの成果や課題等の分析、評価を行い、今後の方向を検討する必要がある。

##### ○外部環境の変化

・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26年度末には162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。

#### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・ノンステップバス導入後の運用面について、障がい者団体、バス事業者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。

・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。

### 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、障がい者団体、バス事業者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。

・ノンステップバス導入事業については、平成28年度が現行計画の終期となっていることから、これまでの成果や課題等の分析、評価を行い、今後の方向を検討する。

・基幹バスルートの定時・速達性を向上させるため、平成28年度より、急行バスの実証運行及び公共車両優先システム(PTPS)車載器導入補助を実施する。

## 「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)	○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	36	
対応する 主な課題	<p>○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年度まで増加したが、それ以降はほぼ横ばいで推移している。</p> <p>○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、同部門に対する取り組みの強化が求められている。</p>			

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	沖縄県の様々な交通問題を解決していくため、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。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	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					バスレーン 延長 基幹バスシ ステム導入	国 県 市町村 交通事業 者
		6.9km バスレーン設 置延長					
担当部課	企画部 交通政策課						

### 2 取組の状況(Do)

#### (1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成27年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
交通体系整備推進事業	42,736	41,431	<p>平成27年2月2日に実施した第1段階バスレーンの効果検証を行うため、道路交通量等の調査と県民アンケートの実施を行い、路線バス及び一般車両の交通量、旅行速度及びバスレーンに対する理解度等を分析し公表した。</p> <p>また、公共交通利用促進のためのパンフレットを基幹バス導入の影響が大きい那覇市以北の9市町村・17,000世帯へ配布した。</p>	県単等
活動指標名			計画値	実績値
バスレーン設置延長			6.9km	6.2km
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成27年度取組の効果			
順調	<p>第1段階バスレーン延長前後の交通量等の比較、県民アンケートを実施し、国、県警、バス事業者と綿密な調整を行い取りまとめ、沖縄県公共交通活性化推進協議会において、バスレーン延長を総合的に検証し、バスレーン延長の継続を決定した。</p> <p>また、バスレーンサポーターの配置や路面のカラー舗装等を実施することで、バスレーン延長の円滑な事業推進に寄与した。</p>			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成28年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
交通体系整備推進事業	36,262	県が今年度から本格実施した時差出勤の普及やパークアンドバスライドなどのTDM施策を検討する。 更なるバスレーン延長にむけて、バスレーン運用改善の検討、第2段階バスレーン延長の基礎調査を行う。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

平成27年度の取組改善案	反映状況
①平成27年2月より実施されたバスレーン延長の第1段階の効果検証にあたっては、国、県警、バス事業者と綿密な調整を行い取りまとめ、県民の意見を踏まえ総合的に検証する。	①第1段階バスレーン延長の効果検証手法について、関係機関との協議を行い沖縄県公共交通活性化推進協議会にて路線バスの速達性等の効果を審議し実施した。 さらに同協議会で検証結果を審議し、関係機関の合意を得て第1段階バスレーン延長の継続を決定した。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
運輸部門における二酸化炭素排出量	365万t-CO2(20年度)	337万t-CO2(25年度)	343万t-CO2(27年度)	△28万t-CO2	217百万t-CO2(26年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
	(〇〇年)	(〇〇年)	(〇〇年)		(〇〇年)
状況説明	バスレーン延長、ノンステップバスの導入や、モノレールと路線バスに導入したIC乗車券システムにより、公共交通の利用環境の改善が図られることで、自家用車利用から公共交通利用への転換が促され、二酸化炭素排出量の減少に寄与するものとする。 目標値の達成に向け、引き続き、施策の推進及び取組の強化を図る。				

### 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

国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間への基幹バス導入計画の推進のため、バスレーン延長を継続観測する必要がある。

##### ○外部環境の変化

基幹バス導入を計画した時点から、周辺道路整備の状況、各種公共交通活性化策の進捗など、環境の変化を計画へ反映し目標達成に向け「沖縄県公共交通活性化推進協議会」で策定した計画工程等の見直しが求められている。

