

**沖縄の公共交通施策立案等に資するデータ収集と
一元化に関する調査及びSDGs実現に向けての
公共交通利用促進調査**

業 務 報 告 書

令和4年3月

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室

目 次

1. 業務概要	1
1.1 業務の目的	1
1.2 業務内容	1
2. 基礎データの集計・分析	3
2.1 公共交通に関する基礎データの収集	3
2.2 現状分析や数値指標の設定に資するデータ整理	18
2.3 アンケート調査及びデータ作成	27
2.4 オープンデータ化、利用料等の検討	51
2.5 マニュアル等ツールの作成	53
2.6 陳腐化を防ぐ仕組みづくりの提案	54
3. SDGs に挙げられている課題・目標に及ぼすデータの集計・分析と公共交通利用促進に関する県民の意識啓発	57
3.1 SDGs の観点からのデータ整理	57
3.2 SNS 等を通じた意識啓発のための素材作成	62
3.3 SNS 上での配布等利用活動の実施	65
3.4 セミナー・シンポジウムの開催	76
巻末資料－1：基礎データ一覧	
巻末資料－2：数値指標データ一覧	
巻末資料－3：沖縄県版地域公共交通計画等の作成と運用の手引き～計画策定時の目標設定マニュアル～	

1. 業務概要

1.1 業務の目的

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和2年4月に改正、同年11月に施行され、地方公共団体においては、地域公共交通計画の策定について努力義務化され、今後当該計画を策定するに当たり、公共交通に関する様々なデータが今まで以上に必要となっている。

一方、公共交通に関しては、これまで、行政機関（国・地方公共団体）や民間事業者等において、様々な調査がこれまで実施されているが、調査結果が散在しているほか、有用なデータであっても、調査からかなり時間が経過し、現状と乖離していると思われるものも存在する。

今回、地方公共団体が地域公共交通計画を策定するに当たり、公共交通に関する有用なデータを一元化した資料を作成・提供することにより、地方公共団体による地域公共交通計画策定を促進していくこととする。

また、SDGsの目標達成を図るため、公共交通の利用促進を図っていく必要がある一方で、新型コロナウイルス感染拡大により公共交通離れの傾向に拍車がかかっており、このような流れを逆転させるためにも、沖縄における交通の現状がどのような影響を及ぼしているかを明らかにし、地域の公共交通についての問題意識の浸透を行い解消していくためにも、公共交通の利用促進を図ることが急務であることを県民に訴求していく必要がある。

以上のことから、県民に対し SDGs の観点を踏まえた公共交通の利用促進の機運を高めるための取組を実施するものとする。

1.2 業務内容

(1)基礎データの集計・分析

1)公共交通に関する基礎データの収集

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を踏まえ、地域公共交通計画等の策定時の現状分析や数値指標に資する、公共交通の基礎データの項目を検討した。

基礎データの項目に対し、沖縄管内の国・地方公共団体（沖縄県）、及び民間事業者等がホームページ（以下、「HP」と記載）で公表している、公共交通に関する統計データ、調査データ及び、民間事業者の運行データ等を収集するとともに、データの出典先を整理した。

公共交通の基礎データに対し、HP等での公開情報でどの程度集約が可能かを整理した。その際、計画策定は主に地方公共団体単位となることから、地方公共団体単位でのデータ収集が可能か、複数の地方公共団体・都道府県となるのかデータの精度についても併せて整理した。

2)現状分析や数値指標の設定に資するデータ整理

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を踏まえ、地域公共交通計画等策定時の現状分析や数値指標に資する、公共交通の基礎データの項目を検討した。

3)アンケート調査及びデータ作成

「2）現状分析や数値指標の設定に資するデータへの整理」で検討した「アンケート調査データ」の項目を対象にWEBアンケート調査を行った。

設問は、「自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率」を算出する項目は必須とし、その他の項目については、実施の可否を調整したのちに実施した。なお、他の地方公共団体で調査結果を活用できるよう、圏域別の人口を踏まえたサンプル数を設定した。

4)オープンデータ化、利用料等の検討

取得データは、主に官庁の公開データから、民間事業者で取得するデータに区分されることから、これらのデータに対し、「オープンデータ化していくべきデータ」、「利用料を必要とすべきデータ」への峻別を行った。

5)マニュアル等ツールの作成

集約したデータを踏まえ、地域公共交通計画等の策定に資する一元化したマニュアルを作成した。また、地域公共交通計画等の策定の意義や策定方法などは、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」に掲載されていることから、本手引きの参照ページを掲載するなど、リンクして作成した。ツールの作成に関しては、今後、地域公共交通計画等を作成する担当職員が参考となるように留意した。

6)陳腐化を防ぐ仕組みづくりの提案

収集したデータに関し、データの所管団体が、国、県、民間団体など様々の事業者が関連することから、地域公共交通計画等の策定に資するデータの一元管理として、データ更新をモニタリングする仕組みづくりを検討した。

(2)SDGsに挙げられている課題・目標に及ぼすデータの集計・分析と公共交通利用促進に関する県民の意識啓発

1) SDGs の観点からのデータ整理

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）である「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会実現のための 17 の国際目標を踏まえ、SDGs における公共交通の利用促進に関する指標を整理し、出典元からのデータを整理した。

2)SNS 等を通じた意識啓発のための素材作成

SNS 上での配布等利用促進事業を進めるため、意識啓発の素材資料を作成した。

3)SNS 上での配布等利用促進活動の実施

配布等利用促進活動に向け、公共交通利用者及び関心のある方のみならず、マイカー利用者（一般者）、SDGs に関心のある方を対象とし、対象者向けの SNS を整理し、SNS からの情報発信を依頼した。

4)セミナー・シンポジウムの開催

SDGs の実現に向けた公共交通の利用を促進するため、有識者・企業・学生の多様な視点から見た公共交通の現状や課題、魅力等についての情報発信や意見交換を行い、県民の公共交通についての問題意識の向上を図ることを目的として、シンポジウムの企画・運営を行った。

また、セミナー参加者に対するアンケート調査を実施し、公共交通利用促進のための現状や課題、セミナーの理解度、意識啓発に向けての想定される取組や支援内容等を集計し、今後の意識啓発の進め方についても取りまとめた。

(3)報告書の作成

上記の内容をとりまとめ、報告書を作成した。

2. 基礎データの集計・分析

2.1 公共交通に関する基礎データの収集

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を踏まえ、地域公共交通計画等策定時の現状分析や数値指標に資する、公共交通の基礎データの項目を整理する。

(1) 公共交通の基礎データの整理

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編 P-55)」に掲載されている項目を踏まえ、公共交通に関する基礎データの項目を整理した。

公共交通に関する基礎データは、①公共交通の基本情報、②公共交通の経営状況、③利用者意向、④バス情報静的データの4つに区分することができる。

表 2.1.1 公共交通に関する基礎データに対する、県内の公表データ(一例)

分類	公共交通に関する基礎データ	公表データ(公表機関・出典例(調査例))
公共交通の基本情報	・事業者の基礎情報 ・走行キロ、輸送人員、営業収入、総走行距離など	・公共交通運行会社等基礎情報(沖縄総合事務局:運輸要覧内「一般乗合旅客自動車運送事業一覧表」、「離島航路の現況(旅客定期)」等) ・走行キロ、輸送人員、営業収入、総走行距離等(沖縄総合事務局:運輸要覧)
公共交通の経営情報	・事業者別の経営状況(運賃収入、経緯)、補助金対象路線など	・事業者の経営情報(モノレール、各バス会社 HP に公表されている場合) ・沖縄県、地方公共団体での補助金の概要、事業評価(沖縄県、地方公共団体 HP)
利用者意向	・公共交通の利用実態、観光客の利用実態、交通手段別の移動特性	・観光客の利用実態(沖縄県観光要覧) ・情報検索の課題(観光2次交通機能強化事業(沖縄県))
バス情報静的データ	・停留所、路線、便、時刻表、運賃等	・路線網図、系統一覧(系統別の便数、営業キロ)、時刻表、運賃等(モノレール、バス会社、旅客船、タクシーHP) ・GTFS※-JP データ((一社)沖縄オープンラボラトリ) ※GTFS(General Transit Feed Specification):公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式 ・停留所、路線、便、時刻表、運賃等(バスマップ沖縄(任意団体) HP)

(2) 対象事業者の整理

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(入門編 P-3)」で対象とする公共交通機関は、「鉄軌道」、「路線バス」、「乗用タクシー」、「旅客船」、「コミュニティバス」、「デマンド交通」であることから、本調査では、沖縄県内において現時点で存在する「鉄軌道(モノレール)」、「路線バス」、「乗用タクシー」、「旅客船(町村営以外)」を対象とする。

なお、「コミュニティバス」、「デマンド交通」、「乗合タクシー」については、地方公共団体が事業者に委託して運行するケースがほとんどであること、地方公共団体が基礎データを容易に取得できると考えられることから、本調査の公共交通機関からは除外する。また、町村営の旅客船についても同様の理由から除外する。

本調査で対象とする事業者の一覧は以下の通りである。

表 2.1.2 対象事業者 一覧

(路線バスは令和3年3月末現在、旅客船は令和3年10月1日現在※令和3年運輸要覧をもとに作成)

交通機関	事業形態	主な営業区域	事業者名	本社所在地	車両・船舶数
モノレール	定期	本島(南部) [那覇市・浦添市]	沖縄都市モノレール(株)	那覇市	42(2両×21本)
路線バス (21事業者)	定期	本島	(株)琉球バス交通	豊見城市	254
	定期	本島	那覇バス(株)	豊見城市	164
	定期	本島	沖縄バス(株)	那覇市	188
	定期	本島	東陽バス(株)	南城市	65
	定期	本島	(同)やんばる急行バス	今帰仁村	21
	定期	本島	(株)北部観光バス	名護市	14
	定期	うるま	平安座総合開発(株)	うるま市	2
	定期	本島・石垣	(有)カリー観光	那覇市	15
	定期	伊江	伊江島観光バス(株)	伊江村	3
	定期	渡嘉敷	とかしき観光バス(合)	渡嘉敷村	6
	定期	宮古	(株)八千代バス・タクシー	宮古島市	4
	定期・不定期	宮古	宮古協栄バス(資)	宮古島市	10
	定期	宮古	(資)共和バス	宮古島市	5
	不定期	宮古	中央交通(株)	宮古島市	4
	定期・不定期	石垣	東運輸(株)	石垣市	30
	定期	波照間	(有)安栄観光	石垣市	2
	定期	西表	西表島交通(株)	竹富町	4
	定期	竹富	(有)竹富島交通	竹富町	12
	定期	小浜	(株)コハマ交通	竹富町	3
	定期	本島	沖縄エアポートシャトル有限責任事業組合	那覇市	14(注)
	定期	本島(南部)	東京バス(株)沖縄営業所	豊見城市	9
タクシー (143事業者)	一般乗用	全域	那覇第一交通(株)、(株)沖東交通、 三和交通(株)他	—	—
旅客船 (11事業者)	定期	石垣・竹富	(有)安栄観光	石垣市	15
	定期	石垣・竹富	八重山観光フェリー(株)	石垣市	12
	定期	石垣・与那国	(資)福山海運	与那国町	1
	定期	竹富	(有)船浮海運	竹富町	1
	定期	竹富	(資)浦内川観光	竹富町	3
	定期	宮古	(名)大神海運	宮古島市	1
	定期	宮古・多良間	(資)多良間海運	宮古島市	1
	定期	本島(那覇)・ 南北大東島	大東海運(株)	那覇市	1
	定期	本島(那覇)・ 渡名喜・久米島	久米商船(株)	那覇市	2
	定期	本島(本部)・ 水納島	(名)水納海運	本部町	1
	定期	本島(うるま)・ 津堅島	(有)神谷観光	うるま市	2
	定期	本島(南城)・ 久高島	久高海運(名)	南城市	2

(注) 出資組合員は(株)JTB沖縄と(株)北部観光バスであるため、便宜的に(株)北部観光バスの車両数を記載

(3)出典先の整理

①収集の考え方

上述で整理した、「(1) 公共交通の基礎データの整理」及び「(2) 対象事業者の整理」を踏まえ、公共交通に関する統計データ、調査データ及び民間事業者の運行データ等を収集する。

収集の考え方は以下の通りである。

- 基礎データの項目に対し、沖縄管内の国・地方公共団体（県・市町村）、及び民間事業者 HP 等、対象とする公共交通機関に関する HP を対象とする。
- 事業者の公開データのみならず、国、県の公共交通以外の調査結果（観光等）も対象とする。
- バスマップ沖縄(任意団体)HP など、公的機関、対象事業者以外で公共交通の情報をまとめているサイトも対象とする。
- バス情報静的データ及び検索サイト等についても対象とする。

②主な公開データ

提供機関別 HP の公開データを次表に示す。

表 2.1.3 (1) 各出典先における HP の有無と主な公開データ (1)

区分	提供機関	モード	主な HP 公開データ	出典・データセット名	備考
統計 情報	総務省統計局	全手段	常住地又は従業地・通学地による利用交通手段(16 区分)別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数	国勢調査	全県計、市町村別
	国土交通省	モノレール	旅客数量、旅客人キロ等	鉄道輸送統計年報	事業者計
	沖縄総合事務局	モノレール	営業キロ、運行本数・間隔、表定速度、運賃、日平均輸送人員等	運輸要覧	事業者計
		バス	事業者数、車両数、運行系統数、総走行キロ、輸送人員、営業収入、1 日 1 車当たり輸送人員、地域間幹線系統国庫補助金等		全県計、5 地区（本島・宮古・八重山・伊江・渡嘉敷）別、補助対象路線計
		タクシー	事業者数、地区別事業者数、車両数、実働率、実車キロ、総走行キロ、輸送回数、輸送人員等		全県計、本島・離島別
		旅客船	事業者数、航路数、運航回数、旅客人数、旅客輸送人キロ 等		事業者計
	沖縄県統計課	モノレール	総乗車人員、1 日平均乗車人員	沖縄県統計年鑑	事業者計
	沖縄県交通政策課	バス	沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業補助金、平均乗車密度実績、輸送量実績等	乗合バス路線確保・維持に係る補助関係（交通政策課 HP 内）	総額、補助対象系統別
総合 サイト	沖縄県観光政策課	モノレール バス	観光客のモノレール利用割合、バス利用割合	観光統計実態調査報告書	全県計、四半期別
	沖縄 IC カード（株）	モノレール バス	駅・バス停位置（地図）、時刻表、乗り換え回数、運賃等	のりもの NAVI Okinawa	
	（株）琉球バス交通、 那覇バス（株）	バス	バス停位置（地図）、時刻表、車両位置、運賃等	那覇バス・琉球バス交通 バスロケーションシステム	
	バスマップ沖縄(任意 団体)	モノレール バス 船舶	停留所、経路情報（路線）、便情報、通過時刻情報（時刻表）、運行日、運賃（代表的な運賃形態、回数券、割引切符）、事業者 等	バスマップ沖縄 HP （※紙媒体：中部南部版、北部・離島版）	船舶は行き先、本数、運賃及び事業者 URL を掲載

表 2.1.3 (2) 各出典先における HP の有無と主な公開データ (2)

区分	提供機関	モード	主な HP 公開データ	出典・データセット名	備考
オープンデータ	(一社) 沖縄オープンラボラトリ	モレールバス	[静的データ] 駅・バス停位置 (座標)、便、時刻表、運賃等 [動的データ] 車両位置、遅延、到着予想時刻、運行情報等	沖縄県観光 2 次交通オープンデータ (以下「OTTOP」という) HP	GTFS-JP 形式 適宜更新
個別事業者 HP	沖縄都市モノレール (株)	モレール	路線図、時刻表、運賃表、総乗客数、1 日当たり乗客数等	沖縄都市モノレール (株)HP	
	(株) 琉球バス交通・那覇バス (株)	バス	バス停位置 (地図)	(株) 琉球バス交通・那覇バス (株)HP	
	(株) 琉球バス交通	バス	運賃表 (三角表)	(株) 琉球バス交通 HP	
	那覇バス (株)	バス	運賃表 (三角表)	那覇バス (株)HP	
	沖縄バス (株)	バス	系統図、時刻表 (路線)	沖縄バス (株)HP	
	東陽バス (株)	バス	路線図、運賃表、営業キロ等	東陽バス (株)	
	(同) やんばる急行バス	バス	路線図、バス停位置、時刻表等	(同) やんばる急行バス HP	
	(株) 北部観光バス	バス	路線図	(株) 北部観光バス HP	
	平安座総合開発 (株)	バス	路線図、時刻表、運賃表	平安座総合開発 (株)HP	
	(有) カリー観光	バス	時刻表、運賃表	(有) カリー観光 HP	
	伊江島観光バス (株)	バス	路線図、時刻表、主要区間運賃	伊江島観光バス (株)HP	
	とかしき観光バス (合)	バス	路線図、バス停位置 (地図・写真)、時刻表、運賃表	とかしき観光バス (合)HP	
	(株) 八千代バス・タクシー	バス	路線図、時刻表 (路線)、運賃表 (三角表)	(株) 八千代バス・タクシー HP	
	宮古協栄バス (資)	バス	系統図、時刻表 (路線)、運賃表 (三角表)	宮古協栄バス (資)HP	
	東運輸 (株)	バス	系統図、時刻表 (路線)、運賃表 (三角表)	東運輸 (株)HP	
	(有) 安栄観光	バス	乗車場所案内図、時刻表	(有) 安栄観光 HP	
	西表島交通 (株)	バス	路線図、時刻表 (路線)、運賃表 (三角表)	西表島交通 (株)HP	
	(有) 竹富島交通	バス	乗車場所案内図、時刻、運賃	(有) 竹富島交通 HP	
	(株) コハマ交通	バス	運行ルート、発車時刻、運賃	(株) コハマ交通 HP	
	沖縄エアポートシャトル有限責任事業組合	バス	時刻表 (路線)、運賃表 (三角表)、車両位置	沖縄エアポートシャトル有限責任事業組合 HP	
	東京バス (株)	バス	バス停位置、時刻表 (路線・バス停)、運賃表 (三角表)	東京バス (株) 沖縄営業所 HP	

表 2.1.3 (3) 各出典先における HP の有無と主な公開データ (3)

区分	提供機関	モード	主な HP 公開データ	出典・データセット名	備考
個別事業者 HP	(有)安栄観光	旅客船	航路図、時刻表、運賃表	(有)安栄観光 HP	
	八重山観光フェリー(株)	旅客船	航路図、時刻表、運賃表	八重山観光フェリー(株)HP	
	(資)福山海運	旅客船	直近運航予定、月間運航予定表	(資)福山海運ブログ	
	(有)船浮海運	旅客船	航路図、時刻表、運賃表	(有)船浮海運 HP	
	(資)浦内川観光	旅客船	航路図、時刻表、運賃表	(資)浦内川観光 HP	
	(名)大神海運	旅客船	時刻表、運賃	(名)大神海運 HP	
	(資)多良間海運	旅客船	航路延長、時刻表、運賃表	(資)多良間海運 HP	
	大東海運(株)	旅客船	発着場所案内図、時刻表、運賃表	大東海運(株)HP	
	久米商船(株)	旅客船	航路図、時刻表、運賃表	久米商船(株)HP	
	(名)水納海運	旅客船	発着場所案内図、時刻表、運賃表	(名)水納海運 HP	
	(有)神谷観光	旅客船	時刻表、運賃表	(有)神谷観光 HP	
	久高海運(名)	旅客船	発着場所案内図、時刻表、運賃表	久高海運(名)HP	

③公開データの提供イメージ

主な公開データの提供イメージを次表に示す。

表 2.1.4 (1) データ提供イメージ(その1)

区分

モード

出典名・データ名

統計情報

モノレール

鉄道輸送統計年報
・旅客営業キロ
・定期・定期外別旅客数量
量

モノレール

運輸要覧
・輸送人員

バス

運輸要覧
・地区別事業者数、車両数、1日1車あたり走行キロ、輸送人員、営業収入、延実働車両数等

タクシー

運輸要覧
・地区別事業者数、車両数、実働率、実車キロ、総走行キロ、輸送回数、輸送人員等

旅客船

運輸要覧
・運航回数
・旅客人数、旅客輸送人キロ等

モノレール

沖縄県統計年鑑
・年度別月別乗車人員

提供イメージ

2-2 旅客営業キロ及び旅客数（2020年度分）
（1）総合計

事項別	旅客営業キロ	定期	定期外	計
運輸局・支団別	（キロメートル）	（千人）	（千人）	（千人）
北海道	2,993.8	125,846	79.6	141,470
東北	3,631.1	157,725	82.2	168,729
関東	4,041.7	169,070	84.1	183,167
中部	1,600.0	66,000	33.0	99,000
近畿	1,700.0	70,000	35.0	105,000
中国	1,700.0	70,000	35.0	105,000
四国	1,700.0	70,000	35.0	105,000
沖縄	17.0	3,449	99.6	7,513
計				47,215

（参考）輸送実績

年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
輸送人員（人／日）	44,145	47,463	49,716	52,355	55,766

項目

事業者数

車両数

1日1車あたり走行キロ

1日1車あたり輸送人員

1日1車あたり営業収入

延実働車両数

輸送人員

営業収入

地区

（件数）

（両）

（km）

（人）

（円）

（両）

（千人）

（千円）

本島

27

6

723

192

132

37,378

183,052

38,023,882

宮古

27

3

15

140

19

5,881

4,206

612,205

八重山

27

1

47

115

5

25,523

16,482

1,084,253

伊江

27

1

1

136

33

5,591

364

54,063

渡嘉敷

27

1

4

28

50

20,659

699

18,078

合計

27

1

789

181

123

78,705

38,692

28,433

項目

事業者数

車両数

延実車キロ

実働率

実車キロ

総走行キロ

実車率

輸送回数

輸送人員

営業収入

地区

（件数）

（両）

（キロメートル）

（％）

（キロメートル）

（キロメートル）

（％）

（回）

（千人）

（千円）

本島

28

100

3,100

1,120.93

855.892

76.4

85.511

236,338

38.2

25,632,066

宮古

28

102

3,131

1,135.206

八重山

28

101

3,197

1,148.900

762.461

68.1

80.823

206,451

38.7

23,206,715

伊平屋村

28

105

3,207

1,096.960

668.983

61.0

46.719

149,019

31.4

15,533,165

宮古

28

14

192

62,862

50,482

80.6

4,071

11,397

35.7

1,174,280

1,804

1,116,327

宮古

29

14

188

67,213

53,121

79.0

3,723

10,474

35.5

1,068,513

1,703

1,235,288

宮古

30

14

199

69,605

53,682

77.1

4,228

11,691

36.2

1,217,254

1,892

1,261,595

宮古

R1

14

205

73,081

53,188

72.8

4,467

11,508

38.8

1,202,495

1,923

1,265,315

宮古

R2

15

190

69,338

39,793

57.4

2,550

7,218

35.3

735,488

1,062

693,899

旅客定期航路事業輸送実績

事業者名	船名	定 数	運 航	旅客	旅客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送	乗客	乗客輸送	貨物	貨物輸送
------	----	-----	-----	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------	----	------

