

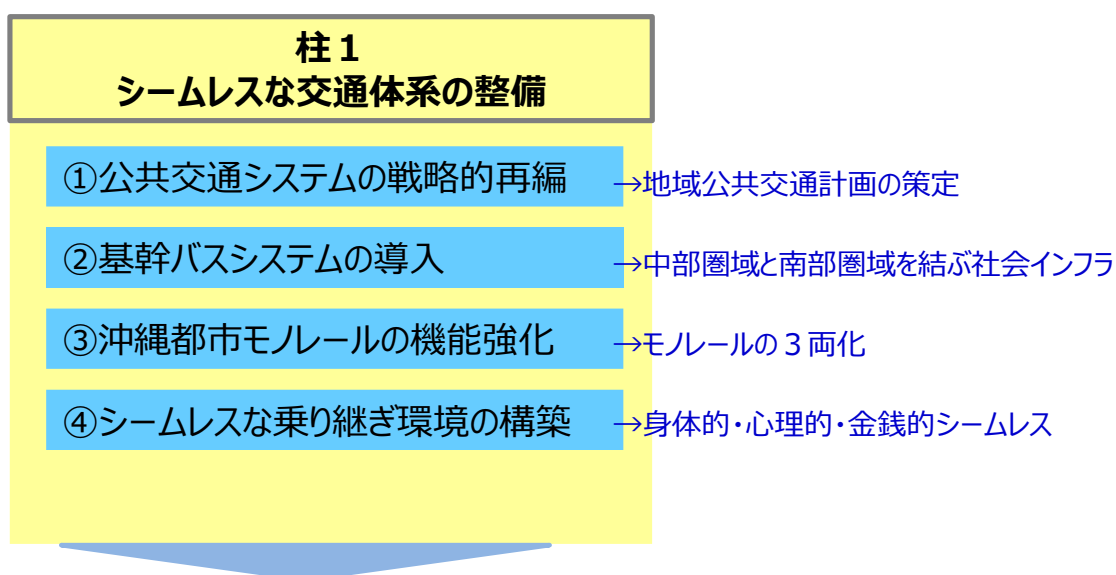
4 TDM 重点施策の推進

4-1 シームレスな交通体系の整備

観光客の移動の利便性や貨物の効率的な陸上輸送にとどまらず、交通渋滞の緩和、地元住民の良質な生活環境や利便性の確保に向け、シームレスに移動できる陸上交通体系を整備する必要があります。

具体的には、以下の施策により、自動車の利便性を上回る交通環境の実現を図ります。

- ① 地域公共交通計画の策定を通じた「公共交通システムの戦略的再編」
- ② 中部圏域と南部圏域を結ぶ社会インフラとなる「基幹バスシステムの導入」
- ③ モノレール車両の3両化などの「沖縄都市モノレールの機能強化」
- ④ 身体的・心理的・金銭的に「シームレスな乗り継ぎ環境の構築」



自動車の利便性を上回る交通環境の実現
(成果指標:公共交通分担率6.6%)

図 4-1 TDM 重点施策の柱1 (再掲)

(1) 公共交通システムの戦略的再編

令和2年の活性化法改正による地域公共交通計画において、様々な地域旅客運送サービスの位置づけが可能となり、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応が可能となる制度が整備されました。

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組みを盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系ICカードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fiの整備といった最新の技術や、更にはMaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。



出典：国土交通省「地域交通デザイン」（2021年）

4 TDM 重点施策の推進

沖縄県では、県内の上位計画等の改正を踏まえ、基幹バスシステムの構築を図る既存の総合連携計画や各市町村の交通計画等と連携・整合を図った「沖縄本島地域公共交通計画（仮称）」の策定により、沖縄本島内における公共交通システムの戦略的再編を目指します。



図 4-2 「沖縄本島地域公共交通計画（仮称）」の策定フロー

表 4-1 公共交通システムの戦略的再編

目標	TDM 施策
公共交通システムの戦略的再編	<p>地域公共交通計画の策定</p> <p>▶本島内を網羅する広域的な地域公共交通計画の策定を推進するとともに、市町村等の策定する地域公共交通計画の策定を促進し、計画間の連携・整合を図ります。</p>
	<p>コミュニティバス、デマンド交通等の導入促進</p> <p>▶コミュニティバス、デマンド交通等の導入を促進することで、端末交通の充実や地域住民の利便性向上を図ります。</p>

(2) 基幹バスシステムの導入

沖縄本島中部圏域と南部圏域を結ぶ基幹バスシステムは、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、高い輸送力・走行性・快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステムを目指します。

基幹バスシステムの概要
<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏の骨格的な交通軸3方向に導入 ・運行時刻を気にすることなく利用できる水準 ・急行運行の導入による速達性の向上 ・専用走行空間等による定時速達性の向上 ・方面別カラーリングなどによる分かりやすさ ・斬新な車両等によるシンボル性

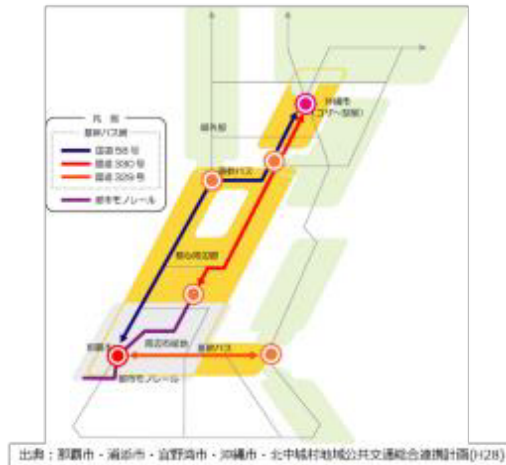


図 4-3 基幹バスシステムの全体イメージ

表 4-2 基幹バスシステムの導入

目標	TDM 施策
基幹バスシステムの導入	バスレーンの延長・拡充 ▶道路のバス専用化により、路線バスの定時速達性の向上を図ります。
	県民の合意形成（広報事業等を通じたPI） ▶基幹バスシステムの必要性を県民に理解して頂き、バスレーン延長に対する県民の合意形成を図ります。
	バス車両の高度化（ノンステップバスの導入等） ▶需要に応じたバス車両の導入を検討します。
	公共交通車両優先システム（PTPS） ▶路線バスを優先的に走行させることで、定時速達性の向上を図ります。
	パーク&バスライド【P&BR】、サイクル&バスライド【C&BR】 ▶基幹バス区間沿線において、P&R駐車場の利用促進や、ラストワンマイルの移動手段の提供等により、バスへの乗り換えを促進します。

(3) 沖縄都市モノレールの機能強化

沖縄都市モノレールは、交通渋滞を回避できる定時性に優れた公共交通として、県民をはじめ観光客の移動手段として定着していますが、想定以上の利用者による混雑が課題となっています。そのため、モノレールの輸送力増強を図るとともに、モノレールへのアクセス性の向上を図ります。

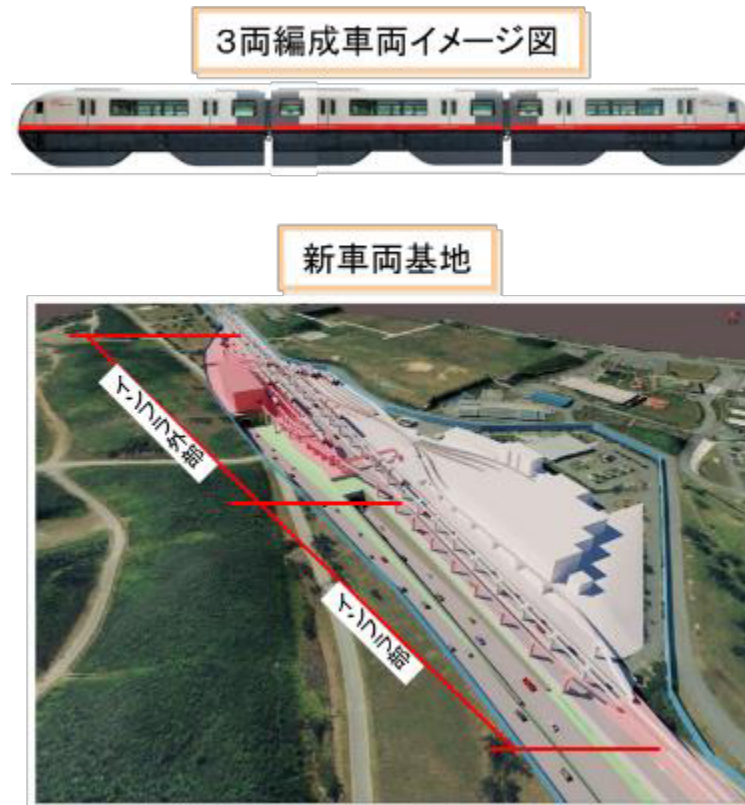


図 4-5 沖縄都市モノレールの機能強化

表 4-3 沖縄都市モノレールの機能強化

目標	TDM 施策
沖縄都市モノレールの機能強化	モノレール車両の3両化 ▶モノレール車両を3両編成とすることで、輸送力の増強を図ります。
	パーク&モノレールライド【P&MR】 ▶モノレール駅に駐車場を併設し、モノレールへの乗り換えを促進します。
	バス(高速)&モノレールライド【B&MR】 ▶郊外の駅で高速バスと結節することで、定時性の高い移動環境を提供します。
	サイクル&モノレールライド【C&MR】 ▶モノレール駅にシェアサイクルポート等を設置することで、ラストワンマイルの移動手段を提供します。
	レンタカー&モノレールライド【R&MR】 ▶郊外のモノレール駅周辺に、レンタカー受け渡しスペースを確保することで、レンタカーによる那覇都市圏の渋滞を抑制します。

(4) シームレスな乗り継ぎ環境の構築

シームレスな乗り継ぎ環境の構築においては、物理的・心理的な負担の軽減に加え、料金的にもシームレスな環境を構築する必要があることから、AI・IoT・ビッグデータ等の先端技術等の活用により、その実現を図ります。

具体的には、多様な移動手段の安全かつ快適な利用環境の整備・改善、駅やバス停等の乗り継ぎ・待合環境の充実等の推進に加え、「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を促進します。

表 4-4 シームレスな乗り継ぎ環境の構築

目標	3つのシームレス	TDM 施策
シームレスな乗り継ぎ環境の構築	1.物理的なシームレス (バリアフリー等)	ノンステップバスの導入促進 ▶乗降しやすいノンステップバスの導入を促進します。
		ラストワンマイルサービスの導入 ▶シェアサイクル等、多様な移動サービスの充実を促進します。
	2.心理的なシームレス (ストレス低減等)	バス停上屋の整備 ▶雨・風・日差しを避けられる快適な待合環境の整備を促進します。
		デジタルサイネージ・動的データのオープン化 ▶バス停での到着案内など、遅延状況の見える化を促進します。
	3.シームレスな料金体系 (交通コストの負担軽減等)	MaaS の促進 ▶シームレスな「移動」環境を提供する MaaS の取組みを促進します。
		乗り継ぎ料金の低減 ▶交通コストの負担軽減の可能性について検討します。



図 4-6 MaaS 概念図
(マース：Mobility as a Service)

出典：国土交通省 HP

4-2 データサイエンスによる TDM アクションループの展開

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、各エリアにおける「データサイエンスによる TDM 施策」の実施により課題の解決を図ります。

また、設定した重点エリア以外の新たな交通課題に対しても、新規のエリアを設定し、データ分析プラットフォームによる分析補助等から、速やかな初動体制の構築が可能となります。

