

「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	34	
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。			

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25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	1,532,044	1,141,557	ノンステップバスの導入支援(計画値43台、実績値40台)及びIC乗車券システムの開発に着手した。	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86台)	40台 (累計80台)
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	交通弱者を含むすべ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って、路線バスの利用環境が改善され、自家用車利用から公共交通利用への転換により、二酸化炭素排出量の減少に寄与するものと考ええる。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26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	2,171,777	ノンステップバス(計画値43台)及びIC乗車券システムを導入する。	一括交付金(ソフト)

(3) これまでの改善案の反映状況

ノンステップバスについては、バス事業者における車両更新計画との連携により概ね導入計画を達成した。
また、IC乗車券システムについては、モノレール及びバス4社がシステム導入に合意し、システム開発に着手した。

(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	377万t-CO2 (20年度)	370万t-CO2 (23年度)	377万t-CO2 (28年度)	7万t-CO2	230百万t-CO2 (23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
運輸部門における二酸化炭素排出量は減少しており、ノンステップバスの導入や、今後計画しているIC乗車券システムの導入により、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、外部環境など)

(内部要因)
・バス事業者がノンステップバス導入への自己負担額及び既存車両の損耗等を考慮のうえ、車両更新計画を見直す場合は、その方針を尊重し柔軟に対応する必要がある。
・IC乗車券導入後における利用者目線でのサービスレベルを維持する共通サービスの構築に向け、事業規模や経営方針の異なる交通事業者の意見集約について、効果的・効率的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)

・ノンステップバスについては、バス事業者の動向(車両更新計画等)を注視する必要がある。
・競合する各交通事業者の意見を把握し、その特徴や利用者への利便性向上等について整理を行うなど、客観的に評価できる資料の作成が必要である。

4 取組の改善案(Action)

・バス事業者におけるノンステップバスの車両更新計画と連携して、安定した車両導入に努める。
・IC乗車券システムの平成27年4月の本格運用開始に向け、県が率先して評価資料等の作成を行うとともに、交通事業者との調整会議を密に実施することにより、円滑な意見集約を図り利便性の高いサービスを実現する。

「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	35	
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	自家用車利用から公共交通利用への転換に向けて、バスレーンの延長や交通行動変容に向けた啓発活動等、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	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25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	25,902	25,131	公共交通利用促進のため、那覇市への移動が多い地域等やバス網の沿線居住者等、地域別・対象者別の効果的な啓発活動の実施内容の検討及び公共交通活性化に関する各種検討を実施した。	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	0km
推進状況	平成25年度取組の効果			
やや遅れ	バスレーン延長に当たって警察や国、バス事業者、企業等とバスレーン延長区間の設定等の調整に時間を要したため、平成26年度に延期することとなったが、バス停のグレードアップや啓発活動等により、今後は公共交通利用への意識が高まる。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26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	35,979	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を検討・実施する。また、バスレーンの一部区間を延長するための渋滞緩和対策等を行う。	県単等

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

当初計画では啓発活動の実施を予定していたが、地域別・対象者別に効率的かつ効果的な広報活動事業の実施を行うため、平成25年度は、モビリティマネジメントを重点的に行う対象地域等について検討を行った。

(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	377万t-CO2 (20年度)	370万t-CO2 (23年度)	377万t-CO2 (28年度)	7万t-CO2	230百万t-CO2 (23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	運輸部門における二酸化炭素排出量は減少しており、ノンステップバスの導入や、今後計画しているIC乗車券システムの導入により、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、外部環境など)

(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、バスレーン延長の実施にあたり、予想される渋滞緩和対策等について、警察や国、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)

・沖縄県地域公共交通総合連携計画の推進のため、関係機関と綿密な調整を図る必要がある。
・広報啓発活動及びバスレーン延長等の公共交通利用促進を図る内容については、更なる効果発現を期待できる取組を実施していく必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・平成26年度内のバスレーンの延長実施について、県警やバス事業者等と綿密な調整を行い円滑な導入を図る。
・広報活動については、沿線の自治会長、地域住民をはじめ、広く県民に対し、効果的な周知徹底を図る観点からバスレーンの延長と併せて実施する。