表 2.1.4 (2) データ提供イメージ(その2)

区分	モード	出典名・データ名	提供イメージ	提供機関
総合 サイト	モルレル バス	のりもの NAVI Okinawa ・ 区間所要時間、経路、 運賃検索結果 (おもろまち駅前→豊 見城市役所前)		沖縄 IC カード (株)
	バス	那覇バス・琉球バス交通 バスロケーションシステ ム ・ バス停時刻表		那覇バス(株) ・ (株)琉球バ ス交通
	バス ※一部 モルレル 旅客船	バスマップ沖縄 HP ・ 本島中南部のバス路線 図		バスマップ沖 縄(任意団体)
オープン データ	モルレル バス 旅客船	・ 伊江島観光バス(株)の バス停データ (上) (GTFS-JP フォーマッ ト) ・ オープンデータ・API を活用したサンプルア プリケーション(下)	stop_id, stop_code, stop_name, stop_pos, stop_lat, stop_lon, zone_id, stop_url, location_type, platform_code 34948, 0f3af943-4497-4a39-a055-a68c13d4c0cb, 伊江島, 26.70735, 127.82106, 34948, ... 34949, 014330e-7d0f-4f4f-b05d-f6eb133c03b0, 運賃所前 (26.46), 26.70273, 127.82225, 34949, ... 34950, 0b52b239-4b7a-417b-a052-b519481081c4, 那覇駅前, 26.70322, 127.80212, 34950, ... 34951, 5a1e2257-b7ea-4a05-a919-39249145b1a1, 那覇駅前, 26.70042, 127.80718, 34951, ... 34952, 1885a7b-705a-4eab-ed41-77e58a1854e, 那覇駅前, 26.71028, 127.80888, 34952, ... 34953, 240c0605e-42e-4c1c-973c-442426030b, 那覇駅前, 26.71342, 127.80728, 34953, ... 34954, a743a69-8cc2-4e1-9405-f053343372, 那覇駅前, 26.71428, 127.80769, 34954, ... 34955, 7524852-25a1-4ed0-98f-e4f1882a5a42, 那覇駅前, 26.71592, 127.81018, 34955, ... 34956, 211325c-111a-42c2-8c54-e1426185dcb, 那覇駅前, 26.71656, 127.80888, 34956, ... 34957, f94ac454-197-4a08-a8a-f618291f1f6, 那覇駅前, 26.71502, 127.80926, 34957, ... 34958, 1e3a56b-114d-4449-919-22c2395475a, 那覇駅前 (伊江島線), 26.71505, 127.80472, 34958, ... 34959, c94402e-720d-4a22-8b1a-3ac3271b64a, 那覇駅前, 26.71616, 127.80936, 34959, ... 34960, e12675b-4b8e-4f1-4b01b-2cb8a14d2b6, 那覇駅前, 26.71636, 127.80936, 34960, ... 34961, 6e9f608-98ea-428c-ba33-4e2c66c0a5b, 那覇駅前, 26.71735, 127.80888, 34961, ... 34962, 052b3b1-a04c-4b13-ab81-7b0cc0c8831, 那覇駅前, 26.71851, 127.80921, 34962, ... 34963, 93c54ba-e02-4c2e-9a2b-7d0d7e0509, 那覇駅前, 26.71950, 127.80955, 34963, ... 34964, 1694009-9-4a53-91a-f4f2-b58b38b, 那覇駅前, 26.71281, 127.80888, 34964, ... 34965, 733e7a17-cab2-4a0a-b0e1-d36f1dad0cb, 那覇駅前, 26.71743, 127.80973, 34965, ... 34966, e12b67e-4cc2-4a1b-4242-c3c215acba, 那覇駅前, 26.71201, 127.80987, 34966, ... 34967, 3635d2e-24a-4c6b-98ae-2ba7e5e520, 那覇駅前, 26.71242, 127.80714, 34967, ... 34968, 31178b1-167b-4a4c-b331-4b725b7b5da, 那覇駅前, 26.71341, 127.80918, 34968, ... 34969, 7ee2-07b-594c-435e-943b-edd3389bc, 那覇駅前, 26.71205, 127.80376, 34969, ... 34970, 49a557b-6d0f-433d-a2b-3a4c4a8b19, 那覇駅前, 26.71427, 127.80888, 34970, ... 34971, aad87272-a01b-42a8-94a8-83d43d417d4, 那覇駅前, 26.72333, 127.80410, 34971, ... 34972, 44fe14d-33c3-487-bc57-725a0317260, 那覇駅前, 26.72562, 127.81181, 34972, ... 34973, 00c0e5f-a02f-45cb-b1ae-7b5375d534, 那覇駅前, 26.72480, 127.81201, 34973, ... 34974, 273e1133-a73b-4403-b5b6-7d78a4a235, 那覇駅前, 26.72400, 127.80987, 34974, ... 34975, a938c177-5591-45cc-a100-1a7a6337ad1, 那覇駅前, 26.72206, 127.80755, 34975, ... 34976, a0f5-1039-4441-4507-9891-4222b126272, 那覇駅前 (伊江島線), 26.72838, 127.80104, 34976, ... 35184, 725d4333-bb4-410b-b1e2-88783b8a55e, 那覇駅前, 26.71345, 127.80742, 35184, ... 	(一社)沖縄オ ープンラボラ トリ

表 2.1.4 (3) データ提供イメージ(その3)

区分

モード

出典名・データ名

個別事業者HP

バス

バス

バス

旅客船

モジュール

バス

バス

バス

(有)安栄観光 HP

沖縄都市モノレール(株)HP
・年度別駅別乗客数（1日平均）

運賃表（三角表）
（PDF）

系統図

東陽バス(株)HP
・路線別曜日別方向別時刻表

(有)安栄観光 HP
・石垣～竹富時刻表、運賃表

提供イメージ

石垣⇄竹富

駅別乗客数(1日平均)

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗客数

路線別乗

公共交通オープンデータ参画事業者を以下に示す。「那覇バス 株式会社」、「株式会社 琉球バス交通」では、GTFS-JP データを GoogleMap では公開しているものの、OTTOP では非公開となっているため、OTTOP で公開されている GTFS-JP データを用いるときは注意が必要である。

表 2.1.4 公共交通オープンデータ参画事業者

地域	区分	no.	事業者名	路線概要	OTTOP での公開	Google での公開
八重山	コミバス	1	与那国町	無料コミュニティバス	○	○
	路線バス	2	有限会社カリー観光	石垣空港～石垣港までの1路線及び那覇空港～宜野湾、北谷のホテルまでのリムジンバス	○	○
		3	東運輸株式会社	石垣市内を回る13路線	○	○
		4	西表島交通株式会社	西表島内1路線	○	○
	船(民間)	5	有限会社安栄観光	石垣島(石垣港)～竹富島他周辺離島	○	○
		6	八重山観光フェリー株式会社	石垣島(石垣港)～竹富島他周辺離島	○	○
		7	合資会社福山海運	石垣島(石垣港)～与那国島	○	○
		8	有限会社船浮海運 白浜事務所	西表島(船浮)～西表島(白浜)	○	○
		9	(資)浦内川観光	西表島浦内川下流～上流	○	○
	その他	10	株式会社 由布島(水牛)	西表島～由布島	○	○
宮古島	コミバス	11	多良間村	有料コミュニティバス	○	○
	路線バス	12	合資会社共和バス	宮古島市内を回る1路線	○	○
		13	株式会社八千代バス・タクシー	宮古島市内を回る2路線	○	○
		14	宮古協栄バス合資会社	宮古島市内を回る7路線	○	○
		15	中央交通株式会社	下地島空港から宮古市内までのシャトルバス(1路線)	○	○
	船(民間)	16	合名会社大神海運	宮古島(島尻港)～大神島	○	○
		17	合資会社 多良間海運	宮古島(平良港)～多良間島	○	○
本島・その他離島	モノレール	18	沖縄都市モノレール株式会社	那覇空港駅～首里駅(15駅)	○	○
	路線バス	19	那覇バス 株式会社	沖縄本島主要路線(80路線)		○
		20	株式会社 琉球バス交通	沖縄本島主要路線(80路線)		○
		21	沖縄バス株式会社	沖縄本島主要路線(45路線)	○	○
		22	東陽バス株式会社	沖縄本島主要路線(16路線)	○	○
		23	合同会社 やんばる急行バス	那覇空港～本部までの1路線	○	○
		24	平安座総合開発株式会社	伊計島、浜比嘉島等とうるま市を回る1路線	○	○
		25	有限会社カリー観光	石垣空港～石垣港までの1路線及び那覇空港～宜野湾、北谷のホテルまでのリムジンバス	○	○
		26	伊江島観光バス株式会社	伊江島内1路線	○	○
		27	とかしき観光バス合同会社	渡嘉敷島内1路線	○	○
		28	沖縄エアポートシャトル有限責任事業組合	那覇空港～恩納～美ら海水族館までの1路線	○	○
		29	東京バス	那覇空港～瀬長島、那覇空港～糸満市役所	○	○
	コミバス	30	国頭村役場	有料コミュニティバス	○	○
		31	東村役場	無料コミュニティバス	○	○
		32	沖縄市役所	有料コミュニティバス(2ルートあり)	○	○
		33	読谷村役場	有料コミュニティバス(3ルートあり)	○	○
		34	北中城村	実証実験中のみ無料コミュニティバス	○	○
		35	中城村役場	有料コミュニティバス(4ルートあり)	○	○
		36	糸満市	有料コミュニティバス	○	○
		37	南城市役所	有料コミュニティバス(8ルートあり)	○	○
		38	座間味村役場	有料コミュニティバス(3ルートあり)	○	○
		39	栗国村役場	有料コミュニティバス(2ルートあり)	○	○
		40	伊平屋村役場	有料コミュニティバス	○	○
		41	久米島町役場	有料コミュニティバス(4ルートあり)	○	○
	船(町村)	42	伊平屋村役場	本島(運天港)～伊平屋島	○	○
		43	伊是名村役場	本島(運天港)～伊平屋島	○	○
		44	伊江村役場	本島(本部港)～伊江島	○	○
		45	座間味村役場	本島(泊港)～座間味島	○	○
		46	渡嘉敷村 那覇事務所	本島(泊港)～渡嘉敷島	○	○
		47	栗国村役場	本島(泊港)～栗国島	○	○
	船(民間)	48	久米商船株式会社	本島(泊港)～渡嘉敷島～久米島	○	○
		49	合名会社水納海運	本島(渡久地港)～水納島	○	○
		50	有限会社神谷観光	本島(平敷屋港)～津堅島	○	○
		51	久高海運合名会社	本島(安座真港)～久高島	○	○
		52	第一マリンサービス株式会社	那覇～北谷～恩納～本部	○	○
		53	マリックスライン株式会社	那覇～本部～奄美～鹿児島	○	○
		54	マルエーフェリー株式会社	那覇～本部～奄美～鹿児島	○	○

(2022年3月時点)

出典:令和3年度観光2次交通機能強化事業委託業務 沖縄県観光振興課

④基礎データの取りまとめ

公共交通の基礎データに対し、HP での公開情報を整理した。地域公共交通計画等の策定は主に地方公共団体単位となることから、地方公共団体別、地区別などのデータの集計区分も整理した。

基礎データの項目を下表、基礎データの整理結果の一例を次項に示し、一覧表を巻末に示す。

表 2.1.5 基礎データの項目

情報区分	整理項目	主な内容
提供者	区分	データの性質に応じ、「統計情報」「オープンデータ」「総合検索サイト」「個別事業者 HP」の4区分
	提供機関	提供機関名（提供主体名）
データ 内容と 提供形態	モード	「モノレール」「バス」「タクシー」「旅客船」の4区分
	公表データ名	「乗車人員」「路線図」「運賃表」等の具体名称
	データ年次	後述の最新の出典に収録された最新年次のほか、同一出典内で参照可能な過去のデータ年次
	集計区分1～3	「地区別」「地方公共団体別」「月別」等、取得可能な集計単位の主なもの3つまで
	単位	同上単位
	提供形式1～3	「PDF」（ダウンロード可能な PDF ファイル）、「JPG」（画像）、「HTML」（HP 画面のみ）、「Excel」（ダウンロード可能なエクセルファイル）等
	備考	注意点等の特記事項があれば記入
出典	出典・データセット名	公開データが収録された出典やデータセットの名称
	公表間隔	公表間隔
	最新	最新年、年度
	発行・公表年月日	発行・公表年月日
	その他の掲載年次	現時点で出典と同じ HP から取得可能な過去の年次（過去10年分等）
	サイト URL	・出典の URL ・経年でのリンク切れをなるべく回避するため、トップページに近く、かつ、複数の公表データが並列的に表示される階層の URL を取得する。 例）「時刻表はこちら」「運賃表はこちら」などのアイコンがメニュー的に表示される階層 ※個別データ（PDF ファイル等）の URL は原則として対象外

(4)数値指標の取得可能性

地域公共交通計画等の立案に当たり、基礎データに加え、地理的条件や社会経済指標等を幅広く収集・分析することが求められる。現状分析や目標設定に用いる数値指標は、人口や観光入込客数等のように行政機関から提供されるデータもあるが、交通機関の乗車密度や収支などの経営成果情報は事業者が保有しており、HP等で公表されるものは公営交通を除いて極めて少ない。また、公共交通の利用頻度や利用率などはアンケート等によって住民や公共交通利用者から情報収集する必要がある。

このような現状を踏まえ、数値指標がHP公表データからどの程度取得可能かを調査することとし、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」に示された数値指標例について調査を行った結果を次表に示す。なお、取得ができない数値指標については、考えられる代替手法例を併せて示すとともに、「2.2 現状分析や数値指標の設定に資するデータ整理」で算出式や調査手法等を取りまとめる。

<HP 公開データのみで取得可能>

一部の事業者や統計資料のみの場合もあるが、次の情報は加工なしで取得可能なものがある。

- ・ 運賃収入・経営情報（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など）
- ・ オープンデータ情報 等

<HP 公開データどうしの加工で算出可能>

いくつかのHP公開データを組み合わせることで算出可能なものがある。

- ・ 幹線バスと支線（以下、「フィーダー」という）バスとの平均乗り継ぎ待ち時間、「接続」と判断される便数 等
（路線図と時刻表を用いて算出）

<HP 公開データと外部データの組み合わせで算出可能>

人口や施設立地などの外部データとHP公開データを組み合わせにより算出可能なものがある。

- ・ 公共交通カバー率（人口もしくは面積）
- ・ 公共交通空白・不便地域率（同上） 等

<HP で公開されているものの、特定事業者の欠損データがある>

バス情報静的データ（GTFS-JP）などOTTOPで整理されているが、一部非公開の事業者もあることから、データの収集する際には注意が必要である。

<HP 公開データでは取得が不可能なデータ>

住民や公共交通利用者の行動、意向等に関するデータは、アンケート等の手法により実態を把握する必要がある。具体的には次のようなものがある。

- ・ 公共交通の利用頻度や利用率
- ・ 公共交通サービスに対する満足度
- ・ 機関別旅客輸送分担率
- ・ CO₂排出量の削減（「自動車利用を控えて公共交通利用を増やした」等の行動変化） 等

また、事業者において取得・作成されていても、HPで公表されていないデータについては、ヒアリング等の手法によって事業者へ提供を求める必要がある。具体的には次のようなものがある。

- ・ バス停ごとの乗降者数
- ・ 平均乗車密度
- ・ 駅、バス停間の利用者数（事業者において把握されていない場合はOD調査が必要）
- ・ 路線の運行経費、収支状況、経営状況 等

表 2.1.7 数値指標(例)に関する HP からのデータ取得可能性

※「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き[入門編] P.55 をベースに作成※算出の考え方は詳細編 P.169 参照
 凡例：◎=HP から取得可、○=HP 取得可能データどうしの加工で算出可、△=HP 取得可能データと外部データの加工で算出可
 ×=HP からは取得不可（代替手法案を提示）、「－」=外部データのみの指標（本調査対象外）

目標例	数値指標例	HP からのデータ取得(注)		代替手法例
		可否	備考	
公共交通利用者数の維持・確保	住民等の公共交通の利用者数（総数、1 便当たり、走行台キロ当たり 等）	×	HP では「地域住民等」を特定できない	アンケート
	住民等の公共交通の利用頻度	×		アンケート
	住民等の公共交通利用率	×		アンケート
	平均乗車密度	×		事業者照会
	断面輸送量	×		事業者照会
	個別路線・系統の利用者数	×		事業者照会
	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度	×		アンケート
	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	×		アンケート
事業効率の改善	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービスに対する認知度	×		アンケート
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）	×		事業者又は地方公共団体内照会
	公共交通への公的資金投入額（総額、利用者 1 人当たり、住民 1 人当たり）	◎	補助対象系統合計	
	運賃収入	◎	5 地区別（本島・宮古・八重山・伊江・渡嘉敷）	
	運行経費	×		事業者照会
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	×	運行経費取得不可	事業者照会
既存サービスの改善(情報化)	公的資金投入に対する理解度	×		アンケート
	情報のオープン化（オープンデータ化）	◎	OTTOP 対象事業者で可能	
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	◎	乗り方案内で IC 利用を把握	
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	×		事業者照会
まちのにぎわい創出	商店街の来街者数	×	－	アンケート又は聞き取り
	商店街最寄りのバス停の乗降者数	×		事業者照会
観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	－	－	（県、地方公共団体の観光セクションより）
	観光地最寄りのバス停の乗降者数	×		事業者照会
おでかけ機会の確保	各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	△	空間的な施設等情報が必要	
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	△		
	高齢者の外出回数	×		アンケート
	自宅から通学できる高校生の割合	×		アンケート
	公共交通カバー率（人口もしくは面積）	△	空間的な人口情報が必要	
	集落カバー率（人口もしくは面積）	△		
	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積）	△		
	地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	×		アンケート又は 0D 調査
	輸送容量	◎		
	運行回数	◎		
環境負荷の軽減	地域全体の公共交通延長	△	空間的な情報が必要	
	CO ₂ 排出量の削減	×		アンケート
	自家用車分担率の縮小	×		アンケート
安全確保	渋滞の削減	×		渋滞調査（アンケートでも可）
	免許返納者数の拡大	－	－	（アンケートでも可）
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	△	空間的な各外部情報が必要	
	住宅着工件数	△		
	地価公示価格	△		
系統間での円滑な接続の確保	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	○		
	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	×		アンケート又は 0D 調査
	地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	○		
	鉄道・高速バス等との接続便数	○		
	鉄道・高速バス等との平均待ち時間	○		
	鉄道・高速バス等との接続の有無	○		
	接続するフィーダー系統との乗り換え回数	◎	経路探索サービス対象エリアで可能	
	接続するフィーダー系統との平均待ち時間	○		
	フィーダー系統との接続数	○		
	地域間幹線系統との接続の有無	○		

（注）取得後に計算、加工等が必要なものも含む。

(参考) 表 2.1.8 (1) 数値指標(例)に関する計測方法(例)(1)

目標例	数値指標例	区分	計測方法(例) ※地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(以下、表中は「手引き」と称す) [入門編(P-66)] [詳細編(P-165~172)]
公共交通 利用者数の 維持・確保	住民等の公共交通の利用者数(総数、1便当たり、走行台キロ当たり 等)	標準	・ 地域内の交通事業者から利用者数のデータを入力し集計。交通事業者が利用者数を計測していない場合は、乗り込み調査等を行う必要がある。 ・ 数値指標は地域全体の利用者数に限定せず、1便当たりや走行台キロ当たりの値を設定も可能(交通事業者から便数や走行キロのデータも入手)。
	住民等の公共交通の利用頻度	推奨	・ 地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人の公共交通の利用頻度の変化を把握。
	住民等の公共交通利用率	推奨	・ 地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、地域の住民が普段の生活の中でどれだけ公共交通を利用しているかを把握。 ※公共交通分担率=移動する際に公共交通を利用する率=個人の(公共交通利用頻度/移動頻度)の平均値 ※公共交通利用率=公共交通を利用する人の率=公共交通を利用する人の数/回答者全数
	平均乗車密度	推奨	・ 平均乗車密度とは、「始点から終点まで平均して常時バスに乗り込んでいる人数」のことであり、次式で計算。 ※平均乗車密度(人) = 輸送人キロ(人 km) / 実車走行キロ(km) ・ 「輸送人キロ」が不明の場合、運賃収入を基に次式で計算可。 ※平均乗車密度(人) = 運送収入(円) / 実車走行キロ(km) / 平均賃率(円/km) ・ 地域内の交通事業者から、上記計算に必要なデータを入力し算出。
	断面輸送量	推奨	・ ある特定の断面(停留所間等)でバスに乗り込んでいる人数。地域内の交通事業者から、上記計算に必要なデータを入力し算出。
	個別路線・系統の利用者数	推奨	・ 運行(運航)事業者からデータを入力して、利用者数を整理する。
	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度	推奨	・ 利用者もしくは地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の公共交通サービスに対する満足度を把握。 ・ 路線・交通機関それぞれについて把握するとともに、地域の公共交通サービス全般の満足度についても質問する。
	公共交通に関する高評価(感謝等)、低評価(苦情等)の件数	選択	(手引きに掲載なし)
事業効率 の改善	公的資金が投入されている公共交通事業の収支(収支率もしくは収支差)	標準	・ 利用者もしくは地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人が地域の公共交通サービスを認知しているか把握する。 ・ 事業の実施そのものを認知しているかとともに、事業の目的(どのような効果を期待しているのか)の認知も把握する。
	公共交通への公的資金投入額(総額、利用者1人当たり、住民1人当たり)	標準	・ 当該事業の運行事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額及び支出額のデータを入力し収支率もしくは収支差を算出。 ※算出式: 収支率=収入額/支出額 収支差=収入額-支出額 ・ 収入額・支出額の考え方は以下の通り。 ※収入額: 運賃収入額(注意)、運賃外収入額(広告費等) (注意)補助あるいは他部署の補てん(通学定期や高齢者優待等の補償)は含めない ※支出額: 運行経費(人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費)
	運賃収入	推奨	・ 当該事業への支援を行っている地方公共団体より、公的資金投入額のデータを入力し集計。 ・ 住民1人当たりや利用者1人当たりの値を設定することも可。 - 住民1人当たりの公的資金投入額=公的資金投入額/沿線集落居住者数 - 利用者1人当たりの公的資金投入額=公的資金投入額/年間利用者数
	運行経費	推奨	・ 当該対象事業の運行(運航)事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額のデータを入力し、事業前後の運賃収入を整理する。 ・ 当該対象事業の運行(運航)事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、支出額のデータを入力し、事業前後の経費を整理する。 ・ 一般的に、支出額は運行経費(人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費)を用いる。
	クロスセクター効果(分野別代替費用と財政支出の差額)	推奨	・ 当該地域公共交通を廃止した際に、追加的に必要となる多様な行政部門の代替費用(A)と、運行に関して行政が負担している財政支出(B)を比較することで算出。※クロスセクター効果=A-B ・ クロスセクター効果がプラスであれば、地域公共交通への補助金等は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効率的な支出」とであると判断することができる。
	公的資金投入に対する理解度	選択	(手引きに掲載なし)
既存サービスの改善(情報化)	情報のオープン化(オープンデータ化)	推奨	・ 対象エリアの交通関連データ(路線、時刻表、運賃表等)が誰にでもアクセスできる状態で地方公共団体のWeb等で紹介されているか否かで判断。 ・ 標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)での公表が望ましい。
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	・ 当該対象事業の運行(運航)事業者より、キャッシュレス決済の導入実績データを入力し、地域全体(事業者単位・営業所単位)で集計。 導入率=整備済の系統数・車両数等/対象となる全系統数・車両数等
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	・ 当該対象事業の運行(運航)事業者より、多言語化施策の実績データを入力し、施設・媒体ごとに集計。

