

パブリックコメント用

## TDM 施策推進アクションプログラム（案）

沖 縄 県

## あなたは、沖縄県の交通問題について考えたことはありますか

交通とは、人や物が行き交うことであり、私たちが生活する上で必要不可欠なものです。私たちの暮らす沖縄県では、県経済の活性化や市街地が拡大するにつれ、人や物の移動などの動きが複雑で多様になってきました。

ただ、自家用車が普及した現在では、私たちはちょっとした買い物や通勤にも自家用車を利用する等、便利な自動車に頼ってしまいがちです。自動車は大変便利な移動手段ですが、自動車に頼りすぎる生活は、運動不足になるだけではなく、社会にとっては交通渋滞や交通事故などの交通問題をひき起こし、ひいては地球温暖化などの環境問題を招きます。

沖縄県では、モノレール・路線バスなどの公共交通は、県民一人ひとりの日常生活に欠かせない移動手段であるとともに、企業活動等を支える重要な社会基盤ですが、県民の過度な自家用車の利用により、朝夕の通勤通学時間帯において交通渋滞が慢性化しており、路線バスの定時速達性の悪化から路線バスの利用者が減少し、さらなる交通渋滞を招くなど、悪循環が生じています。

### ✓ 自家用車の使い方を工夫して、かしこく車を使いましょう

自動車は大変便利な移動手段ですが、皆が自動車ばかりに頼る暮らしをしていると渋滞が慢性化し、運転時のストレスや交通事故に遭遇する危険性が高まります。また、日常的な運動の機会も減少してしまうため、私たちの健康にとってもあまり望ましくありません。

例えば、モノレール駅やバス停の周辺に自家用車を駐車して公共交通に乗り換えたり、朝の渋滞している時間帯をずらして通勤したりする等、私たち一人ひとりの自家用車の使い方の工夫次第で、交通問題の改善に貢献できるかもしれません。

### ✓ 自動車以外の移動手段を利用しましょう

普段、歩いて行ける距離でも自動車を利用していませんか。また、モノレールやバス、自転車、徒歩などで行ける場所へも、ついつい自動車を利用してしまうことはありませんか。

私たちの生活習慣を大きく変えることは難しいかもしれませんが、無理なく出来そうなことがあるのではないのでしょうか。

### ✓ 沖縄県では、県内の交通問題の解決のために TDM 施策を推進しています

沖縄県における様々な交通問題を解決していくためには、道路の整備や歩いて暮らせるまちづくりの推進等と合わせて、自家用車のスマートな使い方や公共交通等の利用を促進する TDM（交通需要マネジメント）施策の推進が重要です。

本アクションプログラムは、沖縄県民一人ひとりや、民間企業・行政機関が主体的に TDM 施策に関わり、具体的に取組を推進していくことを目的として作成しました。

# 目次

1	はじめに .....	1
1-1	TDM（交通需要マネジメント）とは.....	1
(1)	交通とは.....	1
(2)	TDM とは .....	1
(3)	TDM 施策推進の必要性 .....	2
(4)	TDM の種類.....	3
1-2	TDM 施策推進アクションプログラムとは.....	4
(1)	沖縄県における TDM の重要性.....	4
(2)	本アクションプログラム策定の方針 .....	5
(3)	目標年次と対象範囲.....	5
(4)	本アクションプログラムの目標 .....	6
1-3	取組みの現状と効果 .....	10
(1)	TDM 施策推進アクションプログラムの現状と効果の概要 .....	10
(2)	取組み内容ごとの現状・効果と課題 .....	11
2	沖縄県の交通の現状と課題 .....	24
2-1	都市構造における現状 .....	24
(1)	基地による都市構造の分断 .....	24
(2)	人口の郊外化が進行.....	25
(3)	道路整備及び大型開発が進行.....	26
(4)	郊外部の世帯あたり自動車保有台数が多い.....	27
2-2	社会構造における現状 .....	28
(1)	人口は増加するが少子高齢化は進む .....	28
(2)	核家族化の進行 .....	30
(3)	家計収入の圧迫 .....	31
(4)	運転免許人口の伸びよりも大きい自動車保有台数の推移.....	33
(5)	道路改良の伸びよりも大きい自動車保有台数の推移.....	33
(6)	旅客地域流動調査による交通手段分担率 .....	34
(7)	3大都市圏並みの渋滞が発生.....	34
(8)	主要渋滞箇所（中南部） .....	35
(9)	通勤・通学時間帯の那覇市への自動車利用の集中 .....	36
(10)	自動車利用の増加に伴う温室効果ガス排出量の増大 .....	37
(11)	全国で最も低い自動車保険加入率.....	37

(12)	今後、回復が見込まれる入域観光客数と観光収入 .....	38
(13)	入域観光客数の増加に伴うレンタカー台数の増加 .....	39
2-3	公共交通機関における現状 .....	40
(1)	公共交通利用者数の減少 .....	40
(2)	割高な中長距離対の路線バス運賃 .....	41
(3)	運転手不足 .....	42
(4)	赤字路線維持の限界 .....	43
3	TDM 施策展開の方針 .....	44
3-1	施策展開にあたっての基本方針 .....	44
3-2	TDM 施策推進上の課題と改善方針 .....	45
(1)	TDM アクションループの展開 .....	46
(2)	TDM データ分析プラットフォームの提供 .....	47
(3)	分析への活用が期待されるデータの概要 .....	49
3-3	ライフステージに合わせた TDM の実施 .....	54
3-4	効果的な TDM 事例 .....	56
(1)	大山小学校周辺の交通安全対策・交通安全対策施設導入の経緯 .....	56
(2)	対策の内容 .....	56
(3)	大山地区交通安全対策の効果検証 .....	60
3-5	情報共有の場の設定 .....	61
4	TDM 重点施策の推進 .....	62
4-1	シームレスな交通体系の整備 .....	62
(1)	公共交通システムの戦略的再編 .....	63
(2)	基幹バスシステムの導入 .....	65
(3)	沖縄都市モノレールの機能強化 .....	66
(4)	シームレスな乗り継ぎ環境の構築 .....	67
4-2	TDM 重点エリアにおける TDM アクションループの展開 .....	69
(1)	浦添地区 MM エリア .....	70
(2)	キャンパスエリア .....	74
(3)	首里杜地区観光対策エリア .....	78
(4)	国際通りエリア .....	82
(5)	胡屋地区沿道まちづくりエリア .....	86

5	TDM 施策.....	91
5-1	新たな TDM 施策.....	91
(1)	沖縄 MaaS .....	91
(2)	宮古島 MaaS.....	92
(3)	OKICA♥MaaS.....	93
(4)	北谷観光 MaaS プロジェクト .....	94
(5)	My route.....	95
(6)	うらちゃん mini.....	96
5-2	TDM 施策一覧.....	97



# 1 はじめに

---

## 1-1 TDM（交通需要マネジメント）とは

---

### (1) 交通とは

交通とは、「人」「物」がひとつの場所から他の場所まで移動することであり、ある目的（通勤・通学・業務・私用・帰宅など）に対しての1回の移動を「1トリップ」と呼び、一定時間の間に、あるエリアから発生したトリップの総数を「発生交通量」といいます。また、移動しようとする交通量の総量を「交通需要」といいます。

以下の図は、自宅から会社までの「通勤目的の1トリップ」のイメージとなります。



図 1-1 1トリップの例

### (2) TDMとは

TDMとは、交通需要マネジメント（Transportation Demand Management）の頭文字をとったもので、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、交通渋滞を緩和していく取組みのことで、具体的には、自家用車利用者の交通行動の変更を促すことにより、交通渋滞や交通事故など、様々な交通問題を改善するための手法のことを指します。

### (3) TDM 施策推進の必要性

都市においては、自動車保有台数の増加や自動車への依存の高まり、産業開発や宅地開発の進展に伴う交通需要の変化に対し、道路ネットワークをはじめとする社会基盤整備が伴わないと、交通が円滑化されないため、交通渋滞等の交通問題が発生します。

交通渋滞は、路線バスなどの公共交通の定時速達性を悪化させ、公共交通利用者の減少を招き、さらなる自家用車の利用が増えることで、より交通渋滞が悪化するなどの悪循環を生じさせます。一方、高齢者や小中学生等、自動車を利用できない交通弱者にとっては、公共交通が重要な移動手段であり、交通安全対策・地球温暖化対策への視点からも、渋滞がなく、快適で豊かな都市環境の創出を目指す必要があります。

そのためには、体系的な道路ネットワークの構築等の社会基盤整備を引き続き進めるとともに、自家用車の利用に関する意識の变革や公共交通の利便性向上や利用促進など、住民・交通事業者・行政等が一体となって自らの責任と率先した行動を取りつつ、TDM 施策を推進する必要があります。

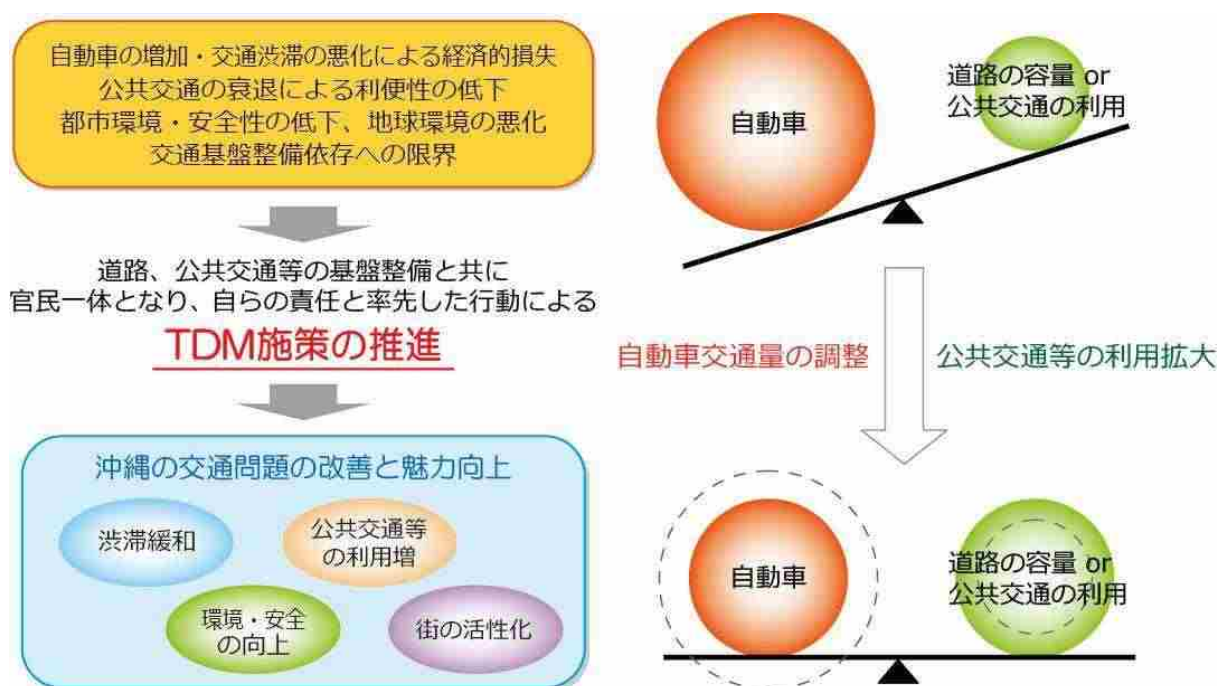


図 1-2 TDM 施策の推進の必要性



## (4) TDMの種類

通勤を例としてTDMを分類すると、下記の5つに分類することができます。

## ①発生源の調整



## 発生源の調整

テレワークの実施、リモート会議の導入などにより通勤トリップそのものを抑制または削減する。  
【例：テレワークの実施、リモート会議の導入等】

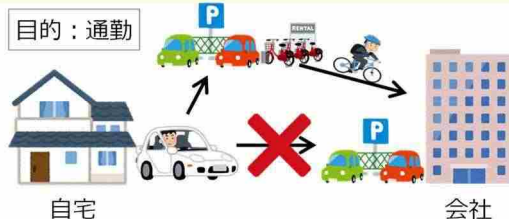
## ②手段の変更



## 手段の変更

自家用車以外の他の交通手段の魅力を向上させ、自家用車からの転換を図る。  
【例：自家用車からの交通手段の変更、パーク＆ライド等の複数手段の組み合わせ等】

## ③適切な自動車利用の誘導



## 適切な自家用車利用の誘導

自動車交通や駐車政策における規制や誘導により渋滞緩和を図る。  
【例：駐車規制、高度道路情報化(ITS)、生活道路対策等】

## ④出発時刻の変更



## 出発時刻の変更

朝・夕のピーク時の交通量をピーク時間外にシフトさせ、交通量の時間的な標準化を行う。  
【例：時差通勤、フレックスタイム制の導入等】

## ⑤効率的な自動車の利用（相乗り）



## 効率的な自家用車の利用

自動車の乗車人員の増加や、自動車の保有を抑制する等、1人あたりの走行量を減少させる。  
【例：相乗り、カーシェアリング等】

## 1-2 TDM 施策推進アクションプログラムとは

### (1) 沖縄県における TDM の重要性

沖縄県では、慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境負荷の増大など、様々な交通問題が発生しており、これらを改善し交通を円滑化することは、快適で豊かな都市環境の創出や沖縄県全体の活力ある発展のために克服すべき重要な事項です。特に、朝・夕に集中する激しい交通渋滞は大きな課題となっています。

交通渋滞解消のためには、体系的な道路ネットワークの構築等の社会基盤整備も重要ですが、道路整備には時間と費用が必要となります。そこで、即効性の高い交通渋滞対策として、「交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）」の推進により、交通の円滑化を図る必要があります。

そこで、自家用車の利用に関する意識の変革や、公共交通の利便性向上や利用促進などの施策を取りまとめた「TDM 施策推進アクションプログラム」により、行政による効果的な施策、交通事業者のサービス改善や県民の率先した交通行動を促進することで、交通の円滑化を図り、交通渋滞のない沖縄を目指します。



道路整備 | 歩いて暮らせるまちづくり | 公共交通の利便性向上 | TDM (交通需要マネジメント)

図 1-3 様々な交通問題を解決するための施策展開

## (2) 本アクションプログラム策定の方針

本アクションプログラムは、現行の「沖縄県総合交通体系基本計画（現行計画：平成 24 年度～平成 43 年度）」を踏まえ作成した「TDM 施策推進アクションプログラム（平成 29 年 6 月）」について、新たな振興計画、沖縄県総合交通体系基本計画の見直し、IT 等により激変する交通環境等の変化を踏まえ、改訂を行ったものです。

本アクションプログラムでは、TDM 重点施策を推進する「シームレスな交通体系の整備」と、交通渋滞に起因した課題解決を図る「TDM 重点エリア分析」の 2 つの柱による TDM の展開方針や推進方法を示しています。

また、これまでの TDM 施策の課題から、TDM 施策の実効性・継続性の確保に向けた手段として「TDM アクションループの展開」や、TDM 施策の効果分析に資する「TDM データ分析プラットフォームの提供」等の改善策を位置づけています。

## (3) 目標年次と対象範囲

TDM 施策の推進にあたっては、関連する上位計画の更新や IT 等の技術革新に合わせるため、本アクションプログラムの目標年次は 5 年間（令和 4 年度～令和 8 年度）とし、その後見直すこととします。

なお、本アクションプログラムでは、ソフト施策を中心とした TDM 施策（既存ストックを有効活用した小規模な施設整備等を要するものは含む）を対象とし、ハード面の施設整備等が中心となる TDM 施策は対象外としています。

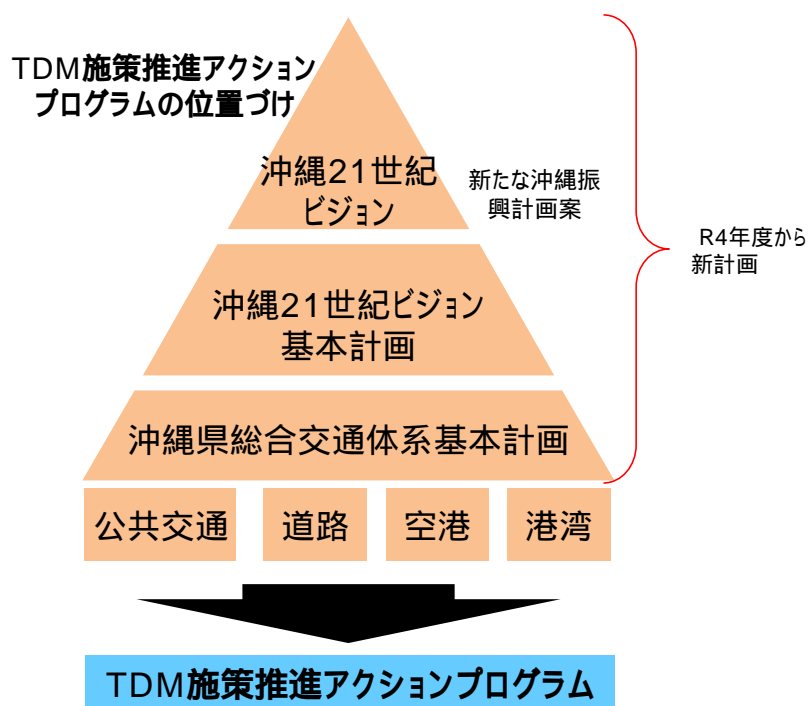


図 1-4 上位関連計画と TDM 施策推進アクションプログラムの関係

(4) 本アクションプログラムの目標

(a) TDM 施策展開の目標

沖縄県総合交通体系基本計画の目標は「沖縄21世紀ビジョン基本計画」で示されているSDGsの推進に向けた3つの枠組み（経済・社会・環境）及び基本方向をもとに設定されており、「沖縄21世紀ビジョン基本計画」における3つの枠組みを一体不可分のものとし、統合的な取組を進めるため、各施策展開に通底する基軸的な3つの基本方向が示されています。