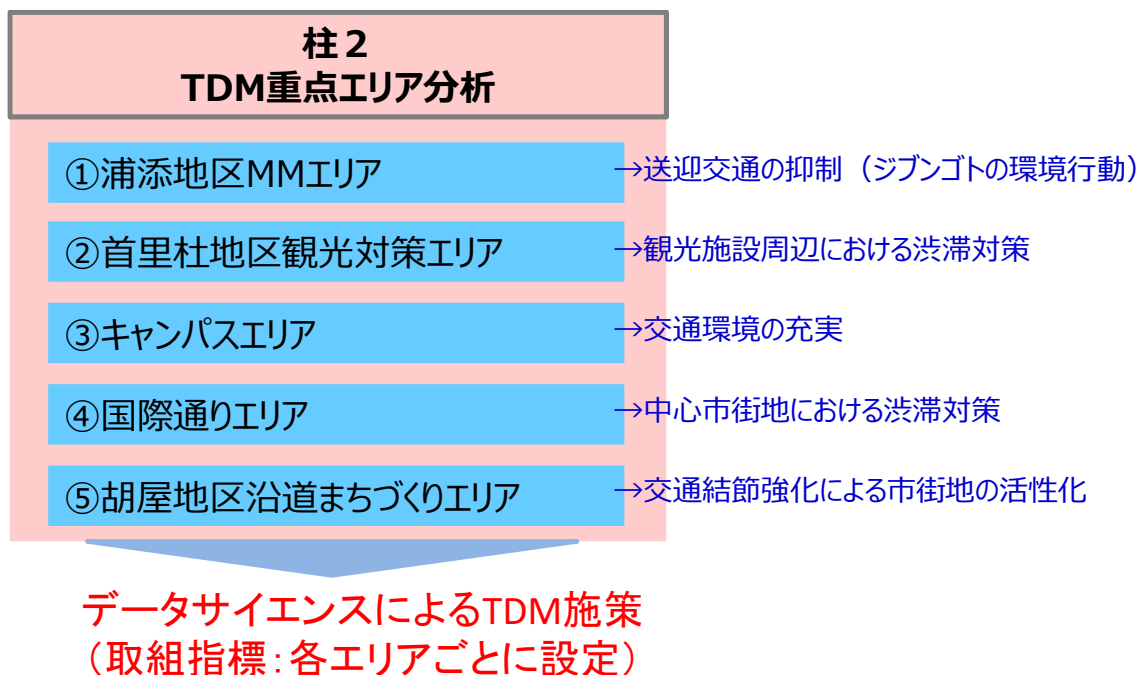


図 4-7 TDM 重点施策の柱 2（再掲）

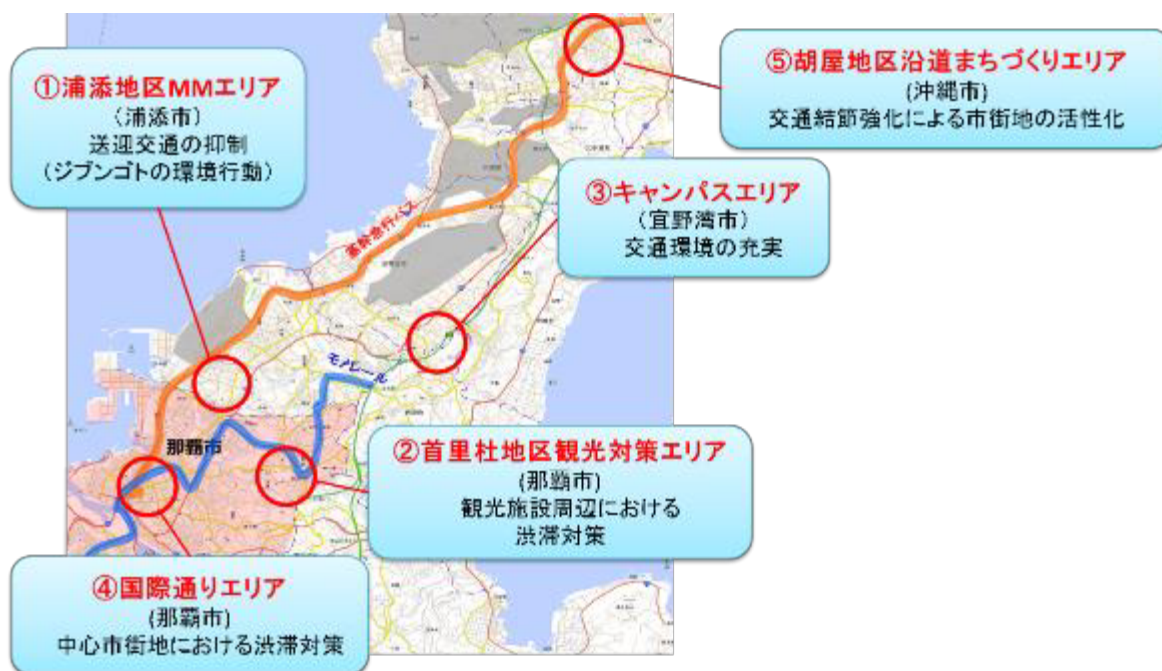


図 4-8 分析対象エリア

(1) 浦添地区MMエリア

沖縄県においては、学校の休校期間に交通渋滞が大きく減少することから、送迎交通が交通渋滞の大きな要因を占めていると考えられ、その抑制に取り組む必要があります。

沖縄県では、これまで公立高校を対象に、行動変容を促す MM（モビリティ・マネジメント）を展開してきましたが、自家用車による送迎を前提として高校を選択している生徒が一定数存在することや、一旦、便利な送迎交通に慣れると、公共交通への行動変容を図ることは容易ではないことが、これまでの調査で確認できました。送迎交通の抑制を図るためには、小学生の頃からライフステージ毎に MM を継続的に実施していく必要があります。

(a) エリア概要と課題

本対象エリアは浦添市内の国道 58 号、国道 330 号に挟まれ、かつ那覇市に近接していることから、那覇市に向かう通勤交通や対象エリア内の学校の送迎交通によって、エリア内の道路で朝のピーク時間帯に渋滞が発生していることが課題となっています。

そこで本エリアでは、市立の小学校・中学校を対象に MM を実施し、送迎交通の抑制を図るとともに、交通安全対策が必要な場合は、関係機関と連携し、交通安全施設の設置等により、通過交通の抑制を図ります。

また、浦添市では令和元年度から「浦添市モビリティ・マネジメント教育推進委員会」を立ち上げ、小学生を対象に MM を実施していることから、令和 2 年から浦添市と連携しながら本エリアにて MM に取り組んでいます。



図 4-9 対象エリア

4 TDM 重点施策の推進

(b) 検討スキーム

本分析対象エリアでは、以下のスキームで検討を実施します。

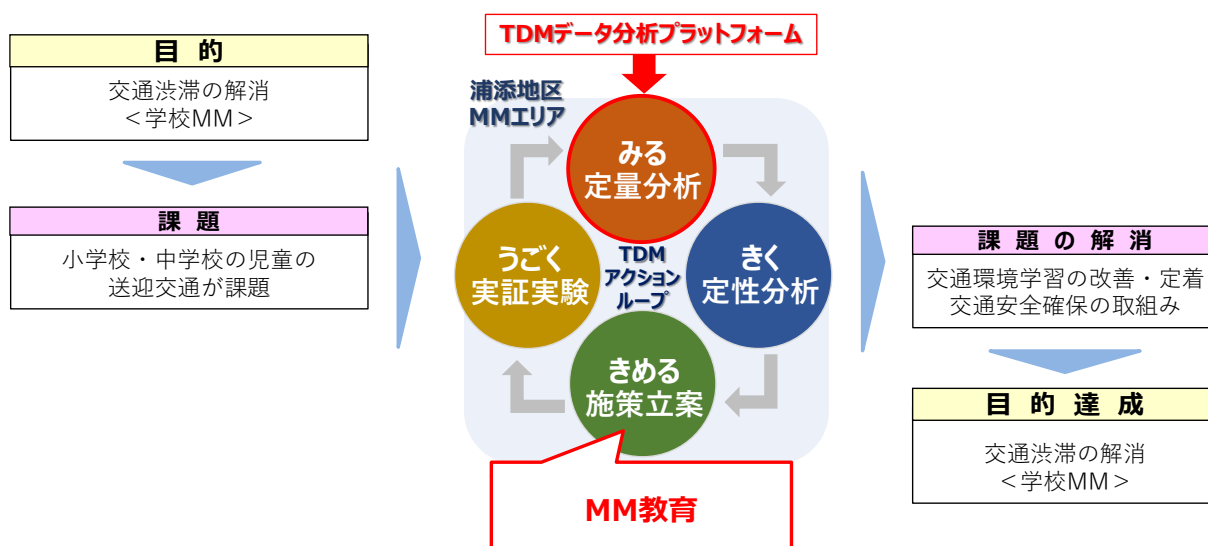


図 4-10 浦添地区MMエリアの検討スキーム

(c) 対策の方針

一般的に小学校・中学校は市町村の教育委員会が管理・運営を行っていることから、MMを推進するにあたり、市町村の教育委員会・学校教育課等の教育関係部署及び都市計画課・道路管理課等の交通の関連部署との連携が必要となります。

本取組みにおいても、浦添市と連携し、浦添市立教育研究所（教育委員会に相当）や浦添市都市計画課、浦添市学校教育課など関係部署と協議のうえ、学校関係者に働きかけを行って進めています。

具体的には、送迎交通による渋滞状況や通過交通等の定量的な分析を行い、それらを学校関係者に提供することで、効果的なMMに関する意見交換を行っています。意見交換を通して、児童や保護者に地球温暖化や交通渋滞を「ジブンゴト」として考えてもらうために実施可能な取組み（例えば、コミュニケーション・アンケート、情報提供ツールの配布など）の把握ができたことから、今後はこれらの取組みによる継続的な働きかけと更なる改良を図ります。

表 4-5 想定される TDM 施策

TDM 施策メニュー	取組み内容
モビリティマネジメント (MM)	クルマの送迎通学から徒歩への転換を目指し、学校の授業での交通環境学習の導入や情報提供などの取組みに対する市町村への支援を行います。
生活道路安全対策	クルマによる送迎から徒歩への転換を図るうえで交通安全が重要となることから、危険個所の分析などの支援を行います。

(d) TDM データ分析

○分析方針

送迎交通が多い場合、通学時間帯に送迎の自家用車が学校周辺に集中するために、渋滞が発生していると考えられます。そこで、運動会の翌日など対象校だけが休日となる振替休日と、平日の通学時間帯における学校周辺を走行する自動車の平均速度を比較することで、送迎による渋滞への影響の度合いを把握します。

表 4-6 使用するデータ

データ種類	データ名称	期間
自動車プローブデータ	民間プローブデータ	2018.10

○分析結果例

通学時間帯において、幹線道路を除いた道路における平均速度が改善していた場合、その差分が対象校における送迎交通等の影響によるものと推測されます。

対象校周辺の渋滞状況

- 対象校を中心に半径500m圏域に位置するリンクを対象。
- 通学時間帯において、平日休校日のH30/10/16（火）と休校日を除くH30/10平日の平均旅行速度を集計。
- 休校日の平均速度はH30/10平日と比較して、約15%向上している。