バスレーンの安全性と県民の利便性を向上するため、空車タクシーのバスレーン走行許可の要望があるため、実証実験の検討を行い、実施にむけて警察(交通管理者)や国(道路管理者)、バス事業者、企業等と綿密な連携を図る必要がある。

#### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

バスレーン延長の継続、バスレーン運用の改善及び計画工程等の見直しには、行政、交通事業者など多岐にわたる関係者の合意形成がより重要となる。

### 4 取組の改善案(Action)

バスレーン延長の継続、バスレーン運用の改善及び計画工程等の見直しの取り組みに際して、関係機関との連携を強化するとともに、警察(交通管理者)や国(道路管理者)、バス事業者で構成する沖縄県公共交通活性化推進協議会で合意形成を図る。

## 「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
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	43	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	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の緩和、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、低炭素社会の実現などを図る観点から、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。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	特例的な制度の創設及び需要拡大による事業採算性の確保の検討等の県独自調査の実施					→	県
	県民の世論喚起及び合意形成を図るための取組						
担当部課	企画部 交通政策課						

### 2 取組の状況(Do)

#### (1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成27年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費	143,657	134,957	鉄軌道の県計画案策定に向け、平成27年1月に策定した県民参加型の計画案づくりの進め方「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、ステップ3の検討内容である複数のルート案などについて学識経験者による技術・専門的な検討を進めた。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成27年度取組の効果			
順調	<p>鉄軌道の計画案検討については、平成27年4月～8月にステップ2の検討内容である「陸上交通の現状と課題」「評価項目」等について沖縄鉄軌道計画検討委員会及び技術検討委員会にて審議を行った。</p> <p>検討にあたっては、県民参加型の計画案づくりの進め方「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方(平成27年1月策定)」に基づき進めた。</p> <p>県政広報番組、ニューズレターの県内全戸配布、商業施設等52か所でのパネル展示、県内各地域での24回のオープンハウス等の取組の結果、県民等と幅広く情報共有が図られ、平成27年8月にはステップ3に移行し、「対策案」「評価指標」などについて検討を進め、平成28年3月には、複数のルート案などについて委員会での検討に着手した。</p>			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成28年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費	163,652	引き続き、県民との合意形成を図りながら、複数のルート(案)について、評価指標に基づく比較評価、選定を行い、平成28年内の計画案策定に取り組む。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

平成27年度の取組改善案	反映状況
<p>・「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、鉄軌道の県計画案づくりを推進する。</p> <p>・県民会議や市町村会議、関係機関等意見交換会を設置し、幅広いニーズ等の把握に努める。</p> <p>平成26年度の取組を拡充し、以下のような取組を行う。</p> <p>①県政広報テレビ番組(うまんちゅ広場)</p> <p>②ニューズレターの県内全戸配布</p> <p>③パネル展示(市町村役場、商業施設、大学など県内44箇所)</p> <p>④オープンハウス(説明員付きパネル展示:北中南部、宮古、石垣の各地域で2回づつ計10回)</p> <p>⑤県民会議(約30人)、市町村会議(北部、中部、南部)、関係機関等意見交換会(16団体)</p> <p>⑥専用のウェブサイト運営し、委員会資料やパネル展示等に関する情報提供等</p> <p>・鉄軌道の早期導入に向け、引き続き国との連携による特例制度の創設に向けた研究・検討を進める。</p>	<p>・「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、鉄軌道の県計画案づくりを推進した。</p> <p>・県民会議や市町村会議、関係機関等意見交換会を設置し、幅広いニーズ等の把握に努めた。</p> <p>平成26年度の取組を拡充し、以下のような取組を行った。</p> <p>①県政広報媒体の活用(テレビ、ラジオ、広報誌)</p> <p>②ニューズレターの県内全戸配布</p> <p>③パネル展示(市町村役場、商業施設、大学など県内52箇所)</p> <p>④オープンハウス(説明員付きパネル展示:県内の各地域で計24回)</p> <p>⑤県民会議(47人)、市町村会議(本島内26市町村)、関係機関等意見交換会(16団体)を各2回ずつ開催。</p> <p>⑥専用のウェブサイトをより県民にわかりやすくするためリニューアルした。</p> <p>・鉄軌道の早期導入に向け、国と連携し、特例制度の創設に向けた研究・検討を進めた。</p>

