

様式1(主な取組)

活動指標名	ノンステップバス導入率				R2年度			R2年度 決算見込 額合計	進捗状況	活動概要
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
	66.7	70.1	72.0	71.6	71.6	70	100.0%	107,782	順調	<p>活動概要</p> <p>バス停上屋等の整備を行ったが、コロナの影響によるバス事業者の経営状況等を考慮し、今年度のノンステップバス導入は見合わせた。バスレーン実施拡充を検討するとともに、てだこ浦西駅～冲国大・琉大を結ぶキャンパスバス実証実験を開始した。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> <p>進捗状況の判定根拠、要因及び取組の効果</p> <p>ノンステップバスについては、令和3年度までの10年間で219台の計画に対し、これまでの累計で218台を導入しており、概ね計画どおりに進んでいる。</p> <p>ノンステップバス導入により、交通弱者を含む全ての利用者の乗降性向上、乗降時間短縮による定時性向上に繋がり、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。</p>
活動指標名					R2年度					
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
活動指標名					R2年度					
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
(2)これまでの改善案の反映状況										
令和2年度の取組改善案						反映状況				
<ul style="list-style-type: none"> ・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、新たなバスレーン延長区間におけるスケジュールの作成が必要である。 ・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、OKICAの利用促進に取り組む必要がある。 						<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバスを導入した基幹バス区間における定時・速達性の向上を図るため、調査結果等を活用し、バス事業者等との意見交換によりサービス活性化に向けた現状や課題等の共通認識を図った。 ・基幹バス区間における定時・速達性の向上に資するバスレーン延長・拡充についての検討調査を行うとともに、国等、関係機関と調整を行った。 ・IC乗車券の拡張については、沖縄ICカード(株)とOKICAの利便性向上に向け情報収集を行ったところであり、現在、同社においてタクシーを含む商業展開について、関係者と具体的に検討を進めているところである。 				



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

・ノンステップバス導入事業実施にあたっては、バス事業者の多額の自己負担を伴うことから、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。

○外部環境の変化

・ノンステップバスについては、バス事業者の自己負担額も大きいと、コロナ感染症流行の影響による事業者の経営状況等を考慮して、令和2年度の導入は見合わせた。コロナウイルス感染症流行の影響が長期化する恐れがある。

・IC乗車券の拡張に関しては、タクシーを含むOKICAの商業展開について具体的な検討が進められるなど、環境の変化が見られる。

(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効果を高め、利用者の更なる利便性向上に繋げるためにも、導入した基幹バス区間(那覇市～沖縄市)における基幹バスシステムの構築に向けた取組が必要である。

・基幹バス区間における定時・速達性を向上させるため、引き続きバスレーン拡充・延長に向けた取組が必要である。

・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、OKICAの利用促進に取り組む必要がある。

4 取組の改善案 (Action)

・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。

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			
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				
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。		H29	H30	R元	R2	R3
		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				
担当部課【連絡先】		企画部交通政策課		【098-866-2045】		
		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				
		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							R3年度			令和2年度活動内容と令和3年度活動計画		
交通体系整備推進事業費							当初予算額		主な財源		OR2年度： 県内自治体等と連携し、シェアサイクルの利用促進や、MMの推進、TDMアクションプログラムの改定準備等を実施した。 OR3年度： TDMアクションプログラムの改定や、県内自治体・大学等と連携したMMの推進を図る。	
主な財源	実施方法	H28年度決算額	H29年度決算額	H30年度決算額	R元年度決算額	R2年度決算見込額						
県単等	委託	41,821	51,094	58,239	47,818	51,652	58,173	県単等				

様式1(主な取組)

活動指標名	関係者協議会の開催				R2年度			R2年度 決算見込 額合計	進捗状況	活動概要
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
	2回	3回	2回	2回	6回	2回	100.0%	51,652	順調	<p>那覇市と連携し、県管理道路におけるシェアサイクルポートの設置や、浦添市と連携して、浦添市内の小学校4校に対して、送迎交通の実態等のヒアリングを実施した。また、次年度のTDMアクションプログラムの改定に向け、これまでの実績のまとめや方針等の整理を行った。</p>
活動指標名					R2年度					
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	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>シェアサイクルポートの設置に向けた調整会議を2回(那覇市・南部土木事務所)、浦添市の小学校MMの会議を4回実施し、交通に関する共通の課題認識や今後の取組方針等について、建設的な意見を交換でき、今後の取組に繋がる成果を得たことから「順調」と判断した。</p>
活動指標名					R2年度					
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
(2)これまでの改善案の反映状況										
令和2年度 of 取組改善案						反映状況				
<ul style="list-style-type: none"> 各駅(バス停)との結節を図るため、シェアサイクルとの連携やバス路線の強化に向けて、関係機関と調整を図り実証実験に繋げる必要がある。 基幹バスに関する取組(バスレーン延長・沖縄市側結節点の検討など)を推進するため、沖縄総合事務局を始めとした関係機関との協働に努める必要がある。 						<ul style="list-style-type: none"> 市町村がシェアサイクル事業者と結んだ連携協定等を活用し、モノレール駅周辺の県有地へのシェアサイクルポート設置を9箇所行った。 主として、伊佐以北の基幹バスに関する取組を進めるため、バス事業者との定時速達性に関する勉強会や、沖縄市・沖縄総合事務局との交通結節点に関する意見交換等を実施した。 				



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が令和3年度までの計画となっている。
- ・ 市町村等と連携した取組(シェアサイクル・MM)により、互いの協力関係を築くことができた。

○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 (取組の効果が更なる向上の視点)