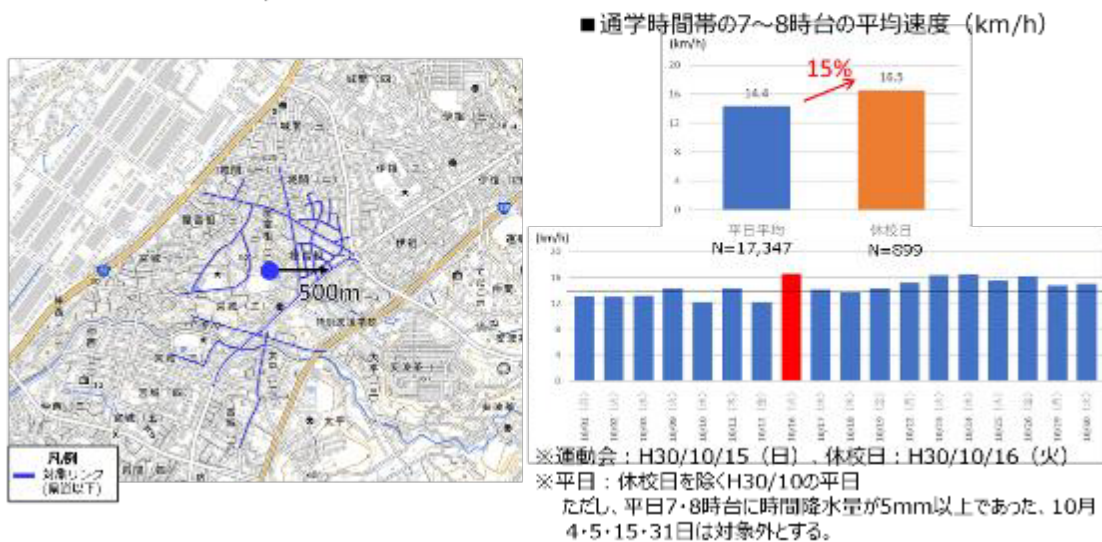


図 4-11 対象校周辺の渋滞状況

(e) 対応方針

- ・ 交通環境学習の実施（交通すごろく、MM ツールの作成、配布）

学校の学習指導要領に即した交通環境学習を導入し、授業の中で交通と環境をテーマに学ぶ仕組みを提案します。また、授業が難しい場合などはパンフレット等の MM ツールを配布し、交通環境を学べる機会の創出を行います。

浦添市内の小学校では、交通すごろくの体験授業を実施しました。「交通すごろく」は、ゲームを通して乗り物を使っての移動を擬似体験し、クルマの利用と渋滞の関係、また公共交通を利用した移動について考えてもらう内容です。

これまで、手動で行っていた交通すごろくをタブレット等の ICT 端末を用いることで、これまで人が計算していた進めるコマ数の計算や CO₂ 排出量の計算等をシステム側で計算することが可能となり、ゲーム終了後はシステム側で集計しデータを電子黒板に表示し、すぐに結果に対しての振返りを行うことができました。また、ゲーム中はタブレット上にリアルタイムで表示される CO₂ 排出量を見ながら移動手段を選択するなど、児童が考えながらゲームを行っている様子も見られました。



図 4-12 交通すごろく画面（生徒タブレット）

また、浦添市の小学校を対象に、下図の下敷きを配布しました。

わたしたちの地球とくらしの安全

二酸化炭素がふえるとどうなるの？

地球温暖化が進むと、気温が上がるだけでなく、気候も大きく変化して、さまざまな被害を引き起こすよ。

- 氷山の氷がとけて、海がしょっぱい水が増えるよ。
- 海のサンゴがなくなり、魚の数が減ってしまうよ。
- 農作物が育たなくなり、食糧が不足するよ。
- あたたかくなると、熱中症が増えるよ。

どのくらい気温があがっているの？

このままだと2040年には、1.5℃上がって、「人間が住めなくなるレベル」に！

手遅れになると、住めなくなるよ！

2040年までに1.5℃上がるのを防ぐには、2010年までに1℃あげておく必要があるよ。

身のまわりにある交通手段のうちバスのよいところを考えてみましょう

バスはじゅうたいを減らせるよ

クラス35人で社会科見学に行くとき、

- 1台のバスにみんなで行くよ。
- みんなの車に乗ってもらうよ。

どちらが地球にやさしいかわらべてみましょう。

バスは1台で全員を運べて、道路がじゅうたいしないよ。

車は1台で1人ずつしか運べないから、道路がじゅうたいするよ。

どの乗り物が一番二酸化炭素を出すのかな？

バスは便利で乗り物だけど、みんなが車に乗ると、たくさん二酸化炭素を出してしまうんだ。

バスは多くの人を一度に運ぶことができます。道路がじゅうたいしないので地球にやさしい乗り物です。

図 4-13 浦添市内の小学校を対象にした MM ツール（下敷き）

4 TDM 重点施策の推進

- ・ アンケートの実施

取組みの前後にアンケートを実施し、行動意図や行動変容等に対する施策の効果を検証します。

- ・ 交通安全確保の検討

送迎交通の抑制と合わせて、必要に応じて通学路の安全確保の取組みを促進します。ハンプなどの交通安全施設の設置は、地域住民の理解が必要となるため、合意形成に配慮した手続き等の補助を行います。

<交通安全確保の検討イメージ>

大山小学校周辺の安全対策



図 4-14 学校周辺の安全対策（大山小学校周辺の取組み）（再掲）

(f) 効果検証方法

効果計測における分析の視点として、以下のような例が考えられますが、評価指標については、エリア特性と実施した施策の内容を踏まえて、適宜検討することが望ましいと考えられます。

- ・ 効果計測（ビッグデータ分析）

対策の前後において、TDM データ分析プラットフォームを活用した分析比較を行い、対策の効果を測定します。使用するデータには、民間の自動車プローブデータを想定しています。

表 4-7 使用するデータ（案）

データ種類	データ名称
自動車プローブデータ	民間プローブデータ

朝ピーク時（6～9時）の10 km/h以下のリンク延長の合計を把握することで、混雑の解消度合いを客観的に示すことができます。

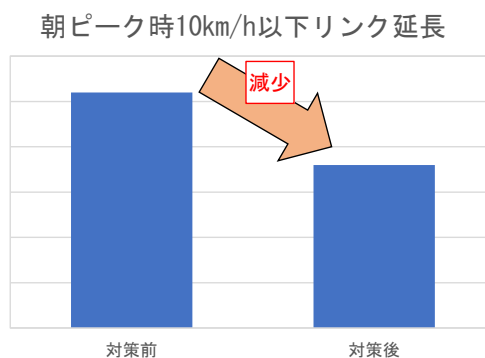


図 4-15 効果計測（ビッグデータ分析）のイメージ

4 TDM 重点施策の推進

・効果計測（事後アンケート）

環境に配慮した行動を「しようと思う」といった行動意図の変化及び実際に送迎通学から徒歩への行動変容を把握します。使用するデータには、学校教育 MM の取組み前後におけるアンケート調査データを想定しています。

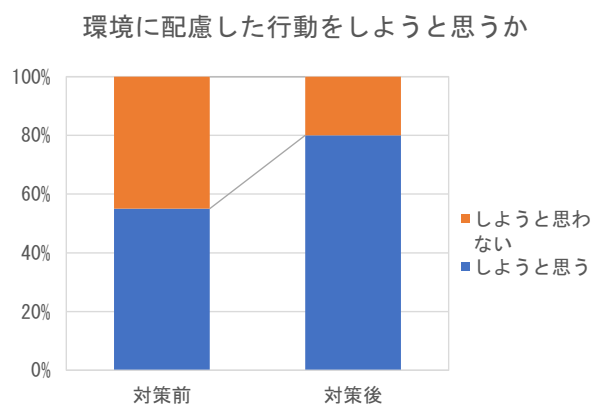


図 4-16 効果計測（事後アンケート）のイメージ

(2) 首里杜地区観光対策エリア

首里城公園の管理体制の強化と首里杜地区の歴史まちづくりの推進観光交通の分散化、大型バス駐機場やパーク＆ライドの推進等による観光客の受入環境の整備、琉潭線や周辺道路の無電柱化や道路整備による交通環境の整備、通過交通の減少に資する那覇インターアクセス道路の早期事業化等に加え、公共交通網の充実や ICT を活用した情報提供による歩行者中心で快適な道路空間を有する歴史まちづくりに取り組めます。

(a) エリア概要と課題

首里のまちづくりや首里城公園等の整備に関して、首里杜構想（S59）の理念と方針のもと進められてきたが、首里城公園の整備に比べ周辺のまちづくりの進捗が遅れており、観光客の増加による交通渋滞など受入態勢の整備や観光スタイルの転換が課題となっています。

歴史街づくりを推進し、地域課題の解決や首里杜構想を実現するためには、都市計画・交通・文化財・観光・商業・地域などの関係主体が、目標像を共有し連携して取り組む必要があります。

県内への観光客の増加と共に、首里城への観光需要も高まり、首里杜地区内においては、団体観光や個人観光による観光バス、レンタカーによるアクセスの集中を要因とした渋滞が発生しており、地区内の交通環境の悪化が指摘されています。

今後は、観光客の行動分析や観光交通の実態を把握し、首里杜地区内において発生する交通課題への対策を図っていく必要があります。



図 4-17 対象エリア

4 TDM 重点施策の推進

(b) 検討スキーム

本分析対象エリアでは、以下のスキームで検討を実施します。

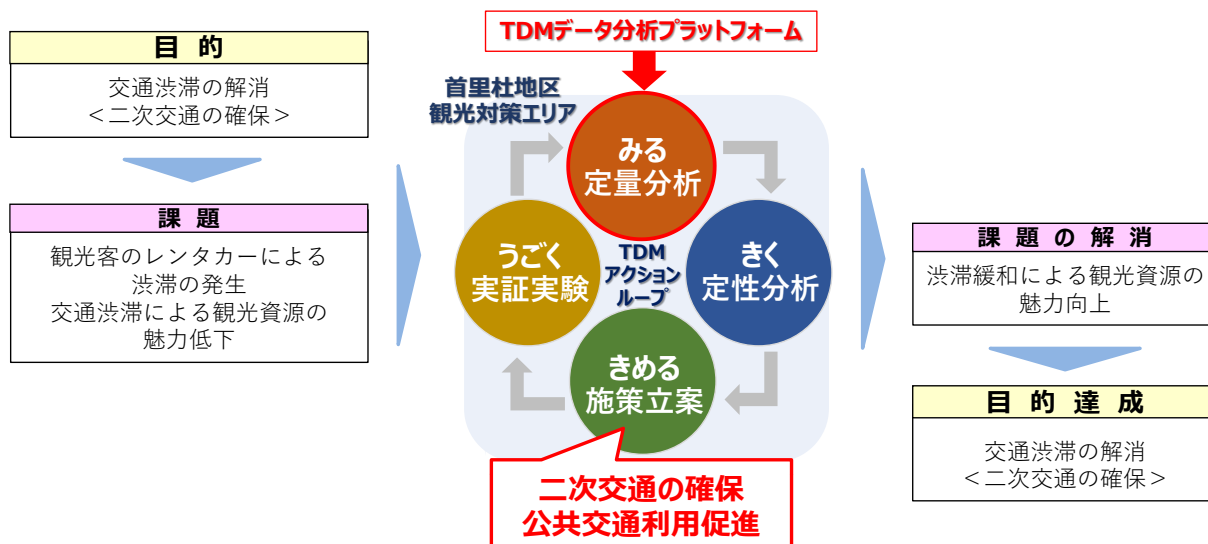


図 4-18 首里杜地区観光対策エリアの検討スキーム

(c) 対策の方針

首里杜地区における交通課題解決に向け、観光交通の実態を把握し、課題解決に向けた取り組み検討の支援を行います。具体的には、民間の自動車プローブデータを活用し、首里杜地区へのアクセス時間帯、アクセスルート及び地区内の周遊ルート等を把握した上で、TDM施策を展開します。