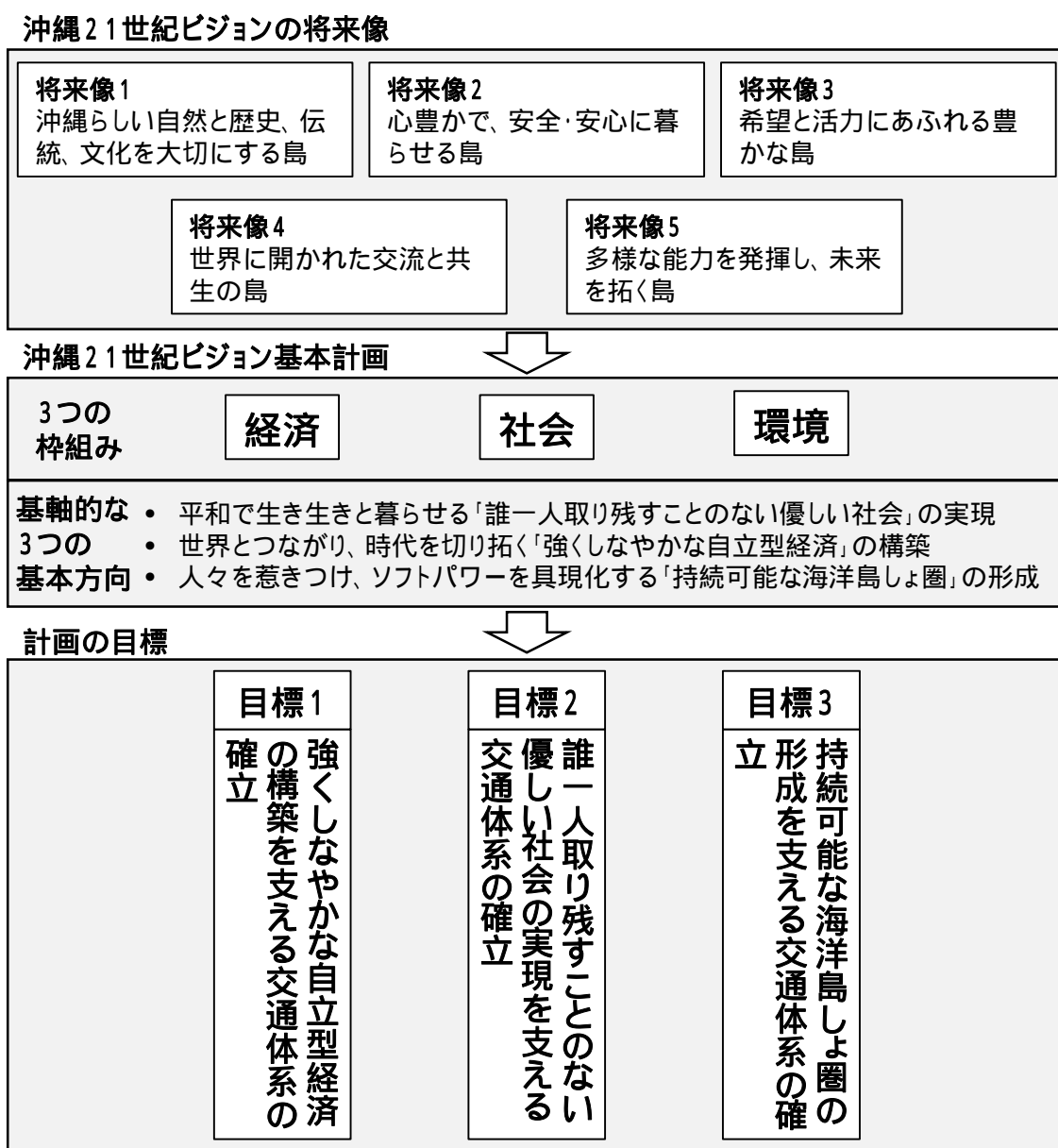


図 1-5 沖縄21世紀ビジョン基本計画と沖縄県総合交通体系基本計画の目標の関係

(b) 沖縄県総合交通体系基本計画における TDM 施策の体系図

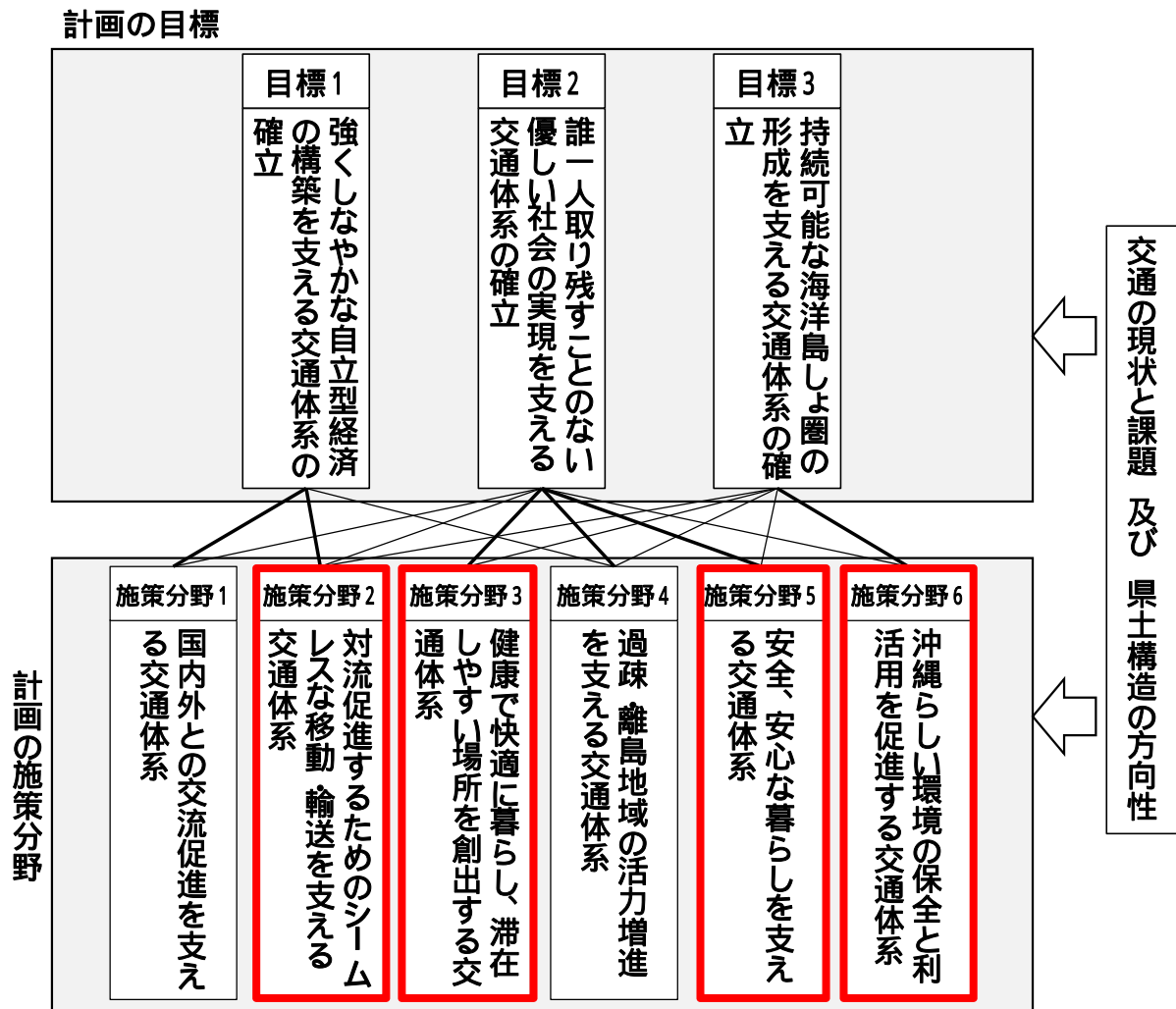


図 1-6 沖縄県総合基本計画の目標と施策分野



(c) 沖縄県総合交通体系基本計画の施策分野における TDM 施策

施策分野 2 対流促進するためのシームレスな移動・輸送を支える交通体系

<b>(2)本島内をシームレスに移動可能とする陸上交通体系の構築</b>	
イ	沖縄都市モノレールを始めとした公共交通機関の機能強化 a モノレール三両化を促進し、高速化や那覇空港国際線駅等の増床を検討する b 基幹バスシステムの導入に向けた取組を推進する
ウ	交通結節拠点の整備 a まちづくりと連携した交通結節点の整備を促進する b 観光拠点エリアへのアクセス向上のための取組を促進する c パーク・アンド・ライドの利用を促進する

施策分野 3 健康で快適に暮らし、滞在しやすい場所を創出する交通体系

<b>(1)多様なニーズに対応する交通体系の構築</b>	
ア	公共交通の基幹軸と連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築 a 地域公共交通会議等への参加による助言等を通じて地域公共交通計画の策定を推進する b 交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組を促進する c キャンパス交通システムの充実にに向けた取組を促進する
<b>(2)シームレスで利便性の高い利用環境の整備</b>	
ア	既存公共交通の利用環境改善 a バス停上屋の整備や路線バスの到着案内等、乗り継ぎ環境の充実に推進する b 国内外の利用者に対応した決済サービスの充実
イ	エリア内交通結節機能の強化 a ファースト・ラストワンマイルの交通サービスの普及を促進する
ウ	I C T 等を活用した交通サービスの充実 a I C T を利用した新たな交通テクノロジーの導入を促進する b 公共交通の静的・動的データの継続的な利用環境の構築を推進する
<b>(3)まちづくりと一体となったモビリティ戦略</b>	
ア	首里城周辺の歴史まちづくりと一体となった交通環境整備 a 首里地域の交通需要の適正化に向けた取組を促進する b 地域の暮らしと観光が両立した交通環境整備を促進する
イ	I C T 等を活用した近未来の都市づくりの展開 a スマートシティ導入に向けた取組を促進する b 自動運転技術等の新技術モビリティの導入促進と環境整備を促進する
エ	地域のまちづくりに資する快適な交通環境の整備 a トランジットモール等、人中心の道路空間の再編を行う
<b>(4)交通需要マネジメント</b>	
ア	ビックデータ等を活用した人流等の最適化に向けた取組 a 人流データを収集し、道路整備や渋滞対策に活用する取組を推進する b 人流・交通データの分析により効果的な T D M 施策を促進する c 交通流の効率化に向けた取組を推進する
イ	T D M 施策の推進 a ライフステージに応じた効果的な T D M 施策を促進する b 人流・交通データ分析を一元化する T D M プラットフォームの創出を推進する c 関係機関等における T D M 施策の実施事例の共有を推進する

## 施策分野5 安全、安心な暮らしを支える交通体系

<b>(1) 安心して安全に移動できる交通環境・基盤の整備</b>	
ア	交通安全対策の強化 a ハンプ等の交通安全施設及び歩行空間を整備する
イ	誰一人取り残さない移動環境の整備・支援 a ノンステップバスの導入を支援する c 時刻表やウェブサイトの多言語化を促進する d 通学費支援を行う e 信号機等の交通安全施設のバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進する f オープンデータを活用した観光客への臨時ダイヤやアラート情報を発信する体制の構築を推進する

## 施策分野6 沖縄らしい環境の保全と利活用を促進する交通体系

<b>(2) 2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する交通環境の構築</b>	
ア	運輸部門における低炭素化及び省エネルギー化に向けた交通インフラの強化 b シェアリングサービス等の普及を促進する
イ	過度な自動車利用からの転換 c 観光客に対して、過度なレンタカー利用からの転換を促進する d ライフステージに応じたモビリティ・マネジメント（MM）を推進する

### 1-3 取組みの現状と効果

#### (1) TDM 施策推進アクションプログラムの現状と効果の概要

これまでの TDM 施策推進アクションプログラムでは、既に検討・推進がなされており、実現性が高く早期展開が期待できる施策を重点施策として選定し実施してきました。

これまでの主な取組としては、基幹となる公共交通（バス・モノレール）に関するものとなっており、「定時性の向上」・「利便性向上」等が主な効果として挙げられます。

以下に、これまでの重点施策の主な取組み状況と効果について整理します。






図 1-7 重点施策別の取組みの効果



(2) 取組み内容ごとの現状・効果と課題


(a) 自動車交通の適正化：自動車利用の平準化

政策目標	政策の方向性	時差通勤（時差出勤）
自動車交通の適正化	自動車利用の平準化	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞している時間帯を外して通勤することで、バスやモノレール車内での混雑を避け、通勤時間の短縮が図られる「時差通勤」を促進する。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤時間の分散による交通渋滞の低減と通勤時間の短縮</li> <li>バスやモノレール車内の混雑等のストレス低減</li> <li>家族の時間を生み出す働き方改革</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄総合事務局・沖縄県・那覇市において、時差通勤制度を導入。</li> <li>沖縄県では、出先を含む全体の32.7%が制度を利用(令和3年8月時点)。</li> <li>コロナ禍において、民間企業への導入もみられる。</li> </ul> <div data-bbox="486 1032 1334 1742" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"> 「時差出勤」で快適通勤 </p> <p style="text-align: center;">時差出勤実施者の約6割は、往路（朝の通勤時）において通勤時間が減少したと実感しています。</p> <p style="text-align: center;">時差出勤利用者の往路・復路別所要時間の増減（バス利用者）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="555 1310 869 1545"> <p style="text-align: center;"><b>往路</b></p> </div> <div data-bbox="917 1310 1252 1545"> <p style="text-align: center;"><b>復路</b></p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px; background-color: #f9cb9c; padding: 5px; border-radius: 10px;"> <p>30分出勤時間を遅らせただけで、バス車内の混雑緩和、道路渋滞の緩和で通勤ストレスが軽減しました。</p> <div style="text-align: right;">               40代・女性         </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：時差通勤制度の導入効果に関するアンケート調査結果 H28.10</p> </div> <p style="text-align: center;"><b>図 1-8 沖縄県庁における時差通勤制度導入効果に関するアンケート調査結果</b></p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤に対する身体的・精神的な負担軽減効果に鑑み、他市町村や企業への制度の拡大を図る必要がある。</li> </ul>

<p>政策目標</p>	<p>政策の方向性</p>	<p>高度道路情報化（ETC の普及促進）</p>
<p>自動車交通の適正化</p>	<p>自動車利用の平準化</p>	<p>取組み概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ETC の利用を促進することで、料金所における渋滞を緩和するとともに、交通容量に余裕のある沖縄自動車道への交通の誘導により、一般道の渋滞緩和を図る。</li> </ul> <p>取組みの効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>料金所における渋滞緩和</li> <li>本島を縦貫する幹線道路における交通量の平準化</li> </ul> <p>現在の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2014 年から、ETC が「ETC2.0」へと拡充され、高速道路上の ITS スポットや一般道上の経路情報収集装置を通して集約される経路情報を活用した新たなサービスが開始された。</li> <li>沖縄県においては、平成 29 年度から利用者の利便性向上につながる ETC 利用促進の広報を行っております。</li> </ul>  <p>ETC の概要ポスターは、ETCマイレージサービスで「お得な割引」を提供していることを示しています。割引の種類には「平日朝夕割引」（6~9時・17~20時の対象区間を含む）、「深夜割引」（0~4時の対象区間を含む）があり、それぞれ約50%と約30%の割引が適用されます。また、マイレージポイントも付与され、1000ポイントで500円分、3000ポイントで2,500円分、5000ポイントで5,000円分の還元額（無料走行分）に変換できることが示されています。登録・年会費は無料です。</p> <p>図 1-9 ETC の概要</p> <p>出典：令和 2 年度 ETC 利用促進広報業務（沖縄県）</p> <p>今後の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県における ETC、ETC2.0 の普及率が低いため、今後も更なる普及に向けた取組みが必要です。</li> </ul>

政策目標	政策の方向性	高度道路情報化（公共車両優先システム（PTPS）の導入）
自動車交通の適正化	自動車利用の平準化	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共車両優先システム（Public Transportation Priority Systems：PTPS）とは、バス等の公共交通車両が信号機で停車することなくスムーズに走行できるようにする警察所管のシステムで、基幹バスルートにおける PTPS の導入を促進する。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹バスの定時速達性の向上</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年から、基幹バスルートに公共車両優先システム（PTPS）が導入されている。</li> </ul> <div data-bbox="478 851 1356 1321" style="text-align: center;"> <p>The diagram illustrates the PTPS system components and their interaction. It shows a bus lane with a light beacon (光ビーコン) that detects bus movement. This information is sent to a traffic control center (交通管制センター) at the police headquarters (警察本部). The center then controls the traffic lights to provide priority passage (優先信号制御) for buses, allowing them to pass smoothly through the signal. An in-vehicle device (車載装置) is also shown as part of the system.</p> </div> <p><b>図 1-10 PTPS の概要</b></p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁 HP</p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共車両優先システム（PTPS）は、基幹バス等の定時性向上のために必要なシステムであることから、バスレーンの延長に伴い公共車両優先システム（PTPS）の拡充や効率的な運用を検討する必要がある。</li> </ul>

(b) 自動車交通の適正化：自動車利用の仕方の工夫

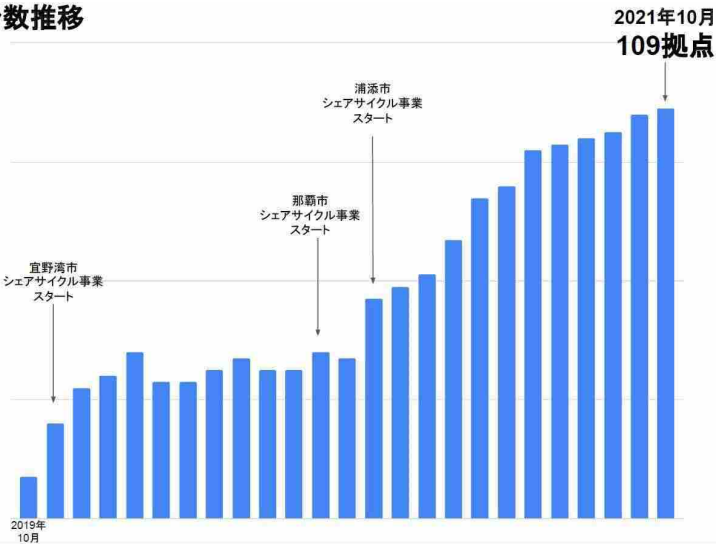
政策目標	政策の方向性	相乗り（カーシェアリング）
自動車交通の適正化	自動車利用の仕方の工夫	<p>取組み概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カーシェアリングとは、複数人で自動車を共有し利用するシステムで、一般的に、燃料代・保険代込みで15分220円程度から借りることができるため、自家用車の利用頻度の低い方は、購入するより経済的になる。</li> </ul> <p>取組みの効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過度な自家用車の利用抑制</li> <li>自家用車から公共交通への利用転換（移行期間のサービス利用）</li> </ul> <p>現在の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カーシェアリングに関する意識調査を実施したところ、自家用車の利用頻度の低くなった高齢者のニーズが確認された。</li> <li>コロナ禍において、社用車にカーシェアを利用する会社が増加。</li> <li>県内では那覇市内を中心に、複数の事業者がサービスを提供。</li> </ul> <h2 style="text-align: center;">カーシェアリングとは？</h2> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ カーシェアリングとは、<b>複数人で自動車を共有利用するシステム</b>です。</li> <li>▶ 駐車場代、保険代などの<b>維持費の負担無し</b>で利用することができます。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>カーシェアリング 3つのポイント</b></p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="background-color: #f4a460; padding: 5px; border-radius: 5px;"> <p>【気軽】 24時間・短時間での利用が可能 ※15分から</p> </div> <div style="background-color: #f4c440; padding: 5px; border-radius: 5px; margin: 5px 0;"> <p>【安価】 燃料代・保険代込みで 15分220円など</p> </div> <div style="background-color: #a4d480; padding: 5px; border-radius: 5px;"> <p>【簡素】 オンライン登録 ※対面での手続き不要</p> </div> </div> </div> <p style="text-align: center;">図 1-11 カーシェアリングの概要</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：令和元年度 TDM 施策推進業務（沖縄県）</p> <p>今後の課題</p> <p>自家用車の利用頻度が低くなった方や、セカンドカーとしてのニーズを的確に把握することで、県民への利用促進を図る必要がある。</p>

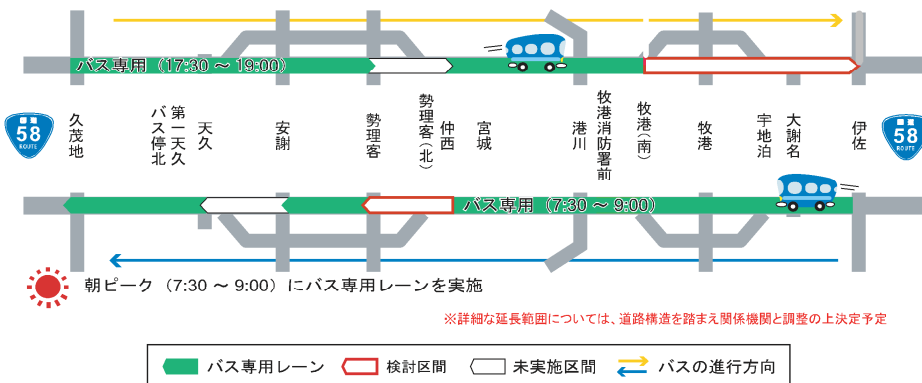
(c) 公共交通利用等の利用促進：公共交通等への転換利用の促進

政策目標	政策の方向性	パーク&ライド														
公共交通利用等の利用促進	公共交通等への転換利用の促進	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地への交通の流入を抑制するため、郊外に設けられた駐車場に自家用車を駐車し、そこからモノレールやバスレーンなど定時性の高い公共交通を活用して通勤・通学を行う「パーク&amp;ライド」を促進する。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地における交通渋滞の緩和</li> <li>通勤・通学時の定時性の確保</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県内では、モノレールやバスレーンに近い場所に、パーク&amp;ライドの駐車場が設置されています。</li> </ul> <p style="text-align: center;">表 1-1 パーク&amp;ライド実施箇所と駐車可能台数</p> <table border="1" data-bbox="464 949 1358 1317"> <thead> <tr> <th>箇所名</th> <th>駐車可能台数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>てだこ浦西駅</td> <td>乗用車：794 台</td> </tr> <tr> <td>安里駅</td> <td>乗用車：90 台、バイク：30 台</td> </tr> <tr> <td>小禄駅</td> <td>乗用車：100 台</td> </tr> <tr> <td>イオンモール沖縄ライカム</td> <td>乗用車：50 台</td> </tr> <tr> <td>宇地泊パーク&amp;バスライド</td> <td>乗用車：70 台</td> </tr> <tr> <td>安謝高架下有料駐車場</td> <td>乗用車：100 台程度</td> </tr> </tbody> </table> <div data-bbox="647 1346 1171 1850" data-label="Figure"> </div> <p style="text-align: center;">図 1-12 パーク&amp;ライド設置箇所</p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>パーク&amp;ライドの利便性の広報等を通し、利用者数の増加を図る必要がある。</li> </ul>	箇所名	駐車可能台数	てだこ浦西駅	乗用車：794 台	安里駅	乗用車：90 台、バイク：30 台	小禄駅	乗用車：100 台	イオンモール沖縄ライカム	乗用車：50 台	宇地泊パーク&バスライド	乗用車：70 台	安謝高架下有料駐車場	乗用車：100 台程度
		箇所名	駐車可能台数													
てだこ浦西駅	乗用車：794 台															
安里駅	乗用車：90 台、バイク：30 台															
小禄駅	乗用車：100 台															
イオンモール沖縄ライカム	乗用車：50 台															
宇地泊パーク&バスライド	乗用車：70 台															
安謝高架下有料駐車場	乗用車：100 台程度															



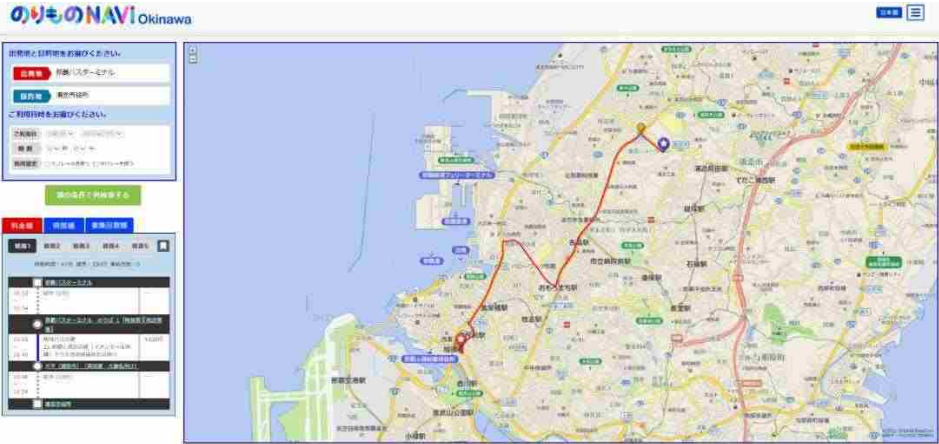
(d) 公共交通利用等の利用促進：公共交通のサービス向上

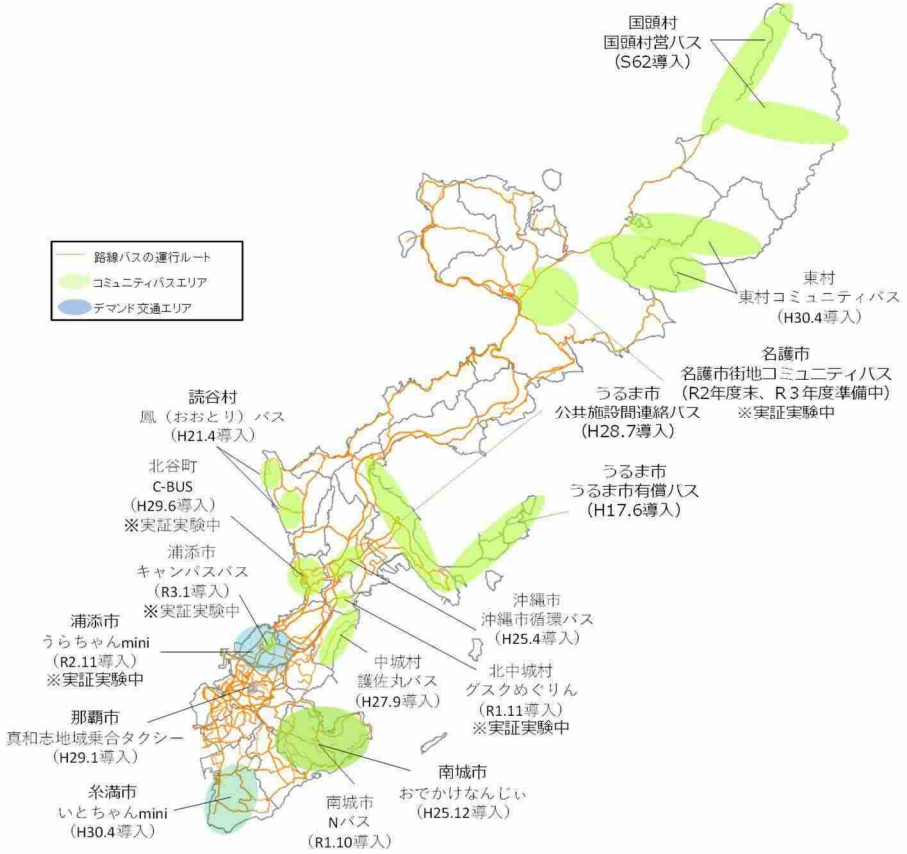
政策目標	政策の方向性	シェアサイクル等（自転車利用促進）
公共交通利用等の利用促進	公共交通のサービス向上	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルとは、複数の人で自転車を共有し利用するシステムで、一般的に、電動自転車で 15 分 80 円程度から借りることができるため、利用頻度の低い方は、自転車を買うより経済的になる。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞の緩和</li> <li>公共交通の利用促進</li> <li>渋滞時の定時性の確保</li> <li>日常生活の利便性向上</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県内では主に 2 事業者がサービスを提供（R3.5 時点）。</li> <li>那覇市、浦添市、宜野湾市においては、シェアサイクル事業者と連携協定を結び利用促進を図っており、令和 3 年 10 月時点で、県内に同事業者によるステーションが 109 カ所設置されている。</li> <li>コロナ禍において、感染リスクの低い移動手段として利用者数が急増しており、令和 3 年 10 月時点において 1 年前と比べると 4 倍以上利用されている。</li> </ul> <p><b>ステーション数推移</b></p>  <p>2019年10月</p> <p>2021年10月 109拠点</p> <p>宜野湾市シェアサイクル事業スタート</p> <p>那覇市シェアサイクル事業スタート</p> <p>浦添市シェアサイクル事業スタート</p>
<p>図 1-13 CYCY ステーション数推移</p> <p>出典：株式会社プロトソリューション提供データより作成</p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通との乗り換えを促進するため、駅やバス停周辺へのステーション配置の促進が必要。</li> <li>市町村等の自転車ネットワーク計画と連携し、自転車が安全に走行可能な環境の構築が必要。</li> </ul>		