- ・ 次期TDMアクションプログラムにおいては、アフターコロナを見据え、感染リスクへの懸念から、公共交通から自家用車への利用転換が進まないように、「新しい生活様式」に即した計画とする必要がある。
- ・ ファースト・ラストワンマイル施策として、シェアサイクル等を活用した各駅(バス停)との結節強化を図る必要がある。
- ・ より効果的なTDM施策を実施するため、市町村等と連携していく必要がある。

4 取組の改善案 (Action)

- ・ 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。

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			
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	R2	R3
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。						
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】					
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				

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の導入促進事業							R3年度		令和2年度活動内容と令和3年度活動計画
主な財源	実施方法	H28年度決算額	H29年度決算額	H30年度決算額	R元年度決算額	R2年度決算見込額	当初予算額	主な財源	
県単等	委託	101,318	143,072	72,935	66,347	81,123	54,854	県単等	OR2年度：費用便益比の検討結果について、学識経験者による検証委員会において評価をいただいた。シンポジウムの開催等により導入に向けた機運醸成を図った。 OR3年度：鉄軌道の導入に向けては、制度提言に係る国との議論の中で、国との調整を進めるとともに、県民と一体となって機運醸成を図る。
予算事業名							R3年度		令和2年度活動内容と令和3年度活動計画
主な財源	実施方法	H28年度決算額	H29年度決算額	H30年度決算額	R元年度決算額	R2年度決算見込額	当初予算額	主な財源	
									OR2年度： OR3年度：

様式1(主な取組)

活動指標名					R2年度			R2年度 決算見込 額合計	進捗状況	活動概要				
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					実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B							
実績値					H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B	81,123	順調	<p>活動概要</p> <p>R元年度に実施した費用便益比の検討結果について、R2年8月に学識経験者による検証委員会を開催し、前提条件等について検証を行った。併せて、沖縄の発展に求められる交通体系について考えるシンポジウムの開催やニューズレターの配布を行った。また公共交通の充実に向け、市町村と協働で現状及び課題の整理を行った。</p> <p>進捗状況の判定根拠、要因及び取組の効果</p> <p>費用便益比の検討結果について、学識経験者による検証委員会を開催し、算定に用いた前提条件等について、科学的・論理的であると考えられるとの評価を得ることができた。併せて、シンポジウムの開催やニューズレターの全戸配布を実施し、鉄軌道導入に向けた機運醸成を図った。また、公共交通の充実に向けた取組については、市町村と協働で、住民の移動に関する現状分析及び広域的課題の抽出を行い情報共有を図ることができた。</p>
活動指標名					H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
実績値					—	—	—	—	—	—	100.0%			
活動指標名					H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
実績値														
活動指標名					H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(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2年度の取組改善案						反映状況								
<ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析の検討結果にかかる検討手法等について、学識経験者による委員会を開催し、専門的観点から検証を行う。併せて検討結果をもとに、国と具体的議論を進めていく。 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いくため、ニューズレターの配布やシンポジウムの開催等を行う。 各圏域における公共交通の充実に向け、市町村との協働で、地域における現状及び課題等の整理を行う。 						<ul style="list-style-type: none"> R元年度実施した費用便益分析の検討結果について、R2年8月に学識経験者による検証委員会を開催し、算定に用いた前提条件等について、科学的・論理的であると考えられるとの評価を頂いた。今後は、新たな沖縄振興のための制度提言に係る国との議論の中で、当該検討結果等を踏まえつつ、導入に向けた国との議論を進めていくこととしている。 鉄軌道の早期導入に向け、シンポジウムの開催やニューズレターの全戸配布を行い、県民一体となった機運醸成を図った。 各圏域の公共交通の充実に向け、市町村と協働で、住民の移動に関する現状分析及び広域的課題抽出を行い情報共有を図った。 								



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

・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。

○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、国に求めていく必要がある。
・費用便益分析の検討結果について、検証委員会において、科学的・論理的であると考えられるとの評価を頂いたことから、今後は、当該検討結果を踏まえつつ、国との議論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、ケースによっては費用便益比が1を超えることを確認したことから、今後は、新たな沖縄振興のための制度提言に係る国との議論の中で、当該検討結果等を踏まえつつ、導入に向けた国との議論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、各地域における課題等踏まえながら、市町村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)

- ・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。

様式1(主な取組)

活動指標名	免許未保有者の採用・育成者数				R2年度			R2年度 決算見込 額合計	進捗状況	活動概要
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
				3人	5人	40人	12.5%	5,033	大幅遅れ	<p>活動概要</p> <p>バス事業者が実施した求人活動に対し補助を行ったほか、大型二種免許未保有者の採用・育成に関し、免許取得期間及び社内研修期間に要する賃金を補助し、路線バス運転手の確保を支援した。</p>
活動指標名					R2年度					
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
活動指標名					R2年度					
実績値	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	実績値(A)	計画値(B)	達成割合 A/B			
(2)これまでの改善案の反映状況										
令和2年度の取組改善案						反映状況				
<p>・各バス事業者やバス協会が実施する運転手確保の取組の連携強化を図るため、支援を行う。</p>						<p>・バス事業者、バス協会合同で意見交換を行い、運転手確保に係る課題や今後の取組の方向性について議論・共有に努めた。</p>				



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

・現在、路線バス運転手の約7割が50代以上であることから、毎年、定年退職者の補充に追われ、必要な運転手数の確保にまで採用人数が達しない状況が続いている。

○外部環境の変化

・新型コロナウイルス感染症の影響により、バス実車体験等、集合型・体験型イベントによる説明会開催が困難となっている。

・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た。

・これにより、「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。

(2) 改善余地の検証 (取組の効果の更なる向上の視点)

・運転手不足の解消には、50代以上の年齢層への依存度の高い就業構造の改善が必須である。

4 取組の改善案 (Action)

・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。