(参考) 表 2.1.8 (2) 数値指標(例)に関する計測方法(例)(2)

目標例	数値指標例	区分	計測方法(例) ※地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(以下、表中は「手引き」と称す) [入門編(P-66)] [詳細編(P-165~172)]
まちのにぎわい創出	商店街の来街者数	選択	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街における歩行者通行量調査、又は住民アンケート調査により把握。
	商店街最寄りのバス停の乗降者数	選択	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街の最寄りのバス停における乗降客数を把握。当該バス停における調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得。
観光振興	観光客数(入込観光客数、宿泊者数等)	選択	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地への観光入込客数や宿泊者数等を整理。観光入込客調査の活用、実態調査が必要。
	観光地最寄りのバス停の乗降者数	選択	・事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地の最寄りのバス停における乗降客数を把握。当該バス停における調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得。
おでかけ機会の確保	各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	選択	(手引きに掲載なし)
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	(手引きに掲載なし)
	高齢者の外出回数	選択	(手引きに掲載なし)
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	(手引きに掲載なし)
	公共交通カバー率(人口もしくは面積)	推奨	・地域内の駅・バス停から一定の距離の圏域でカバーできる人口割合。人口の算出が困難な場合には、面積割合で代替することも可。 ・駅・バス停から一定の距離圏域の面積を地図から求積(又はその範囲内の人口を集計)する。GIS(地理情報システム)等の活用が有効。 ・駅・バス停圏域の設定については、都市部・地方部、平地・丘陵地などの地域特性を勘案し、適正距離を設定する必要がある。
	集落カバー率(人口もしくは面積)	推奨	・行政区域内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合。集落ごとのバス停設置状況を確認し算出。
	公共交通空白・不便地域率(人口もしくは面積)	推奨	・各地で定義された交通空白(不便)地域人口率を示す。交通空白(不便)地域を地図に示し、その範囲の人口を集計することで算出。 ・人口の算出が困難な場合には、その範囲の面積で代替することも可。
	地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	・地域間幹線系統利用者あるいは住民へのアンケート調査やインタビュー調査、調査員の乗込調査等により、地域間を跨いで移動した利用者数を把握。必要に応じて、属性別、地区別に集計。
	輸送容量	推奨	・輸送容量は次式で算出。 輸送容量 = Σ (定員 × 1日当たり運行回数) ・当該系統を運行している各車両について、「その車両の定員 × 1日当たり運行回数」を算出することで、その車両が1日に輸送できる旅客数を算出。車両ごとに輸送容量を算出し、それらの合計値を算出することで、当該系統全体の輸送容量が求められる。 ・運行車両の定員、1日当たり運行回数は、運行事業者より入手。
	運行回数	推奨	・時刻表等により、1日当たりの運行回数を確認し、整理。
	地域全体の公共交通延長	推奨	・事業者資料(路線図、事業報告書等)から、地域全体の公共交通について、系統の廃止・短縮・延長等の変化を整理。
環境負荷の軽減	CO ₂ 排出量の削減	選択	(手引きに掲載なし)
	自家用車分担率の縮小	選択	(手引きに掲載なし)
	渋滞の削減	選択	(手引きに掲載なし)
安全確保	免許返納者数の拡大	選択	(手引きに掲載なし)
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	選択	(手引きに掲載なし)
	住宅着工件数	選択	(手引きに掲載なし)
	地価公示価格	選択	(手引きに掲載なし)
系統間での円滑な接続の確保	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用時は推奨】	推奨	・路線図等により、幹線系統への接続を確認し、接続する幹線系統運行事業者資料(路線図、時刻表)により、フィーダー系統に接続している系統数・便数・接続率を確認する。
	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は推奨】	推奨	・フィーダー系統と幹線系統の乗換地点における乗換客をカウント。 ・または、フィーダー系統利用者あるいは住民へのアンケート調査、インタビュー調査により、乗換利用率(何回当該フィーダー系統を利用し、その内何回幹線系統に乗り換えるか)を把握。
	地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は推奨】	推奨	・当該フィーダー系統と幹線系統の事業者資料(路線図、時刻表等)を基に、乗換時間を算出し、平均を算出。
	鉄道・高速バス等との接続便数	選択	(手引きに掲載なし)
	鉄道・高速バス等との平均待ち時間	選択	(手引きに掲載なし)
	鉄道・高速バス等との接続の有無	選択	(手引きに掲載なし)
	接続するフィーダー系統との乗り換え回数	選択	(手引きに掲載なし)
	接続するフィーダー系統との平均待ち時間	選択	(手引きに掲載なし)
	フィーダー系統との接続数	選択	(手引きに掲載なし)
	地域間幹線系統との接続の有無	選択	(手引きに掲載なし)

2.2 現状分析や数値指標の設定に資するデータ整理

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を踏まえ、地域公共交通計画等の策定時の現状分析や数値指標に資する、公共交通の基礎データの項目を整理する。

(1) データの整理の考え方

「2.1 公共交通に関する基礎データの収集」の結果及び、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を踏まえ、沖縄県内で地域公共交通計画等の策定に対する、数値指標の取得や算出方法を整理する。整理の考え方は以下の通りである。

- 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を踏まえ、現状分析や数値指標を抽出する。
- 「2.1 公共交通に関する基礎データの収集」の結果のみで数値指標の取得が難しいことから、下表に分類し、区分ごとの取得方法や算出方法を整理する。
- 「1. 基礎データ（HP 公開データ）」は公開データにてそのまま算出できる指標（1-1）と同系列の公開データを組み合わせて算出できる指標（1-2）に分けて整理する。
- 「2. 他の公開データとの組み合わせ」については、国土数値情報など他の公開データと組み合わせた算出内容とし、データの加工方法（GIS（地理情報システム）整理等）も整理する。
- 「3. 交通事業者提供・官公庁公開データ」のうち、「交通事業者提供データ」については、交通事業者へのヒアリング調査を行い、入手の可否、数値目標に資するデータ取得が可能か整理する。
- 「4. アンケート調査データ」（新規調査）では、市民意識調査など他調査の活用、独自調査など、調査方法も他の事例を踏まえて提案する。
- 基礎データ収集について、地方公共団体公開データは調査対象外とするが、地方公共団体がデータ収集する際のアンケート項目など、地域公共交通計画等の策定に資する調査方法等は整理する（併せて、県内で策定されている地域交通計画等の数値指標も取りまとめる）。

表 2.2.1 地域公共交通計画等策定に対する現状分析や数値指標の取得区分

No	公共交通に関する基礎データ	公表データ（公表機関・出典例（調査例））
1-1	・基礎データ（HP 公開データ）	・公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）※路線別の総額は可能 ・運賃収入※運輸要覧より ・運行回数※バスマップ沖縄より など
1-2	・基礎データ（HP 公開データ）の組み合わせ	・系統間での円滑な接続の確保※バスマップ沖縄より （鉄道・高速バス等との接続便数、平均待ち時間、接続の有無、フィーダー系統との乗り換え回数、平均待ち時間等） など
2	・基礎データと他の公開データとの組み合わせ ・他の公開データ	・公共交通カバー率（人口もしくは面積）※GTFS-JP のバス停位置情報×国土数値情報（メッシュ人口） ・公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積）※GTFS のバス停位置情報×国土数値情報（メッシュ人口） ・地域全体の公共交通延長※バスマップ沖縄より ・観光客数（入込観光客数、宿泊者数等） など
3-1	・交通事業者提供データ（HP 非公開データ） ※ヒアリング調査等での取得を含む	・平均乗車密度（輸送人キロ/実車走行キロ）もしくは、運送収入/実車走行キロ/平均賃率） ・特定断面でバスに乗車している人数（断面輸送量） ・個別路線・系統の利用者数 ・駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化 など
3-2	・官公庁公開データ	・住民等の公共交通の利用者数（総数、1人当たり、走行台キロ当たり等） ・平均乗車密度、運賃収入 など
4	・アンケート調査データ（新規調査）	・住民等の公共交通の利用頻度、公共交通利用率 ・機関別旅客輸送分担率 など
5	・より詳細な調査データ	・クロスセクター効果（様々な事業から抜粋して集計） ・キャッシュレス決済の導入件数・導入率 など

(2)交通事業者提供データ(HP 非公開データ)の調査

上述で整理した、交通事業者提供データ（HP 非公開データ）において、提供可能なデータを把握するため、事業所から提出される「輸送実績報告書」の項目整理、「輸送実績報告書」のデータ以外に提供可能なデータに対するアンケート調査を行い、交通事業者提供データ（HP 非公開データ）の提供の可否について取りまとめる。

1) 事業所から提出される「輸送実績報告書」の項目整理

公共交通事業者は年に1回、「輸送実績報告書」について沖縄総合事務局への提出が求められている。これらの内容について公表はされていないが、地方公共団体から要請すれば提供可能である。また、統一様式での提出となることから、本稿では、モード別で沖縄総合事務局が地方公共団体に対し提供可能な情報を整理した。

表 2.2.3 沖縄総合事務局が地方公共団体に対し提供可能な情報

【モノレール（鉄道）】（軌道についても同様に扱う。） ・ 損益計算書（事業者毎） ・ 貸借対照表（事業者毎） ・ 鉄道事業営業損益（事業者毎） ※上記3つの情報について、情報提供する項目は別添2（次ページ）のとおり。 ・ 旅客運輸収入（通勤・通学・定期外）（路線毎） ・ 輸送人員（通勤・通学・定期外）（路線毎） ・ 輸送人キロ（通勤・通学・定期外）（路線毎） ※上記3つの情報について、情報提供する項目は別添3（次ページ）のとおり。
【バス】（道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業に限る。） ・ 運行系統、運行ダイヤ・運行回数、キロ程、運賃 （事業者毎の営業収益等の収支状況及びその内訳） ・ 路線毎の運送収入 ・ 路線毎の走行キロ、輸送人員（定期・定期外）、平均乗車密度 ※上記3つの情報について、路線不定期運行又は区域運行の場合も含む。
【乗用タクシー】 ※提供不可
【旅客船】 ※提供不可

		事業者名	(別添2)
		貸借対照表	
		年 月 日	(千円)
		資 産 の 部	
流動資産			
当座資産			
現金及び預金		_____	
営業債権		_____	
有価証券		_____	
棚卸資産		_____	
貯蔵品		_____	
分譲土地建物		_____	
その他		_____	
その他		_____	
貸倒引当金		_____	
流動資産合計		_____	
固定資産			
事業専属固定資産		_____	
鉄軌道事業		_____	
自動車事業		_____	
不動産事業		_____	
その他の事業		_____	
各事業関連固定資産		_____	
鉄軌道事業		_____	
自動車事業		_____	
不動産事業		_____	
その他の事業		_____	
事業用固定資産計		_____	
事業用外固定資産		_____	
建設仮勘定		_____	
鉄軌道事業		_____	
自動車事業		_____	
不動産事業		_____	
その他の事業		_____	
投資等		_____	
子会社株式		_____	
長期前払費用		_____	
その他		_____	
貸倒引当金		_____	
固定資産合計		_____	
繰延資産		_____	
資産合計		_____	

(別添3)

営 業 収 益 表

事業者名

	旅 客 運 輸 収 入	合 計			
線名	定 期 及 び 定 期 外	定期外			
	定 期				
	通 勤	通 学	小 計		
	千円	千円	千円	千円	千円
〇〇線	0	0	0	0	0

旅 客 輸 送 実 績 表

事業者名

	輸 送 人 員	合 計	輸 送 人 客 数	合 計	
線名	定 期	定期外	定 期	定期外	
	通 勤	通 学	計		
	千人	千人	千人	千人	千人
〇〇線	0	0	0	0	0

図 2.2.1 モノレール(鉄道)輸送実績報告書(別添2:左、別添3:右)

2) 事業所へのヒアリング調査

地方公共団体の地域公共交通計画等の策定支援として、沖縄の公共交通施策立案等に資するデータ収集と一元化に関する調査を実施する目的を伝え、モード別の代表的な事業者を選定して調査を実施した。

データ収集に際しては、HP や統計データ等で公開されているデータ整理に加え、事業者が所有している非公開データの提供可否について調査を実施した。

調査におけるヒアリング項目一覧、依頼文及び調査票を以下に示す。

表 2.2.3 ヒアリング項目一覧

目標例	数値指標例	モノレール	路線バス	乗用タクシー	旅客船
公共交通利用者数の維持・確保	住民等の公共交通の利用者数（①総数、②1便当たり、③走行台キロ当たり等）		利用者数 実走キロ	利用者数 実車回数 実車キロ	
	平均乗車密度	平均乗車密度	平均乗車密度		
	断面輸送量	断面輸送量	断面輸送量		
	個別路線、系統利用者数		利用者数		
事業効率の改善	公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）	収支状況（収入額及び支出額）	収支状況（収入額及び支出額）	収支状況（収入額及び支出額）	収支状況（収入額及び支出額）
	公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	公的資金投入額（補助額）	公的資金投入額（補助額）	公的資金投入額（補助額）	公的資金投入額（補助額）
	運賃収入	運賃収入	運賃収入		運賃収入
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	公的資金投入額（補助額）	公的資金投入額（補助額）	公的資金投入額（補助額）	公的資金投入額（補助額）
既存サービスの改善	キャッシュレス決済の導入件数・導入率			導入件数、導入率	
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	多言語化状況	多言語化状況	多言語化状況	多言語化状況
まちのにぎわい創出	商店街最寄りのバス停等の乗降者数		バス停別乗降客数	商店街付近での乗降客数	
観光振興	観光地最寄りのバス停等の乗降者数		バス停別乗降客数	観光地付近での乗降客数	

府運企画第27号
令和4年2月22日

別紙 調査対象事業者一覧 あて
(単名各通)

内閣府沖縄総合事務局
運輸部長 米山 茂

地域公共交通計画策定時における交通事業者所有データの公開内容について

平素は、運輸行政の推進にご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

沖縄総合事務局においては、地方公共団体の地域公共交通計画の策定支援として、沖縄の公共交通施策立案等に資するデータ収集と一元化に関する調査を実施しております。データ収集に際しては、HPや統計データ等で公開されているデータ整理に加え、事業者様が所有されている非公開データの提供可否について調査をしているところです。

つきましては、ご多忙中のところ誠に恐縮に存じますが、地方公共団体の地域公共交通計画の策定支援を目的とした、貴事業者様のデータ提供の可能性について、別添資料を御確認の上、下記により御回答くださいますよう、よろしくお願いいたします。

記

- 1 提出期限：令和4年3月2日（水）
- 2 提出書類：添付資料1 運輸事業者調査シートにて回答
- 3 提出方法：下記運営受託事業者あてにEメールにて提出

<本件に関する問い合わせ先>

【受託事業者】

株式会社オリエンタルコンサルタンツ沖縄支社

担当：成瀬、岸本、佐藤（携帯：070-2464-1788（成瀬）、TEL：098-860-8403

FAX:098-860-8406、E-mail: naruse-k@oriconsul.com)

【沖縄総合事務局】

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室

担当：當眞・安慶田（TEL：098-866-1812）

図 2.2.2 依頼文

沖縄の公共交通施策立案等に資するデータ収集と一元化に関する調査
及びSDGｓ実現に向けての公共交通利用促進調査

運輸事業者調査シート【乗用タクシー】

事業者名	
------	--

※一般乗用旅客自動車運送事業の事業報告書及び輸送実績報告書に回答が含まれている場合は、公開範囲（問い合わせがあれば公開可能、地方公共団体のみの公開が可能、非公開）についてお教えください。

Q1 「利用客数」についておたずねします。

質問	ご回答
①国土交通省への報告様式に記載のデータをご提供いただくことは可能でしょうか。	
②過年度分は、何年ごろまで提供可能でしょうか。	
③地方公共団体単位での提供は可能でしょうか。近似値でも構いません。	

Q2 「運送回数」、「実車キロ」についておたずねします。

質問	ご回答
①ご提供いただくことは可能でしょうか。	
②集計単位はどの程度でしょうか。（年度別、曜日別、等）	

Q3 「収支状況」についておたずねします。

質問	ご回答
①「損益計算表」に記載のデータをご提供いただくことは可能でしょうか。	
②過去、何年度分までご提供可能でしょうか。	
③概ねのエリア別の収支状況が把握可能なデータのご提供は可能でしょうか。	

Q4 「公的資金投入額」（補助額）についておたずねします。

質問	ご回答
①ご提供いただくことは可能でしょうか。	
②拠出セクター別に提供いただくことは可能でしょうか。（国、県、市）	

③過去、何年度分までご提供可能でしょうか。	
-----------------------	--

Q5 「キャッシュレス決済の導入件数・導入率」についておたずねします。

質問	ご回答
①ご提供いただくことは可能でしょうか。	
②過去、何年度分までご提供可能でしょうか。	

Q6 「多言語化状況」についておたずねします。

問	ご回答
①多言語化について、全社的な対応方針、マニュアル、ガイドラインなどがありますか。他のガイドラインを参考としている場合、そのガイドライン名をご記入ください。	
②実施状況について教えてください。 ・言語（日、英、韓、中（繁・簡）、その他） ・多言語化の対象と進捗状況 ○案内標識・案内サイン（旅客施設・車両） ○可変式情報表示装置（旅客施設・車両） ○ウェブサイト等 ○案内放送（旅客施設・車両） ○その他	
③今後の計画。	

Q7 「商店街付近での乗降客数」、「観光地付近での乗降客数」についておたずねします。

質問	ご回答
①ご提供いただくことは可能でしょうか。	
②可能な場合、集計単位（曜日別、時間帯別、等）などをご教示ください。	

Q8 データはどのような形でご提供いただけますか。
（紙ベース、電子データ（エクセル生データ、PDFや画像データ）、その他）

ご回答

以上

沖縄の公共交通施策立案等に資するデータ収集と一元化に関する調査
及びSDG5実現に向けての公共交通利用促進調査

運輸事業者調査シート【旅客船】

事業者名

※船舶運輸事業者等の提出する定期報告書及び損益計算書に下記の回答が含まれている場合は、公開範囲（問い合わせがあれば公開可能、地方公共団体のみ公開が可能、非公開）についてお教えください。

Q1 「収支状況」についておたずねします。

質問	ご回答
①「損益計算表」に記載のデータをご提供いただくことは可能でしょうか。	
②過去、何年度分までご提供可能でしょうか。	
③航路別のご提供は可能でしょうか。	

Q2 「公的資金投入額」についておたずねします。

質問	ご回答
①ご提供いただくことは可能でしょうか。	
②拠出セクター別にご提供いただくことは可能でしょうか。（国、県、市）	
③航路別にご提供いただくことは可能でしょうか。	
④過去、何年度分までご提供可能でしょうか。	

Q3 「運賃収入」についておたずねします。

質問	ご回答
①データをご提供いただくことは可能でしょうか。	
②過年度分は、何年ごろまで提供可能でしょうか。	
③月別、曜日別、券種別、大人・子ども別、割引別、等での提供は可能でしょうか。	

Q4 「多言語化状況」についておたずねします。

問	ご回答
①多言語化について、全社的な対応方針、マニュアル、ガイドラインなどがありますか。他のガイドラインを参考としている場合、そのガイドライン名をご記入ください。	
②実施状況について教えてください。 ・言語（日、英、韓、中（繁・簡）、その他） ・多言語化の対象と進捗状況 ○案内標識・案内サイン（旅客施設・車両） ○可変式情報表示装置（旅客施設・車両） ○ウェブサイト等 ○案内放送（旅客施設・車両） ○その他	
③今後の計画。	

Q5 データはどのような形でご提供いただけますか。
（紙ベース、電子データ（エクセル生データ、PDFや画像データ）、その他）

ご回答

以上

ヒアリング結果（黄色網掛け）を下表に示す。各社により回答も異なることから、下表を参考に、計画策定時に問い合わせることが好ましい。

表 2.2.4 ヒアリング結果(提供可能データ)

