

「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	35	
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、民政部门が高くなっており、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26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	2,518,964 (389,431)	1,376,388 (389,431)	ノンステップバスの導入支援(計画値43台、実績値40台)を行った。 IC乗車券システム「OKICA」を平成26年10月からモノレールで先行サービスを開始し、平成27年4月のバスを含めた本格サービス開始に向けた開発支援を行った。	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129台)	40台 (累計120台)
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	ノンステップバスについては、概ね計画どおりに導入した。 IC乗車券システムについては、モノレールで先行サービスを開始するとともに、平成27年4月にはバスを含めた本格サービス開始を実現した。 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の精算等が便利になるIC乗車券システムの運用によって、公共交通の利用環境が改善され、自家用者利用から公共交通利用への転換が図られることで、二酸化炭素排出量の減少に寄与するものと考えられる。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27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	1,996,369 (1,085,543)	ノンステップバス40台の導入支援を行う。 IC乗車券システムを本格導入するとともに、定期券のIC化を行う。 IC乗車券の利用拡大に向けた広報活動や同システムを利用した乗継割引の導入に向けた検討を行う。	一括交付金(ソフト)

(3) これまでの改善案の反映状況

<p>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連携を図り着実に導入が図られた。 IC乗車券システムについては、事業規模や経営方針が異なる交通事業者との調整会議を密に実施し、円滑な意見集約を図り、平成27年4月に本格サービスが実現できた。</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	377万t-CO2 (20年度)	358万t-CO2 (24年度)	377万t-CO2 (27年度)	△19万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	<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する。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、外部環境など)

<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者のノンステップバス導入への自己負担額及び既存車両の消耗等を考慮のうえ、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乗車券システムの効果を発現させるためには、IC乗車券システムの利用拡大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)

<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者における車両更新計画等を注視する必要がある。 ・IC乗車券の利用拡大を図るためには、広報活動が有効と考える。 ・IC乗車券システムの機能は多方面で活用できることが期待されることから、OKICAによるサービスの拡張について検討する。

4 取組の改善案(Action)

<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・IC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。 ・IC乗車券システムを活用したバスとモノレール相互の乗継割引の実施や、モノレールやバス以外の交通機関においてOKICAが利用できる環境整備に向け、関係事業者と協議を進めていく。
--

「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26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	51,979	48,975	公共交通利用への転換を促し、バスの利用環境の改善策としてバスレーンを6.2km延長した。また、公共交通利用促進のため、小学校への出前授業、高校新入生向けのパンフレットや県民向けパンフレットの配布など、小学生から大人までを対象に啓発活動等を実施した。	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	6.2km
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	小学校への出前授業、高校新入生向けのパンフレットや県民向けパンフレットの配布など、小学生から大人までを対象に啓発活動等を実施した。 バスレーンを延長し、取り組みの効果としてバスの速達性の向上が図られた。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27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	39,636	公共交通利用促進には、県民の理解と協力が必要不可欠なため、引き続き啓発活動及びモビリティマネジメントを実施する。 更なるバスレーン延長にむけて、延長の効果について県民の意見を踏まえ総合的に検証を行う。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

公共交通利用促進の啓発活動として、中長期的な視点から着実な効果が得られるよう小学生等を対象として啓発活動に着手した。
県警や道路管理者など関係機関と綿密な調整を重ねるとともに、自治会や地域住民への説明会の開催、パンフレットの配布等、円滑なバスレーン延長の導入に努めた。

(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)	358万t-CO2 (24年度)	377万t-CO2 (27年度)	△19万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	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。				

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)

・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、予想される渋滞の緩和対策等について、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)

・施策推進のため、関係機関と綿密な調整を図る必要がある。
・バスレーン延長の更なる効果を発現する施策について検討・実施していく必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・平成27年2月より実施されたバスレーン延長の第一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。

「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26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	106,453	91,769	鉄軌道の県計画案策定に向け、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」を策定し、これに基づき、学識経験者による技術・専門的な検討を開始した。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—

様式1(主な取組)