○分析方針

レンタカープローブデータを活用してレンタカーの移動ルートを抽出し、現状の交通流動を整理することで、首里杜地区に訪れる観光客の交通特性を把握します。そのうえで、交通渋滞の一因となっているレンタカーによる来訪から他の交通手段への転換を促す施策について検討します。

首里杜地区観光対策エリアの分析項目は、レンタカーを利用する観光客の首里杜地区への発地及びアクセスルートの分析を行い、来訪する方面に応じた交通手段の検討を行います。

表 4-8 使用するデータ

データ種類	データ名称	期間
自動車プローブデータ	OTS レンタカープローブデータ	2020.8～2020.12

(d) TDM データ分析

○分析結果例

- ① 首里杜館駐車場へ向かうレンタカーは、主に龍潭線（県道 29 号線）を利用しアクセスしており、特に鳥堀交差点方面からの交通が多い状況です。
- ② 首里杜館駐車場発のレンタカーは、那覇に向かう交通が多く、主に県道 50 号線を通過しています。
- ③ 赤田町、崎山町内の幅員の狭い生活道路へのレンタカーの流入が確認されます。特に、首里杜館駐車場発（帰り）の移動ルートにアクセスが集中しています。



図 4-19 首里杜館駐車場着ルート

データ：OTS レンタカープローブデータ 2020.11



図 4-20 首里杜館駐車場発ルート

データ：OTS レンタカープローブデータ 2020.11

(e) 対応方針

- ・ 二次交通確保のためのシェアサイクルポートの効果的な配置
 首里城公園内と首里城に近接したモノレール駅（儀保、首里）等へ、シェアサイクルポートを設置し、駅と首里城のアクセス性を高めます。
- ・ 公共交通利用促進の広報
 首里城公園へのレンタカーアクセスから公共交通等を利用したアクセスへの転換を促すため、多様な広報媒体の活用を検討します。
- ・ 通過交通の抑制（ライジングボラードなど）
 民間プローブデータの分析から、レンタカーの生活道路への進入箇所を特定し、通過交通の抑制対策について検討を行います。

(f) 効果検証方法

効果計測における分析の視点として、以下のような例が考えられますが、評価指標については、エリア特性と実施した施策の内容を踏まえて、適宜検討することが望ましいと考えられます。

- ・ 効果計測（ビッグデータ分析）
 対策の前後において、TDM データ分析プラットフォームを活用した分析比較を行い、対策の効果を測定します。使用するデータには、民間の自動車プローブデータを想定しています。

表 4-9 使用するデータ（案）

データ種類	データ名称
自動車プローブデータ	民間プローブデータ

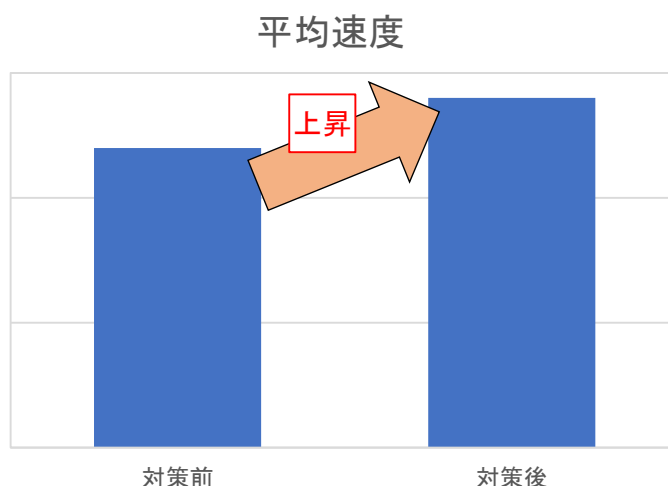


図 4-21 効果計測（ビッグデータ分析）のイメージ

4 TDM 重点施策の推進

(b) 検討スキーム

本分析対象エリアでは、以下のスキームで検討を実施します。

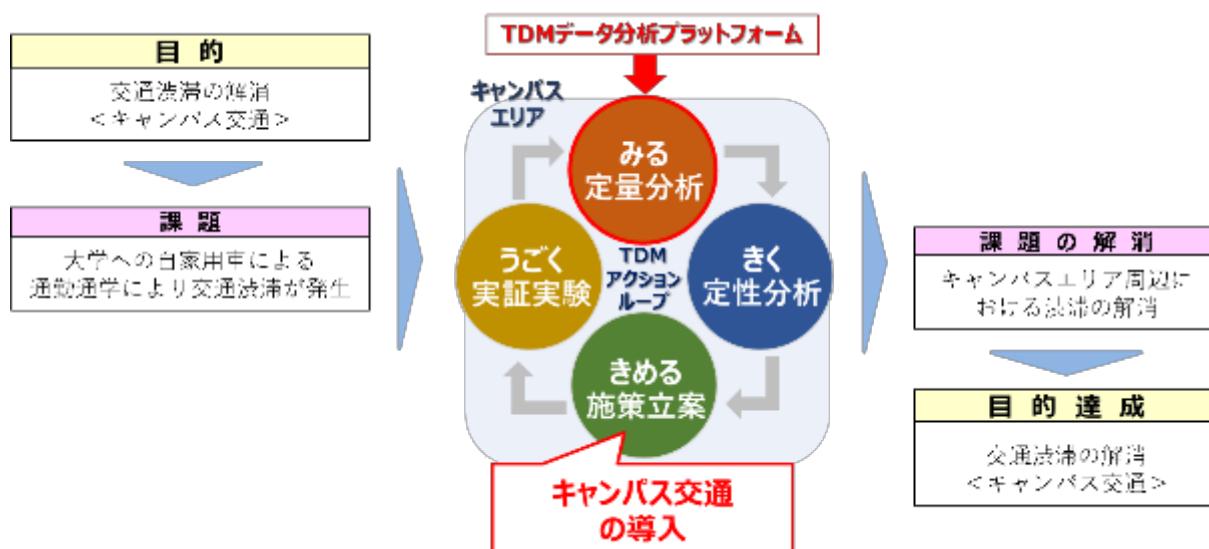


図 4-23 キャンパスエリアの検討スキーム

(c) 対策の方針

大学への通学・通勤目的の自家用車利用が、交通渋滞の一因だと考えられることから、キャンパスエリア周辺の時間帯別平均速度、及び当該エリアを目的地とするトリップの需要を分析することで、大学が交通渋滞へ与える影響度や、キャンパスエリアに向かう通勤・通学目的のトリップが多く発生しているエリアを特定し、具体的な対策につなげます。

表 4-10 想定される TDM 施策

TDM 施策メニュー	取組み内容
公共交通等の利用促進	バス、モノレールをはじめとして、シェアサイクルやデマンド交通など新たに登場してきた交通サービスの利用促進を図ります。
公共交通等のサービス向上	バス停等のグレードアップやシェアサイクルポートの充実など、公共交通を利用する際のサービス向上を図ります
キャンパス交通システム	大学へのアクセス性を高める交通システムを検討します。

(d) TDM データ分析

○分析方針

大学の夏休み期間中と、通常時の通学時間帯の学校周辺を走行する自動車の平均速度を比較することで、通学による渋滞の影響を把握することができます。また、キャンパスを目的地とするトリップの1日の時間帯分布を確認し、通学時間帯に偏りが生じている場合、上記の渋滞がキャンパスへの通学・通勤によるものと考えられます。

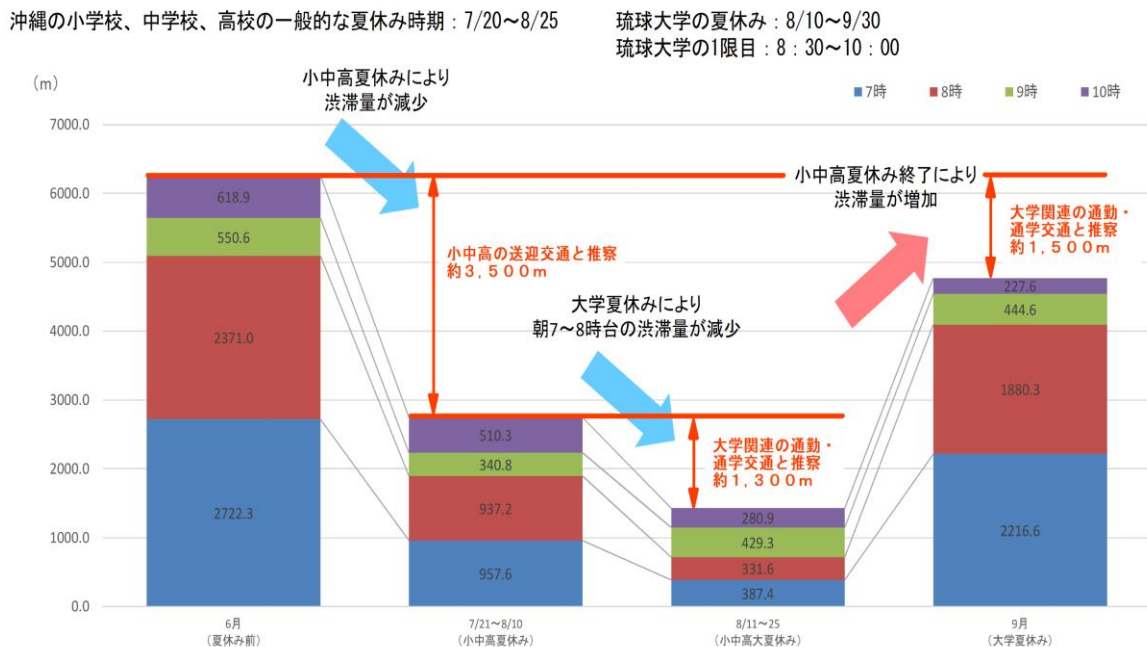
表 4-11 使用するデータ

データ種類	データ名称	期間
自動車プローブデータ	民間プローブデータ	2019.6~2019.9

○分析結果例

時間帯別渋滞長を比較すると、「小中高及び大学が夏休みに入る 8/11~8/25」が最も小さくなっています。また、「大学が夏休みに入る前の 7/21~8/10」と「大学が夏休みに入った後の 8/11~8/25」を比べると、7時台・8時台の渋滞量が大きく減少していることから、大学の交通が朝ピーク時間帯に影響を与えていると推測されます。

このことから、大学が朝ピーク時間帯に周辺地域へ与える交通の影響は、1.5km 程度だと推測されます。



※各月の降雨量 5mm 以上の日を除き、晴れ日数から日当たりの渋滞量 (10km/h 未満のリンク長を積み上げた値)を算出。

図 4-24 学校周辺の渋滞状況 (我如古交差点を中心に半径 2km 円内)