目標例	数値指標例	モノレール	路線バス	乗用タクシー	旅客船
公共交通 利用者数の維持・ 確保	住民等の公共交通の利用者数（①総数、②1便当たり、③走行台キロ当たり等）		【質問項目】 利用者数・実走キロ	【質問項目】 利用者数・運送回数・実車キロ	
	個別路線、系統利用者数		・ 沖縄総合事務局提出報告書の内容は可、地方公共団体別は不可（A社） ・ 非公開（B・C社）	・ 提供は問い合わせがあれば可能	
	平均乗車密度	【質問項目】 平均乗車密度	【質問項目】 平均乗車密度		
		・ 提供可能（全線一括にて） ・ 集計単位：年度別	・ 沖縄総合事務局提出報告書の内容は可、地方公共団体別は不可（A社） ・ 非公開（B・C社）		
	断面輸送量	【質問項目】 断面輸送量	【質問項目】 断面輸送量		
		・ 可能（混雑区間1ヶ所のみ） ・ 集計単位：年度別	・ 不可（A・B・C社）		
事業効率 の改善	公的資金が投入されている公共交通事業の収支	【質問項目】収支（収入及び支出額）	【質問項目】収支（収入及び支出額）	【質問項目】収支（収入及び支出額）	【質問項目】収支（収入及び支出額）
		・ 提供可能（種別は損益計算書） ・ 集計単位：年度別	・ 沖縄総合事務局提出報告書の内容は可・系統別は不可（A社） ・ 不可（B・C社）	・ 非公開	・ 提供可能 ・ 集計：過去3ヶ年まで遡り可
	公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	【質問項目】 公的資金投入額（補助額）	【質問項目】 公的資金投入額（補助額）	【質問項目】 公的資金投入額（補助額）	【質問項目】 公的資金投入額（補助額）
		・ 提供可能（拠出セクター別は不可） ・ 集計：5ヶ年分まで遡り可能	・ 非公開のため不可（A・B・C社）	・ 非公開	・ 不可能
	運賃収入	【質問項目】 運賃収入	【質問項目】 運賃収入		【質問項目】 運賃収入
		・ 提供可能 ・ 集計単位：年度別、券種別	・ 沖縄総合事務局提出報告書の内容は可 ・ 属性別は不可		・ 提供可能 ・ 過去3年分まで遡り可 ・ 属性別は不可
既存サービスの改善	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	—	—	【質問項目】 導入件数、導入率	—
				・ 可能	
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	【質問項目】 多言語化状況	【質問項目】 多言語化状況	【質問項目】 多言語化状況	【質問項目】 多言語化状況
		・ 多言語化は沖縄県のガイドラインを参考（沖縄県） ・ 4言語（案内標識、サインなど） ・ 日本語メインは案内放送	・ バス停名称は日本バス協会のガイドライン ・ バスロケサイト（のりものNAVI） ・ HPにて日・英・韓・中（A・B社） ・ 日本語のみ（C社）	・ 多言語対応は、多言語通訳サービス、直通番号設置	・ 多言語のマニュアル無し ・ 案内標識：英語 ・ 可変式情報表示：英語 ・ ウェブサイト：3言語
まちのにぎわい創出 観光振興	商店街最寄りのバス停の乗降者数	—	バス停別乗降客数	商店街付近での乗降客数	—
		—	・ 非公開（全社）	・ 不可能	—

2.3 アンケート調査及びデータ作成

表 2.2.1 地域公共交通計画等策定に対する現状分析や数値指標の取得区分の「4. アンケート調査データ」の項目を対象に WEB アンケート調査を行った。

(1) 調査目的

表 2.2.1 地域公共交通計画等策定に対する現状分析や数値指標の取得区分において、アンケート調査での取得が好ましい項目を対象に WEB アンケート調査を行った。仕様書に位置付けられている「自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率」は必須とし、その他の項目については、実施の可否を調整したのちに実施した。

また、他の地方公共団体で調査結果を活用できるよう、県内 4 圏域でクロス集計が可能なサンプル数を取得した。

(2) 実施方法

1) 調査概要

アンケート調査の実施概要を以下に示す。

表 2.3.1 アンケート調査概要

調査対象	①居住地：沖縄県内全域の地域住民 (北部、中部、南部、離島※宮古、八重山等) ②年齢：18 歳～ ※モニターの対象は 18 歳以上であることから、高校生への調査は不可
サンプル数	合計 1,000 サンプル (有効回答数)
実施方法	○WEB アンケート調査会社のモニターを対象に、インターネット上の特設ページにてアンケートに回答
実施時期	令和 3 年 12 月
スクリーニング項目	・沖縄県在住 (属性プロフィールから移転している可能性あり) ・沖縄県市町村在住 (それ以外の回答以外。エリア割付のために必要)

2) サンプル数の割り付け

大手リサーチ会社のモニターを対象に、沖縄県 41 市町村別の想定回収数を推計する。

表 2.3.2 に示す通り、モニター数 17,557 人に対し、回答見込みは 1,860 と想定され、目標とする 1,000 サンプルの取得が可能である。

一方、人口の少ない、「北部地域」、「南部離島地域」、「宮古・八重山地域」ではモニター数が少ないことから、国勢調査の人口区分にて、目標サンプル数を配分した。配分結果は次項の通りである。

取得サンプル数に対し、回収最大数の回収割合は 82.0%～48.7%と 100%以下であることから、人口割り付けによる取得サンプル数を踏まえた調査を実施した。

表 2.3.2 人口割り付けによる各エリアの取得サンプル数

地域	No	自治体名	人口による 割付	A) 取得サンプル 数(割付)	B) 回収 最大数	回収割合 (A/B)
北部地域	1	名護市	87	100	131	76.2%
	2	国頭郡国頭村				
	3	国頭郡大宜味村				
	4	国頭郡東村				
	5	国頭郡今帰仁村				
	6	国頭郡本部町				
	7	国頭郡恩納村				
	8	国頭郡宜野座村				
	9	国頭郡金武町				
	10	国頭郡伊江村				
	11	島尻郡伊平屋村				
	12	島尻郡伊是名村				
中部地域	13	沖縄市	437	400	786	50.9%
	14	うるま市				
	15	宜野湾市				
	16	浦添市				
	17	中頭郡読谷村				
	18	中頭郡嘉手納町				
	19	中頭郡北谷町				
	20	中頭郡北中城村				
	21	中頭郡中城村				
	22	中頭郡西原町				
南部地域	23	那覇市	394	400	821	48.7%
	24	糸満市				
	25	南城市				
	26	島尻郡与那原町				
	27	島尻郡南風原町				
	28	島尻郡八重瀬町				
	29	豊見城市				
南部離島地域	30	島尻郡久米島町	8	100	122	82.0%
	31	島尻郡渡嘉敷村				
	32	島尻郡座間味村				
	33	島尻郡粟国村				
	34	島尻郡渡名喜村				
	35	島尻郡南大東村				
	36	島尻郡北大東村				
宮古・八重山地域	37	宮古島市	73			
	38	宮古郡多良間村				
	39	石垣市				
	40	八重山郡竹富町				
	41	八重山郡与那国町				
合計			1,000	1,000	1,860	53.8%

(3)調査設計

1)設計の考え方

「表 2.2.2 現状分析や数値指標の設定に資するデータ整理結果（巻末参照）」にてまとめた。アンケートで取得可能な項目を対象とし WEB アンケート調査を行う。特に、自家用自動車を含めた「機関別旅客輸送分担率」は必須とし、その他の項目については、実施の可否を調整したのちに実施する。

また、「3. SDGs に挙げられている課題・目標に及ぼすデータの集計・分析と公共交通利用促進に関する県民の意識啓発」に関する「公共交通利用促進に関する県民の意識啓発」につなげる設問も加えることとする。

2)把握項目

アンケート調査による把握を検討すべき項目は以下の通りである。本項目を踏まえ、設問を設計した。

表 2.3.3 アンケート設問項目

区分	設問	地域公共交通計画等の作成と運用の手引きとの対応		計画策定済の地方公共団体での設定状況				設定レベル (注 1)	理由
		今回の数値指標算出に必要	参考) 手引き詳細編に調査例示あり	那覇市	糸満市	沖縄市	南城市		
回答者属性	性別		●					◎	基本的な回答者属性のため
	年齢（階層）	●	●					◎	基本的な回答者属性のため 18 歳以上～の 6 区分
	居住地		●					◎	発着地域を特定するため
	運転免許の有無	●	●					◎	公共交通利用傾向や免許返納実態把握のため
普段の移動実態	移動目的	●	●					◎	目的別移動傾向の分析のため 商店街訪問回数の算出
	目的ごとの移動頻度	●		●				◎	外出回数、公共交通利用者数、利用頻度、利用率の算出のため
	移動手段	●	●	●			●	◎	公共交通利用者数・利用頻度・利用率の算出、幹線-フィーダー間乗換者数の算出、CO2 排出量軽減効果算出のための自家用車利用者数の把握のため
	公共交通の利用頻度							◎	公共交通に限定した利用頻度の把握のため
	※以下 3 問は地域の「路線バス（コミュニティバス含む）」「モノレール」について確認								
	利用可能な公共交通の有無	●						◎	通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無の把握のため
	利用可能な公共交通の便数	●						◎	同上
	公共交通の利用可能な距離	●						◎	公共交通空白地帯の定義決め。明確な定義が位置づけられていないため
対公共交通に対する意識	公共交通を利用する理由・利用しない理由		●					○	公共交通利用促進方策検討のため
	公共交通の認知度	●						◎	公共交通認知度の把握のため
対公共交通に対する意向	SDGs 推進による公共交通の利用意向	—	—					—	後述するセミナーに関する意識調査を踏まえて設定
	公共交通が改善された場合の利用意向		●					○	公共交通の利用改善による手段転換可能性の把握のため
その他の意見・要望等								○	その他の意見等の把握のため

(注 1) (設定レベル) ◎：必須 ○要検討

3)設問及び選択肢

【Q1】あなたご自身のことについておたずねします。

Q1-1 性別

1. 男性 2. 女性 3. その他

Q1-2 年齢

1. 18 歳～29 歳 2. 30 歳代 3. 40 歳代 4. 50 歳代
5. 60 歳代 6. 70 歳代以上

Q1-3 お住まいはどちらですか。郵便番号をご記入ください。

郵便番号：

Q1-4 運転免許はお持ちですか。

1. 持っている 2. 持っていない

【Q2】普段の移動についておたずねします。平日の最も代表的な移動パターンのうち、上位2つまでお答えください。

質問	最もよく行っている移動	その次に多い移動
Q2-1 移動目的	1.通勤 2.通学 3.通院 4.業務 5.私事（買い物、習い事等） 6.その他	1.通勤 2.通学 3.通院 4.業務 5.私事（買い物、習い事等） 6.その他
Q2-2 移動頻度	1.ほぼ毎日 2.週に 3～4 日 3.週に 1～2 日 4.月に数回以下	1.ほぼ毎日 2.週に 3～4 日 3.週に 1～2 日 4.月に数回以下
Q2-3 移動手段 (併用している場合は複数回答ください)	1.自動車（自分で運転） 2.自動車（送迎してもらう） 3.路線バス（コミュニティバス含む） 4.会社・学校の送迎バス 5.モノレール 6.タクシー 7.福祉移送サービス 8.バイク 9.自転車 10.徒歩のみ 11.その他	1.自動車（自分で運転） 2.自動車（送迎してもらう） 3.路線バス（コミュニティバス含む） 4.会社・学校の送迎バス 5.モノレール 6.タクシー 7.福祉移送サービス 8.バイク 9.自転車 10.徒歩のみ 11.その他

Q2-4 普段の公共交通（「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」、「タクシー」）の利用頻度はどのくらいですか。

1. ほぼ毎日 2. 週に 3 日～4 日 3. 週に 1 日～2 日
4. 月に数回程度 5. 1 年に数回程度 6. ここ数年は利用していない
7. まったく利用しない

～以下の Q2-5～Q2-7 については、あなたのお住まいの地域の「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」についてお聞きます。～

Q2-5 あなたのお住まいの近所に利用可能な「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」はありますか。例えば、徒歩で無理なく歩ける範囲にバス停や駅があるなど。

1. ある 2. あるようだが詳しくは分からない
3. ない 4. まったく分からない、気にしたことがない

Q2-6 Q2-5 で(1)または(2)をお答えいただいた方におたずねします。Q2-5 でお答えいただいた「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」の運行間隔はどのくらいですか。（複数ある場合、普段お使いの路線・時間帯について）

- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1. 10 分以内 | 2. 10 分を超え 20 分以内 | 3. 20 分を超え 30 分以内 |
| 4. 30 分を超え 1 時間以内 | 5. 1 時間を超える | 6. 分からない |

Q2-7 あなた自身が「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」を利用する際、自宅から何メートル以内に乗り場があれば利用可能でしょうか。

- | | | | |
|---------------|--------------|---------------|-------------|
| 1. 100m 以内 | 2. 100m～300m | 3. 300m～500m | 4. 500m～1km |
| 5. 1km～2km 以内 | 6. 2km 以上 | 7. 公共交通は利用しない | |

【Q3】公共交通（「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」、「タクシー」）に対する意識についておたずねします。

Q3-1(1) Q2-3 の移動手段で公共交通を利用すると回答された方におたずねします。それらを利用する理由は何ですか。主な理由を 3 つまでお答えください。

- | | |
|---------------------------------------|----------------------|
| 1. 自由に使える自動車・バイク等が無いから | 2. 運転免許を持っていないから |
| 3. 乗り場まで近いから | 4. 速い（所要時間が短い）から |
| 5. 定時性が確保されているから | 6. 安いから |
| 7. 乗車中にいろいろな事ができるから | |
| 8. 公共交通の方が移動しやすい（乗り継ぎが少ない、駐車しなくて良い）から | |
| 9. 環境にやさしいから | 10. 健康に良いから |
| 11. 公共交通しか移動手段がないから | |
| 12. その他 | <input type="text"/> |

Q3-1(2) Q2-3 で公共交通を全く利用しないか、もしくは、Q2-2 で「月に数回以下」・Q2-3 の移動手段で公共交通を利用すると回答された方におたずねします。それらを利用しない理由は何ですか。主な理由を 3 つまでお答えください。

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1. 自由に使える自動車・バイク等があるから | 2. 利用可能な路線がないから |
| 3. 乗り場まで遠いから | 4. 遅い（所要時間が長い）から |
| 5. 目的地までの到着時間が読めないから | 6. 時間通りに来ないから |
| 7. 高いから | 8. 自由に移動できないから（路線） |
| 9. 路線や乗換えが分かりにくいから | 10. 特に理由は考えたことがない |
| 11. その他 | <input type="text"/> |

Q3-2 あなたの身近な公共交通（「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」）について、どの程度ご存じかお聞かせください。

- | |
|---|
| 1. 路線や運行便数などについて、いつも使う路線以外も含めて比較的良く知っている
もしくは、利用可能な路線が無いことを知っている |
| 2. 路線や運行便数などについて、いつも使う路線は知っているが、その他はよく知らない |
| 3. 公共交通があることは知っているが、路線や運行便数など詳しいことは知らない |
| 4. 公共交通があるかどうか知らない、考えたことがない |
| 5. その他 |

<分岐設定>

下記の質問で複数の回答があった場合、選定順位の上のものを採用する。

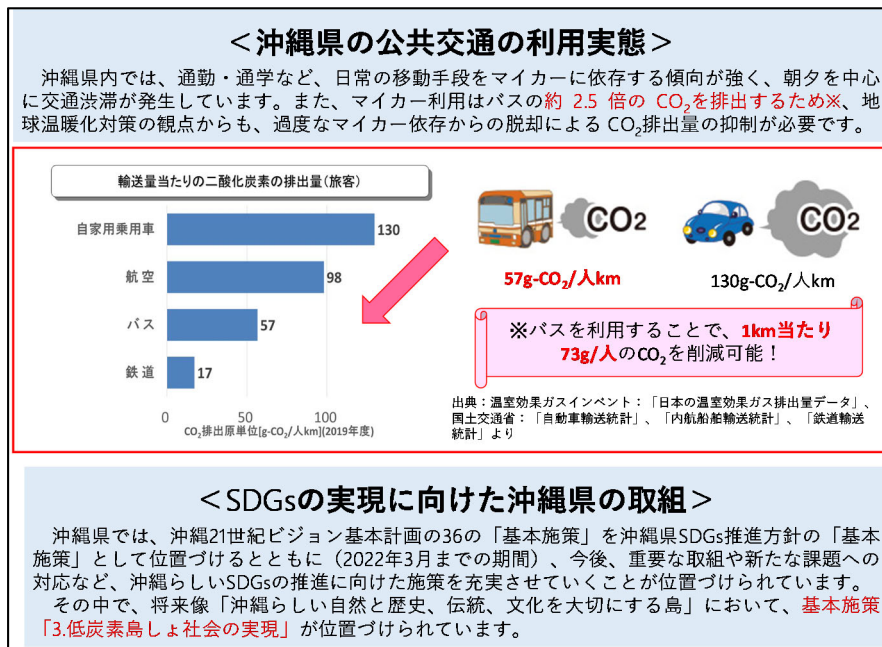
順位	Q2-2	Q2-3	Q3-1
1	1. ほぼ毎日 2. 週に3日～4日 3. 週に1日～2日	3. 路線バス（コミュニティバス含む） 5. モノレール 6. タクシー	Q3-1(1) ・ Q2-3 の移動手段で公共交通を利用すると回答
2	1. ほぼ毎日 2. 週に3日～4日 3. 週に1日～2日	上記 3、5、6 以外	Q3-1(2) ・ Q2-3 で公共交通を全く利用しないと回答
3	月に数回以下	すべて（上記 3、5、6 も含む）	Q3-1(2) ・ Q2-2 で「月に数回以下」・ Q2-3 の移動手段で公共交通を利用すると回答

【Q4】公共交通に対する意識や行動変化についておたずねします。下の図を確認したのちにご回答ください。

Q4-1 沖縄県内では、通勤・通学など、日常の移動手段をマイカーに依存する傾向が強く、過度なマイカー依存からの脱却による CO₂ 排出量の抑制が必要です。

また、沖縄県では SDGs 推進方針において、「低炭素島しょ社会の実現」に向けた取組を推進しており、その一環として CO₂ の削減を目的とした「通勤時など公共交通機関の利用推進」を図っています。

持続可能な開発の観点から、公共交通（「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」、「タクシー」）の利用促進を求められた場合、あなたの行動はどう変わると思いますか。



1. 変わらない（現在利用している方は同程度利用、利用していない方は引き続き利用しない）
2. やや公共交通の利用頻度が高まる、たまにはクルマをやめてみようと思う
3. かなり公共交通の利用頻度が高まる
4. ほとんど公共交通の利用に転換し、クルマは本当に必要な時だけにする、あるいは免許返納を考える
5. その他

Q4-2 あなたの身近で公共交通（「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」、「タクシー」）の路線が整備されたり、便数増加などの利便性や快適性が高まったりしたと仮定した場合、あなたの行動はどう変わるとおもいますか。

1. 変わらない（現在利用している方は同程度利用、利用していない方は引き続き利用しない）
2. やや公共交通の利用頻度が高まる、たまにはクルマをやめてみようと思う
3. かなり公共交通の利用頻度が高まる
4. ほとんど公共交通の利用に転換し、クルマは本当に必要な時だけにする、あるいは免許返納を考える
5. その他

Q5 公共交通についてご意見やご要望があれば、以下に簡潔にお書きください。

(4)調査結果

1)実施概要

アンケートについて、実施概要を以下に示す。

表 2.3.4 調査結果概要

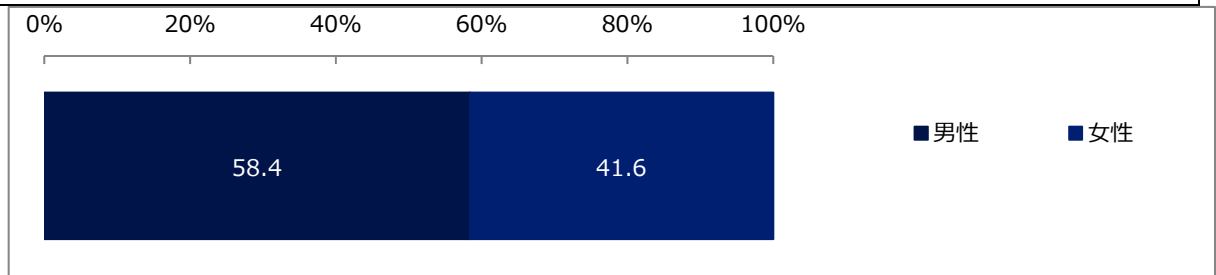
調査対象	○沖縄県内全域の18歳以上の地域住民
サンプル数	○1,000 サンプル ※地域別に人口構成比により割り付け (北部 100、中部 400、南部 400、南部離島・宮古・八重山 100)
調査方法	○WEB アンケート調査会社のモニターを対象に、インターネット上の特設ページにてアンケートに回答
実施時期	○令和3年12月
質問項目	①基本属性：性別／年齢／居住地／運転免許証の有無 ②移動目的／移動頻度／移動手段／公共交通利用頻度／公共交通の有無／公共交通の便数／公共交通の利用可能な距離 ③公共交通利用理由／公共交通の認知度 ④SDGs 推進による公共交通の利用意向／公共交通改善時の利用意向 ⑤その他：自由意見 等