推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果
順調	<p>平成26年度は、10月に沖縄鉄軌道・計画策定プロセス検討委員会を開催し、計画検討の進め方に関する審議を開始した。11月には以下のような取組により県民と幅広く情報共有を図りながら県民意見の募集を行った。</p> <p>①ニュースレターの県内全戸配布 ②パネル展示(市町村役場、商業施設など県内36箇所、延べ280日) ③行政説明会(北中南部、石垣、宮古の5箇所) ④専用のウェブサイトを開設し、委員会資料やパネル展示等に関する情報提供 等</p> <p>このような取組の結果、平成27年1月には、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」を決定し、この進め方に基づき、3月には、鉄軌道の計画案策定に向けた学識経験者による技術・専門的な検討を開始することができた。</p>

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27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	182,757	平成26年度に引き続き、「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、県の計画案を策定する。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道の計画案づくりにおいて、県民参加型プロセス作成及び予断なき検討の基本姿勢の下、「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」を策定。 ・この計画案づくりの進め方に基づき、5つの計画案検討ステップごとに県民と情報共有を図りながら検討を行うこととした。 ・パブリックインボリューション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た。 ・平成27年3月16日に技術検討委員会を開催し、ステップ2の内容(現状・課題等)について学識経験者による技術・専門的な検討を開始した。 ・県の要望を踏まえ、国において全国新幹線鉄道整備法を含め、様々な制度について研究・検討を開始した。

(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)	358万t-CO2 (24年度)	377万t-CO2 (27年度)	△9万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	<p>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。</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、外部環境など)

(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。

(外部環境)

・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、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、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)

・「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。

・県民に丁寧に情報共有を行うためには、適切な情報提供、周知、対話、対応が求められる。このため、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。平成26年度の取組を拡充し、以下のような取組を行う。

①県政広報テレビ番組(うまんちゅ広場)

②ニュースレターの県内全戸配布

③パネル展示(市町村役場、商業施設、大学など県内44箇所)

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回ずつ計10回)

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)

⑥専用のウェブサイトを運営し、委員会資料やパネル展示等に関する情報提供 等

・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。

「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26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	106,453	91,769	鉄軌道の県計画案策定に向け、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」を策定し、これに基づき、学識経験者による技術・専門的な検討を開始した。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—

様式1(主な取組)

推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果
順調	<p>平成26年度は、10月に沖縄鉄軌道・計画策定プロセス検討委員会を開催し、計画検討の進め方に関する審議を開始した。11月には以下のような取組により県民と幅広く情報共有を図りながら県民意見の募集を行った。</p> <p>①ニュースレターの県内全戸配布 ②パネル展示(市町村役場、商業施設など県内36箇所、延べ280日) ③行政説明会(北中南部、石垣、宮古の5箇所) ④専用のウェブサイトを開設し、委員会資料やパネル展示等に関する情報提供 等</p> <p>このような取組の結果、平成27年1月には、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」を決定し、この進め方に基づき、3月には、鉄軌道の計画案策定に向けた学識経験者による技術・専門的な検討を開始することができた。</p>

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27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	182,757	平成26年度に引き続き、「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、県の計画案を策定する。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道の計画案づくりにおいて、県民参加型プロセス作成及び予断なき検討の基本姿勢の下、「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」を策定。 ・この計画案づくりの進め方に基づき、5つの計画案検討ステップごとに県民と情報共有を図りながら検討を行うこととした。 ・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た。 ・平成27年3月16日に技術検討委員会を開催し、ステップ2の内容(現状・課題等)について学識経験者による技術・専門的な検討を開始した。 ・県の要望を踏まえ、国において全国新幹線鉄道整備法を含め、様々な制度について研究・検討を開始した。
--

(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
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 (14年度)	74,019 人/日 (25年度)	104,945 人/日	△6,726 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	<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。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、外部環境など)

(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。

(外部環境)

・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、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、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)

・「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。

・県民に丁寧に情報共有を行うためには、適切な情報提供、周知、対話、対応が求められる。このため、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。平成26年度を取組を拡充し、以下のような取組を行う。

①県政広報テレビ番組(うまんちゅ広場)

②ニューズレターの県内全戸配布

③パネル展示(市町村役場、商業施設、大学など県内44箇所)

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回ずつ計10回)

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)