(e) 対応方針

・駐車場有料化・予約制化

過度な自家用車利用からの転換を図るため、駐車場の有料化・予約制や車両登録時のデポジット制等により、行動変容を強いるプッシュ施策の取組みを促進します。

・ラストワンマイルの移動手段の充実

ラストワンマイルの移動手段として、シェアサイクル等マイクロモビリティの活用を促進します。

・キャンパス交通システム

大学周辺において、公共交通の利便性を高めることで、主に大学生の自家用車の利用抑制を図ります。

・大学生に対する MM

マイカー購入後の大学生の公共交通への利用転換は容易ではないため、自動車免許取得前の新入生に対する MM を促進します。

・キャンパス MaaS

上記施策を複合的・効果的に進めるため、公・民・学が連携した研究「キャンパス MaaS」により、次世代の交通手段や MaaS を社会に実装するためのテストベッドとしてキャンパスエリアを活用します。



図 4-25 キャンパスエリアの課題と対応方針・対応策

(f) 効果検証方法

効果計測における分析の視点として、以下のような例が考えられますが、評価指標については、エリア特性と実施した施策の内容を踏まえて、適宜検討することが望ましいと考えられます。

- ・ 効果計測（ビッグデータ分析）

対策の前後において、TDMデータ分析プラットフォームを活用した分析比較を行い、対策の効果を測定します。使用するデータには、民間の自動車プローブデータを想定しています。

表 4-12 使用するデータ（案）

データ種類	データ名称
自動車プローブデータ	民間プローブデータ

朝ピーク時（6~9時）の10km/h以下のリンク延長の合計を把握することで、混雑の解消度合いを客観的に示すことができます。

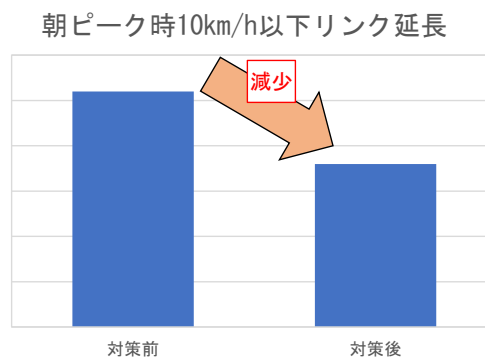


図 4-26 効果計測（ビッグデータ分析）のイメージ

4 TDM 重点施策の推進

(4) 国際通りエリア

AI、IoT、ビッグデータ等の新技術等を活用して道路利用を効率化し、歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の有効的な活用に取り組めます。

(a) エリア概要と課題

那覇市国際通りは、那覇市の中心として発展し、その後大型店舗の郊外出店により来訪者が減少していたものの、平成19年度よりトランジットモールが本格実施され、歩行環境の改善の取り組みや、近年では観光経済が好調となりインバウンド含む県外来訪者が増加し賑わいを見せています。（※コロナ禍においては来訪者が減少するも、今後の回復を見込む。）

しかし、国際通り沿道店舗への荷捌き車両等の路上駐車により渋滞が発生しており、快適性、安全性、円滑な交通の観点から課題が生じています。

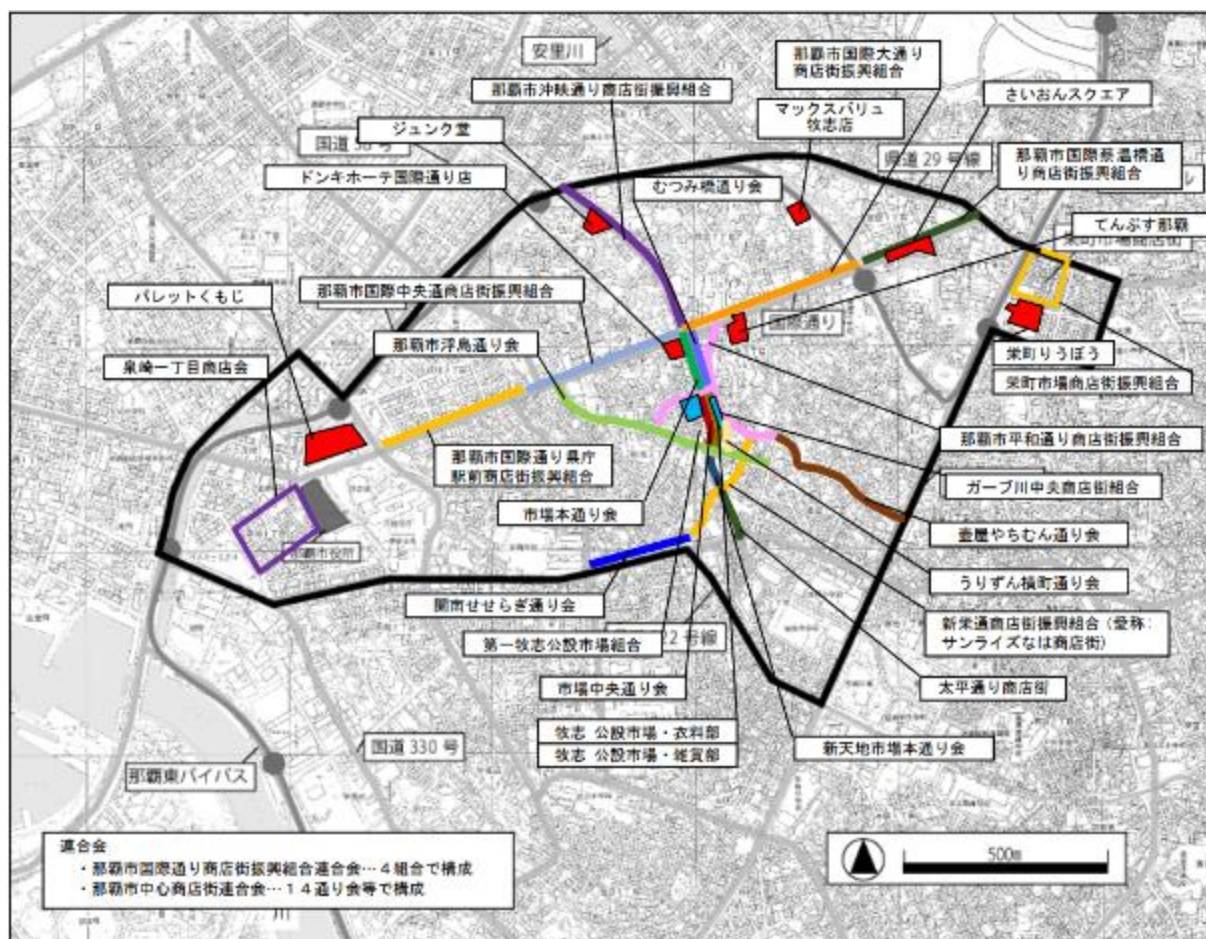


図 4-27 対象エリア

(b) 検討スキーム

本分析対象エリアでは、以下のスキームで検討を実施します。

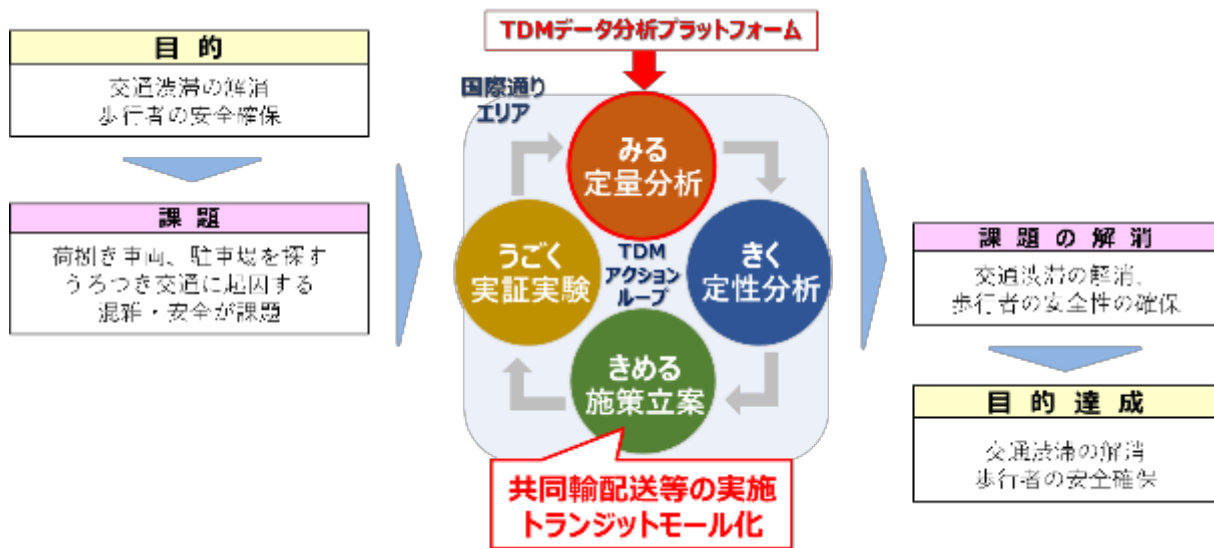


図 4-28 国際通りエリアの検討スキーム

(c) 対策の方針

国際通りの交通課題解決に向けては、荷捌き車両の集約化による渋滞対策や、トランジットモール等の取組みが行われています。

沖縄県では、こうした施策の促進に向け、民間プローブ等を活用した渋滞状況のモニタリングや取組みの効果検証等の支援を行います。

表 4-13 想定される TDM 施策

TDM 施策メニュー	取組み内容
自動車利用の仕方の工夫	共同配送による荷捌き車両の集約化等の施策について、モニタリングや効果検証を行い、TDM 施策の推進に向けて支援します。
適切な自動車利用の誘導	国際通りの活性化に資するトランジットモールのあり方検討について、実施主体が検討出来るよう支援します。 うろつき交通等に対しては、生活道路安全対策の実施やフリンジ駐車場への案内等、関係機関と連携し検討できるよう支援します。
利用者行動意識の変革	公共交通の利用を促進する等、取組みの理解が得られるよう啓発活動を検討します。

4 TDM 重点施策の推進

(d) TDM データ分析

○分析方針

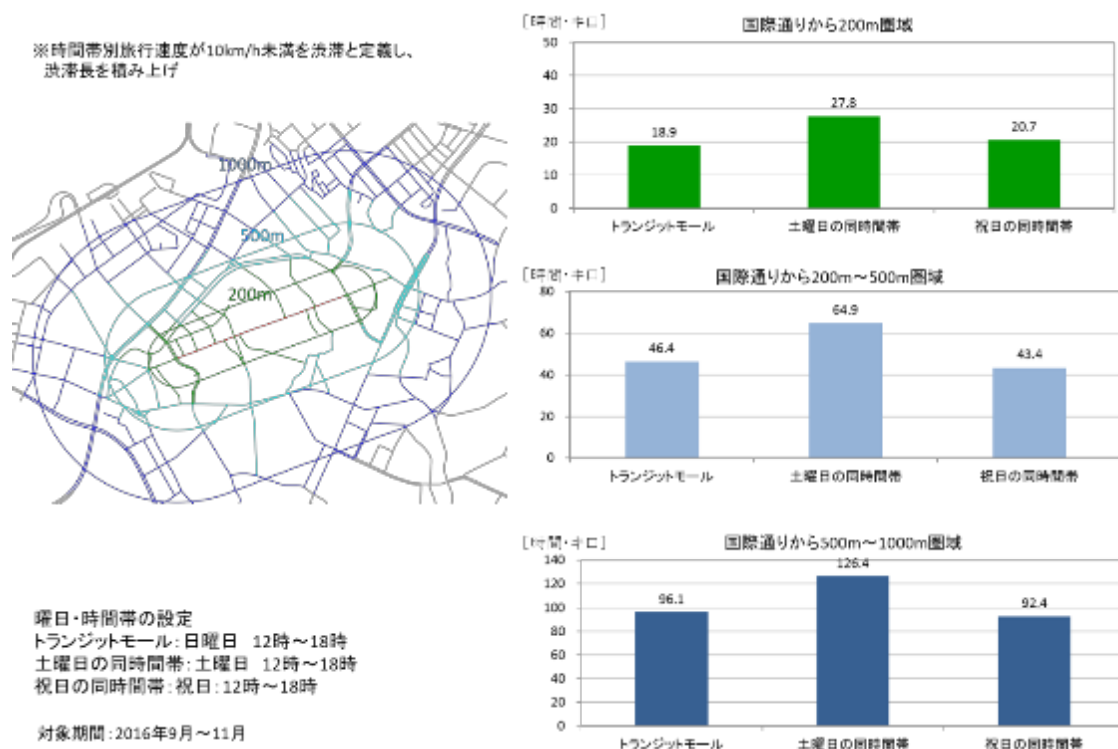
民間プローブデータによる交通状況（旅行速度、渋滞状況）の分析を行い、国際通りが混雑する時間帯、区間の把握、国際通りで行われるトランジットモール（日曜日 12 時～18 時）等の取組みの効果検証等の支援を行います。