2)実施結果

【Q1】基本属性

Q1-1. 性別

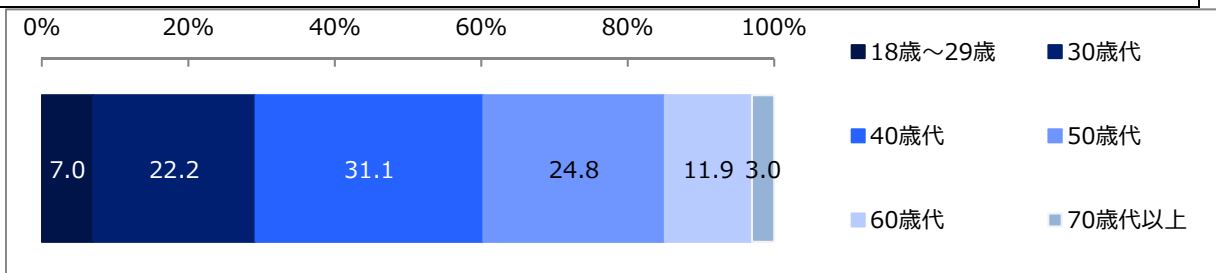
○性別について、「男性」は58.4%、「女性」は41.6%となっている。



n=1,000

Q1-2. 年代

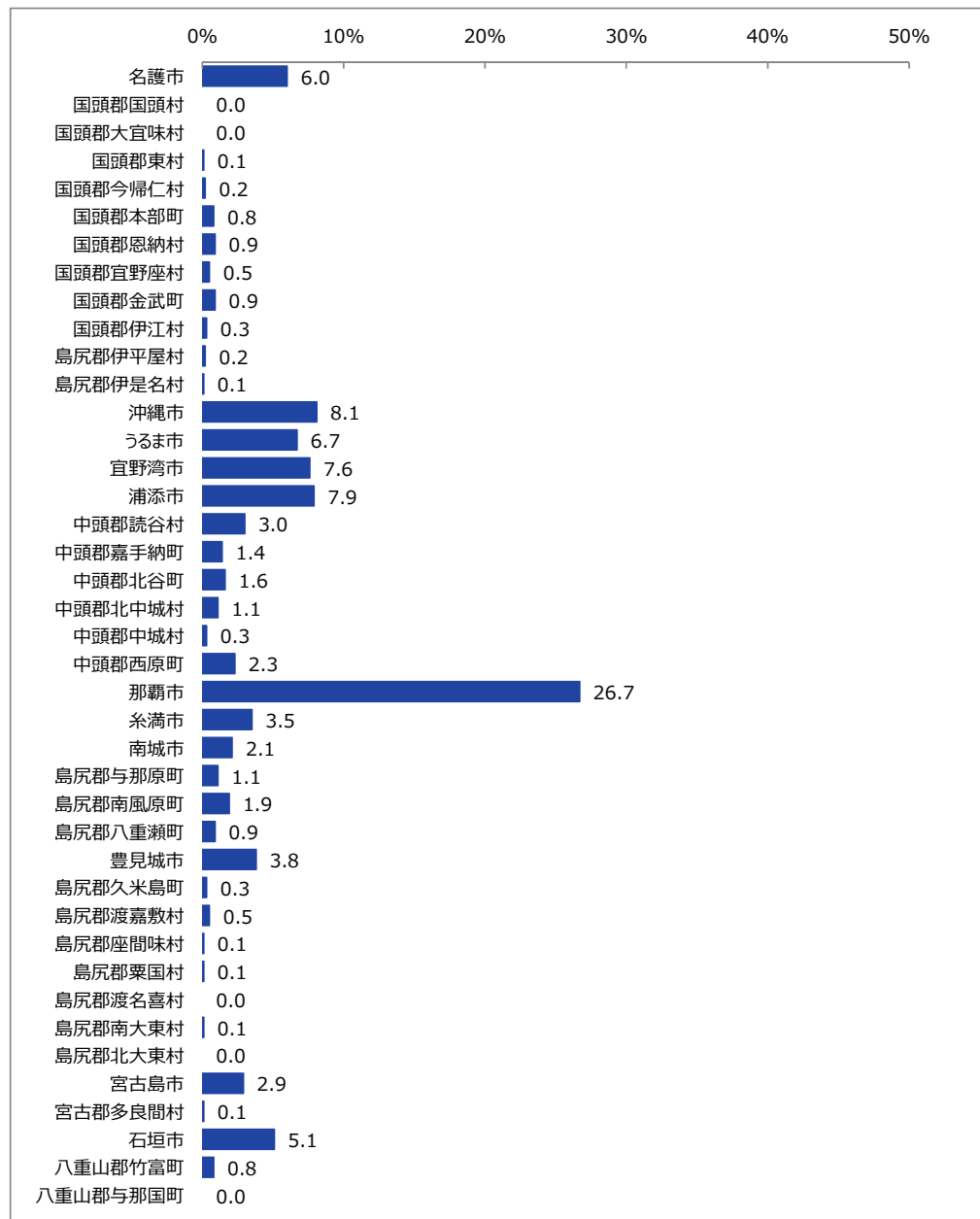
○年代について、「40歳代」が31.1%、「50歳代」が24.8%と多くなっている。



n=1,000

Q1-3. 居住地

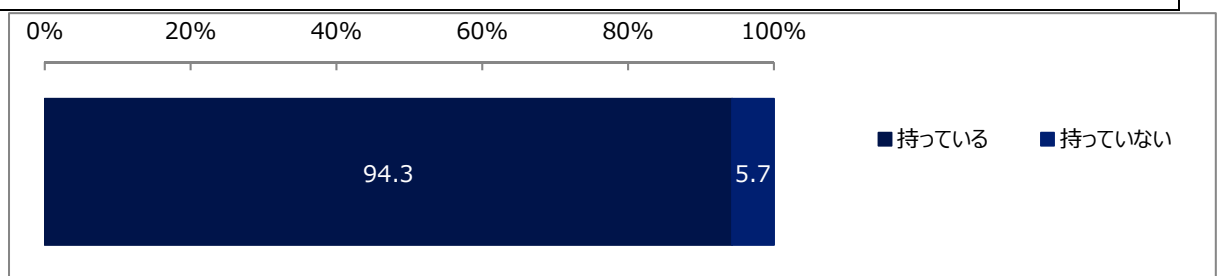
○居住地について、「那覇市」が26.7%と最も多く、「沖縄市」、「浦添市」、「宜野湾市」が次いで多くなっている。



n=1,000

Q1-4. 運転免許証の有無

○運転免許証の有無について、運転免許証保有者は94.3%と多数を占めている。



n=1,000

【Q2】普段の移動について

Q2-1. 平日の代表的な移動目的

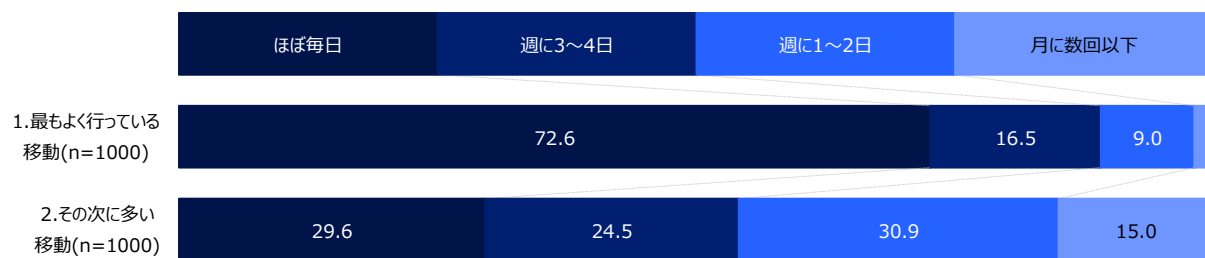
○移動目的について、「最もよく行っている移動」では「通勤」が61.6%と最も多い一方、「その次に多い移動」では「私事」が62.8%と最も多くなっている。



n=1,000

Q2-2. 平日の代表的な移動頻度

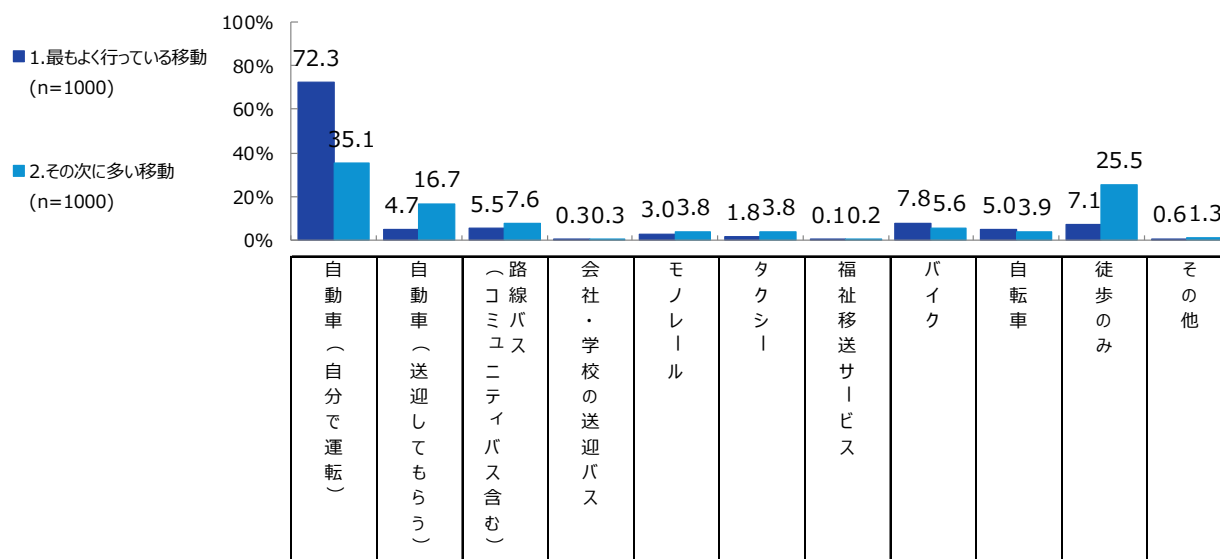
○移動頻度について、「最もよく行っている移動」では「ほぼ毎日」が72.6%と最も多い一方、「その次に多い移動」では「週に1～2日」が30.9%と最も多くなっている。



n=1,000

Q2-3. 平日の代表的な移動手段

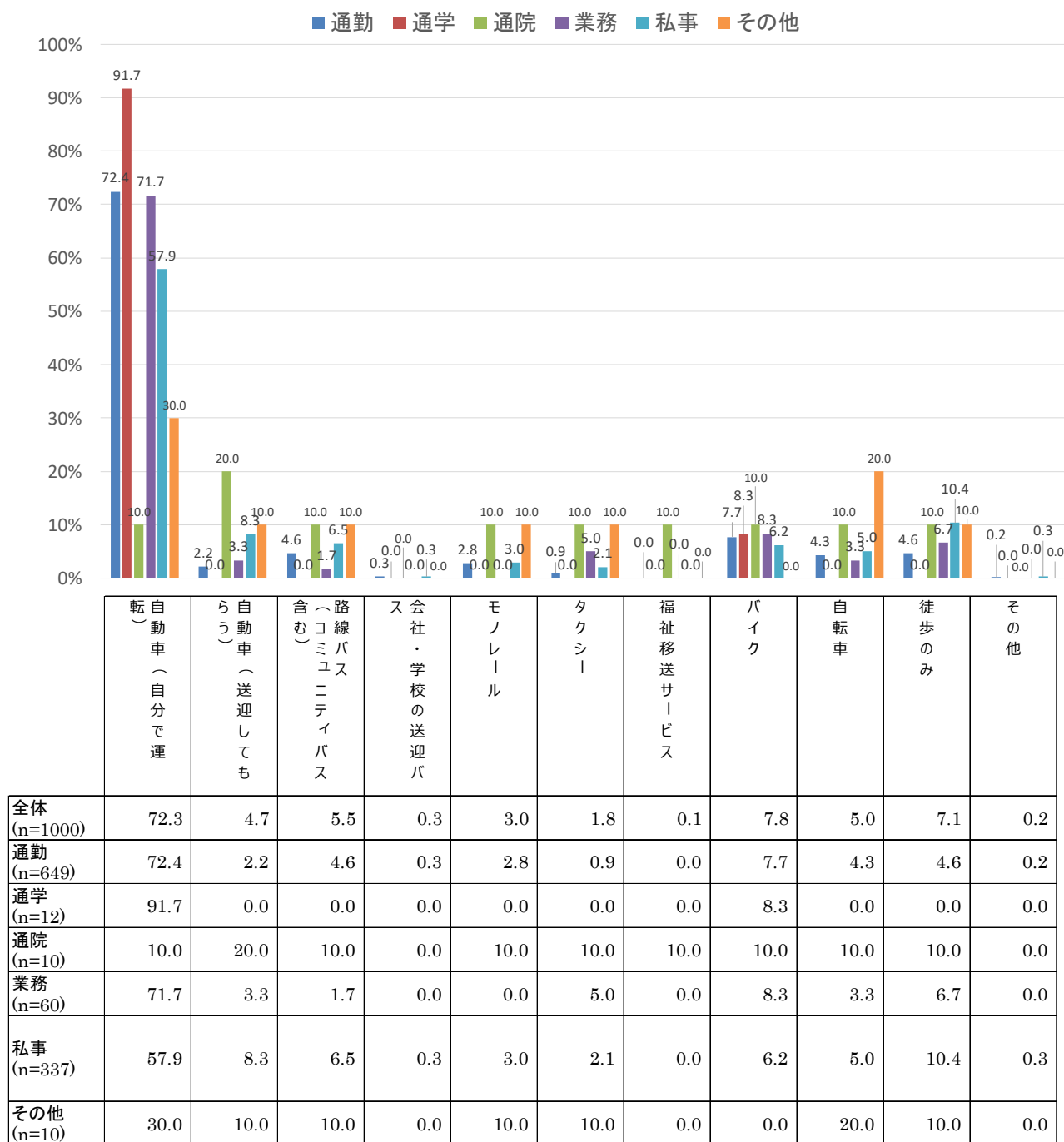
○移動手段について、「最もよく行っている移動」、「その次に多い移動」とともに「自動車（自分で運転）」がそれぞれ72.3%、35.1%と最も多くなっている。



n=1,000

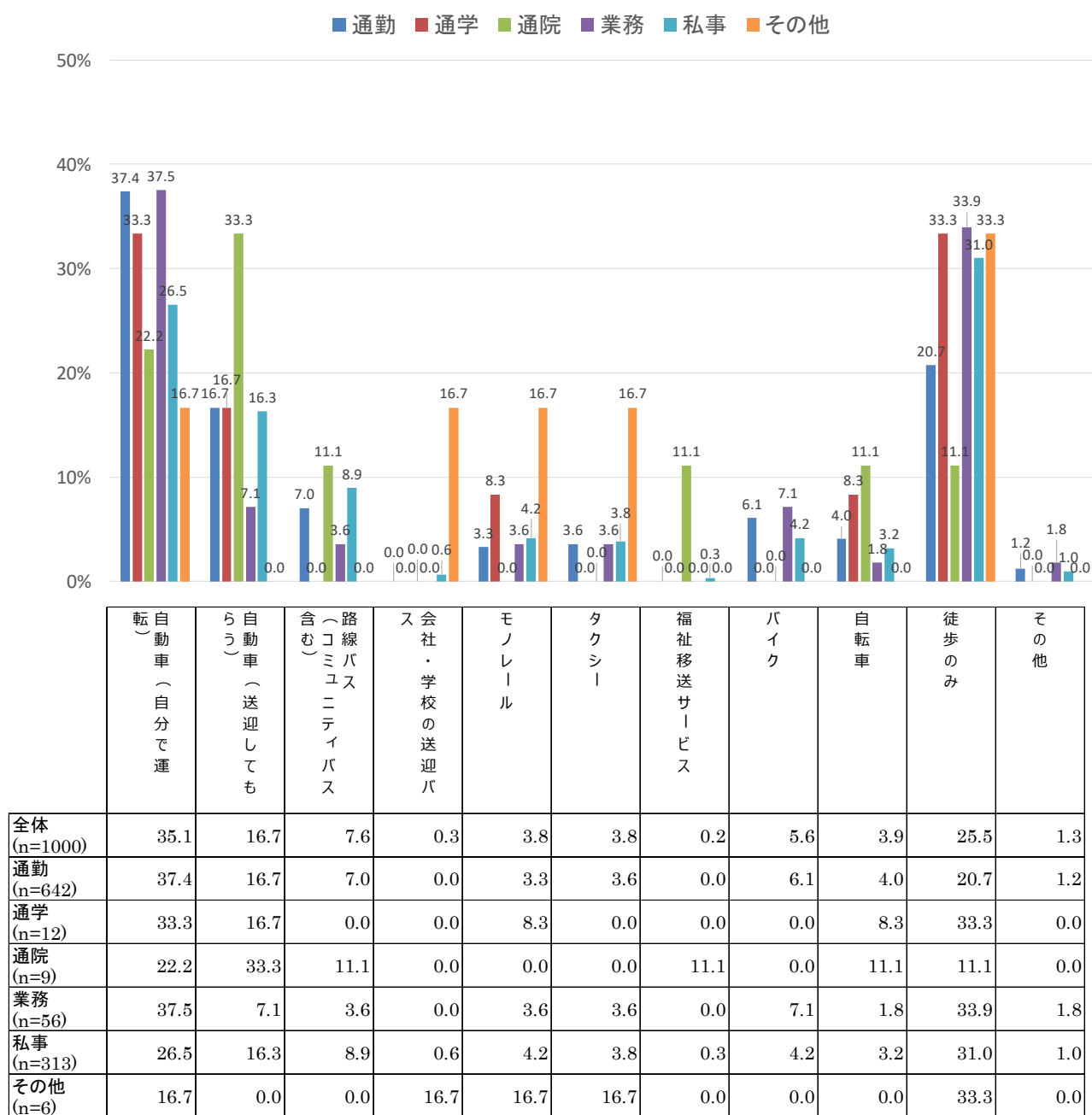
<参考:目的別クロス集計>

1. 目的別の最もよく行っている移動（複数回答）



n=1,000

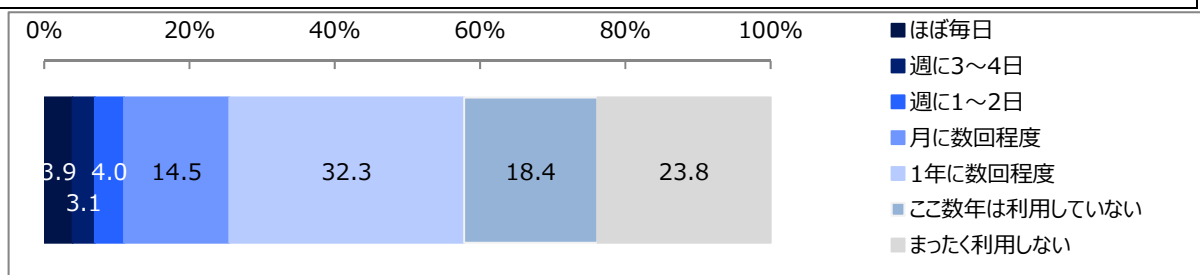
2. その次に多い移動（複数回答）



n=1,000

Q2-4. 公共交通（「路線バス（コミュニティバス含む）」、「モノレール」、「タクシー」）の利用頻度

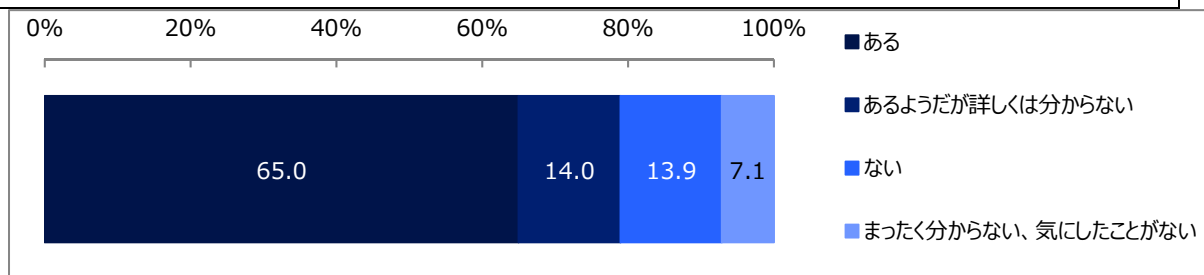
○公共交通の利用頻度について、「一年に数回程度」が最も多く 32.3%、「まったく利用しない」、「ここ数年は利用していない」がそれぞれ 23.8%、18.4%と次いでいる。



n=1,000

Q2-5. 近所の利用可能な公共交通の有無

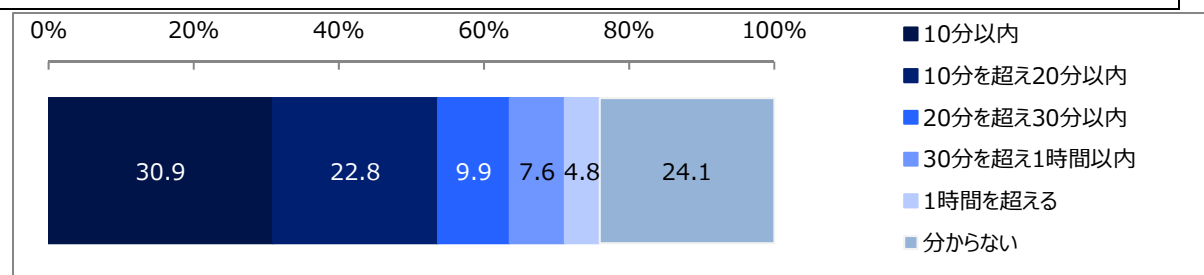
○利用可能な公共交通の有無について、「ある」、「あるようだが詳しくは分からない」を合わせると 79.0%と、約8割を占めている。



n=1,000

Q2-6. 近所の利用可能な公共交通の運行間隔

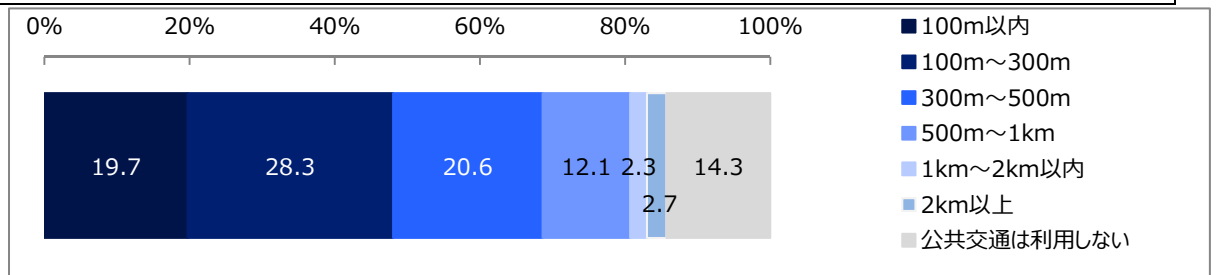
○利用可能な公共交通の運行間隔について、「10分以内」が最も多く 30.9%であり、「10分を超え20分以内」が 22.8%と次いでいる。



n=790

Q2-7. 利用可能となる公共交通の自宅からの距離

○利用可能となる公共交通の自宅からの距離について、「100m～300m」が最も多く28.3%であり、「300m～500m」、「100m 以内」がそれぞれ20.6%、19.7%と続いている。