⑥専用のウェブサイトを運営し、委員会資料やパネル展示等に関する情報提供 等

・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。

「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
	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26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	2,518,964 (389,431)	1,376,388 (389,431)	ノンステップバスの導入支援(計画値43台、実績値40台)を行った。 IC乗車券システム「OKICA」を平成26年10月からモノレールで先行サービスを開始し、平成27年4月のバスを含めた本格サービス開始に向けた開発支援を行った。	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129台)	40台 (累計120台)
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	<p>ノンステップバスについては、概ね計画どおりに導入した。 IC乗車券システムについては、モノレールで先行サービスを開始するとともに、平成27年4月にはバスを含めた本格サービス開始を実現した。</p> <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の導入や運賃の精算等が便利になるIC乗車券システムの運用によって、公共交通の利用環境が改善され、自家用者利用から公共交通利用への転換が図られることで、二酸化炭素排出量の減少に寄与するものとする。</p>			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27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	1,996,369 (1,085,543)	ノンステップバス40台の導入支援を行う。 IC乗車券システムを本格導入するとともに、定期券のIC化を行う。 IC乗車券の利用拡大に向けた広報活動や同システムを利用した乗継割引の導入に向けた検討を行う。	一括交付金(ソフト)

(3) これまでの改善案の反映状況

<p>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連携を図り着実に導入が図られた。</p> <p>IC乗車券システムについては、事業規模や経営方針が異なる交通事業者との調整会議を密に実施し、円滑な意見集約を図り、平成27年4月に本格サービスが実現できた。</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
乗合バス利用者数	80,745 人/日 (14年度)	74,019 人/日 (25年度)	104,945 人/日	△6,726 人/日	11,440,633 人/日 (25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>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26年10月にはIC乗車券システムOKICAをモノレールで先行運用し、平成27年4月には沖縄本島のバスでも利用できる等、公共交通の利用促進を図る取組を強化している。</p> <p>目標値の達成に向け、引き続き、施策の推進を図る。</p>				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

<ul style="list-style-type: none"> バス事業者のノンステップバス導入への自己負担額及び既存車両の消耗等を考慮のうえ、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乗車券システムの効果を発現させるためには、IC乗車券システムの利用拡大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)

<ul style="list-style-type: none"> バス事業者における車両更新計画等を注視する必要がある。 IC乗車券の利用拡大を図るためには、広報活動が有効と考える。 IC乗車券システムの機能は多方面で活用できることが期待されることから、OKICAによるサービスの拡張について検討する。
--

4 取組の改善案(Action)

<ul style="list-style-type: none"> 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。 IC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。 IC乗車券システムを活用したバスとモノレール相互の乗継割引の実施や、モノレールやバス以外の交通機関においてOKICAが利用できる環境整備に向け、関係事業者と協議を進めていく。

「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26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	51,979	48,975	公共交通利用への転換を促し、バスの利用環境の改善策としてバスレーンを6.2km延長した。また、公共交通利用促進のため、小学校への出前授業、高校新生向けのパフレットや県民向けパフレットの配布など、小学生から大人までを対象に啓発活動等を実施した。	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	6.2km
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	小学校への出前授業、高校新生向けのパフレットや県民向けパフレットの配布など、小学生から大人までを対象に啓発活動等を実施した。 バスレーンを延長し、取り組みの効果としてバスの速達性の向上が図られた。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27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	39,636	公共交通利用促進には、県民の理解と協力が必要不可欠なため、引き続き啓発活動及びモビリティマネジメントを実施する。 更なるバスレーン延長にむけて、延長の効果について県民の意見を踏まえ総合的に検証を行う。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

公共交通利用促進の啓発活動として、中長期的な視点から着実な効果が得られるよう小学生等を対象として啓発活動に着手した。
県警や道路管理者など関係機関と綿密な調整を重ねるとともに、自治会や地域住民への説明会の開催、パンフレットの配布等、円滑なバスレーン延長の導入に努めた。

(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
乗合バス利用者数	80,745人/日 (18年度)	74,019人/日 (25年度)	104,945人/日	△6,726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	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、外部環境など)

・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、予想される渋滞の緩和対策等について、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)

・施策推進のため、関係機関と綿密な調整を図る必要がある。
・バスレーン延長の更なる効果を発現する施策について検討・実施していく必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・平成27年2月より実施されたバスレーン延長の第一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。