政策目標	政策の方向性	基幹バスシステムの構築
公共交通利用等の利用促進	公共交通のサービス向上	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄の社会経済、豊かな県民生活を支える重要な社会インフラとして、軌道系交通システム並の高い輸送力・走行性・快適性を備えた「基幹バスシステム」の構築を図る。</li> <li>定時速達性に優れた基幹バスを導入するため、那覇市久茂地から沖縄市コザまでの基幹区間において「バスレーン」を導入する。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時間帯における定時性の高い公共交通の提供</li> <li>バスレーンを利用する路線バスの定時速達性の向上</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年 2 月までに、久茂地～伊佐間(約 10km)に時間帯別バスレーンを導入。 夕方下りは、所要時間が、9 分短縮、朝上りは、4 分短縮。</li> <li>令和元年に「基幹急行バス(でいごライナー)」の運行を開始。</li> <li>バスレーン延長区間を通過する路線バスの輸送人員は約 7% 増加。</li> </ul> <p>☀️ タピーク (17:30 ~ 19:00) にバス専用レーンを実施</p>  <p>☀️ 朝ピーク (7:30 ~ 9:00) にバス専用レーンを実施</p> <p><small>※詳細な延長範囲については、道路構造を踏まえ関係機関と調整の上決定予定</small></p> <p>■ バス専用レーン   ■ 検討区間   □ 未実施区間   ⇄ バスの進行方向</p> <p><b>図 1-14 バスレーン延長の概要</b></p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊佐～コザ間においては、新たな道路整備などの道路ネットワークの変化がないなか、バスレーンを延長するためには、県民の合意形成を丁寧に図る必要がある。</li> <li>久茂地～伊佐間は、一部バスレーンが不連続な部分があることから、バスレーンの拡充により、連続性の確保を図る必要がある。</li> <li>恒常的な定時速達性の確保に向け、将来的には、バスレーンの終日化を検討する必要がある。</li> </ul>

政策目標	政策の方向性	IC 乗車システム (OKICA) の導入
公共交通利用等の利用促進	公共交通のサービス向上	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗降・モノレールの改札通過の円滑化等を図るため、「IC 乗車券システム」を導入する。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗降時間の短縮による定時速達性の向上</li> <li>モノレールの円滑な改札通過による駅内の混雑緩和</li> <li>通勤・通学等における公共交通の利用促進</li> <li>複数の公共交通機関の円滑な乗換え促進</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 26 年 10 月に OKICA が導入され、発行累計枚数は約 45 万枚 (令和 3 年 5 月時点) となっている。</li> <li>令和 3 年 8 月からは、OKICA に電子マネー機能が追加され、県内一部の店舗やタクシーでの利用が可能となった。</li> <li>モノレールでは、令和 2 年 3 月から「Suica」と相互利用となり、その他交通系 IC カードの利用も可能となった。</li> </ul> <div data-bbox="657 983 1158 1335" data-label="Image"> </div> <p>図 1-15 OKICA の利用イメージ</p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>OKICA の利用率は約 50% となっており、特に郊外部において普及率が低いことから、チャージ環境の充実を図る必要があります。</li> <li>乗り継ぎ促進のためにも、乗り継ぎ割引等、料金面におけるサービスを拡充する必要がある。</li> </ul>



政策目標	政策の方向性	交通情報提供システム
公共交通利用等の利用促進	公共交通のサービス向上	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの運行時刻、接近状況、乗換え検索等の情報を発信する「バスロケーションシステム」等の導入を促進する。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「遅延状況の見える化」によるバス待ち時のストレス緩和</li> <li>多言語化による外国人利用者の利便性向上</li> <li>乗換え検索の効率化</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年度の「バスナビ沖縄（現在は、のりもの NAVI）」の導入により、遅延の見える化等が促進された。</li> <li>令和 2 年度から、大手検索サイト（Google Map）へのオープンデータ提供により、離島を含む目的地までの複数ルートの検索が可能となった。</li> </ul>  <p>図 1-16 のりもの NAVI 経路検索画面</p> <p>出典：<a href="https://www.busnavi-okinawa.com/top">https://www.busnavi-okinawa.com/top</a></p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>シームレスな乗り継ぎ環境の構築に向けては、「移動」に関わるあらゆる手段・サービス等を一体で捉える MaaS の概念と方向性を踏まえ、商業・観光業等との連携や、まちづくりと一体となったサービス環境の構築が必要である。</li> </ul>

政策目標	政策の方向性	循環バス・コミュニティバス等
公共交通利用等の利用促進	公共交通のサービス向上	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス等が通れない狭い道路にある公共交通空白地域を、小型のコミュニティバスやデマンドタクシー等の運行により、移動手段の確保を図る。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域における移動手段の提供</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス： 3市3町9村</li> <li>デマンドタクシー： 4市1村</li> </ul>  <p><b>図 1-17 路線バス網とコミュニティバス等運行エリア</b></p> <p>資料：路線バス網...バスなび沖縄（2019.11 現在） 各コミュニティバス等運行範囲...各市町村 HP</p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の策定等により、路線バスとの相乗効果を図るなど、県内を網羅した交通ネットワークの構築を図る必要がある。</li> </ul>



(e) 魅力あるまちづくり：適切な自動車利用の誘導

政策目標	政策の方向性	生活道路安全対策
魅力あるまちづくり	適切な自動車利用の誘導	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地の生活道路や通学路において、ハンプ(凸部)やラバーポールを使って道路の通行を制限することで、車のスピードを抑え、歩行者の交通安全を図る。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>児童、生徒の安全性向上</li> <li>目的地までの安全な歩行空間を確保</li> <li>通過交通の速度、通過台数の抑制</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスレーン導入延長に伴う生活道路の交通安全対策として、市道伊佐大山線へのハンプ(凸部)・ラバーポール等を設置。</li> </ul> <div data-bbox="531 920 1286 1346" data-label="Image"> </div> <p>図 1-19 ハンプの設置例(大山地区)</p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>MMと併せて実施することで、相乗効果を図る必要がある。</li> <li>交通安全施設の設置にあたっては、地元住民との丁寧な合意形成を図る必要がある。</li> </ul>

(f) 魅力あるまちづくり：利用者行動意識の変革

政策目標	政策の方向性	モビリティ・マネジメント（MM）
魅力あるまちづくり	利用者行動意識の変革	<p><b>取組み概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過度な自動車利用から公共交通等を利用する方向へ、自発的に変化することを促す「モビリティ・マネジメント（MM）」を促進する。</li> </ul> <p><b>取組みの効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過度な自家用車利用の抑制</li> </ul> <p><b>現在の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄本島内県立高校のHPへ「通学バスナビ」へのリンクを依頼したところ、約38%（52校中20校）の高校に協力いただき、アクセス数が1年前の4月と比べると約5倍（ページビュー数8,728）に増加。</li> <li>特定の高校向けにカスタムされた高校生向け情報提供ツール（「エコ通学のススメ」「オリジナルバスマップ」）の提供を7校に対して実施。</li> </ul> <div data-bbox="443 1003 1374 1579"> </div>
<p>図 1-20 オリジナルバスマップの例（西原高校）</p> <p><b>今後の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>MM は効果の測定が困難なことから、定量的な効果測定の検討が必要。</li> <li>県教育庁の実施する「沖縄県バス通学費等支援事業」や、他市町村等と連携し、相乗的な効果を図る必要がある。</li> <li>高校生だけでなく、小中学校から継続的に MM を実施する必要がある。</li> </ul>		

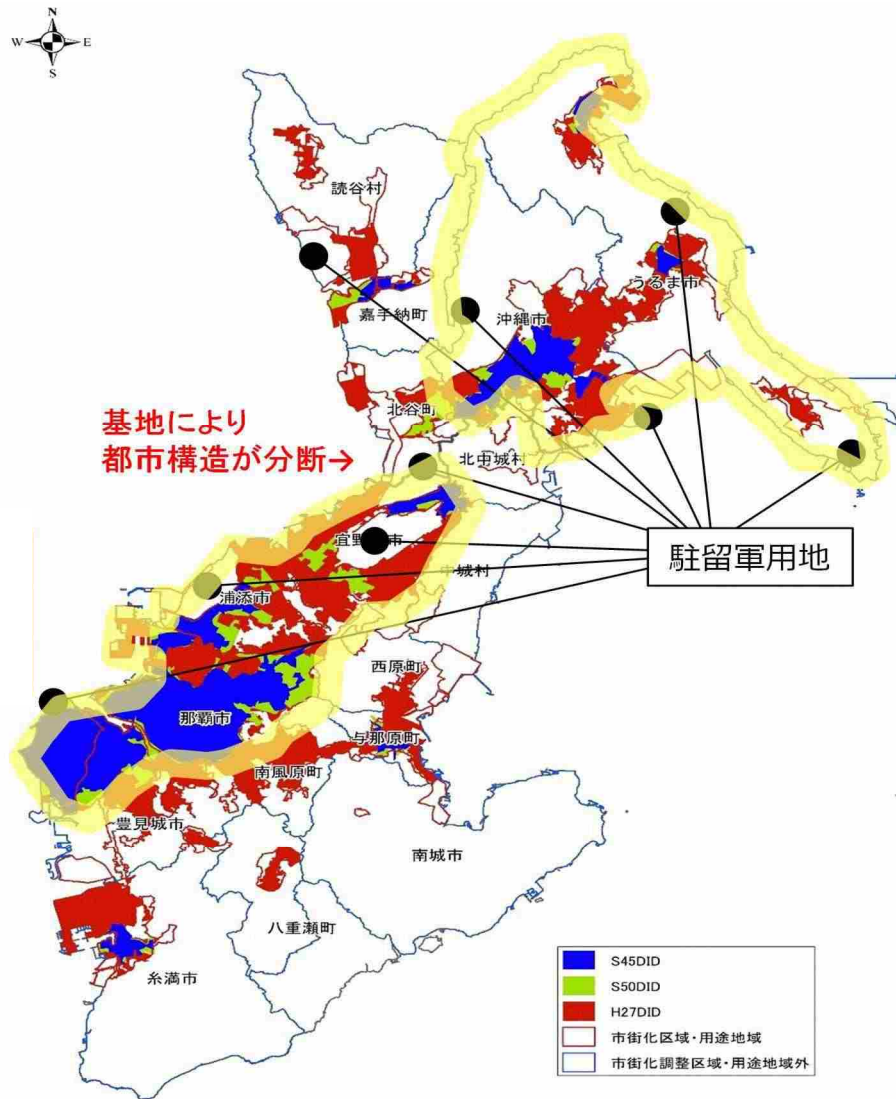


## 2 沖縄県の交通の現状と課題

### 2-1 都市構造における現状

#### (1) 基地による都市構造の分断

沖縄県の人口（約 145 万人）の約 8 割が中南部圏に集中しており、さらに、中部圏域の約 23%の面積を駐留軍用地が占めています。特に普天間飛行場・キャンプ瑞慶覧により、市街地は分断と制約を余儀なくされる中で拡大・高密度化し、その人口密度は全国の政令指定都市並みとなっています。



※DID地区（人口集中地区）：区域内で人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>（40人/ha）以上の基本単位区が互いに隣接し、あわせて人口5,000人以上となる地区

図 2-1 DID の変遷と都市構造の分断

出典：国勢調査より作成

(2) 人口の郊外化が進行

市町村別の人口密度は、北部に比べ中南部の人口密度が高く、特に那覇市・浦添市は、突出して人口密度が高くなっています。

2005年から2015年にかけての市町村別に人口密度の変化を見ると、北部の一部地域を除いて、おおむねすべての市町村で人口密度が高くなっており、郊外化が進んでいます。

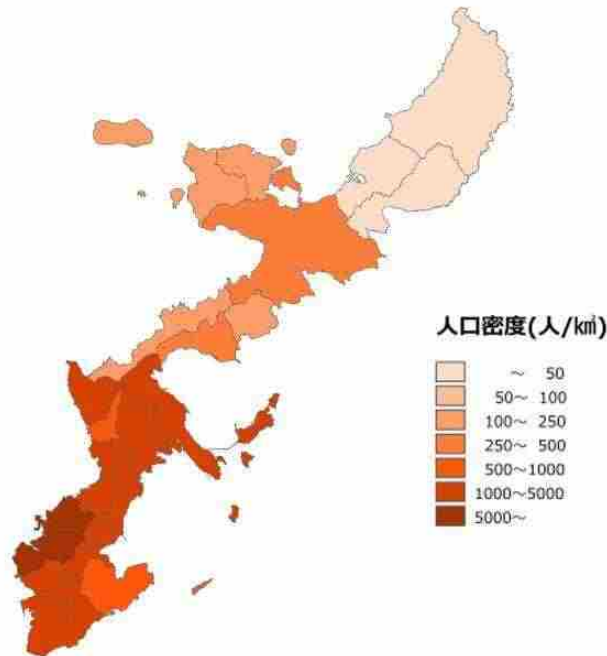


図 2-2 沖縄県人口密度（2015年）

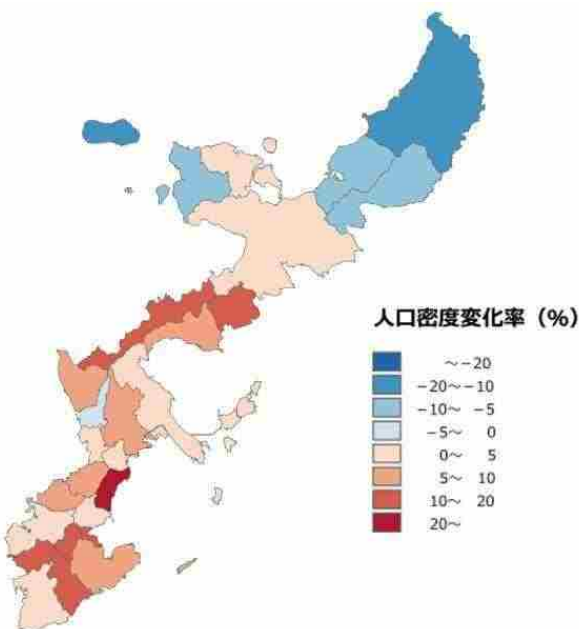


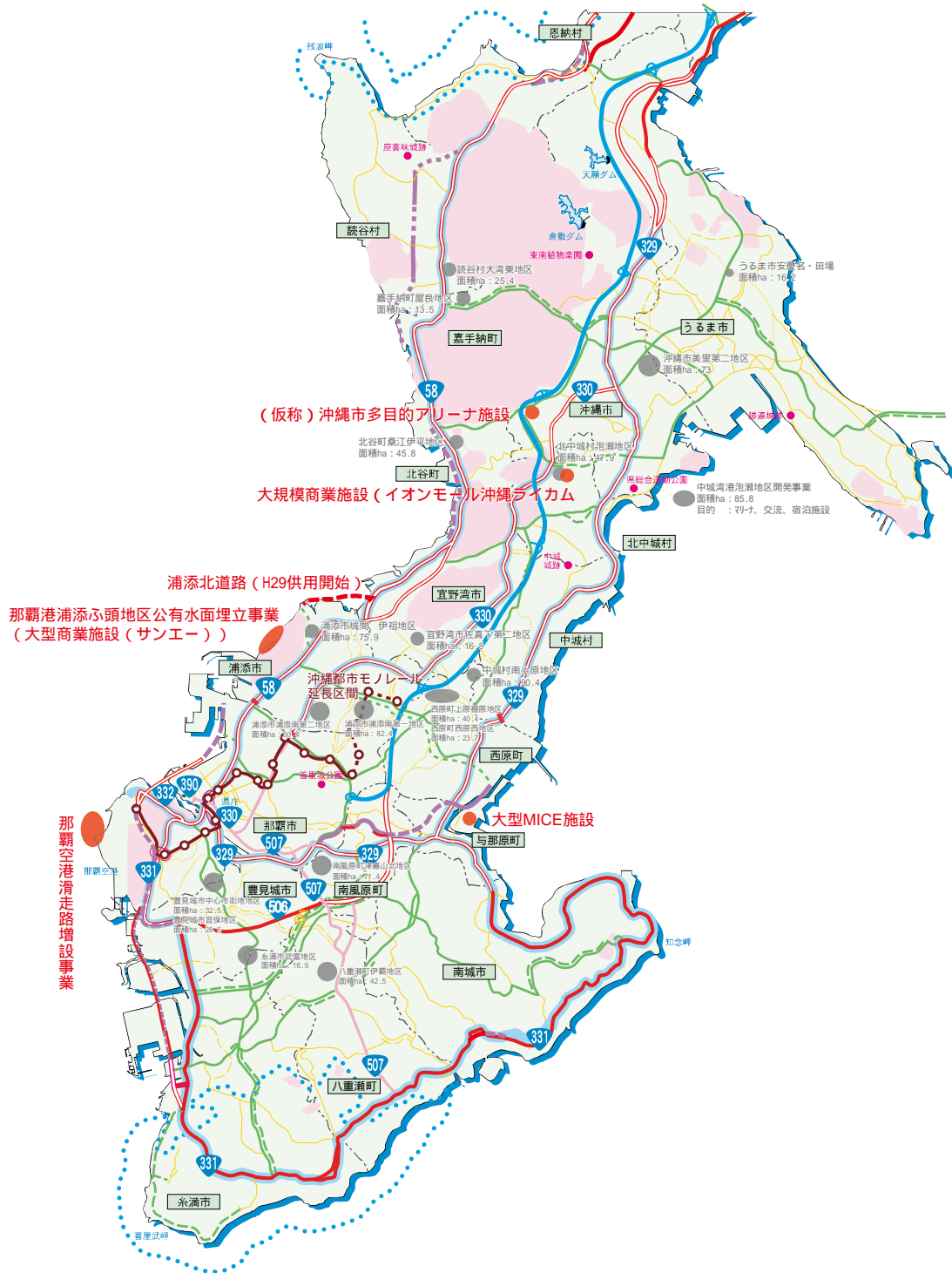
図 2-3 沖縄県人口密度変化率（2015年/2005年）

出典：国勢調査（2005、2015）より作成

## 2 沖縄県の交通の現状と課題

### (3) 道路整備及び大型開発が進行

現在も沖縄県では、人口増加や郊外化の進行に伴う、新たな拠点開発が進行しています。





(4) 郊外部の世帯あたり自動車保有台数が多い

那覇市の世帯あたり自動車保有台数推移が経年的に最も低いことに対し、郊外部の世帯あたり自動車保有台数推移は高い状況です。

人口の郊外化が進むことで、自家用車が主な交通手段となっている可能性があります。

2020年の市町村別世帯あたり自動車保有台数減少している要因は、データとしてどの市町村でも2020年の自動車保有台数が減少しているため

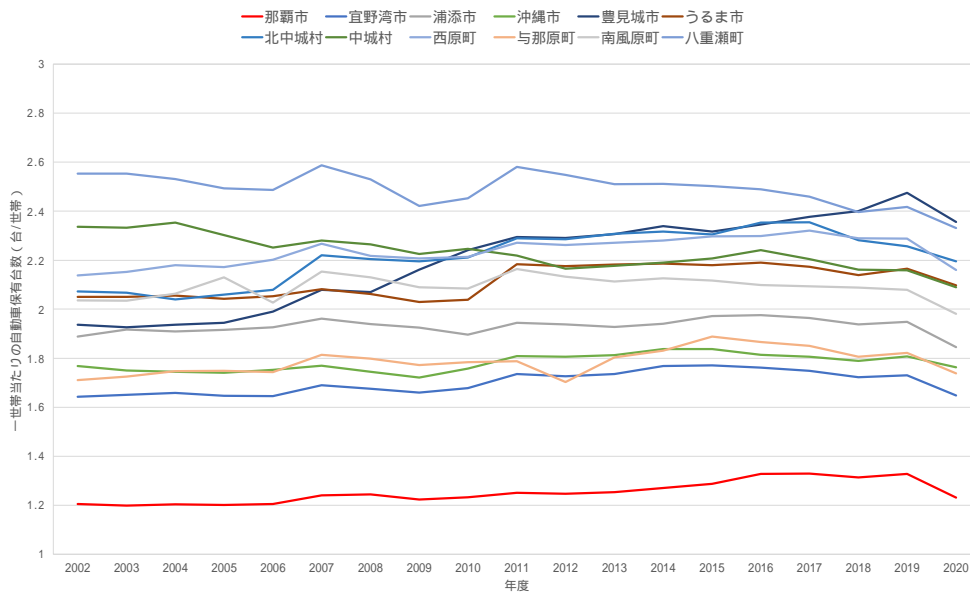


図 2-5 市町村別世帯あたり自動車保有台数推移

出典：沖縄県「沖縄統計年鑑（市町村別人口、人口密度及び世帯数・市町村別車種別保有台数）」より作成

## 2-2 社会構造における現状

### (1) 人口は増加するが少子高齢化は進む

沖縄県の人口は、2015年で約140万人となっており、増加傾向にありますが、年齢階層別人口では、15歳未満の若年層人口が減少、65歳以上の高齢者人口が増加しており、少子高齢化が進行する見込みです。