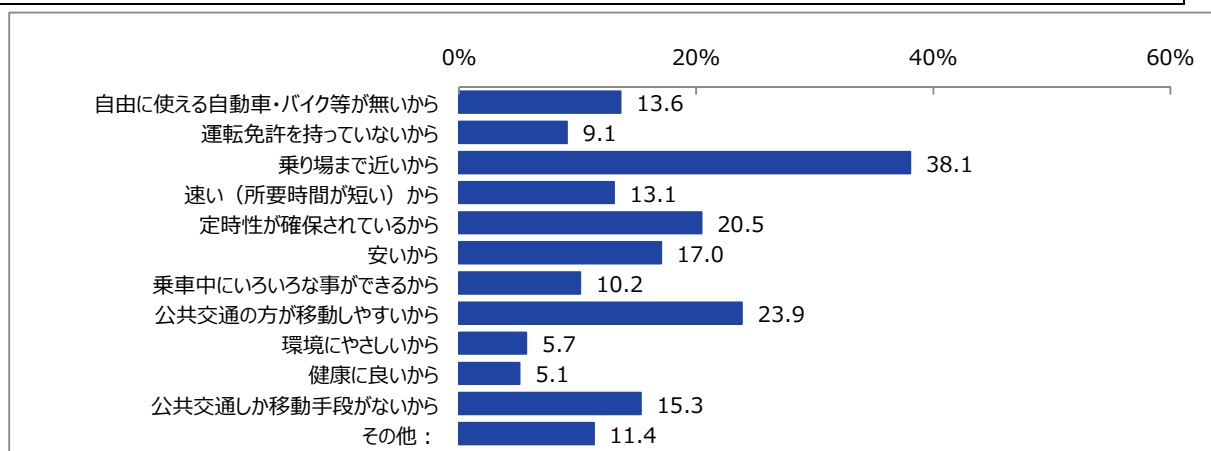


n=1,000

【Q3】公共交通の利用、認知について

Q3-1. 公共交通を利用する理由（3つまで）

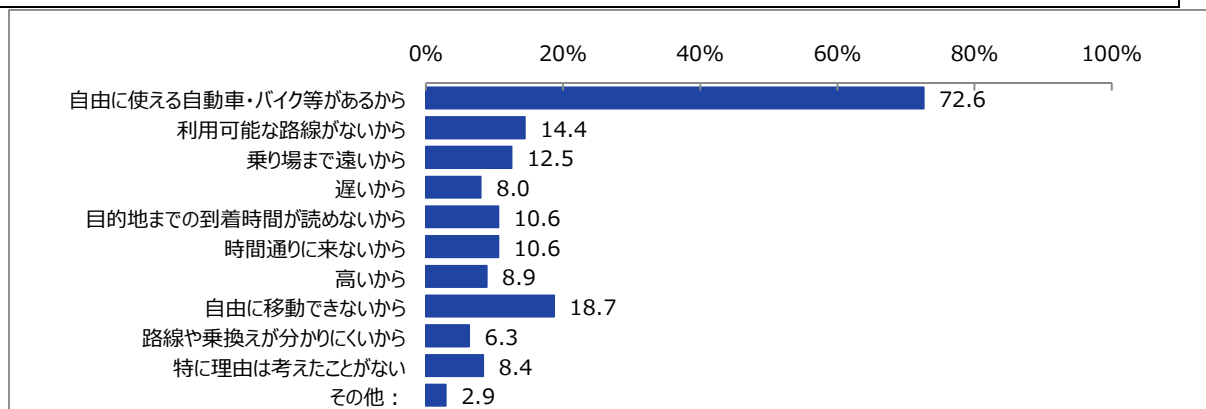
○公共交通を利用する理由について、「乗り場まで近いから」が最も多く38.1%、次いで「公共交通の方が移動しやすいから」が23.9%と多くなっている。



n=176

Q3-2. 公共交通を利用しない理由（3つまで）

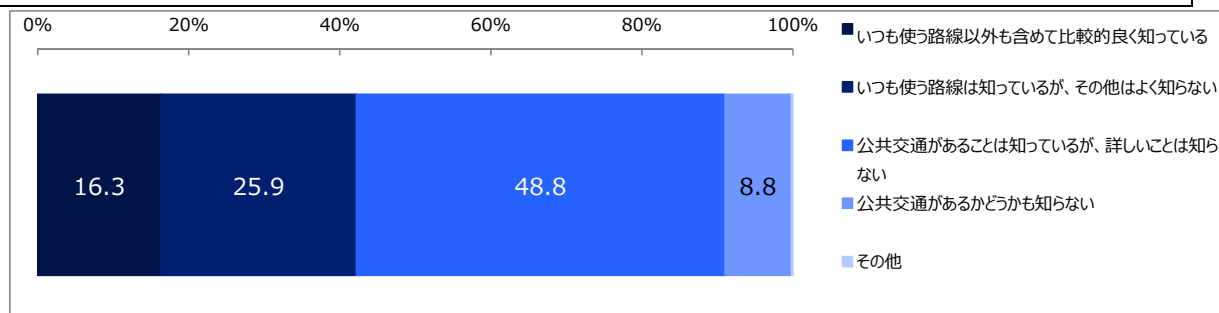
○公共交通を利用しない理由について、「自由に使える自動車・バイク等があるから」が72.6%と最も多く、次いで「自由に移動できないから」が18.7%と多くなっている。



n=824

Q3-3. 身近な公共交通の認知度

○身近な公共交通の認知度について、「公共交通があることは知っているが、路線や運航便数など詳しいことは知らない」が48.8%と最も多くなっている。



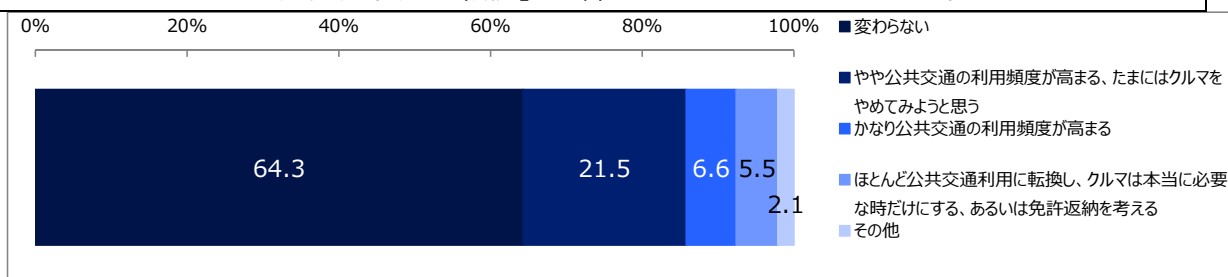
n=1,000

【Q4】公共交通の利用意向について

Q4-1. SDGs 推進による公共交通の利用意向

○SDGs 推進による公共交通の利用意向について、「変わらない」が64.3%と最も多くなっている。

○SDGs 推進による公共交通への転換意欲は、「かなり公共交通の利用頻度が高まる」および「ほとんど公共交通利用に転換」を合わせると12.1%となった。

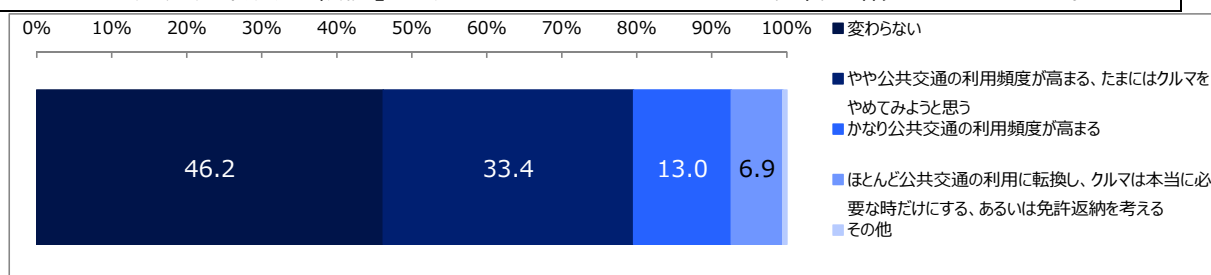


n=1,000

Q4-2. 公共交通改善時の利用意向

○公共交通改善時の利用意向について、「変わらない」が46.2%と最も多くなっている。

○公共交通改善時への転換意欲は、「かなり公共交通の利用頻度が高まる」および「ほとんど公共交通利用に転換」を足したものは19.9%と、約2割となっている。



n=1,000

Q5.公共交通についての意見や要望(自由意見)

- 389 件の意見を取得した。代表的な意見は以下の通りである。
- 利便性は自家用車の便利さ、公共交通の運行本数の少なさ、時間の不確定性の意見が多くあげられている。また、離島における課題の意見もあった。
- 運賃について、その高さに関する意見が多くあった。
- その他、提案・アイデア等として、電子マネー決済、路線や運行状況検索の充実、専用レーンの利用、健康上のリスク、鉄軌道の要望などがあげられている。

カテゴリ	主な意見
利便性	◆自家用車の利便性 ・自家用車があるので、移動手段として公共交通を利用するのは難しい。 ・子供の送迎があるのでマイカー通勤は、やめられない。 ・行先に駐車場がなければ公共交通を利用すると思うが、それ以外はやはり不便。 ・畑には行ってくれない。 ◆本数 ・自宅付近にあるバスは1時間に1本、時間によっては1本もない場合があり、不便。 ・バスは本数が少なく、ダイヤも当てにならず遅延ばかりなので、通勤にせよ、旅行にせよ、時間が読めず危なくて利用出来ない。 ◆乗り換え ・家から利用に便利な路線では、バスとゆいレールの駅が連絡しない。(最短で300mほど) ・バスの本数も少なく、コミュニティバスも市街地の住民は良いが市街地以外の人間は乗り換えが必要だったりして使いにくい。 ◆時間 ・那覇市外への通勤のため公共交通を利用すると乗り継ぎ、待ち時間が多く費用も掛かる。 ・バスをよく利用しますが、時間が不規則なため大幅に予定が狂う場合がある。バスナビで最短の時間を確認してもなかなかうまく乗り換えなど行えない。 ・バスにすると時間通りに来ないため、前の便に乗るため2時間前から出勤準備をする羽目になり、不便だった。 ・特にバスの到着時間が天候により変わる。 ・夜バスの終了が早すぎる。 ◆離島 ・多良間島には有償バスしかない。使う人は殆どいない。 ・八重山病院、新市役所へのアクセスがとても不便。 ・島しょ地域なので自分的には船舶航路の充実が必要。
運賃	◆全般 ・運賃を安くしてほしい。 ・料金が高いので、利用しにくい。 ・ゆいレールは高いと思う。
提案・アイデア等	◆システム ・バスを乗り換えたときに運賃計算を引き継ぐなど、気軽に乗り換えができるシステムがあればだいぶ利用しやすくなると思う。

カテゴリ	主な意見
	・公共交通を使って、今現在の位置から目的地まで、最も安く、時短で行く方法を簡単に検索できるようにしてほしい。 ・台湾のように現金と IC カード利用者の運賃に差をつけていけば利用促進につながると思う。IC カードを持っていない人に不平等だという声で日本では厳しいとは思いますが。公共交通であれば、割引分の損失を補填できると思うし、環境改善のための政策の一環であれば、認められると思う。 ・補助金を出して、今の半額程度の料金にしてほしい。 ・公共交通機関を利用する人にクーポンを配布するなど。 ・高齢者へ免許返納を進めてほしい。 ・乗車客の少ないバスは、小型バスの運用を検討すれば無駄なガソリンを使用しなくて済むのではないかなと思う。 ・バス停やモノレール駅から離れている場所に住んでいる高齢者等が、バスやモノレールを利用する際、自宅からバス停や駅迄の間を半額でタクシーが利用出来るようなサービスがあれば、それぞれにとってメリットがあるのではないかなと思う。 ・今後人口減少による運転士不足で運行ダイヤが制限されてくると思うので、自動運転に積極的に取り組んでほしい。 ・大型の乗り継ぎ中核バスターミナルを設置、快速バスを運行し乗り継ぎを行う。運賃支払いのキャッシュレス化、5G を活用した運行状況の提示、バス停留所を利用した新しい交通手段の導入、高速鉄道、路面電車等の駅からの周回バスの運行等々新しい斬新な公共交通手段の公募を行う。 ・OKICA をもっと使いやすくしたら良いと思う。埼玉へ行ったとき、PASMO を購入して移動。買い物にも使えとても便利だった。 ◆交通整理 ・バス優先の交通整理を徹底し、公共交通の優位性を確保すれば、もっと利用が進むと考える。坂下通りなどは、朝はバス専用なのにマイカーが走りまくっている。 ◆健康上のリスク ・バスの待合の際は受動喫煙などの被害にも遭いやすい。 ・今の時期、不特定多数の方が乗られるのは感染など心配でしかたない。感染症対策などしっかり取り組んでいるのかわかりにくい。 ・沖縄の路線バスは道が空いている田舎道ではすごいスピードで走行するので怖いと思うことが多々ある。 ・バスはあの真っ黒な排ガスの規制。せめて東京都レベルにはして欲しい。 ◆路線 ・モノレールに関しても延伸あたりから路線の選定が今一つ（行政の願望）のように感じる。 ・県民の利便性を最優先して、徒歩と公共交通の組み合わせが有効に機能するネットワークを構築することが、まず最初にやるべきこと。 ・モノレールを主要な国道と平行して南から北まで通す。 ・路線網が分かりにくい。 ・現在のように複数の私バスが同じような長距離運行のバス路線を運行していることの必要性に疑問あり。県外のように鉄軌道を敷設することが現実的でないのであれば、公共事業で沖縄本島の南北を縦断する基幹路

カテゴリ	主な意見
	線を賄い、基幹から枝分かれする brunch、いわゆる支線として私バスまたは各市町村がコミュニティバスのような中・小規格のバスでコンパクトに運行することでコスト面の抑制等も図られるのではないかと。 ・石垣市では公共交通機関が充実していない。道が狭いのでバスよりもモノレールを作って欲しい。バスの利用が普及しないのはチケットの購入が簡単でないという事があるのでモノレールであれば各駅でチケット購入ができて良いと思う。駐輪場の心配をしなくてよく、路上駐車も減らせると思う。石垣市役所の場所が変わってから、昔は渋滞の起こらなかった場所にも渋滞が起きているので困っている。モノレールと併せて細かなバスの移動ができればより良いと思う。 ・浦添の西海岸側にモノレールが欲しい。 ・長距離運行が多いように思うので、もう少し狭いエリアを巡回する運行も考えてもらいたい。 ・実証実験中のキャンパスバスが運行されてから、中学生の息子の送迎は、かなり減った。本数を増やしてもらえれば、モノレールの駅からモノレールを使って通勤にも使える。 ◆周知 ・小学生の頃からの教育指導が必要である。 ◆電車 ・大人数を運べ、時間が正確な電車が出来ればと思う。 ・沖縄本島南部～北部の移動は高速鉄道、近隣地域内の移動はバス・モノレールが良い。 ・地下鉄を作れば良いと思う。 ・那覇から名護までの電車を通して 各駅を拠点としたマイクロバスを運行させる。そうすることによって自家用車の使用する頻度はかなり少なくなると思う。赤字を心配するよりまずは先行投資。豊かな沖縄を作ろう。 ◆その他 ・モノレールのシルバー料金はありがたい。 ・接客態度を改善してほしい。 ・トイレが設置されていない。 ・障害者に優しくしてほしい。発達障害者に優しく。 ・現状、地域の人口密度に差がある中で、一律に公共交通を推進するには無理がある（過疎地域ではコストパフォーマンスが悪すぎる）。 ・公共機関はとにかく清潔に保ってほしい。社内アナウンスが聞こえにくいので、はっきりとゆっくりとしゃべってほしいし、次のバス停がどこなのか、300m 以上先にきちんと教えて欲しい。 ・バス停にクーラーを設置するとありがたい。 ・化石燃料がダメなのであって車社会がダメなわけじゃない。公共交通機関がバイオマス燃料を使わないのであればサステナブルとは言えないし、デベロップもしていないゴールを目指さない公共交通機関の増加は効果的でない。電気自動車を増やす方がまだ効果的である。 ・県内の路線バスはアイドリングストップ装置がついているのにも関わらず、信号待ちでもアイドリングストップしていない（県外では実施している）事や県内の事業者は中古バスを導入しており、最新型と比較してのCO₂の排出量なのか、データの整合性はどうなのか。

(5) 自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率の算出

1) 算出方法

上述の WEB アンケート調査結果を踏まえ、仕様書に位置付けられている「自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率」を算出する。

算出方法は以下の通りである。ただし、従来国土交通省において集計されていた「機関別輸送分担率」については人キロベースで算出されており、本調査で示したものとでは集計方法が異なることから、結果を比較する際は留意する必要がある。

< 自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率の算出方法 >

1. 回答者の区分（居住地：①北部、②中部、③南部、④宮古、八重山、その他離島等）の回答者の移動手段別の割合を算出※性別・年齢 計 12 区分（年齢 6 区分×性別 2 区分）
※複数の交通機関を選択した場合は、回答種別数により案分
2. 居住地エリア別の性別・年齢 計 12 区分（年齢 6 区分×性別 2 区分）の人口を集計し、アンケートで得られたそれぞれの移動手段別の構成比をかけあわせる。
3. それぞれの居住地エリアの人口に対する性別・年齢 計 12 区分の人員を合算し、全体を 100%とした際の、自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率を算出する。

※備考

4 エリア、性別 2 区分、年齢 6 区分の 48 セグメントに分けると回答数が 0 及び少ないセグメントが出現したことから、年齢は下記の通り 3 区分に集約する。

①若年（40 歳未満）、②中年（40 代・50 代）、高層（60 歳以上）に集約

その結果、各セグメントで 4 票以上獲得できている。

表 2.3.4 4エリア、性別2区分、年齢6区分の48セグメントの回収票数

エリア	男性						女性						合計
	18-29 歳	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳 以上	18-29 歳	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳 以上	
北部	0	15	13	14	9	5	4	11	15	10	3	1	100
中部	13	36	74	59	30	8	21	48	60	32	15	4	400
南部	8	42	66	84	42	5	18	47	48	30	7	3	400
離島	2	11	20	16	10	2	4	12	15	3	3	2	100
合計	23	104	173	173	91	20	47	118	138	75	28	10	1,000

表 2.3.5 4エリア、性別2区分、年齢3区分の24セグメントの回収票数

エリア	男性			女性			合計
	若年	中年	高年	若年	中年	高年	
北部	15	27	14	15	25	4	100
中部	49	133	38	69	92	19	400
南部	50	150	47	65	78	10	400
離島	13	36	12	16	18	5	100
合計	127	346	111	165	213	38	1,000

2)算出結果(主たる回答)

①自家用自動車を含めた機関別回答割合の算出

ア)交通機関の回答数(複数回答)の処理

自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率の算出に際し、複数回答者に対しては、回答数により案分を行った。回答数は以下の通りである。

移動手段	回答数	備考
1 種類	943	処理しない
2 種類	39	それぞれに 1/2 を乗ずる
3 種類	13	それぞれに 1/3 を乗ずる
4 種類	3	それぞれに 1/4 を乗ずる
5 種類	2	それぞれに 1/5 を乗ずる
合計	1,000	すべて足し合わせると 1,000 になるように案分

イ)セグメント別の人口数(令和2年国勢調査より算出)

セグメント別の人口数は次の通りである。

	男			女			合計
	若年	中年	高年	若年	中年	高年	
1.北部	13,793	14,885	19,240	13,731	14,048	20,650	96,347
2.中部	79,877	83,684	78,143	79,132	85,816	92,436	499,088
3.南部	69,005	75,934	73,645	69,210	75,724	89,670	453,188
4.離島	13,263	17,147	20,103	12,667	15,256	21,390	99,826
合計	175,938	191,650	191,131	174,740	190,844	224,146	1,148,449

ウ)セグメント別の交通機関の回答割合

セグメント別の交通機関の回答割合は「②3.」の通りである。

エ)セグメント別の交通機関の利用人数(推計)

セグメント別の交通機関の利用人数(推計)は「②4.」の通りである。

なお、利用人数の総合計はイ)と同数となる。

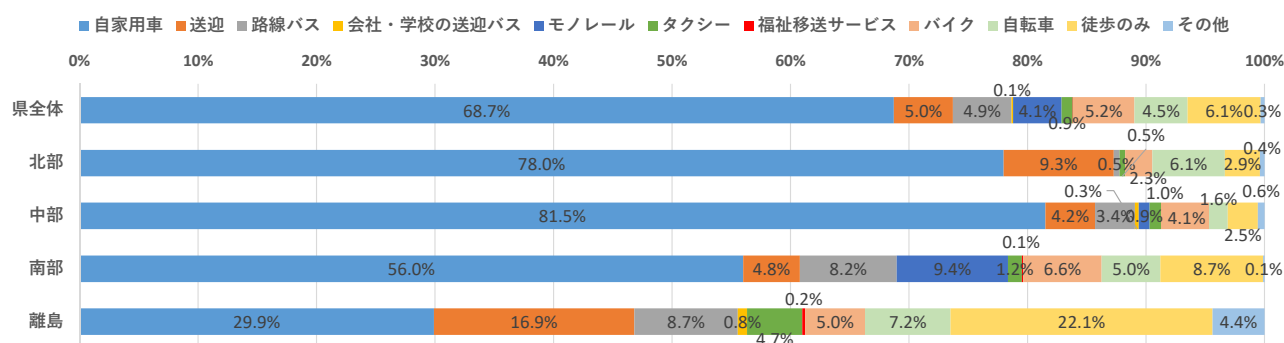
②自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率の算出

セグメント別の交通機関の自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率（エリア、全体）は以下の通りである。