表 4-14 使用するデータ

データ種類	データ名称	期間
自動車プローブデータ	民間プローブデータ	2018.9～2018.11

○分析結果例

平均旅行速度において、渋滞は依然として発生している一方、トランジットモール実施時と、通常の日曜日では差がみられないことから、トランジットモールは周辺の渋滞に影響を与えていないものと推測されます。



注：時間帯別旅行速度が 10km/h 未満を渋滞と定義し渋滞長を積み上げ

図 4-29 渋滞長 [時間・キロ]

出典：那覇市国際通りトランジットモールビジョン（将来像）報告書（2018年3月）

(e) 対応方針

・ 共同配送による荷捌き車両の集約化

国土交通省の「道路に関する新たな取組みの現地実証実験」を受けて、国際通り沿道の事業者と連携し、共同配送センターの配置に伴う荷捌き車両の集約化に向けた実証実験を実施しています。

・ トランジットモール

平成 19 年度よりトランジットモールを実施し、魅力ある歩行空間を創出してきました。連合会では、H28 年度に策定されたトランジットモールビジョン等を踏まえつつ、国際通りを活性化させるための様々なイベントを実施しながら、今後の新たなトランジットモールのあり方について検討を行うとしています。

(f) 効果検証方法

効果計測における分析の視点として、以下のような例が考えられますが、評価指標については、エリア特性と実施した施策の内容を踏まえて、適宜検討することが望ましいと考えられます。

・ 効果計測（ビッグデータ分析）

対策の前後において、TDM データ分析プラットフォームを活用した分析比較を行い、対策の効果を測定します。使用するデータには、民間の自動車プローブデータを想定しています。

表 4-15 使用するデータ（案）

データ種類	データ名称
自動車プローブデータ	民間プローブデータ

4 TDM 重点施策の推進

10 km/h 以下のリンク延長の合計を把握することで、混雑の解消度合いを客観的に示すことができます。

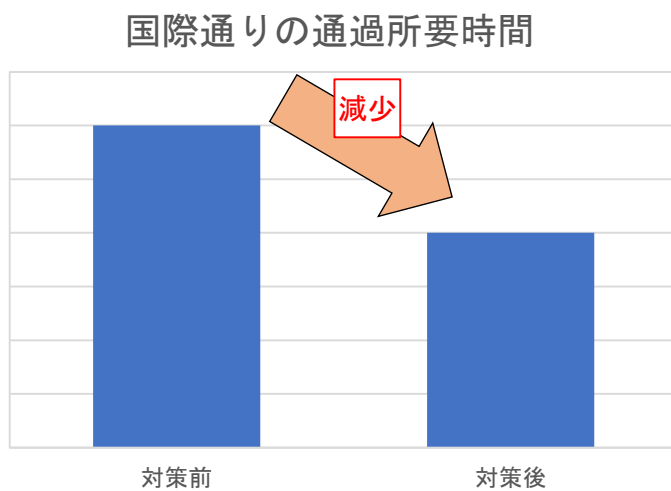


図 4-30 効果計測（ビッグデータ分析）のイメージ

(5) 胡屋地区沿道まちづくりエリア

交通結節機能を強化することで、都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、その周辺や公共交通の沿線等への居住の誘導を図るなど、コンパクトシティに向けた市町村の取り組みを促進します。

(a) エリア概要と課題

沖縄市の中心市街地である胡屋十字路口周辺を含むエリアは、都市の核として多様な機能を担い市の経済をけん引してきましたが、近年においては中心市街地の衰退、交通渋滞の慢性化・交通事故の発生等が課題となっています。

このような状況を踏まえ、沖縄市では、かつて市の中心であった胡屋の賑わいを取り戻すため、中心市街地活性化基本計画を平成 22 年度に策定し、平成 25 年度から国道 330 号沿線（胡屋十字路口～胡屋北交差点）区間における沿道まちづくりに関する検討を行っています。

また、平成 28 年度には地域関係団体や学識経験者等で組織されたワーキンググループの意見を踏まえ、沿道まちづくりビジョン（案）を策定しています。



図 4-31 沖縄市のまちづくりの取り組み

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会幹事会（R3.3）

4 TDM 重点施策の推進

(b) 検討スキーム

本分析対象エリアでは、以下のスキームで検討を実施します。

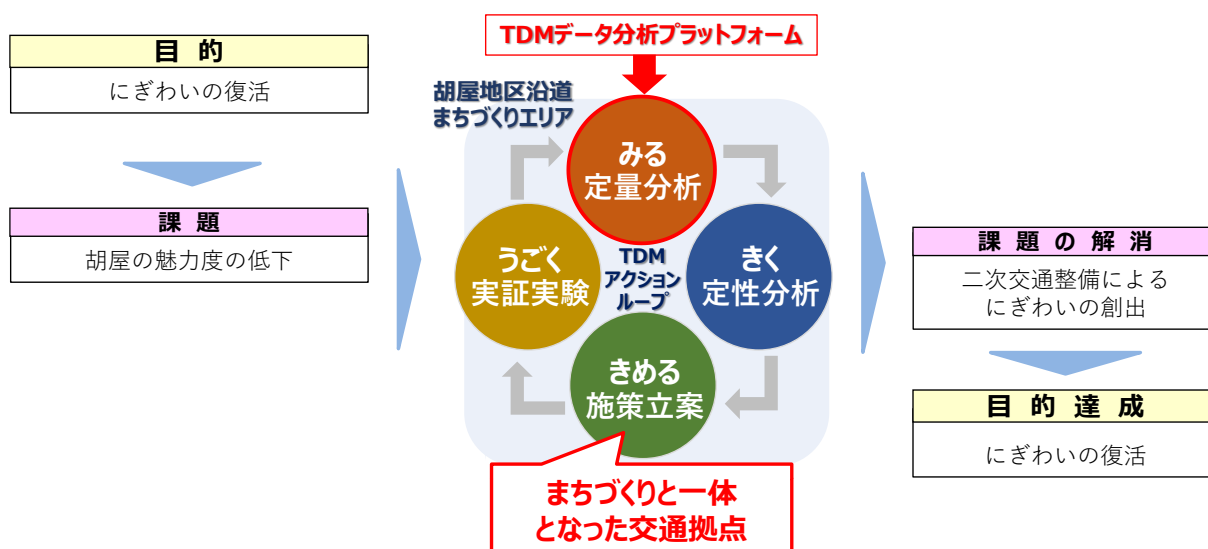


図 4-32 胡屋地区沿道まちづくりエリアの検討スキーム

(c) 対策の方針

胡屋地区沿道まちづくりにおいては、基幹バスシステムの構築を念頭に、公共交通のサービス水準の向上に資する視点が重要となります。沖縄県としては、路線バス利用者の需要が高い地域を定量的に把握し、その内容を沖縄市・事業者と共有することで、公共交通のサービス向上に向けた支援を行います。

具体的な取組み内容としては、胡屋地区を発着するトリップを定量的に整理・可視化することで、基幹バスの利用促進が期待される地域の選定や、シェアサイクルやカーシェアなどの他の交通モードも含めた公共交通の利便性向上に向けた検討を促進します。

表 4-16 想定される TDM 施策

TDM 施策メニュー	取組み内容
公共交通等の利用促進	シェアサイクルやカーシェアなど他の交通モードとの連携も含めた公共交通の利用促進を図ります。
公共交通のサービス向上	バス停等のグレードアップなど、公共交通のサービス向上を図ります。

(d) TDM データ分析

○分析方針

胡屋に來訪するトリップの特性（発着地、滞在時間）を把握することで、胡屋の魅力度向上に向けた取組みの支援を行います。

＜沖縄市居住者の來訪地の分析＞

胡屋の賑わいの現状整理では、周辺の居住者がどこに向かっているかというニーズを把握することが重要となります。そこで、沖縄市の居住者が日常的に訪れるエリアを可視化することで、居住者のニーズの高いエリア特性を把握し、胡屋に適用可能な施策の検討につなげます。

＜沖縄市居住者の滞在時間分布＞

胡屋の賑わいの現状整理では、周辺の居住者がどこにどの程度滞在しているかというニーズを把握することが重要となります。そこで、各エリアにおいて沖縄市の居住者が日常的に滞在する時間を可視化することで、居住者のニーズの高いエリア特性を把握し、胡屋に適用可能な施策の検討につなげます。

表 4-17 使用するデータ

データ種類	データ名称	期間
人流プローブデータ	Agoop データ	2019.11

4 TDM 重点施策の推進

○分析結果

■沖縄市居住者のトリップの目的地分布

- ・ 平日・休日ともに、胡屋周辺及び泡瀬を目的地としているトリップが見られます。
- ・ 胡屋周辺に居住者が集まる傾向にあることから、胡屋の賑わい創出に関しては、沖縄市居住者に対して、胡屋周辺における周遊行動を促すことが有効だと考えられます。

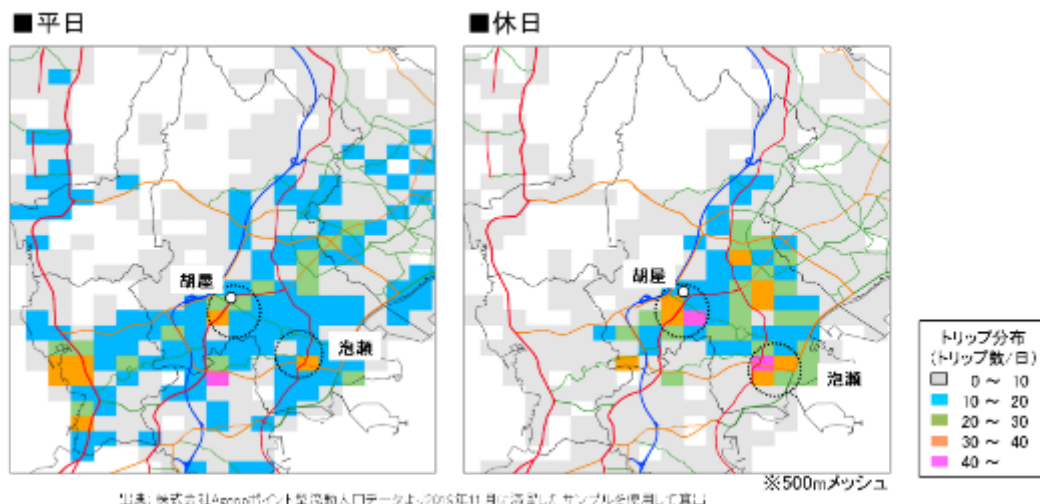


図 4-33 沖縄市居住者のトリップの目的地分布

■沖縄市居住者の主要地域の滞在時間分布

- ・ 主要地域として、胡屋、比屋根、泡瀬を中心に半径 500m の円に含まれる 100m メッシュの滞在時間を比較すると、胡屋周辺においては、他地域よりも長時間滞在する傾向にあることが分かります。