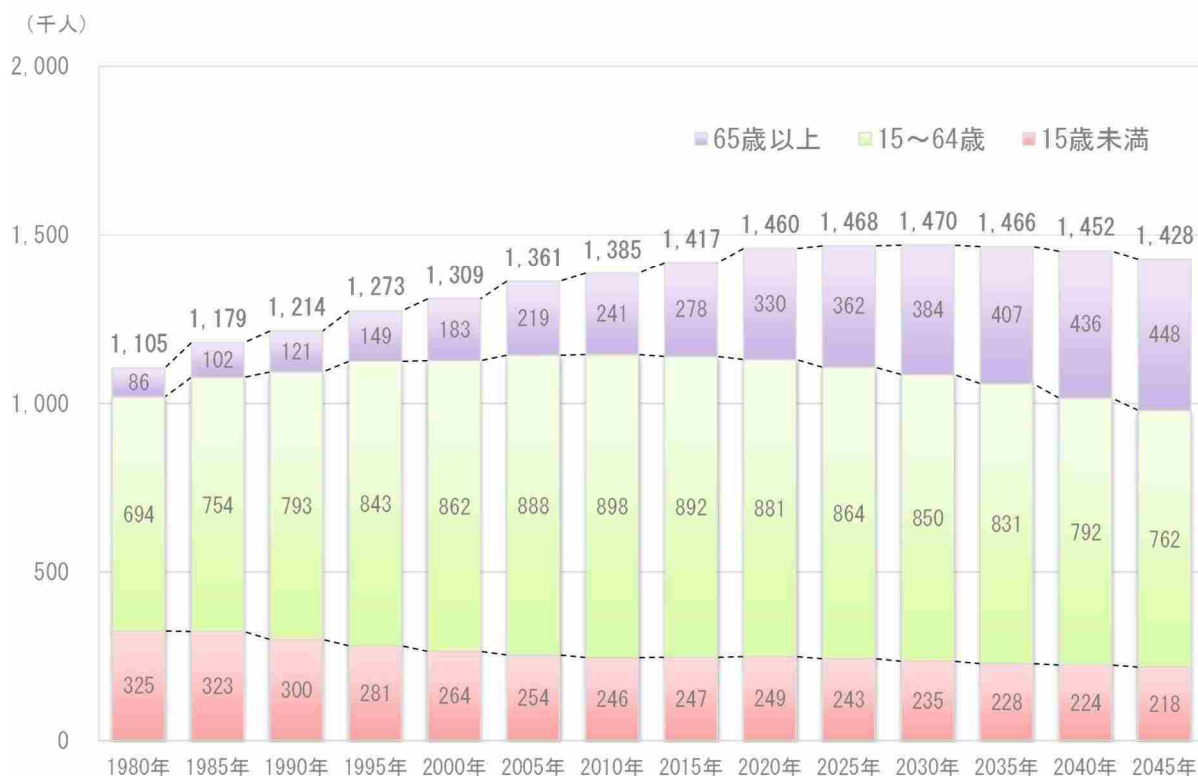


図 2-6 年齢階層別人口推移

出典：～2015年：国勢調査より作成

2020年～：国立社会保障・人口問題研究所より作成

近年、沖縄県では、65歳以上の世帯員のいる世帯割合が増加傾向にあり、高齢者の核家族化や高齢者単独世帯が増えることで、自家用車を利用した移動が困難になる可能性があります。

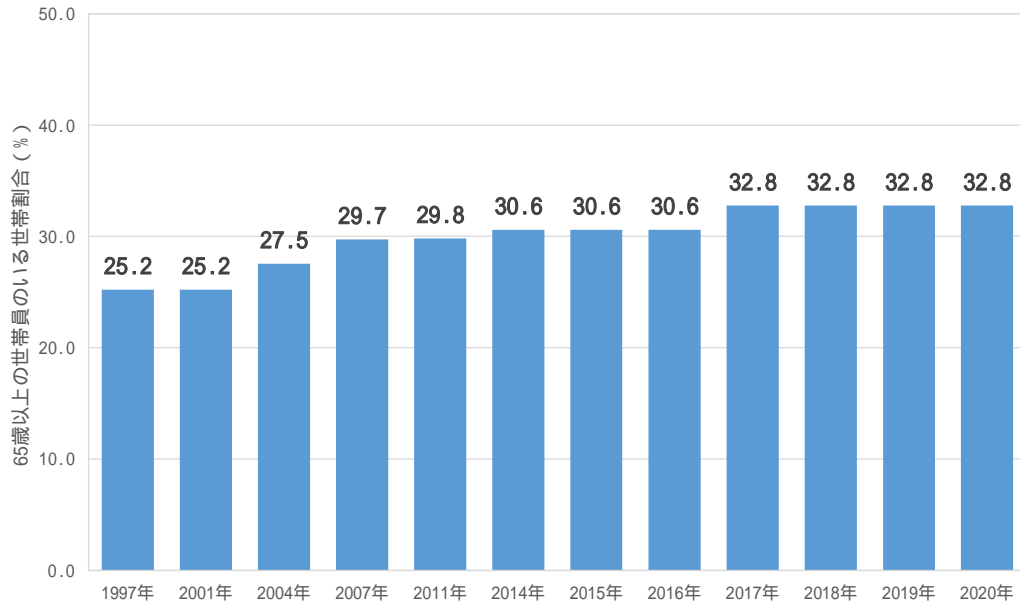


図 2-7 65歳以上の世帯員のいる世帯割合

出典：沖縄県「沖縄統計年鑑」より作成

(2) 核家族化の進行

近年、一般世帯の平均人員が減少しており、核家族化が進んでいます。沖縄県においては、離婚率が全国で最も高いことも、要因の一つだと推測されます。

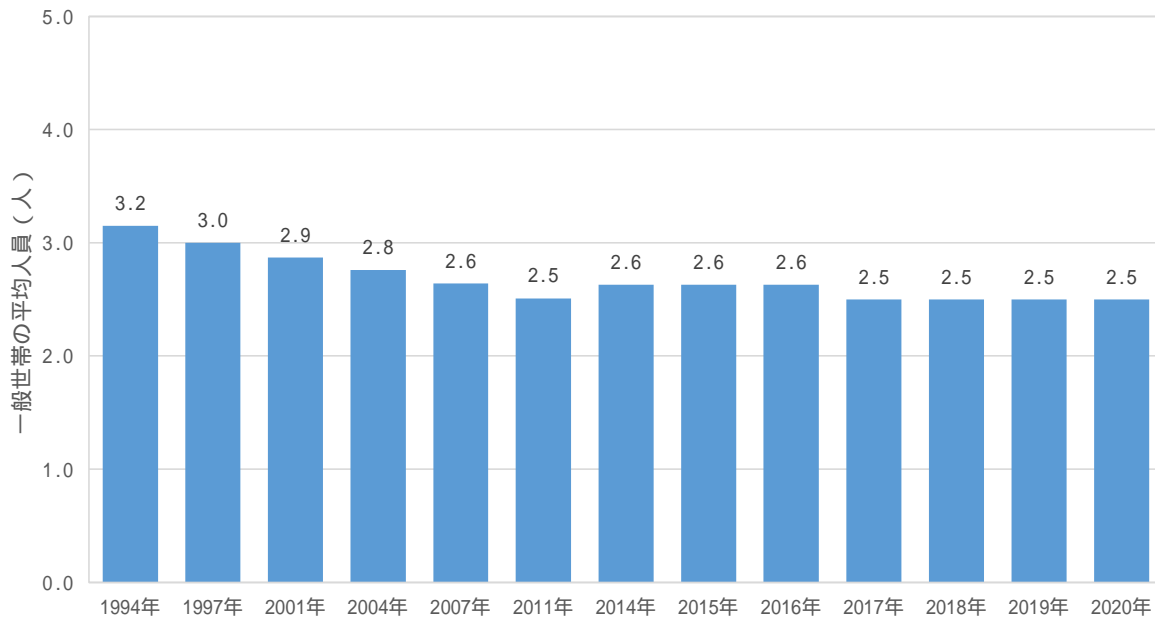


図 2-8 一般世帯の平均人員 (1994 年~2020 年)

出典：沖縄県「沖縄統計年鑑」より作成

## (3) 家計収入の圧迫

沖縄地方は、全国に比べて家計の収入が20万円/月以上少ない状況に加え、近年沖縄県の年間平均収入は減少傾向にあります。さらに、エンゲル係数は近年急激に上昇し、2020年においては全国1位となっています。コロナ禍において、食費が家計を圧迫していると推測されます。

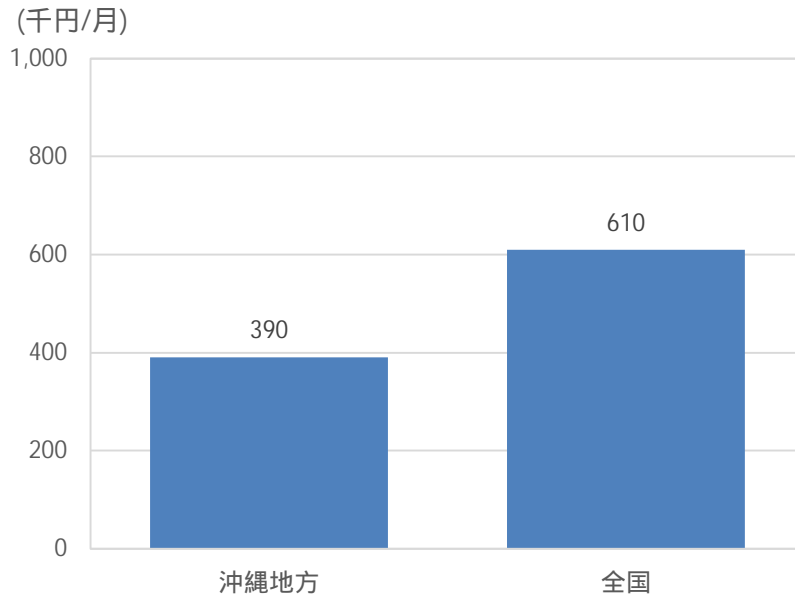


図 2-9 沖縄地方と全国の家計の比較

出典：総務省「2020年家計調査」より作成

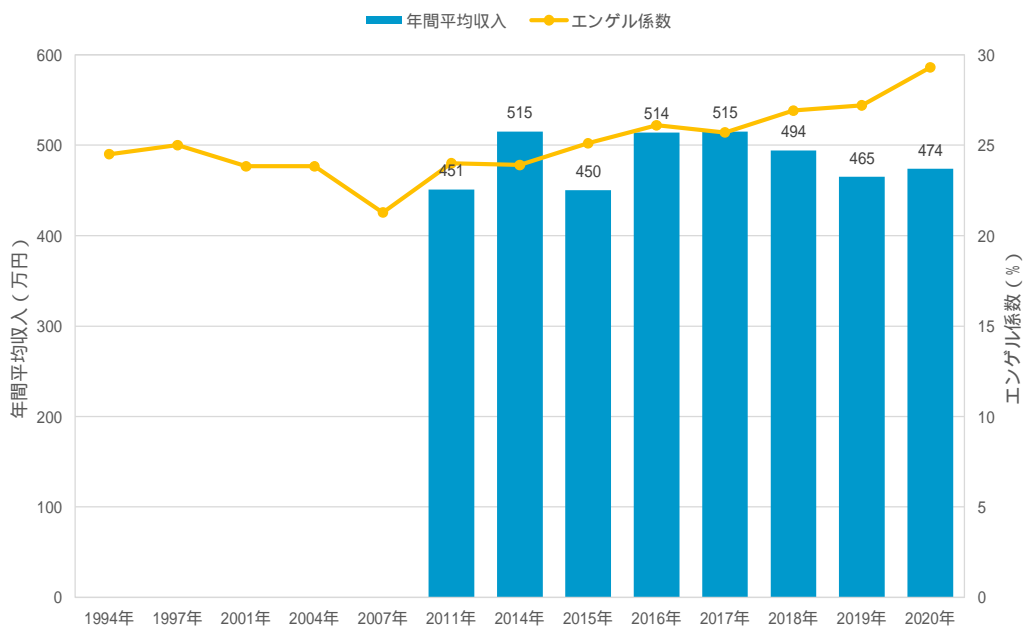


図 2-10 年間平均収入とエンゲル係数

出典：沖縄県「沖縄統計年鑑」より作成

## 2 沖縄県の交通の現状と課題

近年、沖縄県の住宅地平均価格は増加傾向にあり、持ち家率は減少傾向にあります。沖縄県の平均賃料についても増加傾向にあり、家計を圧迫していると推測されます。

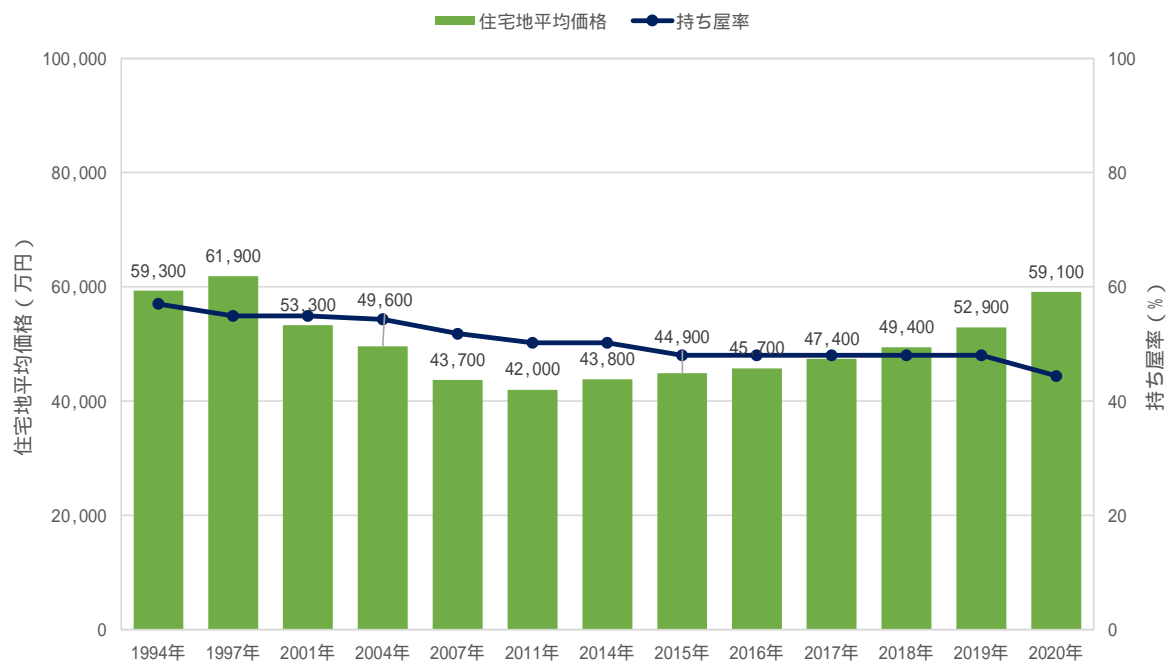


図 2-11 住宅地平均価格と持ち屋率

出典：おきぎん経済研究所「おきぎん賃料動向ネットワーク調査（2020年）」

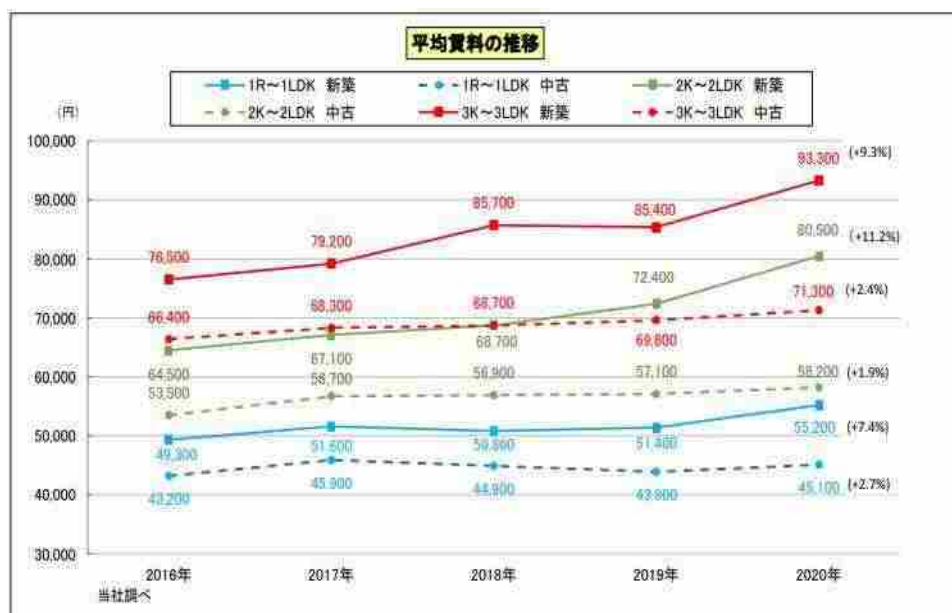


図 2-12 平均賃料の推移

出典：おきぎん経済研究所「おきぎん賃料動向ネットワーク調査（2020年）」

(4) 運転免許人口の伸びよりも大きい自動車保有台数の推移

沖縄県内の運転免許人口および自動車保有台数は増加傾向にあります。また、運転免許人口より、自動車保有台数の伸び率の方が大きくなっています。世帯あたり自動車保有台数が伸びていることと相関関係にあると推測されます。

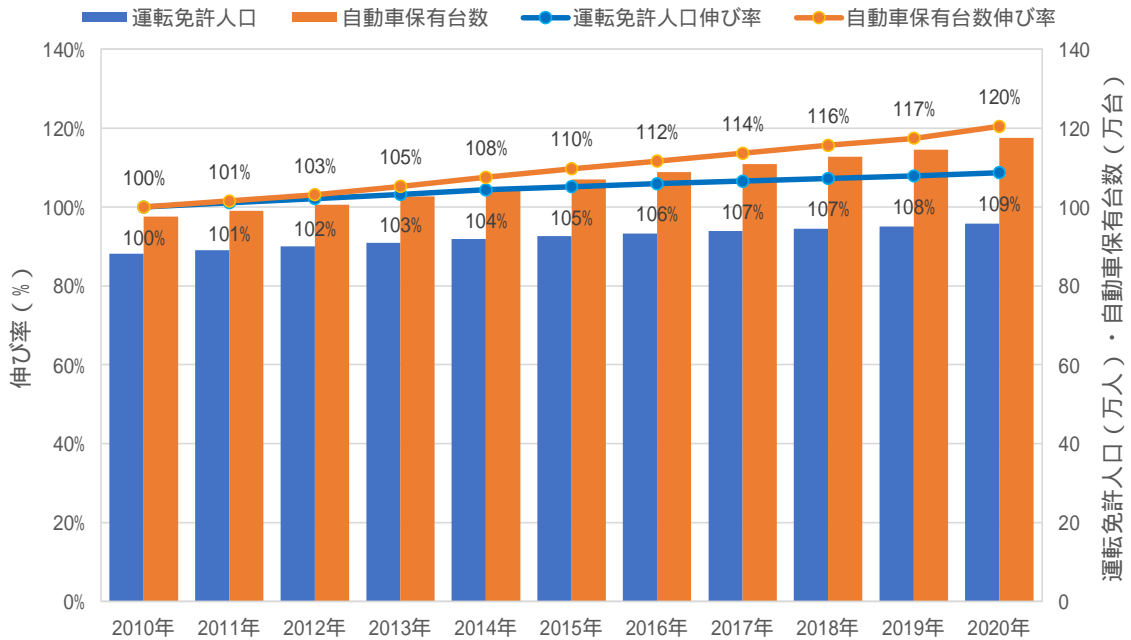


図 2-13 運転免許人口と自動車保有台数の関係

出典：警視庁「運転免許統計」 一般財団法人自動車検査登録情報協会

(5) 道路改良の伸びよりも大きい自動車保有台数の推移

沖縄県内の自動車保有台数が増加傾向にある中、道路改良延長は横ばいとなっており、自動車保有台数に対して道路ネットワークの整備が追い付いていない状況となっています。

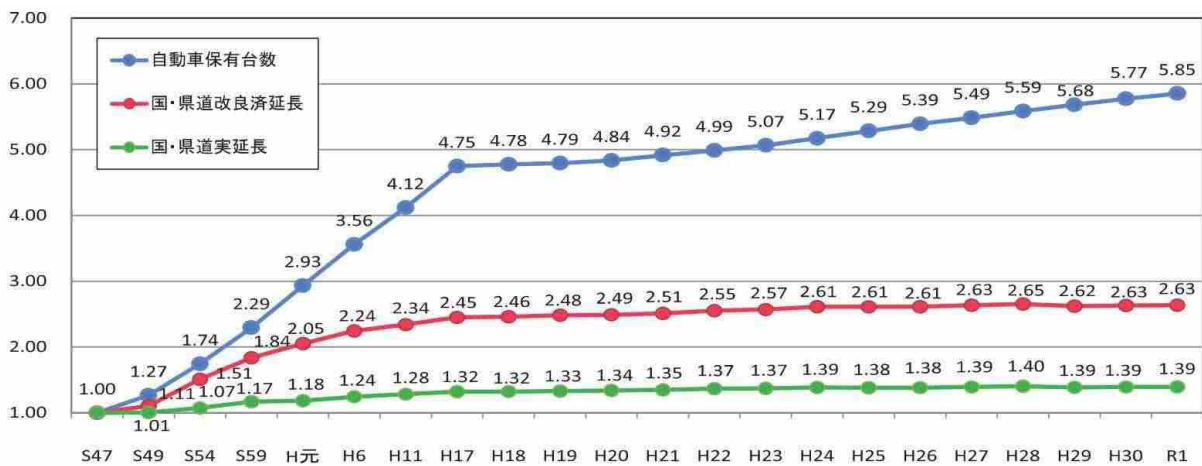


図 2-14 道路改良と自動車保有台数の伸び率比較

出典：沖縄県「沖縄県の道路 2021」

(6) 旅客地域流動調査による交通手段分担率

沖縄県内の移動の約90%は自動車に依存しており、全国の約66%と比較して非常に高い割合となっています。カーボンニュートラルの観点からも、公共交通の分担率を上げていくことが重要です。