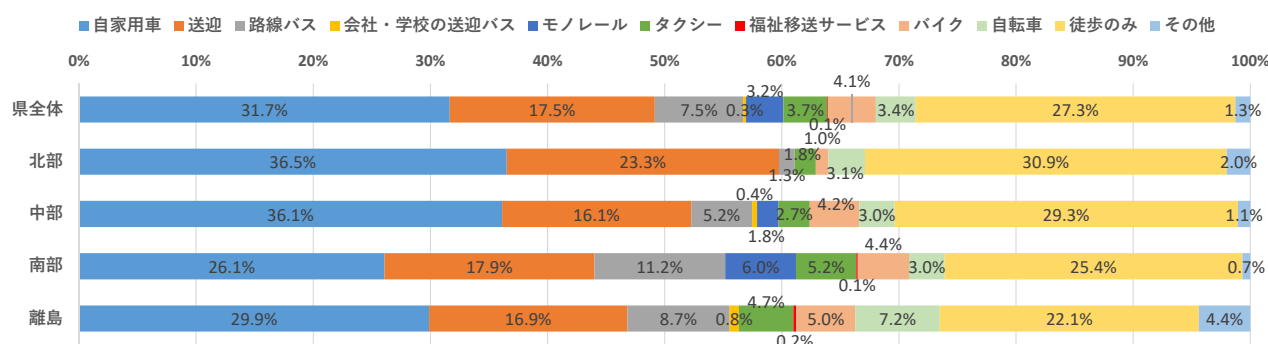
1.最も多い移動

県全体では、自家用車が約7割（68.7%）を占める。次いで徒歩のみが6.1%、送迎5.0%、路線バス4.9%、モノレール4.1%と続く。

エリア別では、自動車の割合が高いのが、中部（81.5%）、北部（78.0%）となり、南部では56.0%、離島では29.9%と一番低い。路線バスの割合は、離島が8.7%とい一番高く、次いで南部（8.2%）、中部（3.4%）と続き、北部では0.5%と1%以下であった。



2.次に多い移動



3.セグメント別の交通機関の回答割合

			(自動車 で運 転)	う(自動 車送迎 してもら う)	路線 バス	迎バス・ 学校の送	モノ レール	タク シー	ス 社 移 送 サ ー ビ	バ イ ク	自 転 車	徒 歩 の み	そ の 他
北部	男	若年	93.3%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		中年	84.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	8.6%	1.2%	3.7%	0.0%
		高年	85.7%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%
	女	若年	86.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	0.0%	6.7%	0.0%
		中年	78.0%	10.7%	3.3%	0.0%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	2.7%
		高年	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
中部	男	若年	78.6%	0.0%	3.1%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	10.2%	4.1%	0.0%	2.0%
		中年	74.1%	1.9%	2.8%	1.5%	0.0%	1.5%	0.0%	11.0%	1.9%	5.3%	0.0%
		高年	85.5%	6.1%	0.9%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	1.3%	0.0%	5.3%	0.0%
	女	若年	83.8%	4.3%	2.2%	0.5%	2.2%	0.0%	0.0%	1.2%	1.4%	2.9%	1.4%
		中年	87.0%	5.4%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	2.2%	2.2%	0.0%
		高年	80.3%	7.0%	8.3%	0.0%	1.3%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
南部	男	若年	46.7%	4.0%	6.0%	0.0%	0.7%	4.0%	0.0%	17.0%	9.7%	12.0%	0.0%
		中年	55.8%	2.0%	6.1%	0.0%	3.5%	1.5%	0.7%	13.5%	5.7%	11.3%	0.0%
		高年	56.0%	9.6%	5.3%	0.0%	9.2%	0.0%	0.0%	4.3%	7.1%	8.5%	0.0%
	女	若年	65.5%	6.2%	4.0%	0.0%	5.0%	1.2%	0.0%	3.6%	4.6%	9.2%	0.8%
		中年	63.0%	2.2%	10.7%	0.0%	3.0%	0.9%	0.0%	3.2%	4.1%	12.8%	0.0%
		高年	50.0%	5.0%	15.0%	0.0%	30.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
離島	男	若年	69.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23.1%	7.7%	0.0%
		中年	70.4%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	6.5%	8.3%	1.4%
		高年	29.2%	16.7%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	8.3%	33.3%	0.0%
	女	若年	75.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	12.5%	0.0%
		中年	83.3%	8.3%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%
		高年	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%

4.セグメント別の交通機関の利用人数(推計)

		(自動車 自分で運転)	う(自動車 送迎してもら)	路線バス	迎バス・学校の送	モノレール	タクシー	福祉 送迎サ－ビ ス	バイク	自転車	徒歩のみ	その他	合計	地域別 合計	
北部	男	若年	12,873	920	0	0	0	0	0	0	0	0	13,793	96,347	
		中年	12,588	0	0	0	0	276	0	1,286	184	551	0		14,885
		高年	16,491	1,374	0	0	0	0	0	0	0	1,374	0		19,240
	女	若年	11,900	0	0	0	0	0	0	915	0	915	0		13,731
		中年	10,957	1,498	468	0	0	187	0	0	562	0	375		14,048
		高年	10,325	5,163	0	0	0	0	0	0	5,163	0	0		20,650
中部	男	若年	62,761	0	2,445	1,630	0	0	8,151	3,260	0	1,630	79,877	499,088	
		中年	62,029	1,573	2,360	1,258	0	1,258	0	9,176	1,625	4,404	0		83,684
		高年	66,833	4,798	685	0	0	685	0	1,028	0	4,113	0		78,143
	女	若年	66,326	3,441	1,720	382	1,720	0	0	956	1,147	2,294	1,147		79,132
		中年	74,623	4,664	1,866	0	0	0	0	933	1,866	1,866	0		85,816
		高年	74,192	6,487	7,703	0	1,216	2,838	0	0	0	0	0		92,436
南部	男	若年	32,202	2,760	4,140	460	2,760	0	11,731	6,670	8,281	0	69,005	453,188	
		中年	42,371	1,519	4,657	0	2,632	1,114	506	10,226	4,303	8,606	0		75,934
		高年	41,262	7,051	3,917	0	6,790	0	0	3,134	5,223	6,268	0		73,645
	女	若年	45,341	4,259	2,751	0	3,461	799	0	2,484	3,194	6,389	532		69,210
		中年	47,732	1,650	8,123	0	2,298	680	0	2,427	3,107	9,708	0		75,724
		高年	44,835	4,484	13,451	0	26,901	0	0	0	0	0	0		89,670
離島	男	若年	9,182	0	0	0	0	0	0	3,061	1,020	0	13,263	99,826	
		中年	12,066	0	397	0	0	0	0	1,905	1,111	1,429	238		17,147
		高年	5,863	3,351	1,675	0	0	0	0	838	1,675	6,701	0		20,103
	女	若年	9,500	792	0	0	0	0	0	0	792	1,583	0		12,667
		中年	12,713	1,271	424	0	0	0	0	0	0	848	0		15,256
		高年	4,278	0	0	0	0	0	0	4,278	8,556	4,278	0		21,390
総合計													1,148,449		

2.4 オープンデータ化、利用料等の検討

本調査での取得データは、主に官庁の公開データから、民間事業者で取得するデータに区分される。これらのデータに対し、「オープンデータ化していくべきデータ」、「利用料を必要とすべきデータ」への峻別を行った。

所管（官・民）別のデータ区分は以下の通りである。下表のとおり「①沖縄管内の国・地方公共団体が公開するデータ」、「②沖縄管内の国・地方公共団体の委託業務」、「③「標準的なバス情報フォーマット」の構成データ」はオープンデータとしていくことが好ましい。

「③標準的なバス情報フォーマット」においては、一部のバス事業者が参画していないことから、県補助金（地方公共団体／事業者）の要綱等で GTFS 整備を要件化することも考えられる。また、「④輸送実績報告書（沖縄総合事務局提出）」については、地方公共団体を対象として、申請があれば一部公開していることから、条件付きでの公開とすることが好ましい。

一方、「⑤交通系 IC カード等のデータ」は、沖縄都市モノレール、既存路線バス事業者 4 社において独自の IC カード「OKICA」が導入されており、OD 集計が可能なデータが集積されている。これらのデータは、MaaS 関連データの「競争的データ」※に位置付けられることから、利用料を必要とすべきものとして位置付けることが望ましい。

表 2.4.1 各所管の公表データ別の更新方法、更新頻度等(想定)

区分	分類名	主なデータ	オープンデータ化、利用料等の検討
官	①沖縄管内の国・地方公共団体が公開するデータ	・ 公的資金投入額 ・ 観光入込客 ・ 空白地帯等	・ すでに国や県の HP や要覧等で広く公開されており、オープンデータ化は図れている。 ・ 引き続き利用料は無料が望ましい。
官	②沖縄管内の国・地方公共団体の委託業務結果	・ 目的に応じたアンケート結果 ・ 交通量調査など	・ 委託事業により取りまとめられた成果品を想定。すでに国や県で調結果は公開されている。 ・ オープンデータ化を図るため、本事業でのマニュアルや後述するプラットフォームに参考となる事業として紹介し、掲載ページの URL を付与する。 ・ 利用料は無料が望ましい。
民	③「標準的なバス情報フォーマット」の構成データ（協調的データ）	・ 静的データ ・ 動的データ	・ 沖縄県が事業補助を行っている OTTOP において情報の集約化が図られており、オープンデータ化が図られている。 ・ 一部のバス事業者が参画していないことから、県補助金（地方公共団体／事業者）の要綱等で GTFS 整備を要件化することも考えられる。 ・ 地方公共団体や民間事業者の活用に関しての利用料は無料が望ましい。
民	④輸送実績報告書（沖縄総合事務局提出）	・ 利用者数 ・ 営業キロ・実車キロ ・ 平均乗車密度 ・ 経営状況	・ 事業者が沖縄総合事務局等に提出する情報。事業者ごとの報告書は公表していないが、モード別合計値として公表している。 ・ 地方公共団体に提出することは可能である。 ・ 対象を地方公共団体のみとし、利用料は無料が望ましい。
民	⑤交通系 IC カード等のデータ（競争的データ）	・ OKICA 還元データ（乗降情報、利用日時等）	・ 携帯の基地局情報や位置情報などは大手携帯会社からデータとして販売されていることから、利用料を取得するなど、有料で販売することが望ましい。

表 2.4.2 MaaS 関連データの分類と主な項目

分類	考え方	路線バス事業者における具体例
協調的データ	MaaS 関連データのうち、各 MaaS において設定された最低限のルール等に基づき、当該 MaaS プラットフォームを利用する全てのデータ利用者が利用可能なものとして、当該プラットフォームに提供等が行われるべき重要な基盤データ	・静的データ（バス停情報、時刻表、運行間隔、バス路線情報、運賃、車両情報など） ・動的データ（リアルタイムなバス位置・運行情報など） ※沖縄県主導によるオープンデータ化として取り組まれているデータ項目
競争的データ	MaaS 関連データのうち、当該データの提供者との契約等により個別に共有が行われるものとして、各 MaaS プラットフォームに提供等が行われるデータ	・移動関連データ（乗降履歴など） ・MaaS 予約・決済データ（支払運賃など） ※OKICA 還元データは上記に該当

出典：令和2年度 データを活用バス利用の促進に関する実証調査（沖縄総合事務局）

2.5 マニュアル等ツールの作成

今回の調査で作成したマニュアルは、沖縄県内で地域公共交通計画策定を行う際の支援マニュアルとして、下表の通り「はじめに～本マニュアルについて～」、「第1章：本マニュアルの対象交通及び構成」、「第2章：目標設定の考え方」、「第3章：計画策定に必要な参考情報」の4章構成で取りまとめた。

取りまとめた「沖縄県版地域公共交通計画等の作成と運用の手引き～計画策定時の目標設定マニュアル～（以下 本マニュアルと称す）」を巻末に示し、その構成を以下に示す。

「はじめに～本マニュアルについて～」では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第41号）に基づく地域公共交通計画等の作成に関する目的と活用方法をわかりやすく示した。

「第1章：本マニュアルの対象交通及び構成」では、地域公共交通計画等の作成にあたって、既存の公共交通のみならず、地域の輸送資源を総動員する取組を推進する必要性を示すとともに、本マニュアルの活用方法をまとめた。

「第2章：目標設定の考え方」では、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」の目標設定の数値指標に対する算出方法に基づき、沖縄県固有の地域公共交通の状況を踏まえた指標の算出方法や、データの出典等を取りまとめた。

「第3章：計画策定に必要な参考情報」では、地域公共交通計画等の作成に必要な参考資料として、事業者の情報、地方公共団体で運行しているコミュニティバス・デマンド交通、計画策定に役立つビッグデータの活用方法について取りまとめた。

表 2.5.1 本マニュアルの構成

構成	項目
はじめに～本マニュアルについて～	1. 本マニュアルの目的
	2. 本マニュアルの活用方法
第1章：本マニュアルの対象交通及び構成	1. 本マニュアルの対象
	2. 本マニュアルの構成
第2章：目標設定の考え方	1. 設定すべき目標値
	2. 数値指標・目標値別の算出方法
	3. その他目標値の算出方法
第3章：計画策定に必要な参考情報	1. 事業者一覧（問い合わせ先）
	2. 地域の事情に合わせた交通手段の検討
	3. 県内の地域公共交通計画策定一覧（地方公共団体）
	4. 計画策定に役立つビッグデータの活用方法
	5. 本事業でのアンケート調査結果
巻末資料	巻末-1：基礎データ一覧
	巻末-2：数値指標データ一覧

2.6 陳腐化を防ぐ仕組みづくりの提案

(1)対象データの所管団体

本調査にて収集したデータは以下の通りである。データの所管団体は国（運輸要覧・各種調査、委託事業）、県、民間事業者（公共交通事業者）、その他民間事業者（一社沖縄オープンラボラトリ、その他）に大きく分けられる。

データの更新は、各種所管団体が適宜更新、定期的にデータを公開、委託業務等などが不定期で更新するなど、所管により頻度が異なることから、一元的な更新がされておらず、データの陳腐化が懸念される。

表 2.6.1 各所管の公表データ別の更新方法、更新頻度等(想定)

機関	公表データ	出典名(調査名)	更新方法・更新頻度・備考
国（沖縄県）	・公共交通運行会社 ・運送統計（走行キロ、運送人員、営業収入、総走行距離等）	・沖縄総合事務局：運輸要覧、各種調査	・毎年国にて更新 ・掲載先のリンク切れ、掲載 PDF の当該ページが変更される可能性がある
	・機関別旅客輸送分担率 ・その他必要なデータ	・本事業でのアンケート調査結果 ・本事業以外での調査結果	・毎年調査結果の更新が難しく、データが陳腐化していく。 ・基幹統計調査のように、定期的な調査の実施、データ更新などを検討していく
県	・観光客が利用した交通手段 ・情報検索の課題	・観光要覧 ・観光 2 次交通機能強化事業	・毎年県にて更新 ・掲載先のリンク切れ、掲載 PDF の当該ページが変更される可能性がある ・委託業務の場合、必要なデータが適宜更新される可能性があるため、更新を図る
民間事業者	・路線網図、系統一覧（系統別の便数、営業キロ）、時刻表、運賃等	・モノレール、各バス会社 HP	・適宜データが更新されている
その他民間事業者	・GTFS データ	・（一社）沖縄オープンラボラトリ	・OTTOP のサイトにて、沖縄県の観光及び 2 次交通情報のオープンデータを公開 ・適宜データが更新されている
	・停留所、路線、便、時刻表、運賃等	・バスマップ沖縄（任意団体）HP	・適宜データが更新されている

(2)陳腐化を防ぐ仕組みづくりの提案

陳腐化を防ぐ仕組みづくりとして、下記 3 案を提案する。これらの手法を組み合わせながら、国、沖縄県、民間事業者等の役割を明確にしながら、陳腐化を防いでいく必要がある。

1)リンク先の更新

本調査にて、公共交通に関する基礎データの収集を行った。データの内容については適宜更新が図られることが想定されるが、収集したリンク先は HP の更新によりリンク切れになる恐れがある。

そのため、定期的（年に 1・2 回程度を想定）に、出典先のリンクの確認を図っていくことが考えられる。また、公共交通の利用率などアンケート調査による取得データについては、委託事業等を通じて数年に 1 度調査を行い、その調査結果を広く発信することが考えられる。

2) 沖縄県地域公共交通に関するデータ整備ガイドラインの作成及び運用

上述で整理したデータに関しては、地域公共交通計画等策定時における目標設置に活用するとともに、沖縄県の地域公共交通を検討する際の活用も想定される。

令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、地域公共交通計画の策定が国の地域公共交通確保維持改善事業の補助金の交付要件となっている。また、沖縄県では「沖縄本島地域公共交通計画（仮称）」の策定を表明していることから、オープンデータ政策を計画に紐づけ、県内すべての交通事業者に対し、オープンデータ化を働きかけ、それらを管理・運用するガイドラインの作成支援を行うことも考えられる。

下記の通り、山形県では、山形県公共交通関連情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）を構築しており、オープンデータとして、①公共交通の路線・停留所・時刻表情報（GTFS-JP）、②公共交通の位置情報（GTFS-RT）、③GTFS形式以外での公共交通情報（タクシー情報）、④GTFS形式以外での公共交通情報（その他サービスへのリンク集）を公開している。

また、山形県地域公共交通情報共有基盤構築・運用ガイドラインを作成し、国の位置づけとして下記3点の役割を付与している。また、その他にも「県（事務局）」、「県（所管部局）」、「市町村」、「交通事業者」、「交通事業者以外のデータ保有事業者・施設管理者」の役割を付与している。

- 国とは、別表に記載されたデータを保有する国の機関、または協議会に参画する国の機関をいう。県（事務局）に対して、別表に記載されたとおりデータを適時適切に提供する。
- プラットフォームがより有用なものとして機能するために、その内容について関係者に広く情報発信を図る。
- プラットフォームに提供すべきデータについて国の政策変更や社会情勢の変化等を踏まえた変更を行う必要があると判断した場合は、ただちに、県（事務局）へその旨を申告する。

出典：山形県地域公共交通情報共有基盤構築・運用ガイドライン 令和4年3月24日制定

3 プラットフォームの運営＞（2）役割分担

ガイドライン作成支援を行う際に、関係者との協議を図るとともに、データの陳腐化を図るために、ガイドラインの項目にデータの更新方法・頻度を位置づけて運用を検討する。

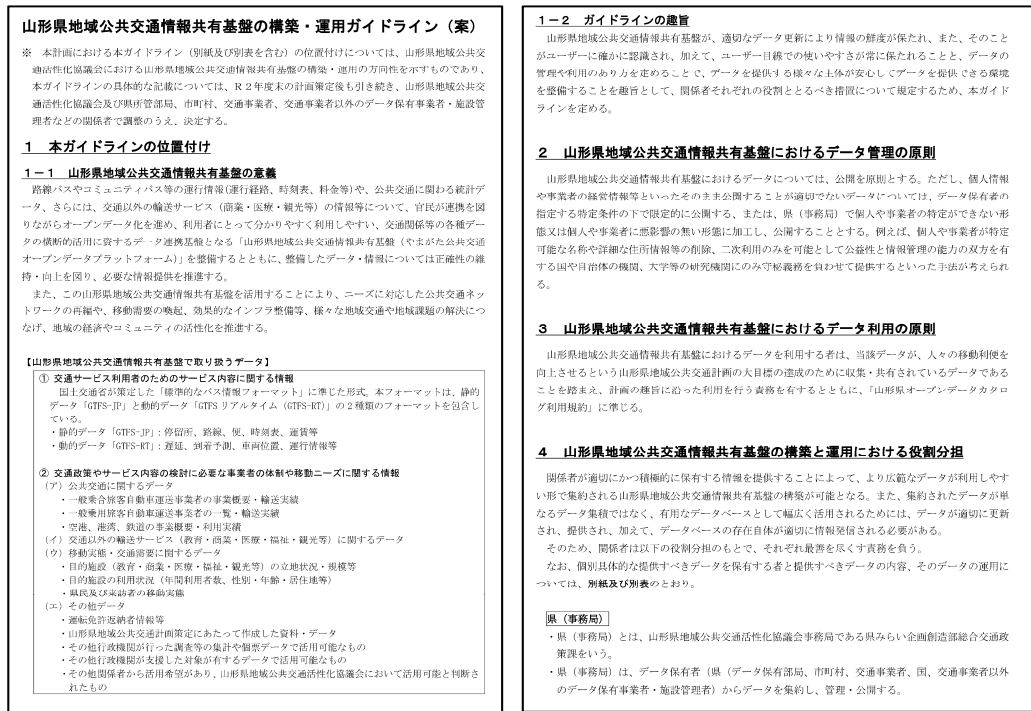


図 2.6.1 山形県地域公共交通情報共有基盤の構築・運用ガイドライン(案)

3)本マニュアルの活用促進

データの陳腐化の要因として、データが活用されない（普及していない）ことが上げられる。データの陳腐化を防ぐためには、本マニュアルの活用を促進するとともに、地域公共交通計画等策定時に広くマニュアルが活用されることが望ましい。

そのため、沖縄総合事務局のHPにて本マニュアルを公開し、各地方公共団体の交通セクションの担当者へ広く普及させ、マニュアルの認知を高めていく必要がある。

一例として、GTFS データ等については、沖縄県の補助事業を活用し、OTTOP において公共交通情報オープンデータの更新が図られている。下図の通り、公共交通情報については、前回に引き続きダイヤ改正・運賃改正・運休等に随時対応し更新が実施されており、年々主要CP(コンテンツプロバイダー)事業者への登録事業者が増加している。このように周知、利用を図りながら、情報の陳腐化の軽減を目指していくことが考えられる。