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
公共交通分担率	4.4% (18年度)	4.4% (18年度)	5.8%	—	29.6% (18年度)
乗合バス利用者数	80,745 人/日 (18年度)	74,531 人/日 (26年度)	104,945 人/日	△6,214 人/日	11,437,866 人/日 (26年)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	<p>鉄軌道の導入を実現するためには、過度の自動車依存型社会から脱却し、公共交通利用への転換を図っていく必要がある。</p> <p>このため、自家用車利用から公共交通への利用転換を促すため、ノンステップバスやIC乗車券システムの導入等の環境整備や定時速達性及び利便性の高い基幹バスシステムの導入に向けた取組を行っている。</p> <p>引き続き、目標値の達成に向け、人・モノが効率的に行き交う低炭素都市づくりの推進を図る。</p>				

### 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

・鉄軌道の計画案策定にあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があることから、多くの専門家の英知を集め、助言を得ながら検討を進める必要がある。  
・計画案については、当初平成27年度末までに策定する予定であったが、ステップ3は検討内容が多岐にわたり、検討委員会から、慎重かつ丁寧に検討を進める必要があるとの指摘がなされたことから、スケジュールを変更し、平成28年内の計画案策定に向け取り組む必要がある。

##### ○外部環境の変化

・鉄軌道導入にあたっては、事業採算性の観点から、インフラ部分を公共が整備・保有し、運行会社が運行する公設民営型上下分離方式の特例的な制度の導入が不可欠であり、国との調整が必要となっている。  
・事業化に向けた計画案の策定にあたっては、県民等の理解と協力が不可欠であるため、より分かりやすい情報提供を行い県民との合意形成に取り組む必要がある。

#### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・鉄軌道の導入に向け、特例的な制度の実現に向け国との調整を行うとともに、計画案策定にあたっては、県民意見等を踏まえ決定した「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、より丁寧な情報共有による県民との合意形成に取り組む必要がある。

### 4 取組の改善案(Action)

・県民参加型の計画案づくりの進め方「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方(平成27年1月)」に基づき、検討委員会での専門家による審議、ニュースレターの全戸配布やパネル展示、県民会議等の開催など県民等と幅広く情報共有を図りながら、複数のルート(案)について評価指標に基づく比較評価、選定を行い、平成28年内の計画案策定に取り組む。

## 「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進
施策	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策	
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進	
主な取組	公共交通利用環境改善事業	実施計画 記載頁 43
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率的な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。	

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	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。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	43台 ノンステップ バス導入数			→	215台 (累計)		県 交通事業 者
	ノンステップバスの導入						
	バスロ ケーショ ンシステ ム等導入	IC乗車券システム開 発・導入					
担当部課 企画部 交通政策課							