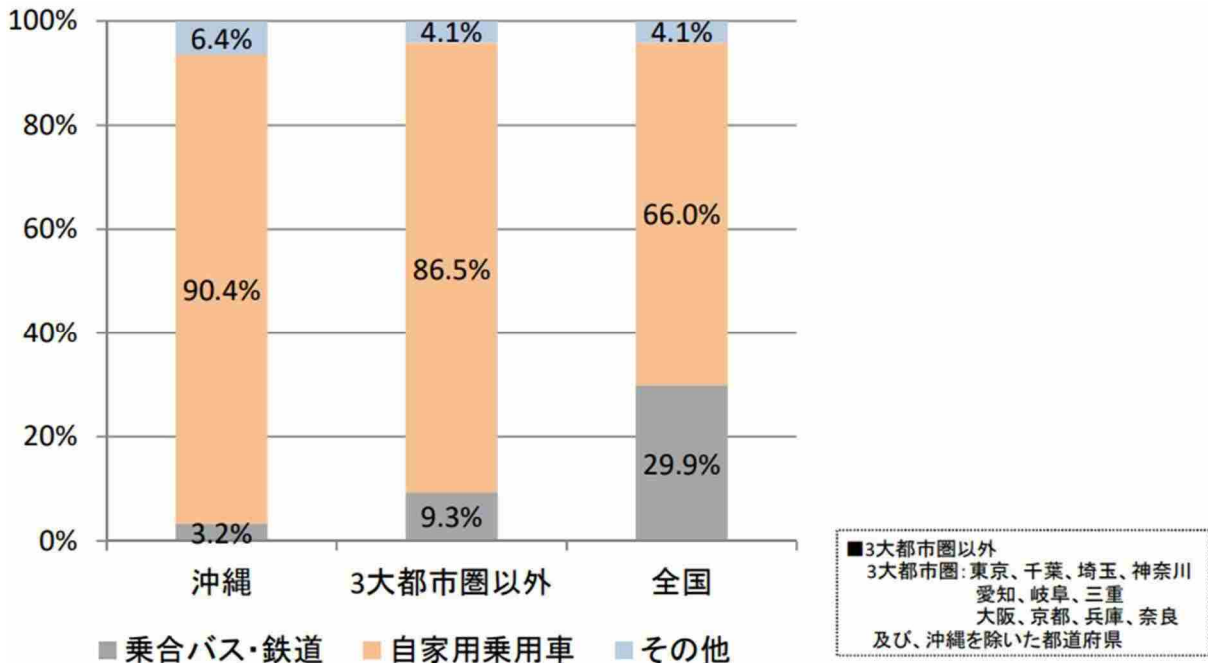


図 2-15 旅客地域流動調査による交通手段分担率 (2009)

出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン (2021年3月)

(7) 3大都市圏並みの渋滞が発生

那覇市の混雑時平均速度は、3大都市圏と比較しても低い状況にあります。

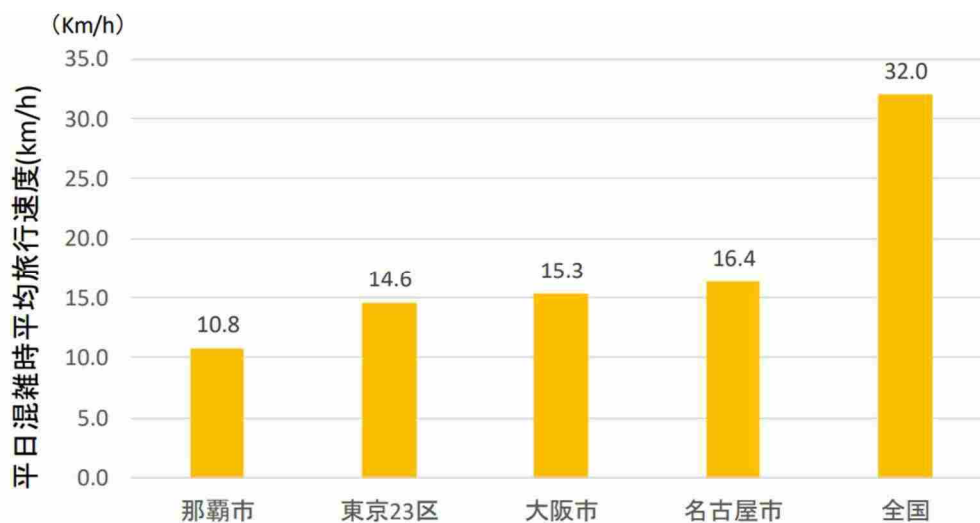


図 2-16 那覇市と他都市の平日混雑時旅行速度の比較

出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン (2021年3月)



(8) 主要渋滞箇所（中南部）

主要渋滞箇所は、全体の約9割が中南部に集中しており、特に国道58号、国道329号、国道330号は、南部から中部にかけて主要渋滞箇所が続く区間となっています。

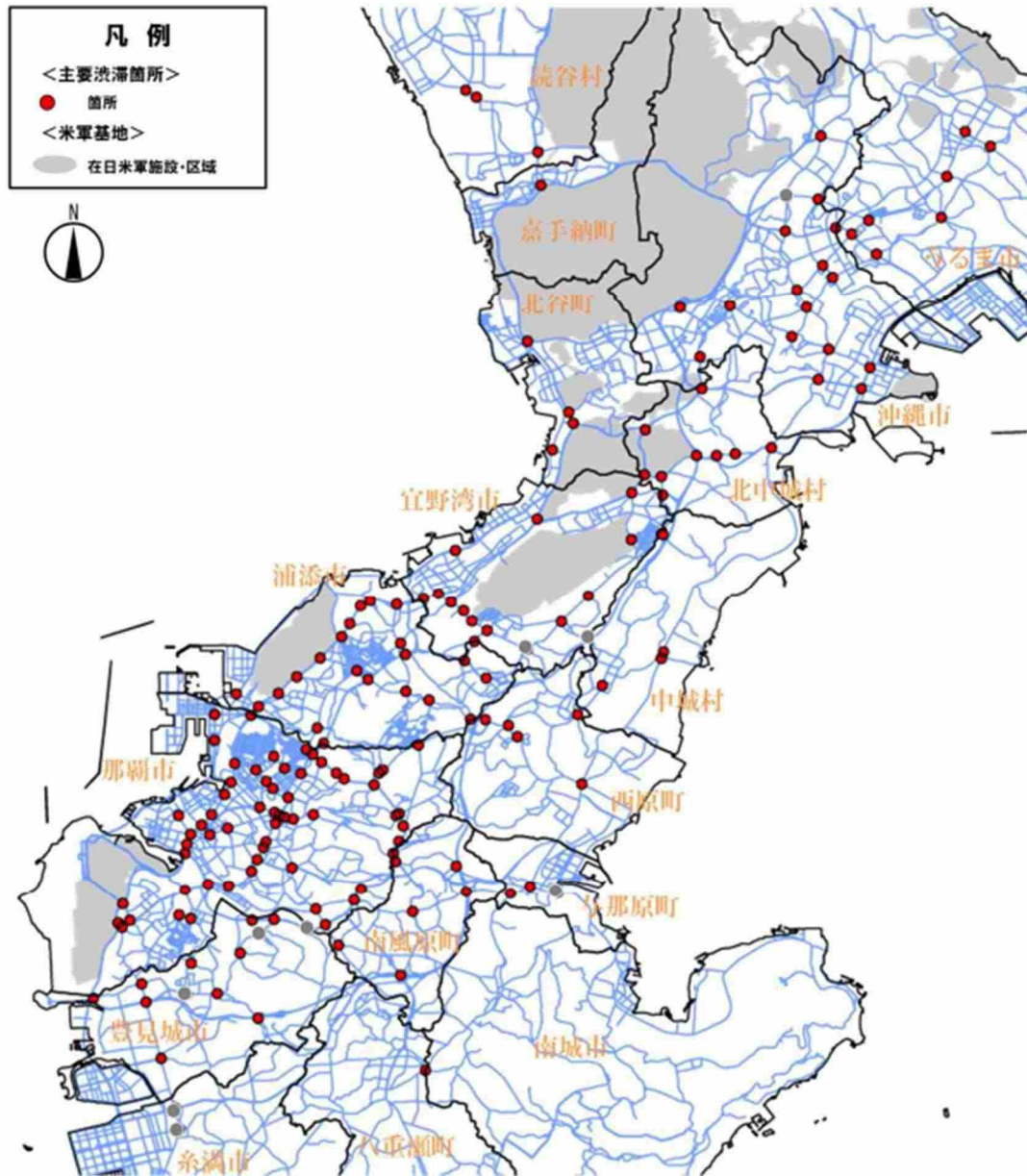


図 2-17 主要渋滞箇所（中南部）

出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン（2021年3月）

(9) 通勤・通学時間帯の那覇市への自動車利用の集中

朝夕の時間帯は、通勤・通学の方々の移動が大変多くなっています。例えば、那覇市内へ向かう自動車での移動量は、どの方面からでも8時台をピークとして7~9時台に集中しています。このため、那覇市内では当該時間帯の道路混雑が最も顕著になっています。

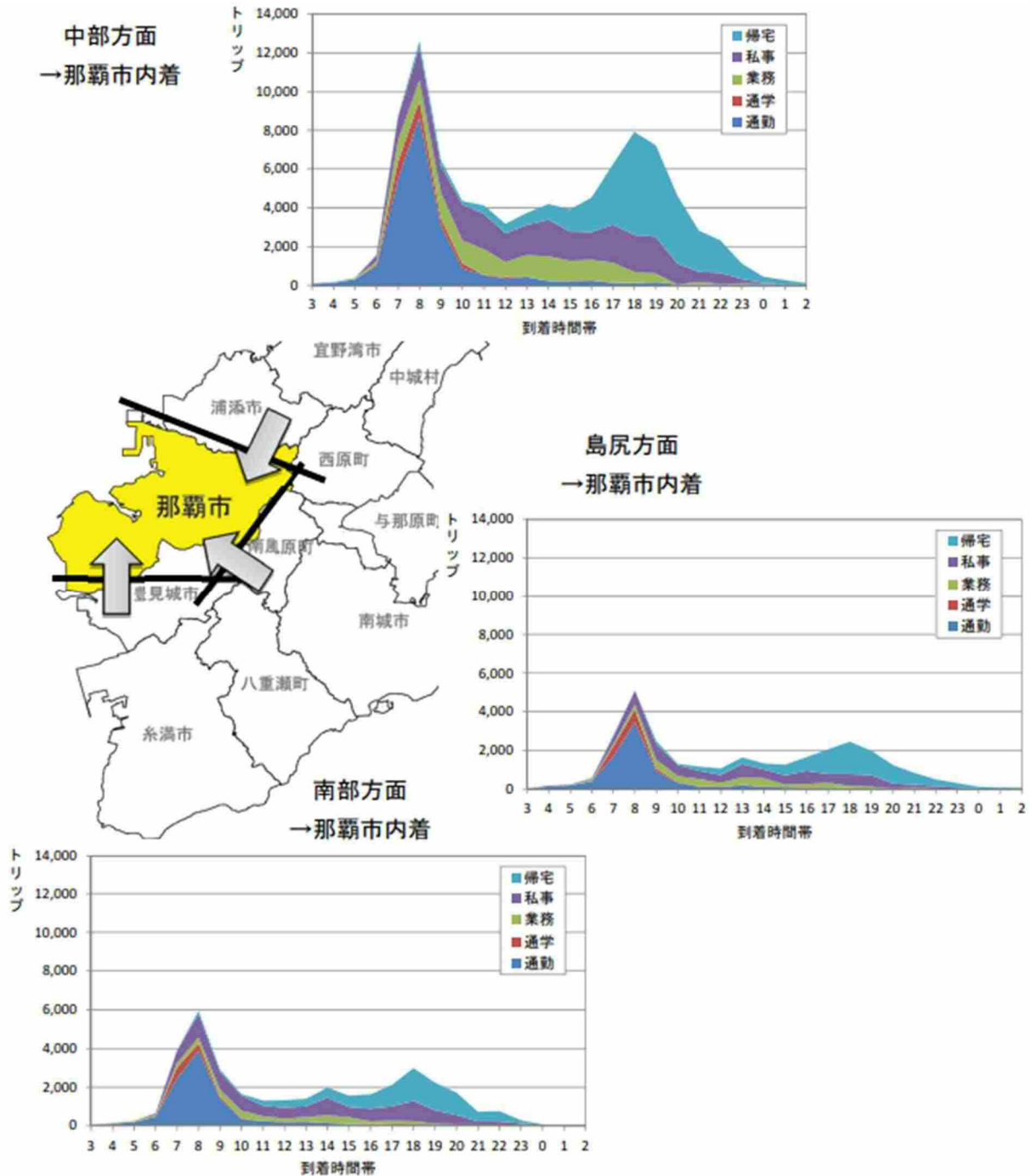


図 2-18 方面別の那覇市着の時間帯別自動車トリップ数

出典：H18 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査より作成

(10) 自動車利用の増加に伴う温室効果ガス排出量の増大

全国と沖縄県の部門別二酸化炭素排出量(2018(平成30)年度)の排出構成を比較すると、沖縄県では運輸部門が32.8%と、全国と比べて高い割合を占めています。

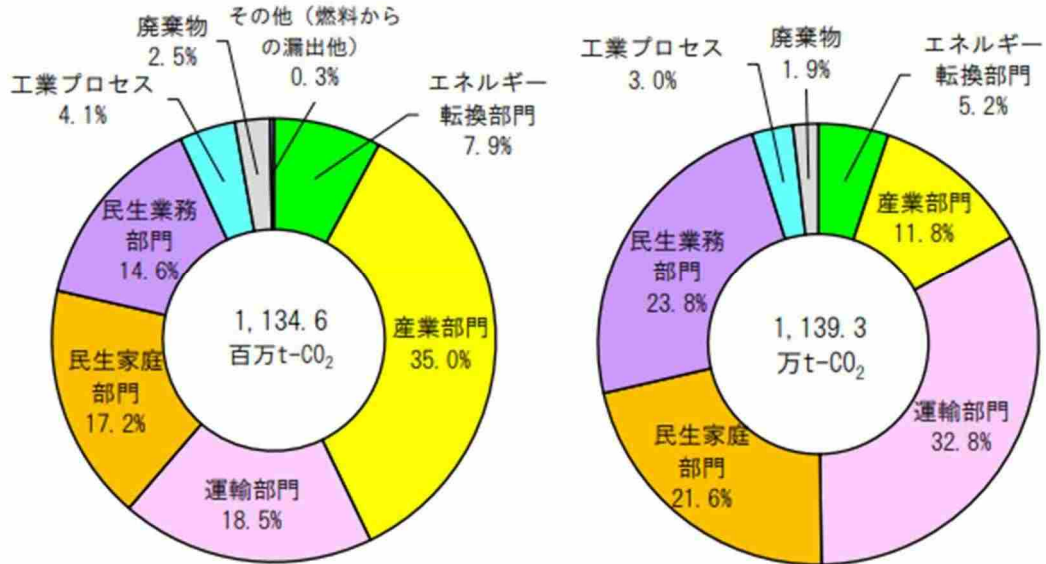


図 2-19 部門別の二酸化炭素排出量 (左: 全国 右: 沖縄県)

出典: 第2次沖縄県地球温暖化対策実行計画(2021年3月)

(11) 全国で最も低い自動車保険加入率

沖縄県における自動車の任意保険加入率は全国で最下位(78.5%)となっており、自動車社会にも関わらず任意保険に入らない自家用車保有者の存在が、自他ともにリスクの高い状況を生み出していると推測されます。

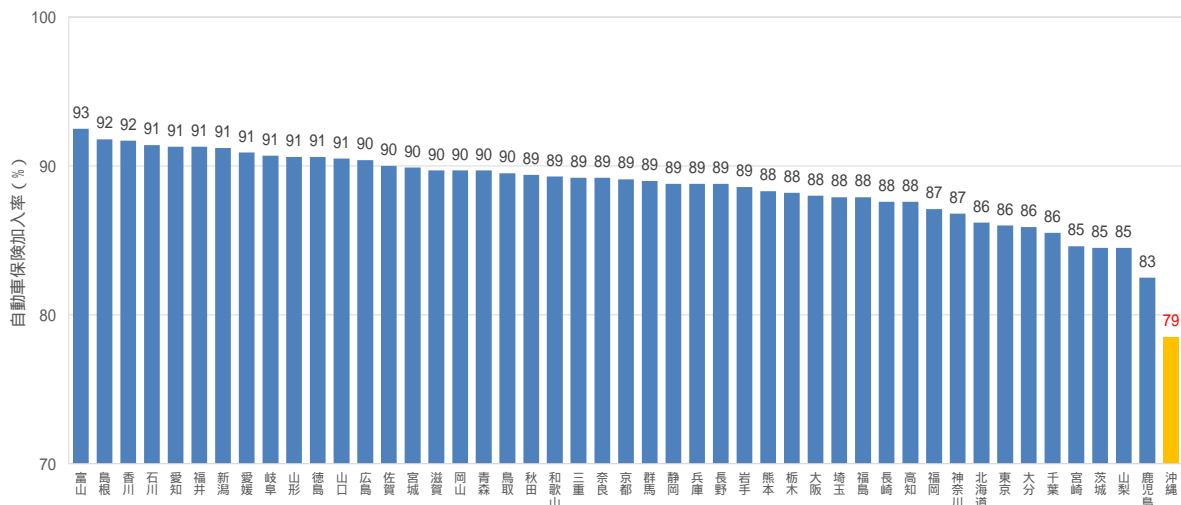


図 2-20 自動車共済・自動車保険 都道府県別 対人賠償普及率 (2020年度)

出典: 損害保険料率算出機構;自動車保険の概況(2020年度)より作成

(12) 今後、回復が見込まれる入域観光客数と観光収入

入込観光客数及び観光収入はコロナ禍前までは好調に推移しており、入込観光客数はいずれ回復する見込みであり、観光客の周遊の誘導、増加に対応した公共交通サービスの提供が求められます。

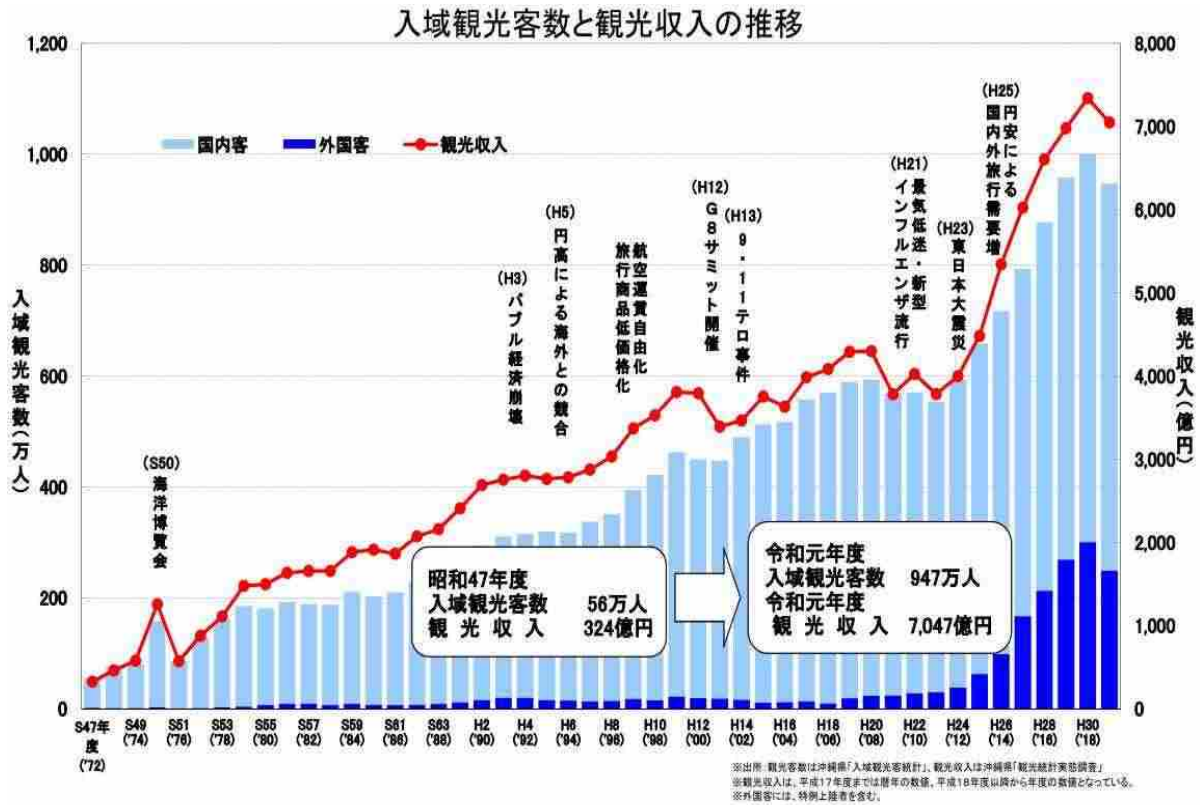


図 2-21 入域観光客数および観光収入

出典：沖縄県「沖縄観光の推移」（2020）

<https://www.pref.okinawa.jp/site/bunka-sports/kankoseisaku/kikaku/report/youran/s47-h23tourists.html>