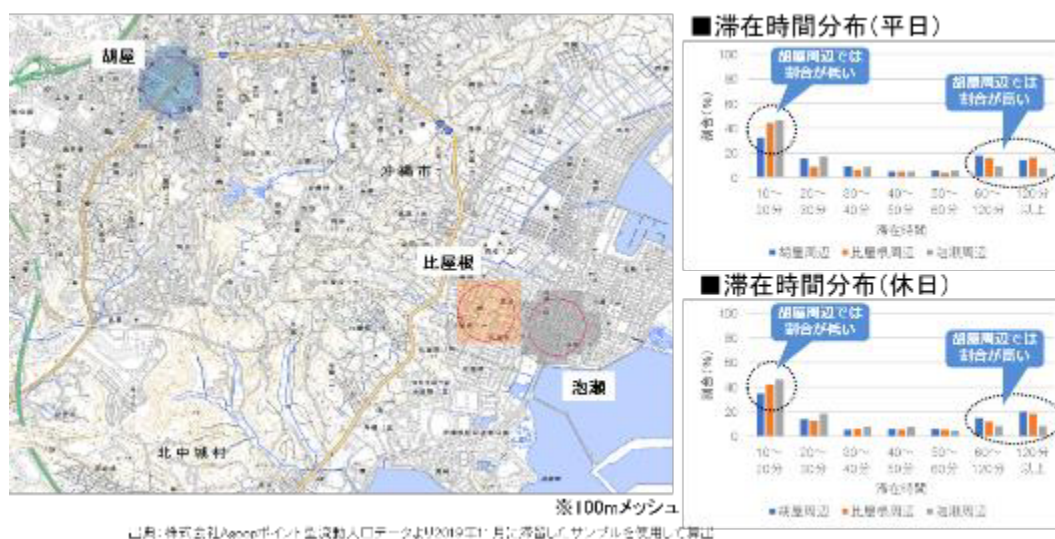


図 4-34 沖縄市居住者の滞在時間分布

(e) 対応方針

- ・ 胡屋地域の周遊を容易にする二次交通の確保

胡屋地域を訪れた来訪者が、周辺地域を気軽に散策できるような二次交通の検討を支援します。

(f) 効果検証方法

効果計測における分析の視点として、以下のような例が考えられますが、評価指標については、エリア特性と実施した施策の内容を踏まえて、適宜検討することが望ましいと考えられます。

- ・ 効果計測（ビッグデータ分析）

対策の前後において、TDM データ分析プラットフォームを活用した分析比較を行い、対策の効果を測定します。使用するデータには、人流プローブデータを想定しています。

表 4-18 使用するデータ（案）

データ種類	データ名称
人流プローブデータ	Agoop データ

滞在時間分布を比較することで、賑わい創出による滞在時間の変化を客観的に示すことができます。

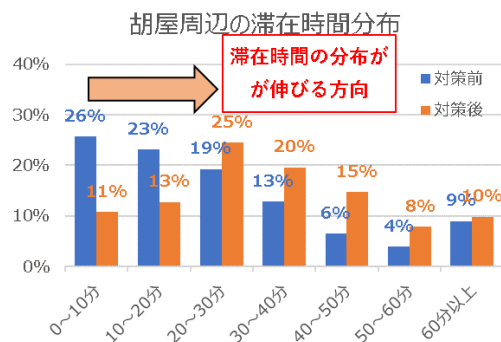


図 4-35 効果計測（ビッグデータ分析）のイメージ

4 TDM 重点施策の推進

胡屋への来訪トリップ数を分析することで、対策による賑わいの変化を客観的に示すことができます。

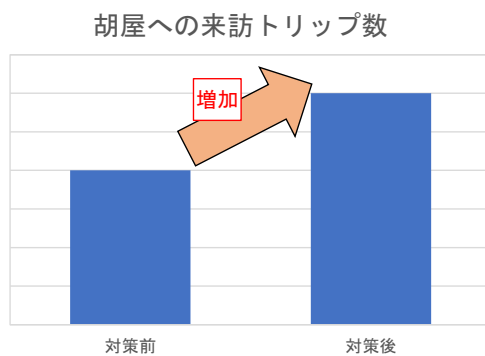


図 4-36 効果計測（ビッグデータ分析）のイメージ


5 TDM 施策

5-1 新たな TDM 施策

新技術を用いた新たな TDM 施策を検討するにあたり、既に県内で実施されている MaaS、キャッシュレス等サービス、デマンド交通等の実証実験の事例について紹介します。

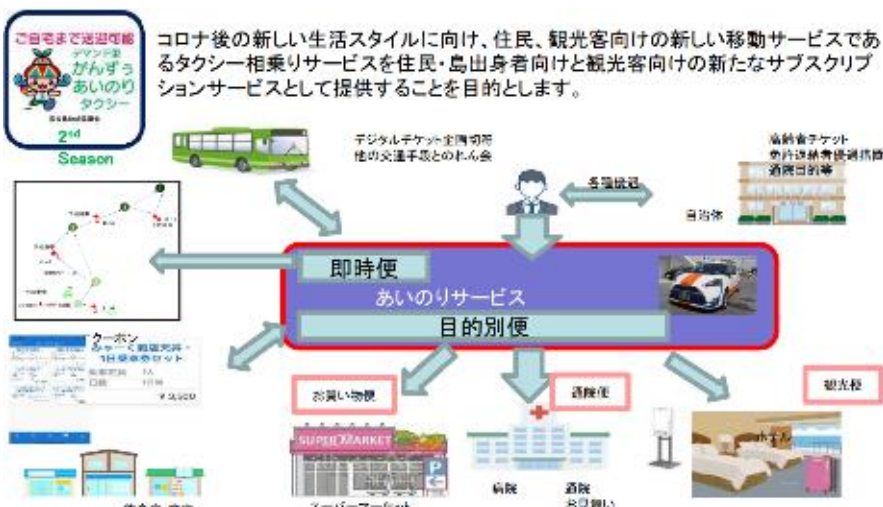
(1) 沖縄 MaaS

表 5-1 沖縄 MaaS の概要

実施主体	沖縄 MaaS 事業連携体など
対象地域	沖縄県
期間	2020 年 12 月～
活用用途	MaaS による観光移動支援
実施内容	<p>沖縄県内のモノレール・バス・フェリーなどの交通手段や観光施設、商業施設などの様々なチケットをスマホひとつで購入できるサービス、交通機関、アミューズメント施設、観光スポットなど、さまざまな事業者と提携しています。</p>  <p>※沖縄 MaaS 事業連携体より https://service.paycierge.com/okinawa-maas/</p>
期待される効果	<p>沖縄県では全国と比較して公共交通分担率が低く、その向上が必要となっており、その原因となっている観光に関する交通課題への解決が期待されます。</p>

(2) 宮古島 MaaS

表 5-2 宮古島 MaaS の概要

実施主体	宮古島 MaaS 協議会など
対象地域	沖縄県宮古島市内全域
期間	2021年1月25日(月)～3月15日(月)
活用用途	あいのりタクシーサービスと観光客向けモバイルチケットの連携
実施内容	<p>あいのりタクシーの本格運用に向けての持続可能性を高める取り組みとして、事前集客割引、事後集客、ダイナミック時刻表、ダイナミックプライシングを実証しました。</p> <p>また、経路検索アプリ+モバイルチケットと連携したサブスクリプション・各種企画チケットもあいのりタクシーとの連携を行い、収益性の効果を検証しました。</p>  <p>※国土交通省報道発表資料より https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001419406.pdf</p>
期待される効果	高齢者の外出機会を創出、土地勘がない観光客の周遊、マイカー、レンタカーによる渋滞の回避が想定されます。

(3) OKICA♥MaaS

表 5-3 OKICA♥MaaS の概要

実施主体	沖縄 IC カード株式会社など
対象地域	沖縄県那覇市内、イーアス沖縄豊崎
期間	2021 年 3 月 15 日（月）～2021 年 3 月 17 日（水）
活用用途	OKICA を活用した MaaS データプラットフォームの構築
実施内容	<p>交通サービスを通して得られる乗降時間、乗降場所などの移動関連データを、移動ごとに異なる ID として匿名化し、利用者の行動範囲や傾向の特定が困難な匿名化された ID をリアルタイムビッグデータとしてデータプラットフォームに蓄積し、プロジェクトに参画した地方公共団体や事業者と共有するとともに、地域活性化施策へ活用しました。</p> <p>さらに、個人情報を使用しなくても複数サービスの利用状況を把握し、利用に応じたクーポンを発行するなど、利用促進施策への活用可能性を確認しました。</p> <p>※沖縄 IC カード株式会社より https://info.okica.jp/wp-content/uploads/622f2cedeb342c9d4c583f827e624a01.pdf</p>
期待される効果	<p>移動関連データのリアルタイム共有に加え、利用状況に応じた柔軟なインセンティブの発行が可能となるため、利用データに基づく地域活性化施策の立案や、人の移動に応じた効果的な利用促進施策の実現に向けた活用などが期待されます。</p>



(4) 北谷観光 MaaS プロジェクト

表 5-4 北谷観光 MaaS の概要

実施主体	ユーデック株式会社など
対象地域	沖縄県北谷町
期間	2021年11月～
活用用途	観光地における交通と航空機の接続最適化
実施内容	<p>観光エリア内における自動走行カートの運行と併せ、町内にシティエアターミナルを設置し、Webチェックインと手荷物検査を可能にします。</p> <p>また、直行シャトルバスを提供することで、空港手続きやレンタカー返却における混雑を緩和するとともに町内消費を増加させる取組み（ハブ&スポーク）を実施します。さらに、これらの取組みを通じた航空機との接続最適化やパッケージプランとしたときの価格受容性、ニーズの検証を実施します。</p> <div data-bbox="470 1030 1348 1568"> <p>北谷観光 MaaS イメージ図</p> </div> <p>※経済産業省ニュースリリース https://www.meti.go.jp/press/2021/08/20210824001/20210824001-1.pdf ※琉球新報より https://ryukyushimpo.jp/news/entry-1419354.html</p>
期待される効果	公共交通機関の利用により、交通渋滞や駐車場不足などの課題解決が期待されます。

(5) My route

表 5-5 My route の概要

実施主体	第一交通産業株式会社など
対象地域	本部町・那覇市・浦添市・豊見城市（順次追加）
期間	2022年2月～
活用用途	My route を用いたシームレスな移動
実施内容	<p>「デジタルチケット」をリリースし、スマートフォンアプリ上で、いつでも・どこでも購入ができ、スマートフォンの画面がそのまま乗車券となるため、便利に観光を楽しむことができます。</p> <p>また、“my route”と第一交通のタクシー自動配車アプリ「モタク」が連携し、“my route”から“モタク”に外部遷移して、いつでも、どこでもスマホで簡単にタクシーが呼べるようになります。</p> <p>本機能は沖縄県だけでなく“my route”のサービスが展開されているエリア（福岡市や北九州市他）でも利用が可能です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【沖縄路線バス周遊パス】</p>  <p>琉球バス交通、沖縄バス、那覇バス及び東陽バスが運行する一般路線バスに何度も乗降できる乗車券です。本券使用は観光を目的に短期滞在で沖縄県を訪問される県外在住の方に限ります。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【那覇市内乗り放題パスポート】</p>  <p>那覇バスの那覇市内均一区間が1日乗り放題になるお得な乗車券です。</p> </div> </div> <p>※沖縄スマートシフトコンソーシアム http://www.okinawa-smashif.com/pdf/20220217release.pdf</p>
期待される効果	バスやタクシー、船舶、カーシェアなどの様々な交通サービスをシームレスに繋ぎ、移動の効率化・最適化を実現、また、交通サービスと非交通サービスを連携し行動変容を促すためのサービスを順次展開し、沖縄県の交通課題の解決と地域経済の活性化が期待されます。