### 2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成27年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共交通利用環境改善事業	1,874,041 (1,085,543)	1,716,593 (1,068,312)	ノンステップバスの導入支援(32台)を行った。 IC乗車券OKICAが、離島船舶やタクシーにおいて利用できる環境整備に向け、交通事業者や利用者、有識者で構成するIC乗車券システム拡張協議会及びワーキングを開催。 ラジオ、新聞広告、わったーバス新聞において、公共交通利用環境改善へ繋がる各種施策(法人党員の募集、バスマップの作成、夢バスコンテスト、OKICAの利便性等について周知、福祉施設等へキャラバン)を実施し普及啓発に努めた。	一括交付金 (ソフト)
活動指標名			計画値	実績値
ノンステップバス導入数			43台 (累計172台)	39台 (累計201台)
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成27年度取組の効果			
順調	ノンステップバスについては、沖縄県導入支援で32台、バス事業者自己資金で7台導入したことから、全体では39台の導入となった。 IC乗車券OKICAの利用拡大に関しては、離島船舶やタクシーへの拡張に向け、利用者、交通事業者、有識者等からなる「IC乗車券システム拡張協議会」を新たに設置し、平成30年度のサービス提供開始に向けてシステム開発業者数社から、拡張システムの機器に関する情報を収集、比較検討を行い、離島船舶及びタクシーサービス基本構想を策定した。 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や運賃精算が便利になるOKICAの運用により、バス事業者からバスの乗降がスムーズになった、利用者から両替や小銭の準備が不要で運賃精算が便利になった等の意見が多く寄せられている。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成28年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共交通利用環境改善事業	929,309 (139,000)	<p>ノンステップバスについては、導入調査を行い、資金面を踏まえて意向を示した37台の導入支援を行う。</p> <p>IC乗車券OKICAの利用拡大(離島船舶・タクシー)については、平成30年度のサービス開始に向け、各交通事業者の合意形成を図り、基本計画を作成し、平成29年度のシステム開発に繋げる。</p> <p>OKICAの利便性向上の観点から、利用者が多いバス停約10か所付近の商業施設等にチャージ機を設置する。</p> <p>ラジオ、新聞広告、わったーバス新聞において、公共交通利用環境改善に繋がる各種施策の周知広報を行う。</p> <p>基幹バスルート(那覇～コザ)におけるバスの定時・速達性を高めるため、急行バス実証実験及び公共車両優先システム(PTPS)対応車載器導入支援を行う。</p>	一括交付金(ソフト)

(3) これまでの改善案の反映状況

平成27年度の取組改善案	反映状況
①バス事業者における車両更新計画と連携して、安定的な車両導入に努める。	①バス事業者連携のもと、沖縄県導入支援で32台、バス事業者自己資金で7台導入したことから、全体では39台の導入となった。
②IC乗車券の効果等を県民に周知する広報活動を行い、着実な利用拡大を図る。	②ラジオ、新聞広告、わったーバス新聞において、OKICAの利便性等について周知を行うとともに、福祉施設等へキャラバンを行い、公共交通機関の利用拡大が図られた。
③ IC乗車券OKICAが、離島船舶やタクシーにおいて利用できる環境整備に向け、交通事業者や利用者、有識者で構成するIC乗車券システム拡張協議会及びワーキングを開催。	③IC乗車券OKICAの利用拡大に関しては、離島船舶やタクシーへの拡張に向け、利用者、交通事業者、有識者等からなる「IC乗車券システム拡張協議会」を新たに設置し、平成30年度のサービス提供開始に向けてシステム開発業者数社から、拡張システムの機器に関する情報を収集、比較検討を行い、離島船舶及びタクシーサービス基本構想を策定した。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
乗合バス利用者数	80,745 人/日 (18年度)	74,531 人/日 (26年度)	104,945 人/日	△6,214 人/日	11,437,866 人/日 (26年)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	<p>県民の乗合バスの利用離れに歯止めをかけるため、ノンステップバスの導入をはじめ、平成27年4月には沖縄本島バス4社でIC乗車券OKICAの運用を開始する等、公共交通の利用促進を図る取組を強化している。</p> <p>路線バスの乗降客数はこれまで減少傾向にあったものの、本事業実施後の平成25年度からは増加傾向にあり、県民の路線バスの利用離れに歯止めをかけつつある。</p>				

### 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

・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。

・ノンステップバス導入事業については、平成28年度が現行計画の終期となっていることから、これまでの成果や課題等の分析、評価を行い、今後の方向を検討する必要がある。

##### ○外部環境の変化

・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26年度末には162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。

#### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・ノンステップバス導入後の運用面について、障がい者団体、バス事業者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。

・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。

### 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、障がい者団体、バス事業者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。  
・ノンステップバス導入事業については、平成28年度が現行計画の終期となっていることから、これまでの成果や課題等の分析、評価を行い、今後の方向を検討する。  
・基幹バスルートの定時・速達性を向上させるため、平成28年度より、急行バスの実証運行及び公共車両優先システム(PTPS)車載器導入補助を実施する。