「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	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	<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	県民及び観光客の移動利便性向上、中南部都市圏における交通渋滞の緩和、低炭素社会の実現、駐留軍用地返還跡地の有効活用並びに県土の均衡ある発展のため、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25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	82,566	78,139	鉄軌道導入に向けた導入ルートやシステム、事業スキーム、LRTや基幹バス等のフィーダー交通との有機的な連携等について、有識者から意見を聞く等幅広く検討を行った。	県単等
			計画値	実績値
			—	—
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	平成26年度からの県民との合意形成に向けた資料等を取りまとめることができた。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26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	118,028	平成25年度までの調査結果を踏まえ、平成26年度から27年度にかけて、県民との合意形成のためのパブリック・インボルブメント等を実施し、県の計画案を策定する。	県単等

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

鉄軌道の早期導入に向けて、平成25年度は国との連携を図りつつ、導入ルートやシステム、事業スキーム、LRTや基幹バス等のフィーダー交通との有機的な連携などについて幅広く検討を行い、平成26年度からの県民との合意形成に向けた資料等を取りまとめた。

(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	377万t-CO2 (20年度)	370万t-CO2 (23年度)	377万t-CO2 (28年度)	7万t-CO2	230百万t-CO2 (23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	運輸部門における二酸化炭素排出量は減少しており、ノンステップバスの導入や、今後計画しているIC乗車券システムの導入により、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、外部環境など)

(内部要因)
・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、パブリックインボルブメント等県民との合意形成に取り組む必要がある。

(外部環境)
・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、低炭素社会の実現などを図るため、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた公共交通の機関軸となる新たな公共交通システムの早期導入が必要である。

(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、県民等の理解と協力が不可欠であるため、パブリックインボルブメント等県民との合意形成に取り組む必要がある。
※パブリックインボルブメントとは、計画づくりの初期段階から、関係者(県民、企業)等に情報を提供したうえで、広く意見を聴き、それらを計画へ反映する手続き手法

4 取組の改善案(Action)

・鉄軌道の早期導入に向け、国との調整を加速させるとともに、パブリックインボルブメントの実施にあたっては、説明会やパネル展示の開催、HPや広報誌の活用等、幅広くわかりやすい情報提供に努める。
・平成26年度からは、学識経験者等で構成される検討委員会を立ち上げ、事業化に向けた県の計画案の策定に取り組む。

「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	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	41	
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	県民及び観光客の移動利便性向上、中南部都市圏における交通渋滞の緩和、低炭素社会の実現、駐留軍用地返還跡地の有効活用並びに県土の均衡ある発展のため、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25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	82,566	78,139	鉄軌道導入に向けた導入ルートやシステム、事業スキーム、LRTや基幹バス等のフィーダー交通との有機的な連携等について、有識者から意見を聞く等幅広く検討を行った。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	平成26年度からの県民との合意形成に向けた資料等を取りまとめることができた。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26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	118,028	平成25年度までの調査結果を踏まえ、平成26年度から27年度にかけて、県民との合意形成のためのパブリック・インボルブメント等を実施し、県の計画案を策定する。	県単等

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

鉄軌道の早期導入に向けて、平成25年度は国との連携を図りつつ、導入ルートやシステム、事業スキーム、LRTや基幹バス等のフィーダー交通との有機的な連携などについて幅広く検討を行い、平成26年度からの県民との合意形成に向けた資料等を取りまとめた。

(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
公共交通分担率	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)	74,098 人/日 (24年度)	104,945 人/日	△6,647 人/日	11,301,361 人/日 (24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	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。 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。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

(内部要因)
 ・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、パブリックインボルブメント等県民との合意形成に取り組む必要がある。

(外部環境)
 ・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、低炭素社会の実現などを図るため、骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた公共交通の機関軸となる新たな公共交通システムの早期導入が必要である。

(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、県民等の理解と協力が不可欠であるため、パブリックインボルブメント等県民との合意形成に取り組む必要がある。
 ※パブリックインボルブメントとは、計画づくりの初期段階から、関係者(県民、企業)等に情報を提供したうえで、広く意見を聴き、それらを計画へ反映する手続き手法

4 取組の改善案(Action)

・鉄軌道の早期導入に向け、国との調整を加速させるとともに、パブリックインボルブメントの実施にあたっては、説明会やパネル展示の開催、HPや広報誌の活用等、幅広くわかりやすい情報提供に努める。
 ・平成26年度からは、学識経験者等で構成される検討委員会を立ち上げ、事業化に向けた県の計画案の策定に取り組む。