(13) 入域観光客数の増加に伴うレンタカー台数の増加

沖縄県を訪れる観光客の主な移動手段はレンタカーが最も多く、コロナ禍前までは、レンタカー事業所数やレンタカー車両台数も増加傾向にありました。観光客のレンタカー利用に伴う都心部や観光地における渋滞対策や、レンタカーに頼らない移動サービスの提供が求められます。

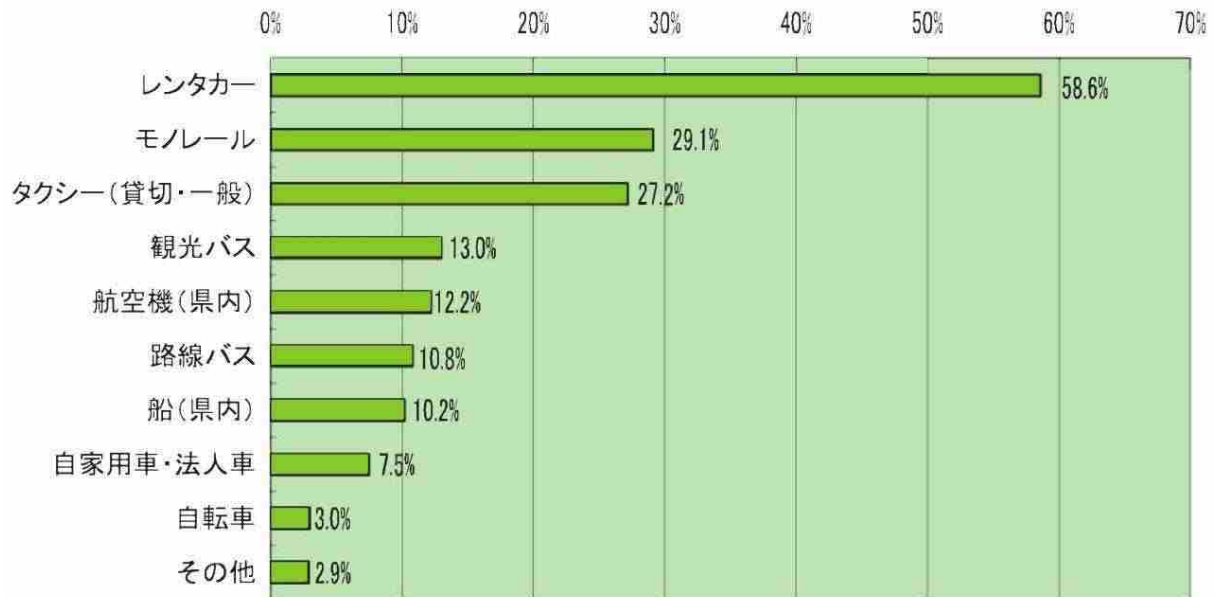


図 2-22 観光客における利用交通機関

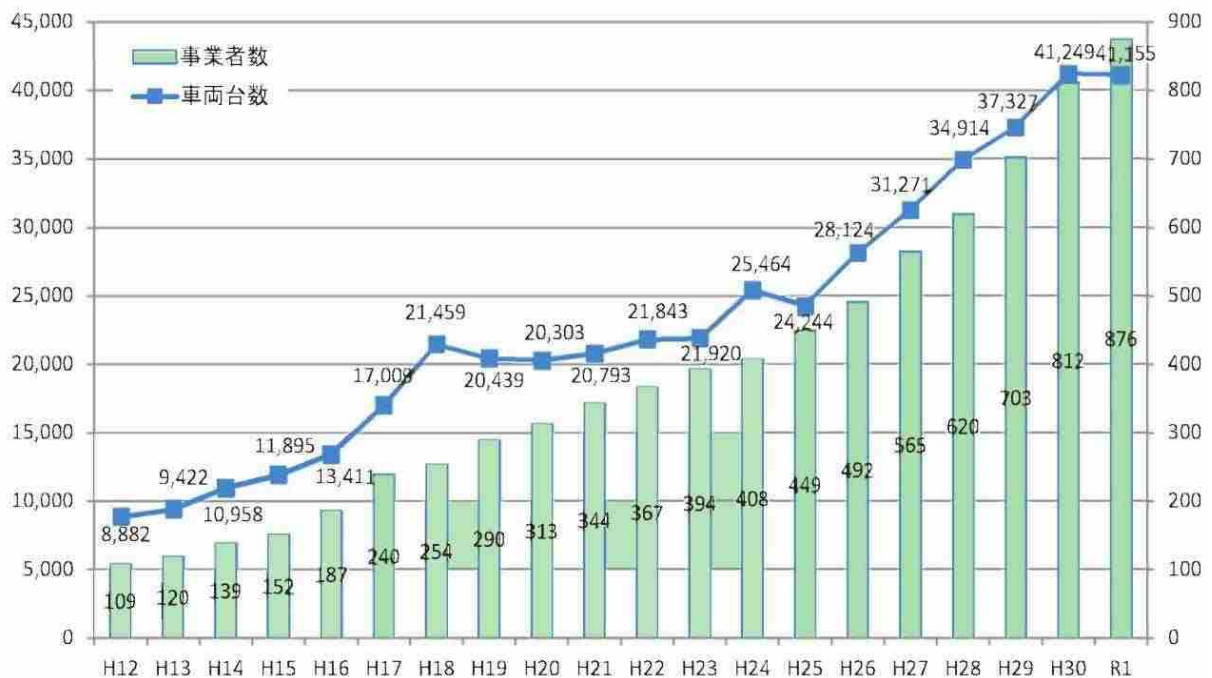


図 2-23 レンタカー事業所及び許可車両台数の推移

出典：沖縄県「沖縄の道路 2021」(2021)

## 2-3 公共交通機関における現状

### (1) 公共交通利用者数の減少

定時性や速達性の向上に資する様々な取組み（IC乗車システム（OKICA）・のりものNAVI（旧バスナビ沖縄）の導入、バスレーン・基幹急行バスの導入など）により、近年ではバスの利用者は横ばいとなっています。



図 2-24 バス・モノレールの輸送人員と自動車保有台数の推移

出典：沖総局「「データを活用したバス利用の促進に関する実証調査」の実施」  
[http://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Unyu/news/201117\\_1.pdf?la=ja-JP&hash=9A5E265FE2917D0FC1B261DA3A8EEB5AE0A4B22B](http://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Unyu/news/201117_1.pdf?la=ja-JP&hash=9A5E265FE2917D0FC1B261DA3A8EEB5AE0A4B22B)

## (2) 割高な中長距離対の路線バス運賃

沖縄県に限らず、一般的に路線バスの運賃は、大量輸送が可能な軌道系交通システムと比べると割高となることから、中長距離においては移動手段として選ばれにくく、鉄軌道がない沖縄県においては自家用車利用の増加要因になっていると推測されます。

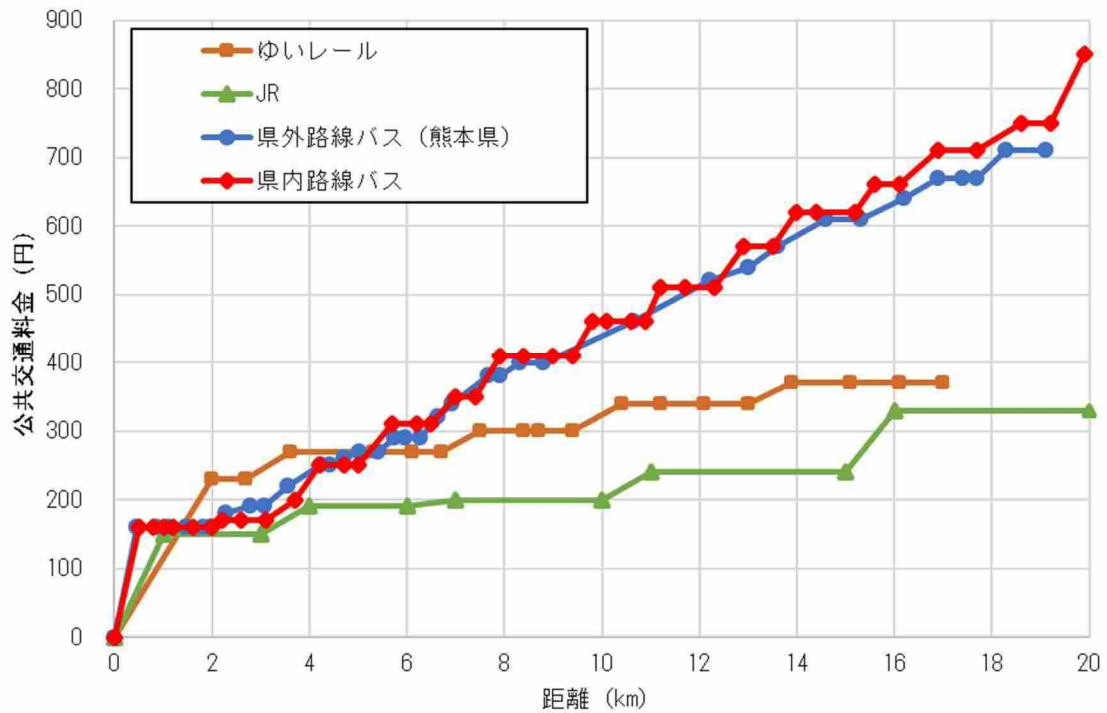


図 2-25 公共交通の距離対価格比較

出典) 【ゆいレール運賃】ゆいレール公式サイト

【路線バス運賃】バスマップ沖縄、NAVITIME (バス時刻表)

【JR】JR おでかけネット



(3) 運転手不足

乗合バス運転手は減少傾向にあり、2020年時点では2013年から約15%減少しており、運転手の年齢は2020年時点平均53.5歳で、50歳代が最も多くなっています。

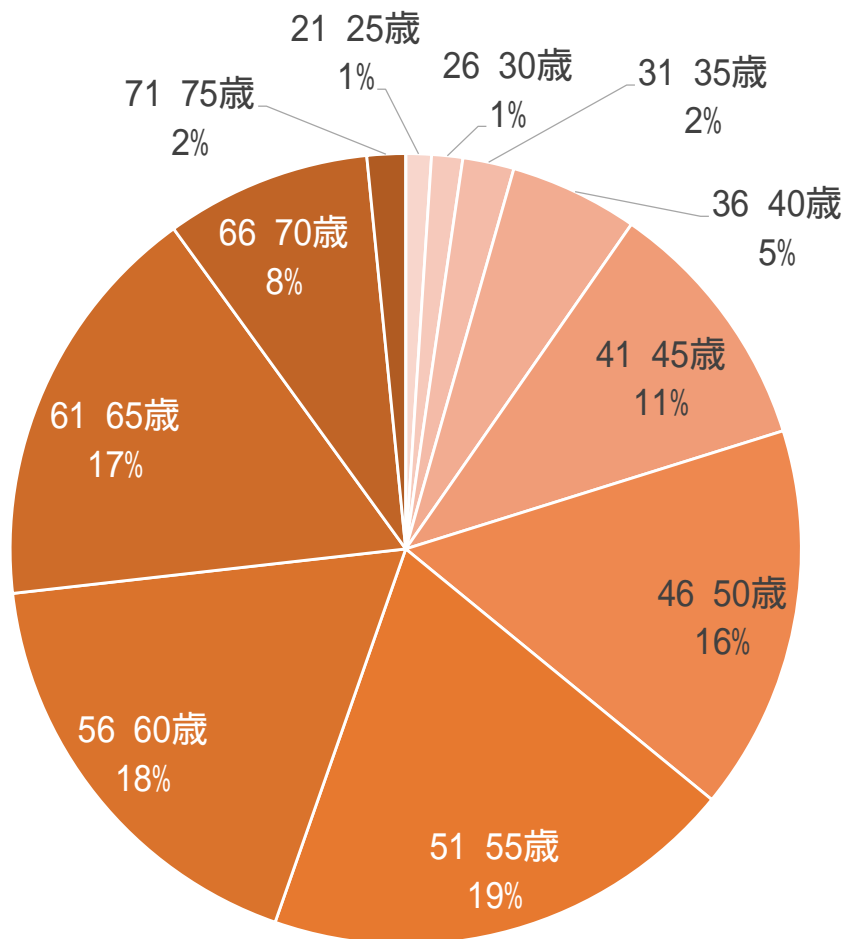


図 2-26 運転手の年齢構成

出典：沖縄県「令和3年度 第2回基幹バスシステムの構築に向けた勉強会」（2021）

## (4) 赤字路線維持の限界

沖縄県に限らず、一般的に国内のバス路線は、ほとんどが赤字路線となっており、バス事業者は一部の黒字路線や貸切バスの収益で赤字路線の損益を補填し、路線を維持しています。

この仕組みを「内部補助」と呼び、日本における路線バス事業としては一般的な経営手法ですが、コロナ禍において、この「内部補助」による路線の維持が危ぶまれています。

また、2018年度は2014年度に比べ、沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業費補助金額<sup>1</sup>は3%増加、沖縄県生活バス路線確保対策補助金額<sup>2</sup>は19%増加しており、コロナ禍において、路線バス事業のさらなる収益悪化が生じています。

- 1：要件を満たし、かつ欠損額が生じ複数の市町村にまたがるバス路線に対し、国・県・市町村が協調して交付する補助金。
- 2：要件を満たし、かつ欠損額が生じているバス路線（単独市町村でも可）に対し、県・市町村が協調して交付する補助金。

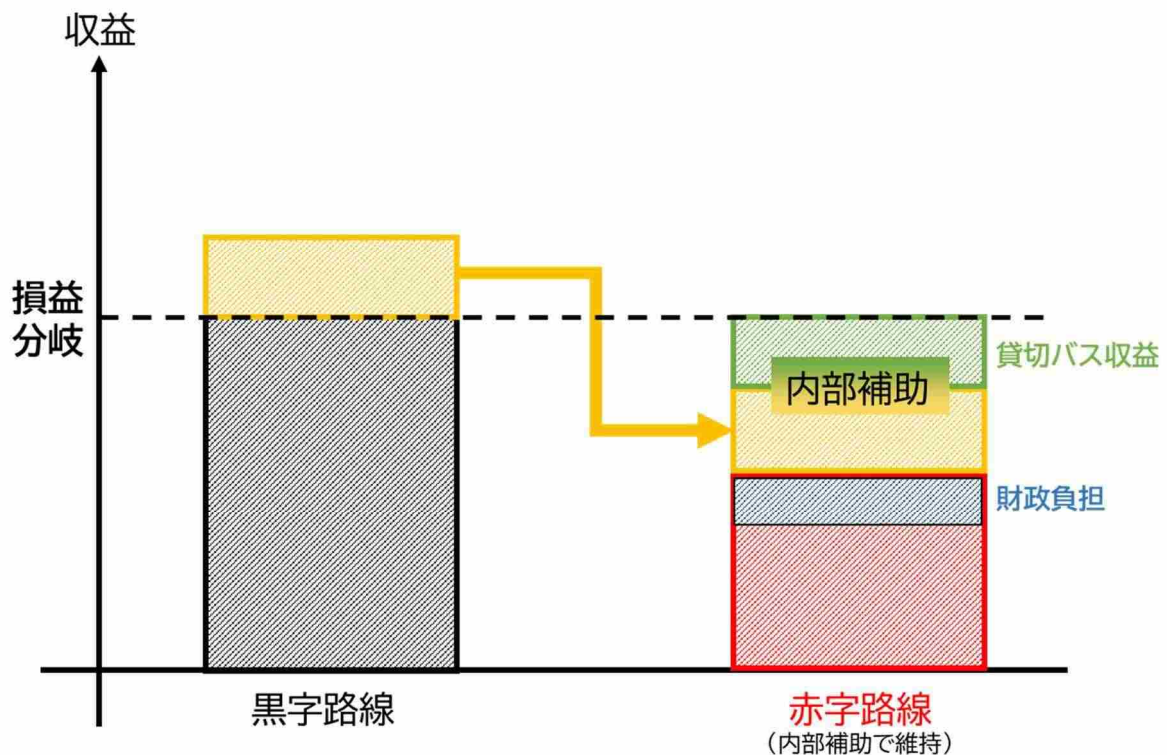


図 2-27 バス事業者の現状

### 3 TDM 施策展開の方針

#### 3-1 施策展開にあたっての基本方針

沖縄県においては、総人口（約 145 万人）の約 8 割が中南部圏に集中しており、100 万都市圏並みの都市規模を有しているにも関わらず、定時速達性の高い鉄道等の基幹的公共交通を有していないことから、交通および物流に要する費用・時間双方のコストが割高となり、人的及び物的移動における大きなハードルとなっています。

こうした事情に加えて、広大な米軍基地の存在、基地による市街地の分断は、広域道路網の整備の遅れ、急激な自動車交通の増大、慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境負荷の増大など、様々な問題と深刻な状況を生み出しています。

交通渋滞の解消に向けては、長期的には、広域的な道路網の整備や、鉄軌道の構想もありますが、眼前の交通渋滞へ対処するためには、TDM 施策や既存の公共交通機関を活用した基幹的公共交通システムの構築により、過度な自家用車の利用から公共交通や多様なモビリティを利用するライフスタイルの転換を図る必要があり、AI、IoT、ビッグデータ等の先端技術を活用する視点が重要です。

また、これまで実施してきた TDM 施策については、達成度や定量的な評価に資するデータの入手が困難だったことから、今回の改定においては、行政当家データに加え、近年入手が可能となったビッグデータ等、様々な交通行動データ等を用いた定量的な成果指標の設定・分析等を、TDM 重点エリアにて行うことを想定しています。

以上、施策相互の相乗効果を高めつつ、交通渋滞等の人間の社会生活から生じる諸問題の統合的な解決を図るため、以下 2 つの柱による TDM 施策により、「自動車の利便性を上回る交通環境の実現」や「エリアに特化した交通課題の解決」を図ります。



図 3-1 TDM 重点施策の 2 つの柱

## 3-2 TDM 施策推進上の課題と改善方針

沖縄県内ではこれまで、施策単位で TDM が実施されてきましたが、施策単独での効果が発揮され難かったことから、交通渋滞に関する課題を抱えるエリアを「TDM 重点エリア」として設定し、エリア内において複数の TDM 施策の相乗的な効果を図ることで「課題対応型 TDM 施策」を展開します。

TDM 施策は、人々の行動需要を調整するために実施しますが、社会情勢の変化等により需要も変化することから、施策の効果を定量的・定性的に分析し、その動態を観察しながら施策の迅速な改善を図る「TDM アクションループ」を実施します。

また、TDM 施策の評価手法が未確立なため、施策の十分な検証ができていなかったことから、ビッグデータ等を用いた分析を担う「TDM データ分析プラットフォーム」の提供により、交通流の分析等に資するデータの特定や活用に関するノウハウの蓄積を図るとともに、動態観察による評価手法の確立を図ります。

さらに、TDM 施策には、交通行動の変更を促す取組もあり、交通行動は小・中学生、高校生、社会人、高齢者などのライフステージに合わせて大きく異なることから、それぞれのライフステージに合った TDM 施策の実施を図ります。

かつ、沖縄県内においては、行政単位で TDM 施策が実施されてきましたが、事例等を共有する場がなかったことから、TDM 施策の結果等に関係者間にて共有する場を「沖縄 TDM ワーキング」として、アクションプログラムに位置づけ、その活性化を図ります。

以上を踏まえ、今回の TDM 施策推進プログラムの改定では、「TDM 重点エリアの設定」「TDM アクションループの展開」「TDM データ分析プラットフォームの提供」「ライフステージに合わせた TDM の実施」「TDM 事例等の関係者間共有」という 5 点を改善策として位置づけます。

これまでの課題	課題を踏まえた改善方針
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TDM 施策を個別に実施するため、施策の相乗効果が発揮されにくい。</li> </ul>	<p><b>① TDM 重点エリアの設定</b> ⇒ 交通渋滞に関する課題を抱えるエリアを「TDM 重点エリア」として設定し、複数の TDM 施策の実施により、施策の相乗的な効果を図る。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TDM 施策を継続的に実施するための仕組みが確立されていない</li> </ul>	<p><b>② TDM アクションループの展開</b> ⇒ 定量的・定性的な分析から TDM 施策を立案し、「みる・きく・きめる・うごく」で構成される「TDM アクションループ」を素早く実行することで、動態観察をしながら施策の改善を図る。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TDM 施策の評価手法が未確立なため、施策の検証ができていない。</li> </ul>	<p><b>③ TDM データ分析プラットフォームの提供</b> ⇒ ビッグデータの分析を担う「TDM データ分析プラットフォーム」の提供により、交通流の分析等に資するデータの特定や活用に関するノウハウの蓄積を図るとともに、動態観察による評価手法の確立を図る</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 適切な対象者に、適切な TDM 施策を実施しないと効果が薄い。</li> </ul>	<p><b>④ ライフステージに合わせた TDM の実施</b> ⇒ 将来の人口構成を念頭に、TDM 施策を働きかけるターゲットをライフステージで分類し、効果的な取組を組み合わせる。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 県内において、同様の TDM 施策が実施されているが、事例等を共有する場がない。</li> </ul>	<p><b>⑤ TDM 事例等の関係者間共有</b> ⇒ 実施した TDM 施策の内容を関係者間にて共有する場を、「沖縄 TDM ワーキング」として、アクションプログラムに位置付ける。</p>

図 3-2 TDM 施策推進アクションプログラムの改善策

(1) TDM アクションループの展開

沖縄21世紀ビジョン基本計画においては、毎年 PDCA サイクルによる事業の効果検証が行われており、その中で、TDM 施策に関連する取り組みの実効性・継続性の確保に向けた手段として、PDCA サイクルの Do(実行)の部分について、定量的・定性的な分析から TDM 施策を立案し、「みる・きく・きめる・うごく」で構成される「TDM アクションループ」を素早く実行することで、動態観察をしながら施策の改善を図ります。