## 「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
主な取組	交通体系整備推進事業	実施計画 記載頁	43	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	沖縄県のような交通問題を解決していくため、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。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	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					バスレーン 延長 基幹バスシ ステム導入	国 県 市町村 交通事業 者
		6.9km バスレーン設 置延長					
		バスレーン延長 (国道58号)					
担当部課							

### 2 取組の状況(Do)

#### (1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成27年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
交通体系整備推進事業	42,736	41,431	平成27年2月2日に実施した第1段階バスレーンの効果検証を行うため、道路交通量等の調査と県民アンケートの実施を行い、路線バス及び一般車両の交通量、旅行速度及びバスレーンに対する理解度等を分析し公表した。 また、公共交通利用促進のためのパンフレットを基幹バス導入の影響が大きい那覇市以北の9市町村・17,000世帯へ配布した。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
バスレーン設置延長			6.9km	6.2km
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成27年度取組の効果			
順調	第1段階バスレーン延長前後の交通量等の比較、県民アンケートを実施し、国、県警、バス事業者と綿密な調整を行い取りまとめ、沖縄県公共交通活性化推進協議会において、バスレーン延長を総合的に検証し、バスレーン延長の継続を決定した。 また、バスレーンサポーターの配置や路面のカラー舗装等を実施することで、バスレーン延長の円滑な事業推進に寄与した。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成28年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
交通体系整備推進事業	36,262	県が今年度から本格実施した時差出勤の普及やパークアンドバスライドなどのTDM施策を検討する。 更なるバスレーン延長にむけて、バスレーン運用改善の検討、第2段階バスレーン延長の基礎調査を行う。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

平成27年度の取組改善案	反映状況
①平成27年2月より実施されたバスレーン延長の第1段階の効果検証にあたっては、国、県警、バス事業者と綿密な調整を行い取りまとめ、県民の意見を踏まえ総合的に検証する。	①第1段階バスレーン延長の効果検証手法について、関係機関との協議を行い沖縄県公共交通活性化推進協議会にて路線バスの速達性等の効果を審議し実施した。 さらに同協議会で検証結果を審議し、関係機関の合意を得て第1段階バスレーン延長の継続を決定した。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
乗合バス利用者数	80,745人/日 (18年度)	74,531 人/日 (26年度)	104,945 人/日	△6,214 人/日	11,437,866 人/日 (26年)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
-	-	-	-		-
状況説明	バスレーン延長、ノンステップバスの導入や、モノレールと路線バスに導入したIC乗車券システムにより、公共交通の利用環境の改善が図られることで、自家用車利用から公共交通利用への転換が促され、課題の解決に一定程度寄与していると考えられる。 目標値の達成に向け、引き続き、施策の推進及び取組の強化を図る。				

### 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

国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間への基幹バス導入計画の推進のため、バスレーン延長を継続観測する必要がある。

##### ○外部環境の変化

基幹バス導入を計画した時点から、周辺道路整備の状況、各種公共交通活性化策の進捗など、環境の変化を計画へ反映し目標達成に向け「沖縄県公共交通活性化推進協議会」で策定した計画工程等の見直しが行われている。

バスレーンの安全性と県民の利便性を向上するため、空車タクシーのバスレーン走行許可の要望があるため、実証実験の検討を行い、実施にむけて警察(交通管理者)や国(道路管理者)、バス事業者・企業等と綿密な連携を図る必要がある。

#### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

バスレーン延長の継続、バスレーン運用の改善及び計画工程等の見直しには、行政、交通事業者など多岐にわたる関係者の合意形成がより重要となる。

### 4 取組の改善案(Action)

バスレーン延長の継続、バスレーン運用の改善及び計画工程等の見直しの取り組みに際して、関係機関との連携を強化するとともに、警察(交通管理者)や国(道路管理者)、バス事業者で構成する沖縄県公共交通活性化推進協議会で合意形成を図る。