「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	41	
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 県 交通事業 者	
	43台 ノンステップ バス導入数			→	215台 (累計)			
	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25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	1,532,044	1,141,557	ノンステップバスの導入支援(計画値43台、実績値40台)及びIC乗車券システムの開発に着手した。	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86台)	40台 (累計80台)
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	交通弱者を含むすべ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って、路線バスの利用環境が改善され、乗合バス利用者の増加に寄与するものと考える。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26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	2,171,777	ノンステップバス(計画値43台)及びIC乗車券システムを導入する。	一括交付金(ソフト)

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

ノンステップバスについては、バス事業者における車両更新計画との連携により概ね導入計画を達成した。
また、IC乗車券システムについては、モノレール及びバス4社がシステム導入に合意し、システム開発に着手した。

(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)	74,098 人/日 (24年度)	104,945 人/日	△6,647 人/日	11,301,361 人/日 (24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

鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた広報活動等のほか、今後計画されているIC乗車券システムの導入や、バスレーンの延長、バス停上屋の整備等と連携することにより、公共交通利用に対するの県民意識の変革が促されたものと考えられることから、課題の解決に一定程度寄与していると考えられる。
引き続き路線バスの利用環境を改善し平成28年度目標値の達成を図りたい。

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

(内部要因)

- ・バス事業者がノンステップバス導入への自己負担額及び既存車両の損耗等を考慮のうえ、車両更新計画を見直す場合は、その方針を尊重し柔軟に対応する必要がある。
- ・IC乗車券導入後における利用者目線でのサービスレベルを維持する共通サービスの構築に向け、事業規模や経営方針の異なる交通事業者の意見集約について、効果的・効率的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)

- ・ノンステップバスについては、バス事業者の動向(車両更新計画等)を注視する必要がある。
- ・競合する各交通事業者の意見を把握し、その特徴や利用者への利便性向上等について整理を行うなど、客観的に評価できる資料の作成が必要である。

4 取組の改善案(Action)

- ・バス事業者におけるノンステップバスの車両更新計画と連携して、安定した車両導入に努める。
- ・IC乗車券システムの平成27年4月の本格運用開始に向け、県が率先して評価資料等の作成を行うとともに、交通事業者との調整会議を密に実施することにより、円滑な意見集約を図り利便性の高いサービスを実現する。

「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	41	
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	自家用車利用から公共交通利用への転換に向けて、バスレーンの延長や交通行動変容に向けた啓発活動等、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25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	25,902	25,131	公共交通利用促進のため、那覇市への移動が多い地域等やバス網の沿線居住者等、地域別・対象者別の効果的な啓発活動の実施内容の検討及び公共交通活性化に関する各種検討を実施した。	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	0km
推進状況	平成25年度取組の効果			
やや遅れ	バスレーン延長に当たって警察や国、バス事業者、企業等とバスレーン延長区間の設定等の調整に時間を要したため、平成26年度に延期することとなったが、バス停のグレードアップや啓発活動等により、今後は公共交通利用への意識が高まる。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26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	35,979	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を検討・実施する。また、バスレーンの一部区間を延長するための渋滞緩和対策等を行う。	県単等

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

当初計画では啓発活動の実施を予定していたが、地域別・対象者別に効率的かつ効果的な広報活動事業の実施を行うため、平成25年度は、モビリティマネジメントを重点的に行う対象地域等について検討を行った。

(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)	74,098 人/日 (24年度)	104,945 人/日	△6,647 人/日	11,301,361 人/日 (24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	鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた広報活動等のほか、今後計画されているIC乗車券システムの導入や、バスレーンの延長、バス停上屋の整備等と連携することにより、公共交通利用に対する県民意識の変革が促されたものと考えられることから、課題の解決に一定程度寄与していると考えられる。 引き続き路線バスの利用環境を改善し平成28年度目標値の達成を図りたい。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

(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、バスレーン延長の実施にあたり、予想される渋滞緩和対策等について、警察や国、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)

・沖縄県地域公共交通総合連携計画の推進のため、関係機関と綿密な調整を図る必要がある。
・広報啓発活動及びバスレーン延長等の公共交通利用促進を図る内容については、更なる効果発現を期待できる取組を実施していく必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・平成26年度内のバスレーンの延長実施について、県警やバス事業者等と綿密な調整を行い円滑な導入を図る。
・広報活動については、沿線の自治会長、地域住民をはじめ、広く県民に対し、効果的な周知徹底を図る観点からバスレーンの延長と併せて実施する。