(6) うらちゃん mini

表 5-6 うらちゃん mini の概要

実施主体	浦添市								
対象地域	浦添市内全域								
期間	2020年11月～ 【再開に向け検討中】								
活用用途	デマンド型コミュニティバス								
実施内容	<p>浦添市総合交通戦略推進事業に関する実証実験として、各交通事業に与える影響を検証しながら、既存の公共交通との相互利用を目指します。</p>  <p>うらちゃんminiって何？</p> <table border="0"> <tr> <td>運行区域 浦添市内全域(ドアtoドア)</td> <td>利用料金 市内一律料金 ・大人……………400円 ・65歳以上、障がい者…300円 ・小学生以下…………200円 ※幼児(同伴1人)と乳児は無料</td> </tr> <tr> <td>対象者 市内の移動ならどなたでも</td> <td>利用方法 電話またはアプリで 30分前までに事前予約 ※1週間先、5件まで予約可能</td> </tr> <tr> <td>運行時間 午前7時～午後7時</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両台数 12台(10人乗り)</td> <td></td> </tr> </table> <p>出典：浦添市広報誌 https://prurbanosursapp1.blob.core.windows.net/commonarticle/609e746c3d59ae2434bfd30/urasoe113.pdf</p>	運行区域 浦添市内全域(ドアtoドア)	利用料金 市内一律料金 ・大人……………400円 ・65歳以上、障がい者…300円 ・小学生以下…………200円 ※幼児(同伴1人)と乳児は無料	対象者 市内の移動ならどなたでも	利用方法 電話またはアプリで 30分前までに事前予約 ※1週間先、5件まで予約可能	運行時間 午前7時～午後7時		車両台数 12台(10人乗り)	
運行区域 浦添市内全域(ドアtoドア)	利用料金 市内一律料金 ・大人……………400円 ・65歳以上、障がい者…300円 ・小学生以下…………200円 ※幼児(同伴1人)と乳児は無料								
対象者 市内の移動ならどなたでも	利用方法 電話またはアプリで 30分前までに事前予約 ※1週間先、5件まで予約可能								
運行時間 午前7時～午後7時									
車両台数 12台(10人乗り)									
期待される効果	公共交通空白エリアの解消や市民利便性向上、既存の公共交通（モノレール、路線バス、タクシー）との連携による相乗効果が期待されます。								

(7) 観光系路線バスにおけるクレジットカード等のコンタクトレス決済導入実証実験

表 5-7 観光系路線バスにおけるコンタクトレス決済導入実証実験の概要

実施主体	沖縄県
対象地域	沖縄県
期間	2022年2月1日～
活用用途	路線バスにおけるクレジットカード等のコンタクトレス決済導入
実施内容	<p>那覇空港を発着又は経由する観光客の利用が多い一部路線バス（観光系路線バス）において、クレジットカード等のコンタクトレス決済の導入に係る実証実験を実施し、その導入効果等を検証します。</p> <p style="text-align: center;">クレジットカード（タッチ決済）</p>  <p style="text-align: center;">QRコード決済</p> 
期待される効果	公共交通の利便性向上が図られることにより、観光客の公共交通利用が促進され、那覇空港の混雑などの課題解決に繋がるものと期待されます。

5-2 TDM 施策一覧

表 5-8 自動車交通の適正化

政策目標	政策の方向	TDM 施策 説明
自動車交通の適正化	自動車利用の平準化	時差通勤 出退勤時刻をずらすことで、朝・夕のラッシュ時に集中している交通量をその前後の時間帯へ分散させ、交通渋滞の緩和を促す。
		フレックスタイム 1 カ月以内の一定期間（清算期間）における総労働時間をあらかじめ決めておき、労働者はその枠内で各日の始業及び終業の時刻を自主的に決定し働く制度。また、必ず勤務すべき時間帯（コアタイム）と、その時間帯の中であればいつ出社または退社してもよい時間帯（フレキシブルタイム）とに分ける場合や、全てフレキシブルタイムとする場合もある。
		高度道路情報化等（ITS） ITS とは Intelligent Transport Systems の頭文字をとったもので、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞等といった道路交通問題の解決を目的に構築する交通システム。
自動車交通の適正化	自動車利用の仕方の工夫	相乗り（HOV） 1 人乗りによる自動車通勤を削減し、乗車効率を高めることによって自動車交通量を削減する方法であり、マイカーの相乗りをカープール、バン等による相乗りをバンプールと呼び、相乗りをしている車両を HOV（High Occupancy Vehicle）と呼んでいる。
		共同輸配送 物流システムを合理化することによって、貨物車の削減を図る施策の一つで、輸・配送コストの低減、運転手不足の対策等のために、流通業者が共同で貨物車を使用し、集配送作業を行うものである。
		カーシェアリング 自動車の共同利用のことで、都心内の複数の人との共同利用や郊外の駅で共同利用する仕組み等がある。

表 5-9 公共交通等の利用促進

政策目標	政策の方向	TDM 施策 説明
公共交通等の利用促進	公共交通等への 転換利用の促進	地域公共交通計画の策定 ※新たな施策 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成に加え、地域における輸送資源の総動員を図り、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する計画。
		ラストワンマイルサービスの導入 ※新たな施策 シェアサイクル等、多様な移動サービスの充実を促進する。
		シェアサイクル（コミュニティサイクル等） ※新たな施策 レンタサイクルの形態のひとつで、主に中心部等の街の一定範囲内で、至るところに設置してある自転車を好きな場所で借りたり、返却したりすることができるシステム。
		パーク＆ライド【P&R】 都心の外周（フリンジ）部や都市周辺部の鉄道駅等に駐車場を設置して、そこから中心部まで公共交通を利用するシステム。中心部への自動車流入抑制と公共交通への転換を目的として、行政主導型や第三セクター型で実施されている。
		サイクル&バスライド【C&BR】 都心周辺部のバス停に駐輪場を設置し、自転車を駐輪場に停めてもらい、そこから中心部までバスを利用するもの。あるいは、バス停付近にレンタサイクル施設を設置して、バス停から目的地までレンタサイクル等を利用するもの。
		パーク&バス（高速）ライド【P&BR】 P&R のうち、都心周辺部のバス停に駐車場を設置して、そこから中心部までバスを利用するもの。 近年、新しいタイプの P&BR として、パーク&高速バスライドシステムが実施されており、高速バス停留所に駐車場が整備されている。
		パーク&モノレールライド【P&MR】 P&R のうち、都心周辺のモノレール駅に駐車場を設置して、そこから中心部までモノレールを利用するもの。
バス（高速）&モノレールライド【B&MR】 P&R のうち、都心周辺部のバス停（高速バス停）に駐車場を設置して、そこからバスでモノレール駅まで移動し、さらにモノレールに乗り換えて中心部まで移動するもの。		

政策目標	政策の方向	TDM 施策 説明
公共交通のサービス向上		サイクル&モノレールライド【C&MR】 ※新たな施策 モノレール駅に駐輪場を設置し、自転車を駐輪場に停めてもらい、そこから中心部までモノレールを利用するもの。あるいは、モノレール駅付近にレンタサイクル施設を設置して、駅から目的地までレンタサイクル等を利用するもの。
		レンタカー&モノレールライド【R&MR】 都心周辺のモノレール駅にレンタカー施設を設置して、中心部内はモノレールを利用してもらうことで、レンタカーによる中心部内の走行車両を削減するもの。
		MaaS の促進 ※新たな施策 MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資するもの。
	バス車両の高度化（ノンステップバスの導入促進） 接続バス等、需要に応じたバス車両の導入や、乗降しやすいノンステップバスの導入を図るもの。	
	モノレール車両の3両化 ※新たな施策 モノレール車両を3両編成にすることで、輸送力の増強を図るもの。	
	通勤手当制度の改善 公共交通機関利用者の通勤手当を充実させ、自動車通勤者の手当を削減・廃止すること。	
	バスレーンの延長・拡充 一般道路において、特定の時間帯あるいは終日を対象として一部の車線をバス優先(専用)にするもの。	

表 5-10 公共交通等の利用促進

政策目標	政策の方向	TDM 施策 説明
公共交通等の利用促進	公共交通のサービス向上	バス運行体系の改善 系統の再編やバスサービス水準等の改善。
		公共交通運賃の低減 公共交通の運賃を割引・値下げし、公共交通の利用促進を図る。
		交通情報の提供（デジタルサイネージ、動的データのオープン化） 公共交通機関の運行情報や遅延情報等をパソコンや携帯等により利用者がリアルタイムに知ることができるシステム。デジタルサイネージはバス停での交通情報提供を図るもの。
		バス停等のグレードアップ（バス停上屋の整備） 上屋付きの待合所・バスロケーションシステムによる接近表示に加え、専用の文字表示器によりニュース・天気予報・市民情報・緊急情報（地震・津波情報）を備えたバス停。
		コミュニティバス コミュニティバス、乗合タクシーは、地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するサービス形態で、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したもの。
		デマンド交通 デマンド交通、デマンドタクシー等は、予約型の運行形態の輸送サービスであり、運行方式、運行ダイヤ、発着地(OD)等の組み合わせた高い自由度を持つサービス。
		交通管理システム（PTPS） 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システム。
		公共交通利用特典 公共交通利用者には提携先の割引クーポン等の特典を付与すること。 キャンパス交通システム 学生の多い大規模な大学等を対象とし、公共交通等の利便性を高めることで、公共交通等の利用を促進するもの。例えば、キャンパス敷地内にバス停を設置しバスを運行させたり、大ロー括特約定期券を導入したりする等の取組みがある。

表 5-11 魅力ある街づくり

政策目標	政策の方向	TDM 施策 説明
魅力ある街づくり	適切な自動車利用の誘導	生活道路安全対策 特定地域への自動車交通流入を制限する施策。
	利用者行動意識の変革	モビリティ・マネジメント 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コミュニケーション施策と、その自発的変化をサポートする運用方策とを合わせた、ソフト的交通施策の総称。
		多様な啓発活動 シンポジウムの開催や学校教育の場において、交通問題や公共交通の利用について考えてもらう等の啓発活動
		ノーマイカーデー 特定の日、自発的な行動のもと自動車利用の自粛をすること。
		モビリティウィーク&カーフリーデー 都市における持続可能な移動手段の促進を目指すイベント。9月16日から、9月22日の「カー・フリー・デー」までの1週間を「モビリティ・ウィーク」と定め、連日、自転車や公共交通機関の利用、地域環境の改善等をテーマにした催しが行われる。

TDM 施策推進アクションプログラム

令和4年12月

沖縄県 企画部 交通政策課

〒900-8570 沖縄県那覇市泉崎 1-2-2

電話番号：098-866-2045

FAX 番号：098-866-2448