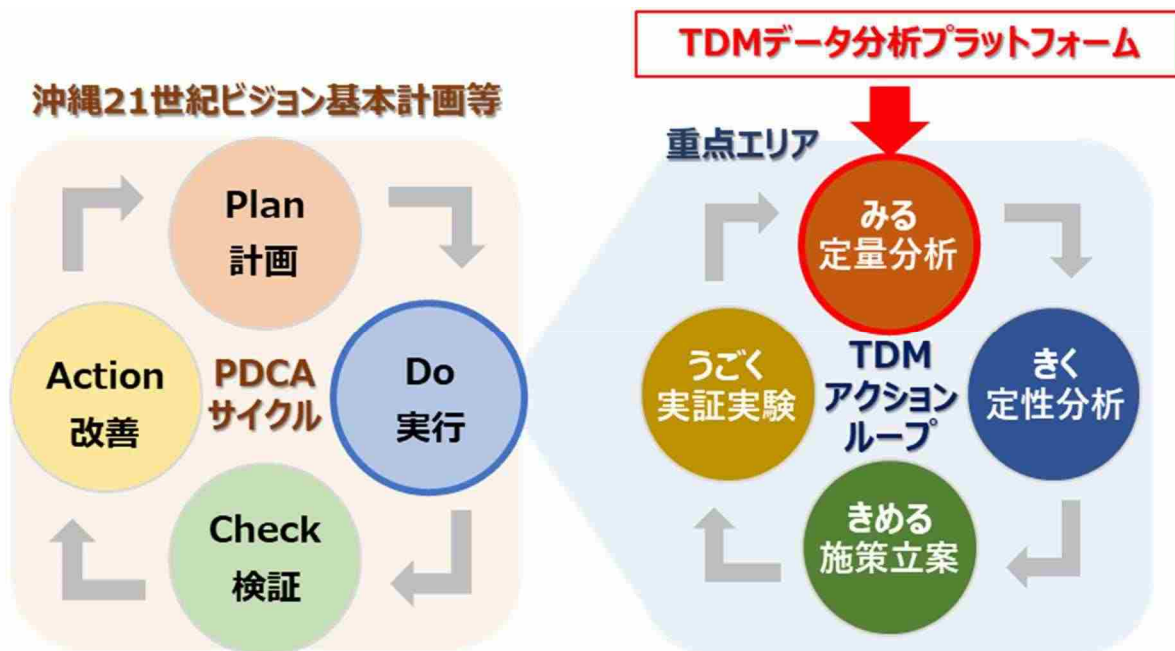


図 3-3 TDM 施策の実効性・継続性確保に向けた推進体制イメージ



## (2) TDM データ分析プラットフォームの提供

## (a) データプラットフォームの考え方

ビッグデータ等を用いた分析を担う「TDM データ分析プラットフォーム」の提供により、交通流の分析等に資するデータの特定や活用に関するノウハウの蓄積を図るとともに、動態観察による評価手法の確立を図ります。

交通に関連するビッグデータは、恒常的に計測されるものから数年に一度調査されるものまで様々なデータが存在しています。例えば、日々の時間帯別の自動車交通量がカウントされているトラフィックカウンターなどは、交通管理者の協力やシステムの導入により入手が可能ですが、パーソントリップ調査（PT 調査）データや道路交通センサス（OD 調査）など大規模な調査を伴うデータは、数年に一度の単位でしか調査されません。

また、近年においては、自動車のプローブデータやモバイル端末等の移動データなどが入手しやすくなってきていることから、沖縄県ではこれらのデータも活用し、TDM に資する分析等のノウハウの蓄積を図ります。

さらに、TDM 施策の評価手法は、画一的な基準がないことから、ビッグデータを活用した動態観測から評価手法の検討を行い、これらのビッグデータの分析により得られたノウハウ等については、市町村等へ情報の提供や分析の補助を行います。

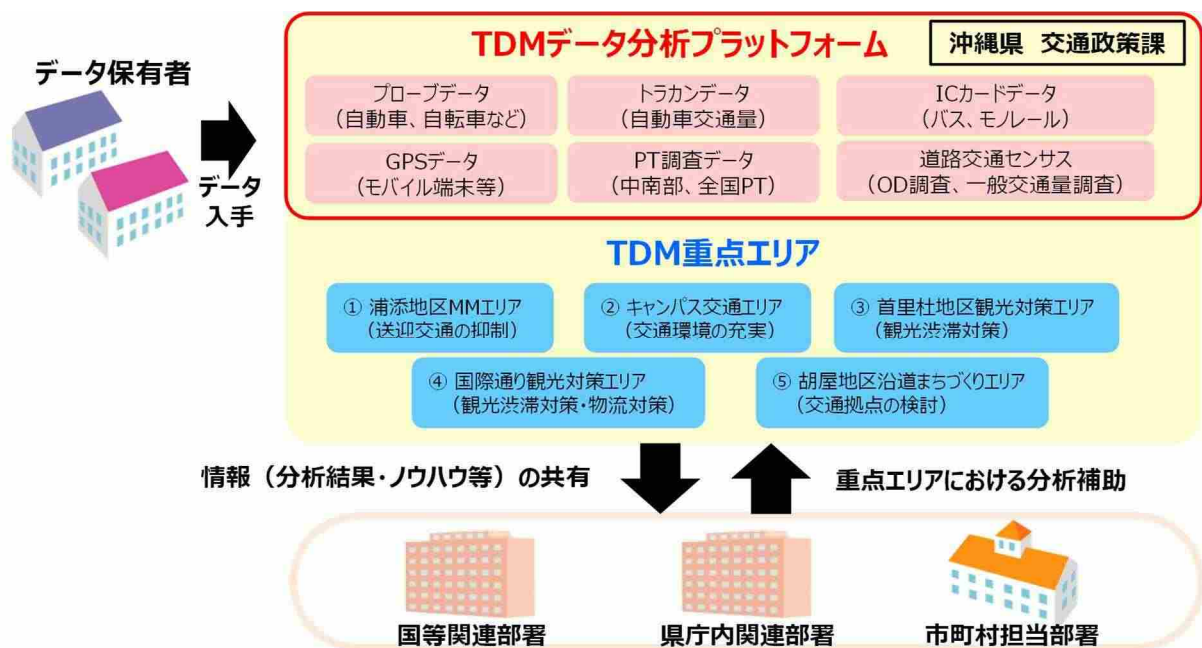


図 3-4 データプラットフォームのイメージ

(b) 活用データ一覧

これまでの行政統計データの調査間隔は5年～10年に1回程度でありましたが、ビッグデータは日々のデータを取得できるようになりました。それぞれのデータ特性等を踏まえ、それらの組み合わせにより、多角的に分析することが重要となります。

表 3-1 活用データ一覧（行政統計情報）

データ		データ元	データ概要	取得可能データ	料金	調査間隔	TDM活用事例
行政統計情報	国勢調査	総務省統計局	統計法に基づいて実施する人及び世帯に関する全数調査で、国及び地方公共団体における各種行政施策その他の基礎資料を得ることを目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口</li> <li>産業</li> <li>職業</li> <li>従業地、通学地</li> <li>利用交通手段 等</li> </ul>	無料	5年毎	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口分布把握等</li> </ul>
	全国道路・街路交通情勢調査	国土交通省道路局	全国的な規模で実施している調査となり、道路の状況と断面交通量及び旅行速度の調査を行う「一般交通量調査」と、自動車の運行状況などを調査する「自動車起終点調査」の2つに大別（9月～11月）の平日1日	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通量（小型、大型）</li> <li>旅行速度（混雑時、非混雑時）</li> <li>幅員構成</li> <li>交通安全施設</li> <li>交差点密度 等</li> </ul>	無料	5年毎	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑時平均速度把握 等</li> </ul>
	全国都市交通特性調査（全国PT調査）	国土交通省都市局	「全国横断的」かつ「時系列的」に都市交通の特性を把握する調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口・産業・土地利用</li> <li>建物</li> <li>都市施設（道路の状況等）</li> <li>交通（バスの状況）</li> </ul>	無料	地域によって異なる	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通手段別分担率 等</li> </ul>

表 3-2 活用データ一覧（車両観測データ・市販ビッグデータ）

データ		データ元	データ概要	取得可能データ	料金	調査間隔	TDM活用事例	
車両観測データ	交通量常時観測	県警トラン	沖縄県警	主要国道等の車線上空に感知器を設置し計測	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度</li> <li>急制動</li> <li>OD</li> </ul>	有料	常時	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナの影響による国道58号、国道330号の交通量変化 等</li> </ul>
	カーナビプローブデータ	一般車両プローブ	民間事業者	カーナビ情報と連動した走行情報を収集	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度</li> <li>急制動</li> </ul>	有料	常時	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦添地区学校送迎による渋滞状況の把握 等</li> </ul>
		レンタカープローブ	レンタカー事業者	カーナビ情報と連動した走行情報を収集	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度</li> <li>急制動</li> <li>OD</li> </ul>	有料	常時	<ul style="list-style-type: none"> <li>首里杜地区におけるレンタカーの危険挙動分析 等</li> </ul>
市販ビッグデータ	流動人口データ	Agoop	GPS位置情報を基に人の流れや速度を点で可視化	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着点</li> <li>経路</li> <li>交通手段</li> <li>滞在時間</li> <li>立ち寄り 等</li> </ul>	有料	常時	<ul style="list-style-type: none"> <li>胡屋地区における基幹急行バス沿線を目的地とするトリップの出発地分布 等</li> </ul>	



### (3) 分析への活用が期待されるデータの概要

ビックデータを用いることで、どのエリアでどの程度の人がトリップを行っているのか、また、どこでどの程度渋滞が起きているのか、といった交通状況を分析することが可能となります。

#### (a) トリップの把握について

ある地域を出発するトリップ数をその地域の「発生量」、ある地域を目的地とするトリップ数をその地域の「集中量」といい、ある交通課題が生じているときに、発生量、集中量と交通状況を併せて分析することで、その課題が引き起こされる要因となったトリップを把握することが可能となります。

これらの把握には、「流動人口データ」「自動車プローブデータ」等を用います。

#### ○流動人口データ

モバイル端末等の GPS データを整理したビックデータを使用することで、人がどのようなトリップを行っているか、どの時間帯に移動しているか、どのエリアに滞在しているか等を詳細に把握することができます。例えば、Agoop 流動人口データは、スマホアプリから取得した GPS などの位置情報を秘匿化・統計加工した位置情報ビッグデータであり、エリア毎の時間経過による来訪・滞在人口推移や、人々の流れを細やかに把握可能です。



ポイント型流動人口データ

人の流れを「点」で把握できる流動人口データです。人の流れを分単位・緯度経度単位で細やかに把握できます。

#### データ項目例

1	ディリユーザID	6	移動方向
2	時間(分単位)	7	推定居住エリア(市区町村単位)※
3	緯度	8	推定勤務エリア(市区町村単位)※
4	経度	9	その他(各種属性・パーソナ項目)※
5	移動速度	10	

提供方法：市区町村/都道府県単位 (CSV形式)

図 3-5 流動人口データの例 (Agoop)

出典：株式会社 Agoop HP

○自動車プローブデータ

自動車プローブデータは、自動車の GPS から取得された走行履歴データのことです。走行履歴データには、車両の位置情報や時間、速度等のデータが含まれており、自動車プローブデータを分析することで、どこへ向かう自動車が多いのか、どの時間帯に移動しているか、どの経路を通過しているか等を把握することができます。

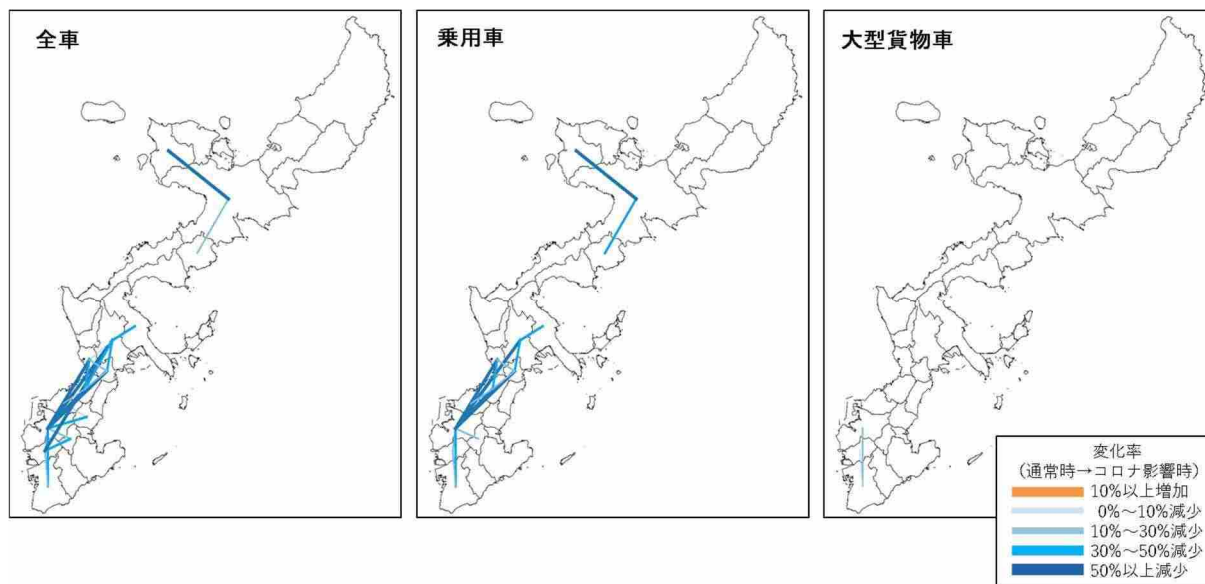


図 3-6 自動車プローブデータの分析例

出典：令和2年度 第1回 沖縄地方渋滞対策推進協議会

参考資料 3 . コロナ禍における交通の影響について

## ○シェアサイクル移動履歴データ

- ・ シェアサイクルを活用した際に取得される移動情報（位置座標、時間）のデータです。利用者の走行履歴を整理することが可能で、需要の多い道路抽出、整備が必要となる区間抽出等の分析に活用することが考えられます。

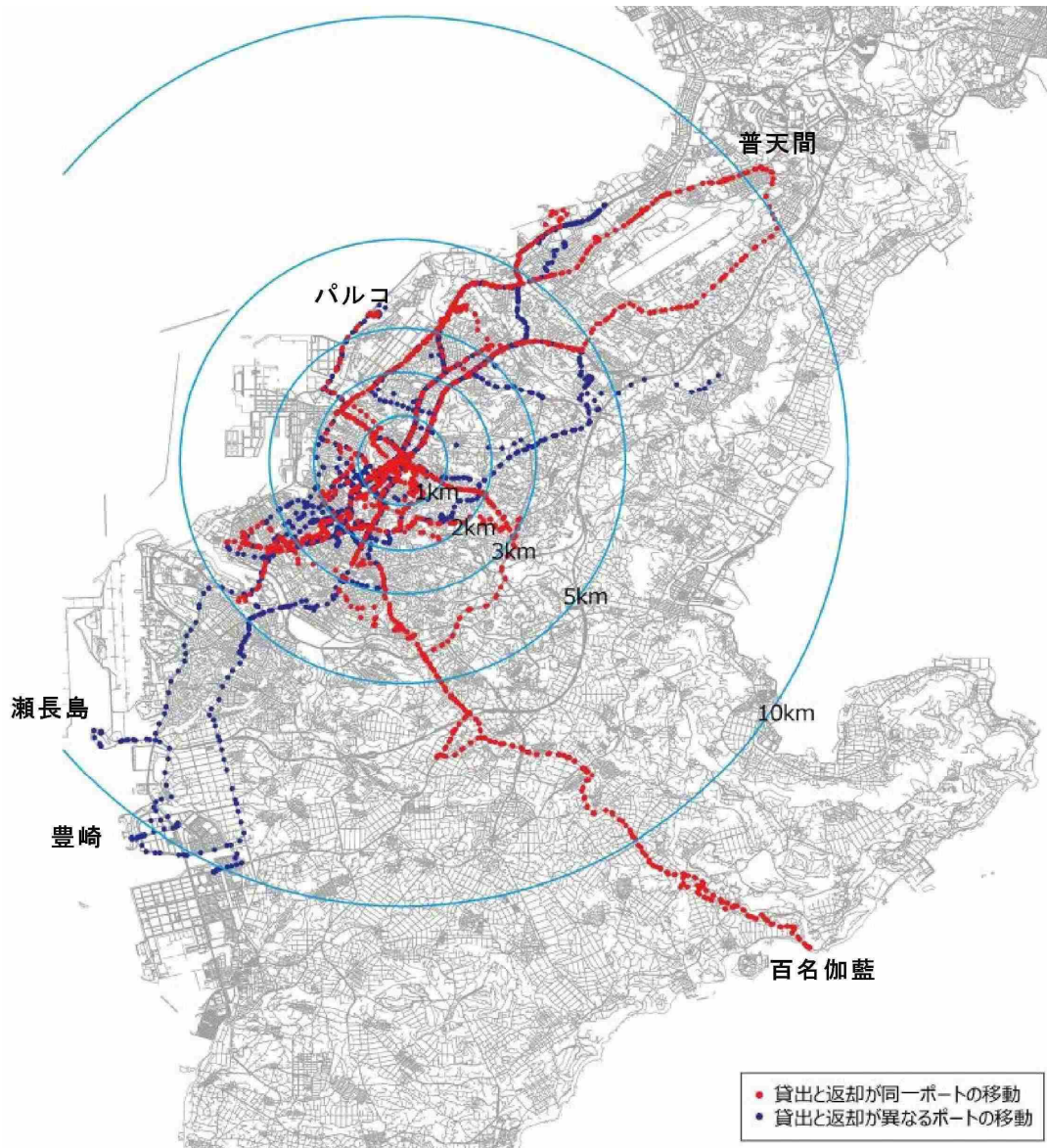


図 3-7 シェアサイクルの移動履歴 (CYCY)

出典：株式会社プロトソリューション提供データより作成



(b) 交通状況の分析について

どのエリアで交通課題が生じているか、といった交通状況を把握するためのデータには、「自動車プローブデータ」に加え、「渋滞統計システム」等があります。

○渋滞統計システム

ラジオやテレビで馴染みの「道路交通情報」のことで、全国の都道府県警や国土交通省、高速道路会社から道路交通情報が一元的に集約され、ラジオ・テレビ放送・電話・インターネット等を通じて、道路利用者にリアルタイムで提供されるシステムです。



図 3-8 渋滞状況の面的表示（地図情報：国土地理院）

出典：公益財団法人日本道路交通情報センター（JARTIC）

「渋滞統計システム・渋滞データの提供について（調査・研究用）」

渋滞は、一般道路では各都道府県公安委員会が道路上に設置している車両感知器によって検知されています。



図 3-9 超音波式車両感知器

出典：大阪府警察 HP

## ○自動車プローブデータ

自動車プローブデータを分析して得られる情報には、当該道路区間ごとの平均旅行速度があります。平均旅行速度を時間帯別やエリア別に分析することで、どの区間のどの時間帯に交通課題が生じているかを知ることができます。



図 3-10 プローブデータの分析イメージ

出典：住友電工システムソリューション HP raffic Vision プローブデータ&サービス

## ○レンタカープローブデータ

- ・ 民間プローブデータと同様のデータを、レンタカー会社が加工し、販売しているデータです。観光客が与える渋滞への影響等、レンタカーの評価に活用することが考えられます。

### 3-3 ライフステージに合わせた TDM の実施

将来の人口構成を念頭に、TDM 施策を働きかけるターゲットをライフステージで分類し、効果的な取組を組み合わせる実施します。

平成 27 年の国勢調査の結果から、沖縄県の 65 歳以上の高齢者の年齢構成比が全国平均 (26.5%) と比べて約 7 ポイント低く、また沖縄県の平均年齢は、全国平均と比較すると約 4 歳若くなっています。

2040 年には沖縄県においても、高齢者の年齢構成比は約 10% 増加し、3 人に 1 人が高齢者となる一方、14 歳以下は約 2% しか減少せず、全国平均よりも高い人口構成比を維持します。

これらの人口構成を念頭に、ターゲットをライフステージで分類し、それぞれのライフステージに対応した取組みを実施します。

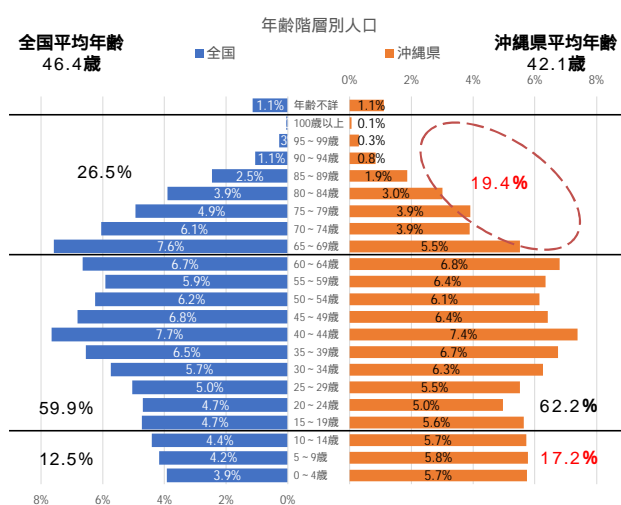


図 3-11 年齢階層別構成比 (左: 全国、右: 沖縄県)

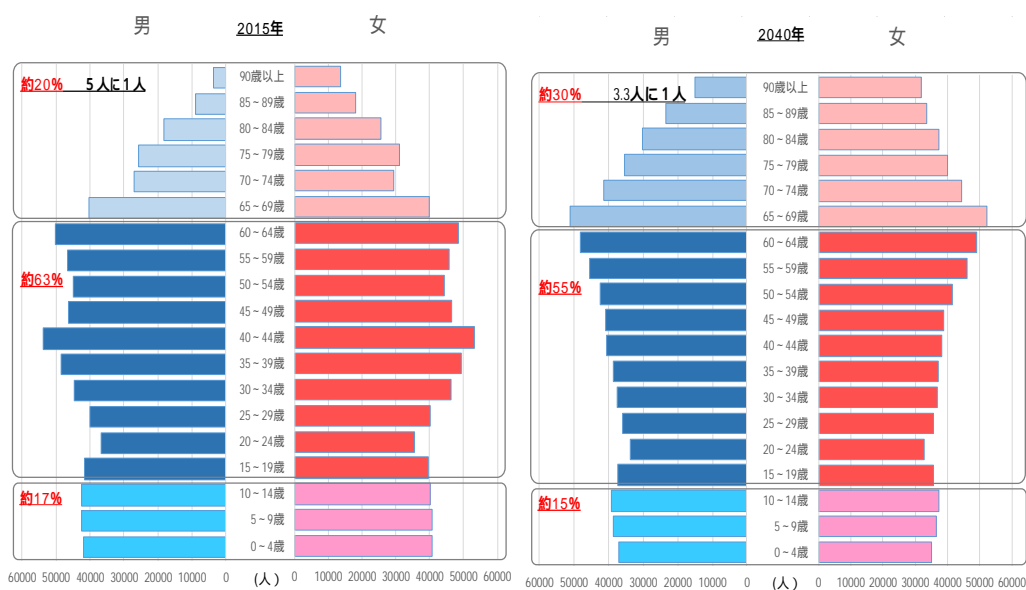


図 3-12 年齢階層別構成比

出典：平成 27 年国勢調査・国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 『日本の地域別将来推計人口 (平成 30 (2018) 年推計)』

TDM 施策は、交通需要（Demand）をマネジメントする施策であるため、需要を的確に捉えた上で、適切な施策を講じることが重要ですが、交通需要はライフステージにより異なっています。

具体的には、小学生や中学生は、通学が主な移動目的であり、移動手段は徒歩や自転車となります。高校生になると公共交通での通学も加わり、大学生・社会人になると自動車などを使います。後期高齢者になると自動車の運転が困難になりはじめるため、公共交通や徒歩が中心となります。

このように、ライフステージごとに行動範囲が変化し、移動目的や移動手段が変わっていくことから、それぞれのライフステージに対応した TDM 施策を実施することが重要となります。

例えば、小学生や中学生から自家用車での送迎に慣れてしまうと、移動そのものが自家用車を使う前提となってしまうため、学校教育 MM にて過度に自家用車に頼らない暮らしについて学ぶことが大切となります。また、大学生になると自家用車を利用する機会も生じますが、シェアサイクルやカーシェアなど、多様な交通手段を使うことにより、環境に配慮した行動を実践しそれを身に付けることが、社会人になる前の行動として重要となります。

表 3-3 ライフステージごとの効果的な TDM 施策

働きかけるターゲット	効果的な TDM 施策	主な移動目的	移動手段
後期高齢者	MM（公共交通の安全な利用方法）	通院 買物 介護	徒歩 公共交通
前期高齢者	MM（車を持たない生活の準備） サイクル&ライド カーシェア	通院 買物	徒歩 公共交通 自転車 自家用車
社会人	MM（公共交通の利用促進） サイクル&ライド シェアサイクル カーシェア 時差通勤	通勤	
大学生	MM（公共交通の利用促進） サイクル&バスライド キャンパス交通システム シェアサイクル カーシェア	通学	
高校生	MM（公共交通の利用促進） サイクル&ライド シェアサイクル	通学	徒歩 公共交通 自転車
中学生	MM（公共交通の利用方法）	通学	徒歩 自転車
小学生	MM（ジブンゴトの環境学習）	通学	徒歩



### 3-4 効果的な TDM 事例

TDM 施策実施後の効果や評価については、予算の都合等により、十分に実施することができず、その後の展開に繋がらないことや、各行政単位で個別に TDM 施策が実施されることから、それらの事例等の共有が図られず、相乗的な効果を発揮することができないなどの課題がありました。

そこで、以下に効果的な TDM 施策の事例として、大山小学校周辺での交通安全施設の設置について紹介し、その事例をスキーム化するとともに、県内での共有化を図ります。

#### (1) 大山小学校周辺の交通安全対策・交通安全対策施設導入の経緯

宜野湾市の大山小学校周辺では、平成 31 年 2 月 12 日のバスレーン延長（大謝名～伊佐間）実施に伴い、国道 58 号を並行する大山小学校周辺の生活道路への通過交通の流入が懸念されたることから、安全対策が検討されました。

#### (2) 対策の内容

大山地区では、関係機関との協議の結果、ハンプ、ラバーポール等の交通安全対策施設が本格導入されました。

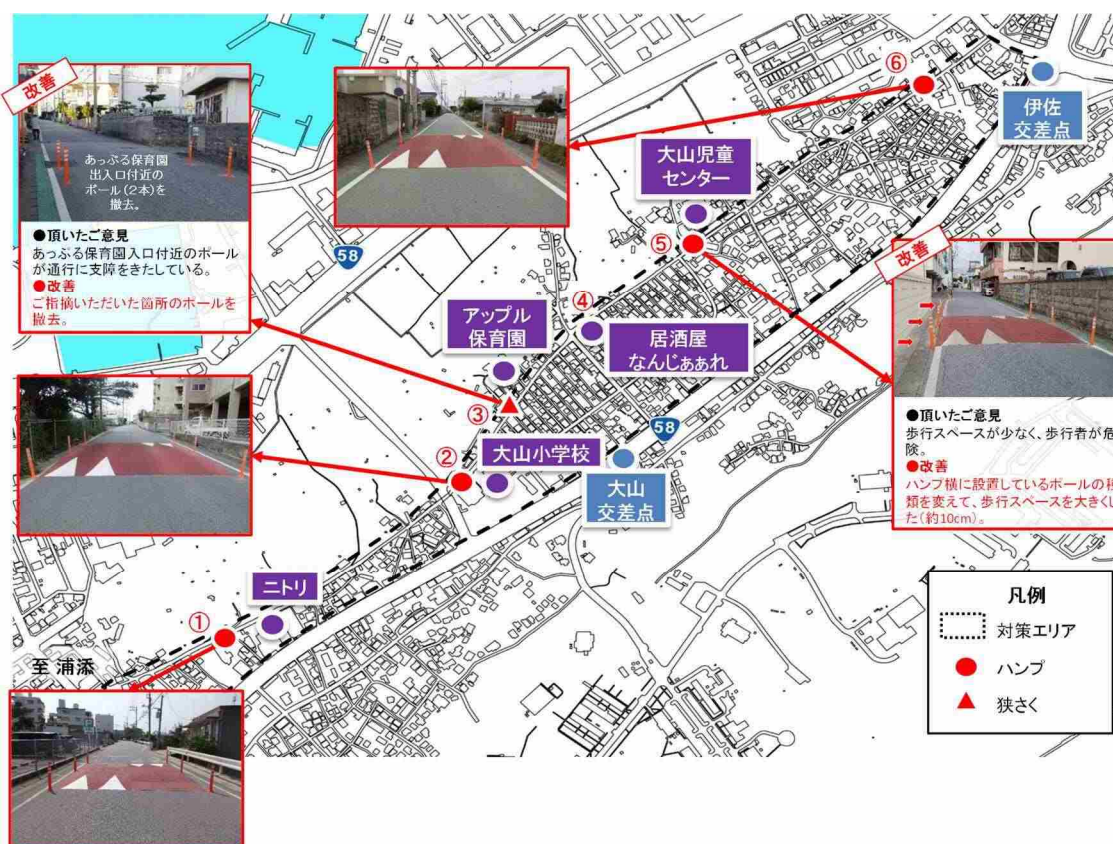
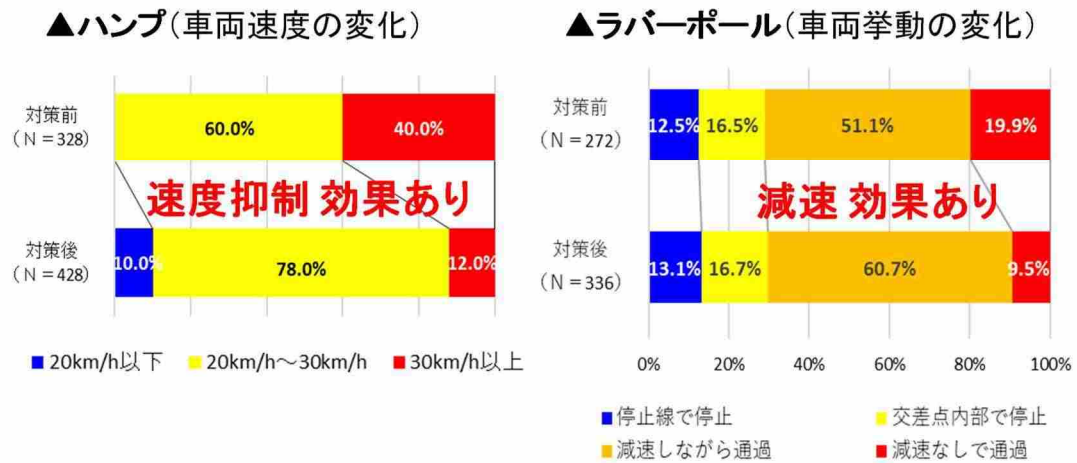


図 3-13 大山小学校周辺での交通安全対策施設の設置概要

交通安全対策箇所において、交通状況調査を実施したところ、安全性が高まるといった定量的な結果が得られました。また、アンケートの結果、約60%が本格導入に「賛成」、さらに約15%が「許容できる」と回答し、賛成意見が反対意見を上回るといった定性的な結果が得られました。

○交通状況調査結果(車両速度・挙動) ← **定量的な分析**



○アンケート調査結果 ← **定性的な分析**



図 3-14 大山地区交通安全対策の効果検証

<参考：意識啓発資料の配布>

アンケート調査および旅行速度調査結果を基にした定量的・定性的な分析を活用したチラシを作成し、実際に生活道路を走行する車両の運転手に配布することで、抜け道利用に関する注意喚起と地区全体の意識啓発を行いました。

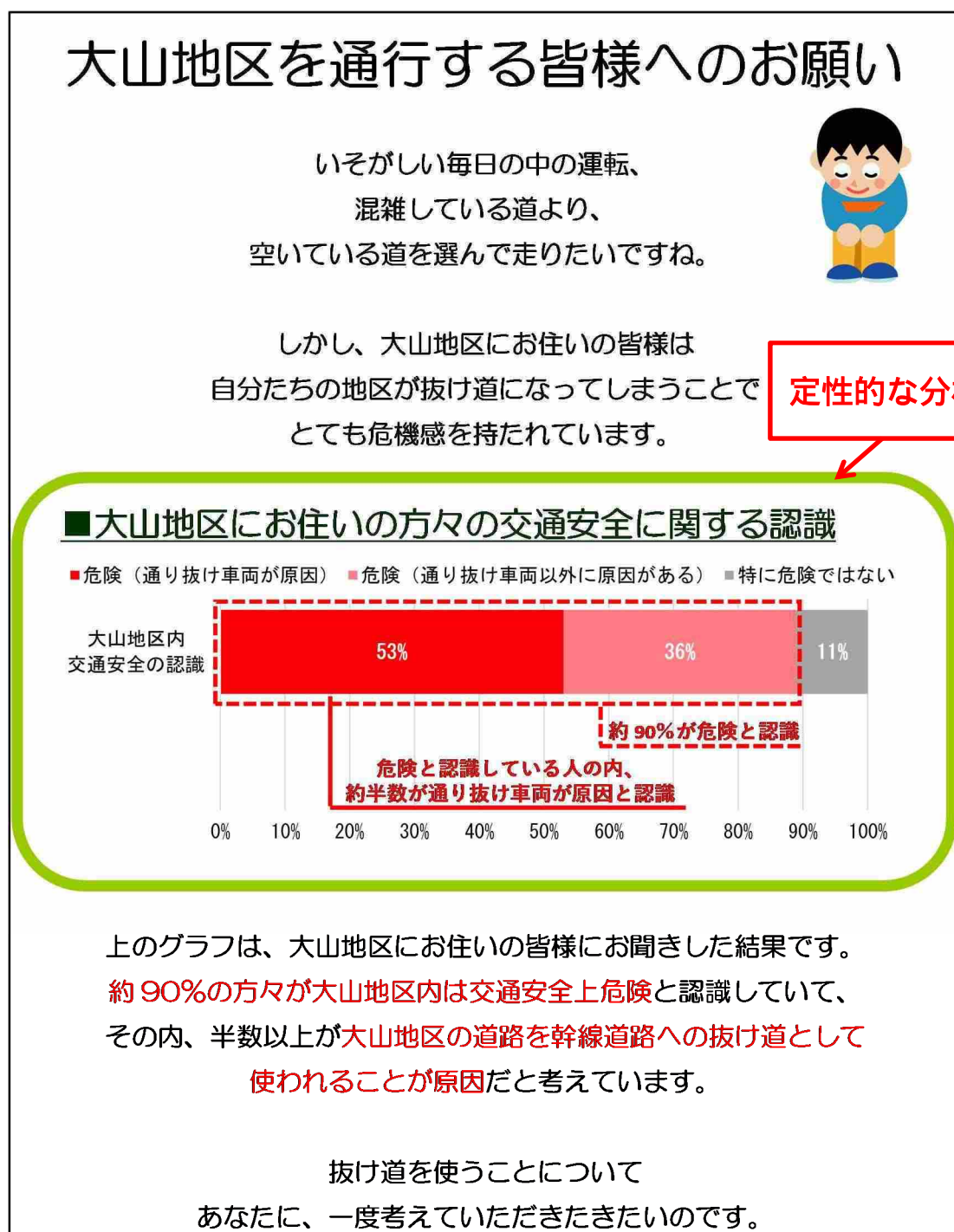


図 3-15 配布したチラシ（表面）

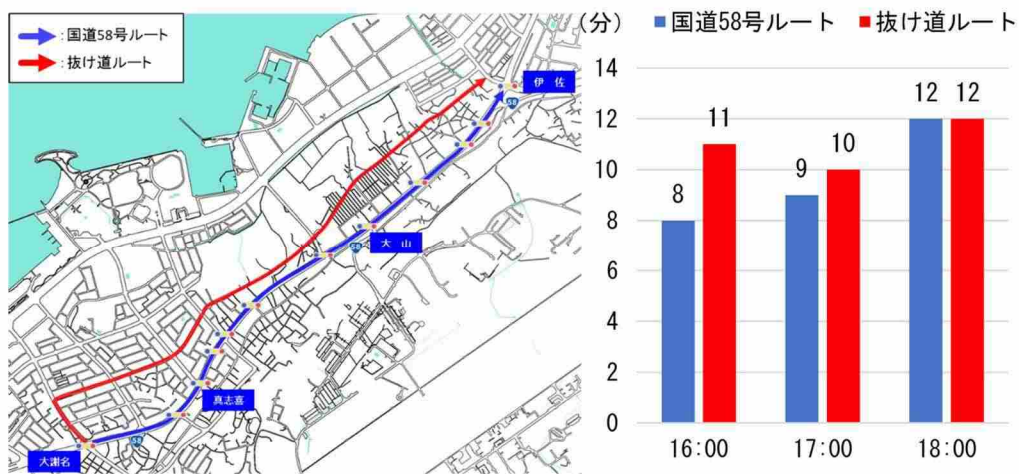
## ■「抜け道」ってほんとに早いのか？

抜け道と大通り（国道 58 号）の所要時間は**実はほとんど変わりません。**

**抜け道って、あなたが思っているほど早い道ではないの  
かもしれません。**

### ■実走行による所要時間の比較

大謝名交差点～伊佐交差点の所要時間



※2019年7月2日16時～18時台に計測しました。

### ■あなたへのお願い

できるだけ、歩行者や自転車とぶつかる危険が少なく、沿道住宅への影響の少ない大通りを通ってもらうことが、地区内の皆様からのお願いです。

時短効果が大して得られない抜け道利用による「交通事故」から  
地区内の皆様とあなたを守る行動をお願いします。

定量的な分析

図 3-16 配布したチラシ（裏面）



(3) 大山地区交通安全対策の効果検証

大山地区の交通安全対策では、「定性的な分析」と「定量的な分析」を組み合わせ、データを元に合意形成を図ったことにより、スムーズな施策の実施につながりました。

施策を成功に導く（合意形成を図る）際は、定量的・定性的なデータを用い、客観化・相対化された分析結果を示しながら実施することが重要です。

以下は、大山地区での取組み内容を、TDM アクションループに当てはめて図化したものとなります。大山地区においては、概ねループを2回転することで、課題の解消に繋がりました。

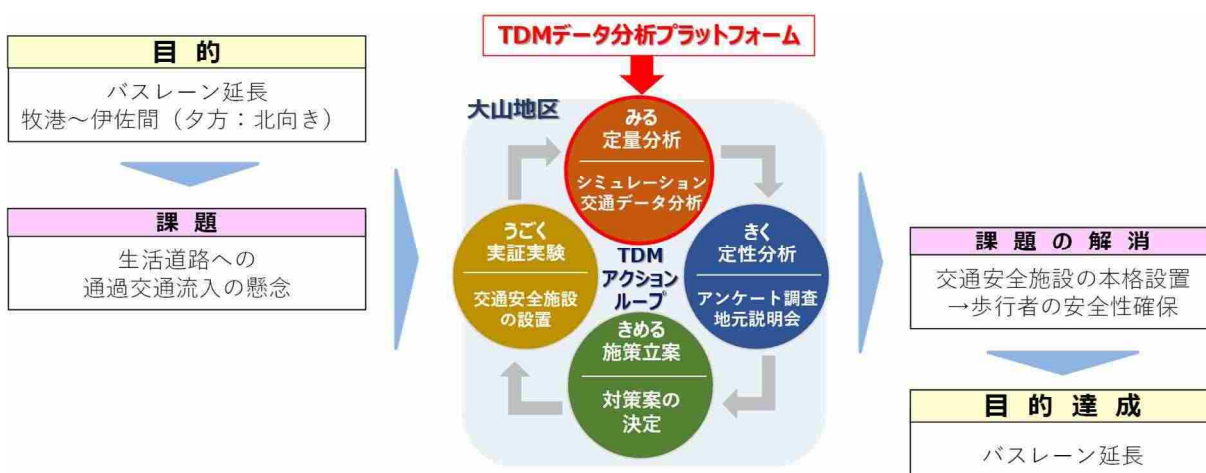


図 3-17 大山地区交通安全対策の取組みから得られた TDM 施策のスキーム例

### 3-5 情報共有の場の設定

沖縄県内では、市町村の面積が比較的小さく、通勤圏が複数の市町村に跨っていることから、TDM 施策を実施する場合には、複数の市町村等で連携し、相乗的な効果を発揮することが重要です。そのためには、他の市町村等が実施した TDM 施策の事例等の共有や、次年度以降の実施内容について、互いにアイデアを出し合うことが必要となります。

そこで、担当者レベルの情報共有をする「沖縄 TDM ワーキング」を本計画内に位置づけ、次年度の取組みの検討に間に合うタイミングで実施することで、県内の TDM 施策の相乗的な効果促進を図ります。

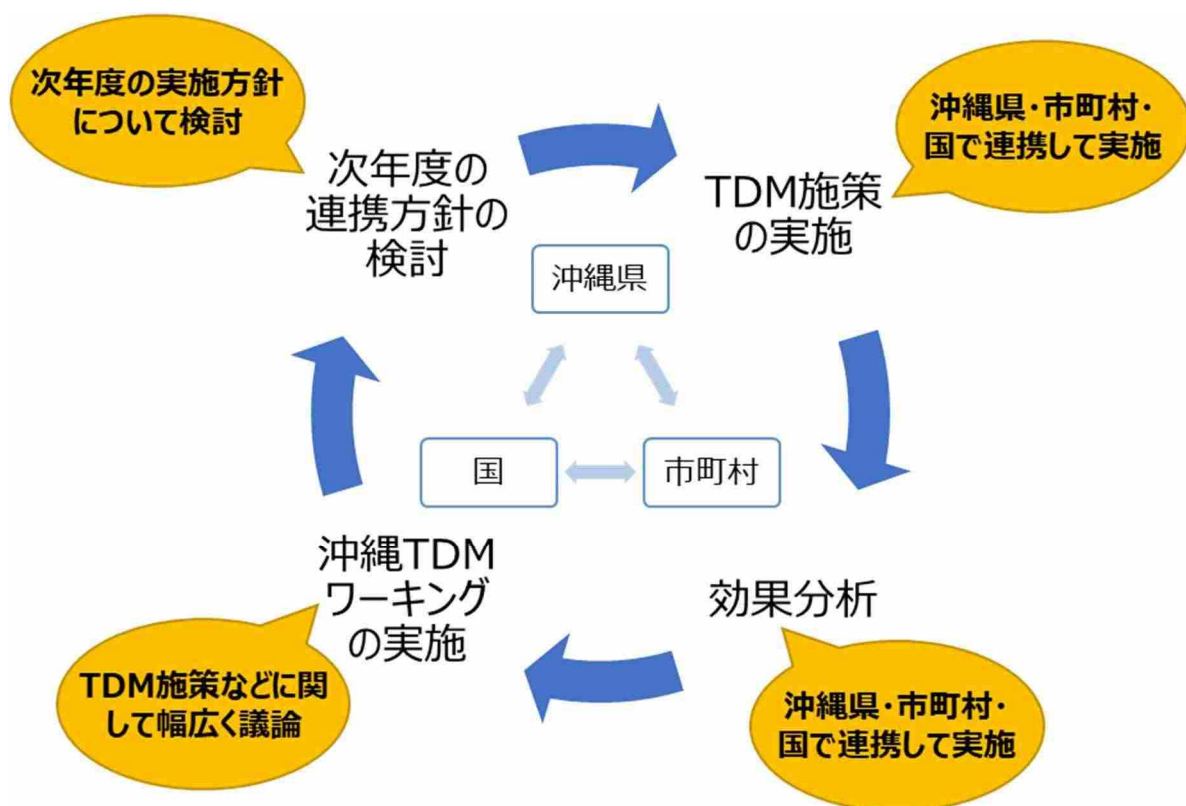


図 3-18 TDM 施策に関する情報共有のイメージ