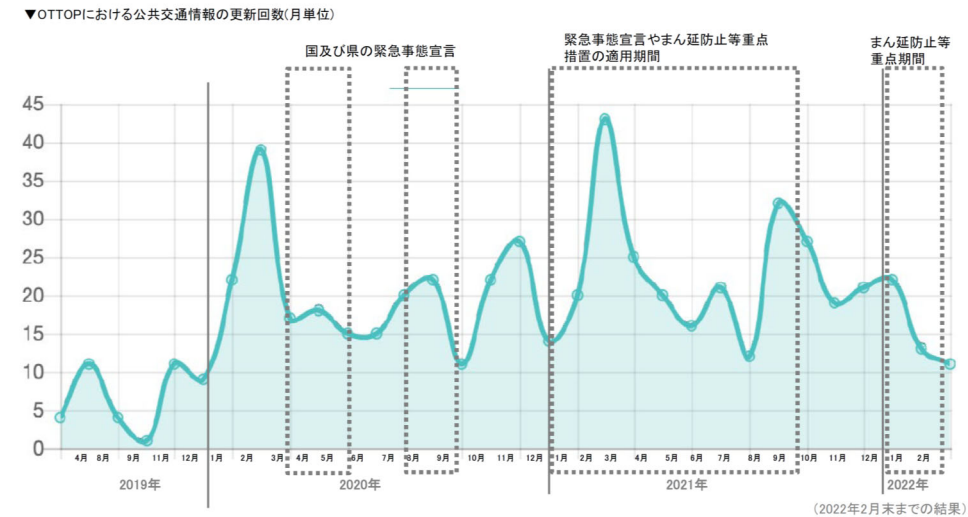


図 2.6.2 OTTOP における公共交通情報の更新回数(月単位)

3. SDGs に挙げられている課題・目標に及ぼすデータの集計・分析と公共交通利用促進に関する県民の意識啓発

3.1 SDGs の観点からのデータ整理

持続可能な開発目標 (SDGs:Sustainable Development Goals) である「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会実現のための 17 の国際目標を踏まえ、SDGs における公共交通の利用促進に関する指標を整理し、出典元からのデータを整理する。

(1)SDGs の観点の整理

①目標 11

SDGs の目標 11 において、「包摂的で安全かつ強靱 (レジリエント) で持続可能な都市及び人間居住を実現する」ことが位置づけられている。

また、11.2 により「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」という目標が規定されている。

そのため、SDGs のターゲットの一つとして具体的に公共交通機関の拡大などに言及するものであり、SDGs の中で公共交通との関係で最も重要である。



②目標 13

SDGs の目標 13 において、「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」ことが位置づけられている。

また、13.2 により「気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む」、13.3 により「気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する」という目標が規定されている。

そのため、SDGs のターゲットとして直接挙げられているものではないが、マイカーと比べ一人当たり CO₂ 排出量の少ない公共交通の利用促進は、気候変動対策としても重要である。



③目標 3

SDGs の目標 3 において、「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する」ことが位置づけられている。

また、3.6 により「2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる」という目標が規定されている。

上記の期限は終了しており、直接公共交通促進に関するものでもないが、安全確保は公共交通にとっても引き続き重要な課題である。

なお、ターゲットとして直接挙げられているものではないが、マイカー依存により歩行が少なくなることは生活習慣病の誘発等により人々の健康を損ねると考えられ、この面からも公共交通利用が望まれる。



(2) データ整理

① 沖縄県内の公共交通の輸送人員

沖縄県では、従来からの過度なマイカー依存に加え、コロナ禍により公共交通機関の輸送人員等が激減している。特に、コロナ禍前後で比較すると令和2年は輸送人員で2,873万人（前年比－37%）、モノレール輸送人員で1,094万人（前年比－45%）、バス輸送人員（沖縄本島）で1,779万人（前年比－32%）と大幅に減少している。

そのため、公共交通事業者の経営状況が改善されず、路線廃止等につながれば、マイカーを持たない人々の交通へのアクセス阻害等により、SDGs11等の目標が達成できず、「誰一人取り残さない」というSDGsの理念にも反する状況になっている。

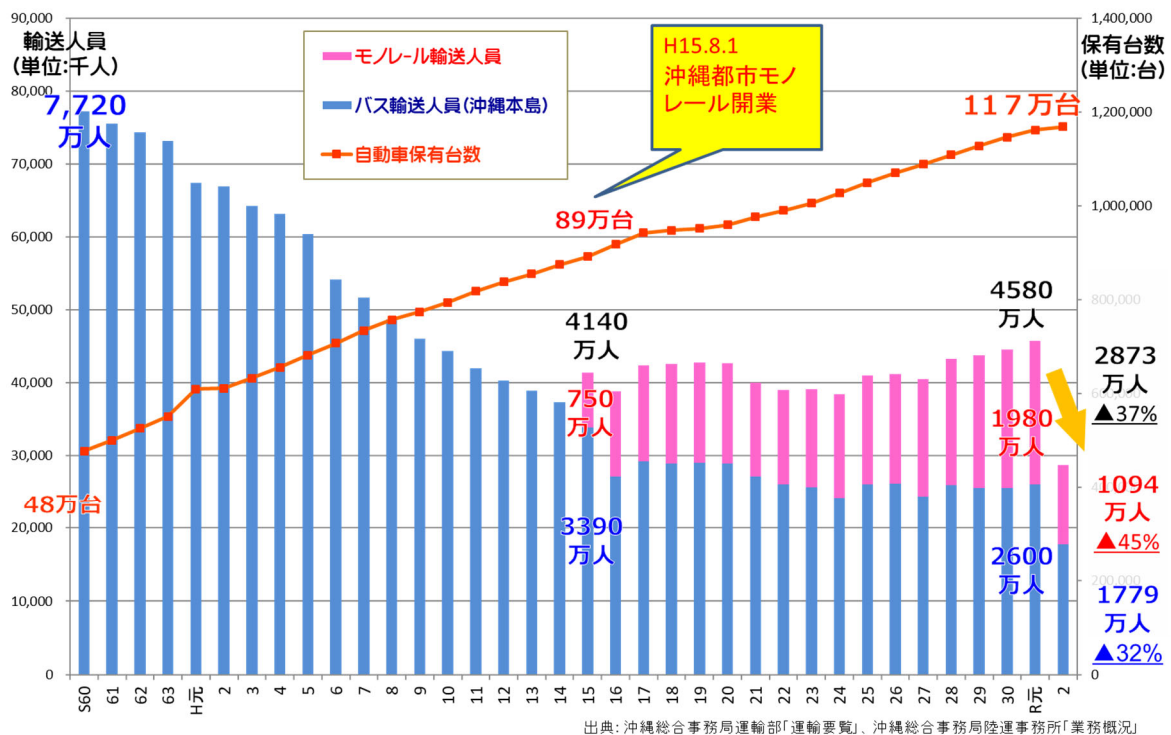


図 3.1.1 沖縄県内の公共交通の輸送人員等の推移

（出典：沖縄総合事務局運輸部「運輸要覧」、沖縄総合事務局陸運事務所「業務概況」）

② 交通部門からのCO2排出(過去一定期間の増加率等)

2019年度における日本の二酸化炭素排出量（11億800万トン）のうち、運輸部門からの排出量（2億600万トン）は18.6%を占めている。自動車全体では運輸部門の86.1%（日本全体の16.0%）、うち、旅客自動車が運輸部門の49.3%（日本全体の9.2%）、貨物自動車が運輸部門の36.8%（日本全体の6.8%）を排出している。

運輸部門における二酸化炭素排出量

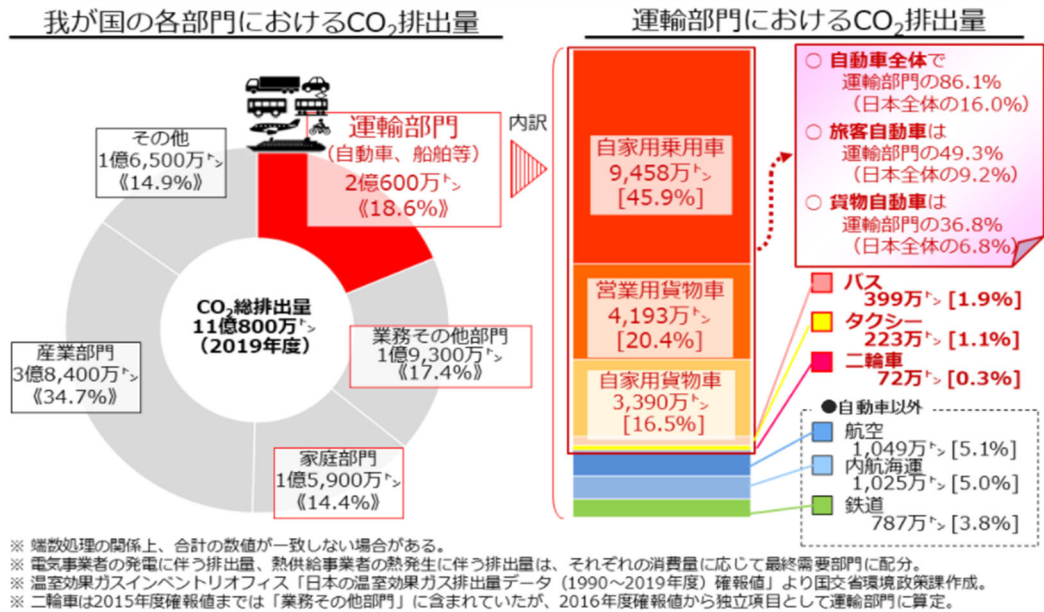


図 3.1.2 運輸部門における二酸化炭素排出量(出典:国土交通省総合政策局環境政策課 HP
国土交通省の地球温暖化対策[概要]運輸部門における二酸化炭素排出量)

1990 年度から 1996 年度までの間に、運輸部門における二酸化炭素の排出量は 22.7%増加したが、その後、1997 年度から 2001 年度にかけてほぼ横ばいとなり、2001 年度以降は減少傾向に転じている。

2019 年度の排出量は、自動車の燃費改善や輸送量の減少等により、2005 年度及び 2013 年度比で減少している。前年度比でも減少しており、7 年連続の排出量減少となっている。

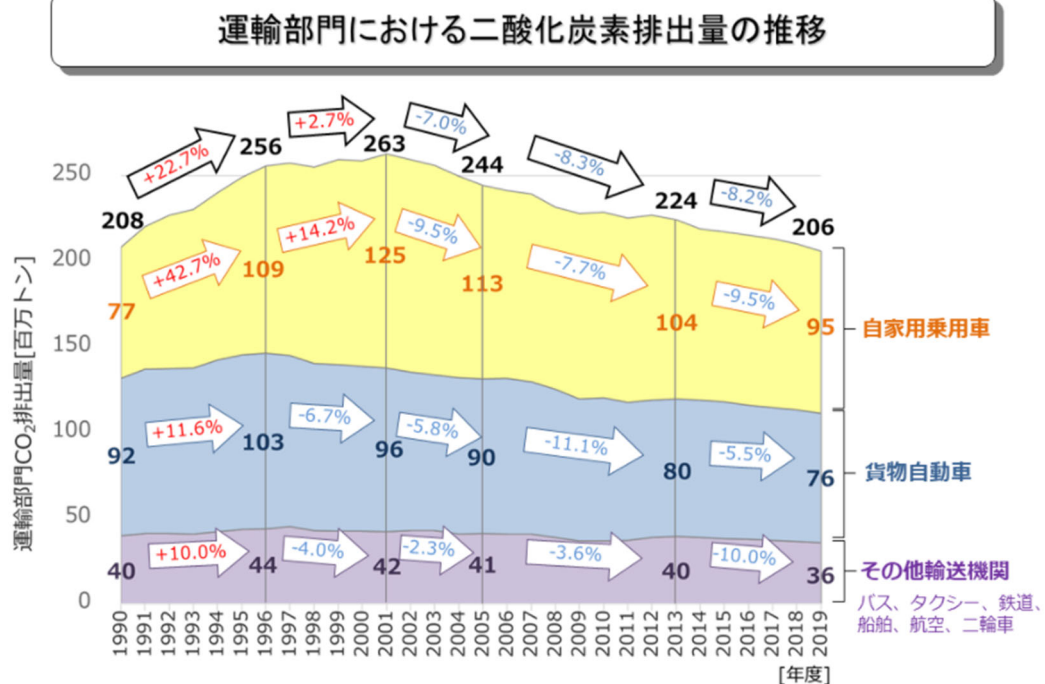


図 3.1.3 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移(出典:国土交通省総合政策局環境政策課 HP 国
土交通省の地球温暖化対策[概要]運輸部門における二酸化炭素排出量)

③交通部門からの CO₂ 排出(輸送量あたりの二酸化炭素の排出量)

輸送量が増加すれば二酸化炭素の排出量も増加に転じる。輸送量は景気の動向等に左右されるため、運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を、輸送量の増減に関わらず確実なものとするには、効率のよい輸送を促進することが重要となる。

国内の旅客輸送と貨物輸送において、効率の目安となる単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量※は、自家用乗用車は 130g-CO₂/人 km に対し、バスは 57g-CO₂/人 km となる。そのため、バスを利用することで、自家用乗用車と比べて 1km 当たり 73g/人の CO₂ を削減可能となる。

※各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ：輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量

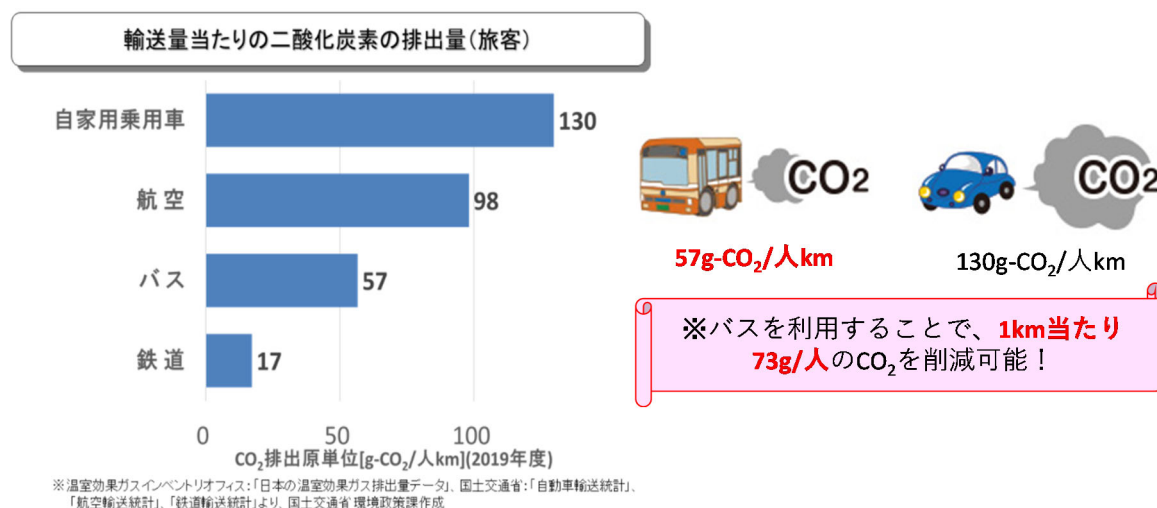


図 3.14 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)(出典:国土交通省総合政策局環境政策課 HP 国土交通省の地球温暖化対策[概要]運輸部門における二酸化炭素排出量に一部加筆)

④健康な生活の確保(過去一定期間の増加率等)

国立研究開発法人国立国際医療研究センター（略称：NCGM）において、関東・東海地方に本社がある企業 10 数社の従業員約 10 万人を対象にした職域多施設研究（J-ECOH スタディ）が行われている。本研究参加者において通勤手段が把握できた 29,758 人を 5 年間追跡し、徒歩や自転車での通勤、あるいは電車・バスなどの公共交通機関を利用した通勤が体重増加の抑制に関連していることを明らかにしている。

<調査方法>

1. 対象：J-ECOH スタディ参加施設のうち、通勤手段の情報が得られた 2006 年度から 2010 年度まで職域定期健康診断を受診した 30～64 歳の男女 29,758 名
2. 縦断解析：ベースラインとその 5 年後の 2 時点のデータを分析
3. 通勤手段の変化：主な通勤手段を 4 つの選択肢（徒歩、自転車、電車・バス、自動車・バイク）で尋ね、ベースラインと 5 年後の通勤手段の組み合わせから以下の 4 群に分類
(1) 両時点とも自動車・バイク通勤（マイカー通勤）の群
(2) 徒歩、自転車、または電車・バス通勤から自動車・バイク通勤に替わった群
(3) 自動車・バイク通勤から徒歩、自転車、または電車・バス通勤に替わった群
(4) 両時点とも徒歩、自転車、または電車・バス通勤の群
4. 肥満度の変化：5 年後の BMI からベースライン時の BMI を引いた変化量
5. 統計解析：重回帰分析を用いて、通勤手段の変化と BMI の変化との関連を分析

<結果>

5年間のBMIの変化量をみると、両時点とも徒歩や自転車といったアクティブな手段または公共交通機関を利用した通勤をしている人（0.01 kg/m²）、あるいはこうした通勤方法に替えた人（0.10kg/m²）ではそれほど増加していなかったのに対し、両時点ともマイカーで通勤する人（0.19kg/m²）、あるいはマイカー通勤に替えた人（0.24 kg/m²）では増加の傾向が認められた。

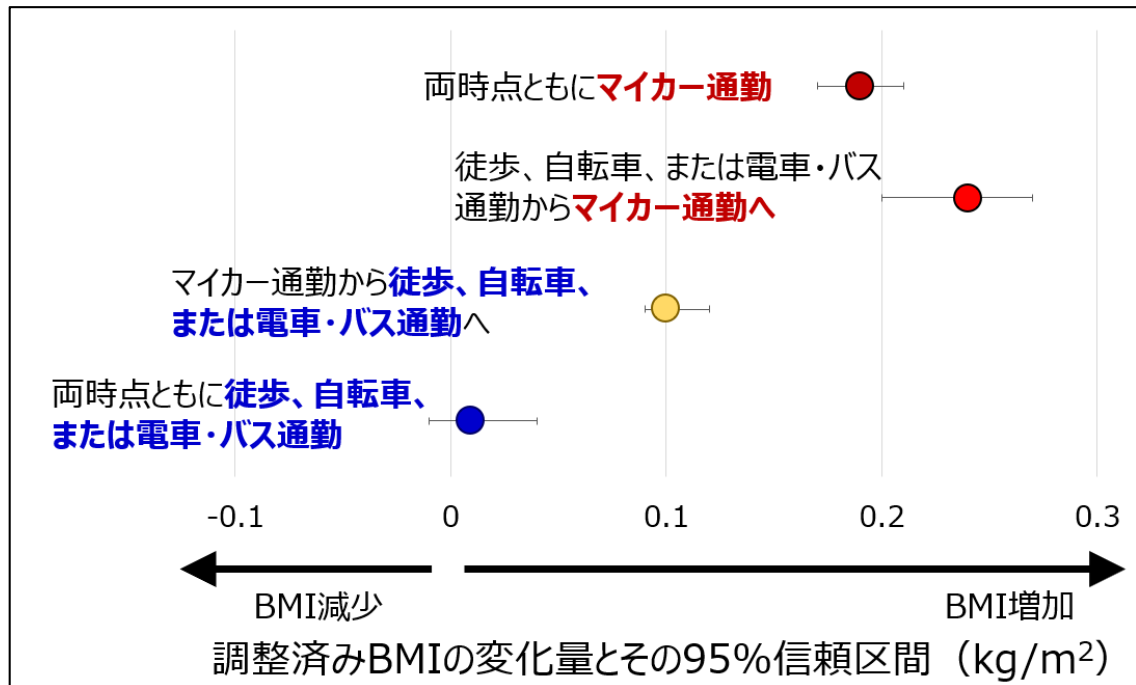


図 3.1.5 5年間の通勤手段の変化とBMIの変化との関連

（出典：国立研究開発法人 国立国際医療研究センター（NCGM）臨床研究センターHP）

<まとめ>

本研究より、マイカー通勤を、徒歩や自転車といったアクティブな手段または公共交通機関による通勤に切りかえることで体重の増加が抑えられることを支持するデータが得られている。こうした関連が余暇や仕事での身体活動によらず認められたことより、日常的に体をあまり動かさない人はもちろん、体をよく動かす人でもアクティブな通勤手段によって体重増加が抑制されることが示唆されている。

肥満や成人期の体重増加によりがん、心血管疾患、糖尿病などの生活習慣病のリスクが高まることを踏まえると、本結果より、自家用車から、徒歩や自転車・公共交通等の環境に優しい通勤手段への転換を目指す取り組みである「エコ通勤(注)」は、働く人の疾病予防にも寄与しうることが示唆される。スポーツ庁が推進する「FUN+WALK PROJECT」では、通勤や職場、余暇をはじめ日常の中にも楽しみながら歩くことを取り入れるよう推奨している。働く人の健康増進や疾病予防のため、社員のそうした取り組みを後押しする役割が企業には期待される。

(注)自動車から、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること。

3.2 SNS 等を通じた意識啓発のための素材作成

後述する SNS 上での配布等利用促進事業を進めるために、意識啓発のための素材資料（A4 両面 1 枚）を作成した。

表面は、沖縄県での公共交通である「バス・モノレール」の利用促進のキャッチフレーズを加えるとともに、SDGs の観点からのデータ（グラフ）やその効果（文章）をわかりやすく取りまとめ、SDGs と公共交通の促進を PR する構成とした。

裏面は、沖縄県内の公共交通の輸送人員の図を用いて、「SDGs の実現を阻害する県内公共交通の危機的状況」を伝えるとともに、SDGs の実現に向けた県内公共交通の利用促進に向けての施策として、「①公共交通に関する必要な情報の取得先（のりもの NAVI Okinawa、バスマップ沖縄）、「②エコ通勤優良事業所認証制度（（公財）交通エコロジー・モビリティ財団、国土交通省総合政策局地域交通課）」の取組内容と URL を掲載した。

作成した素材資料を次項に示す。



SDGsの実現に向けた公共交通の利用促進

～公共交通の利用を通じてSDGsの実現に貢献～

沖縄県内では、通勤・通学など、日常の移動手段をマイカーに依存する傾向が強く、朝夕を中心に交通渋滞が発生しています。一方、バスやモノレールなどの公共交通は、コロナ禍により危機的な経営状況です。これにより公共交通が衰退すれば、マイカーを持たない人々の交通へのアクセスを阻害し、「誰ひとり取り残さない」というSDGs（持続可能な開発目標）の理念に反する状況をもたらすこととなります。

公共交通を利用することは、以下のとおりSDGsに掲げられている様々な目標の実現に貢献することになります。企業や自治体、団体、学校、そして県民の皆さん、是非公共交通を積極的に利用しましょう！



Point① みんなで支えよう！守ろう！公共交通

目標 11 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

- ◆ **TERGET11.2** として、2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供することが求められています。
- ◆ SDGs のターゲットの一つとして具体的に公共交通機関の拡大などに言及するものであり、SDGs の中で公共交通との関係で最も重要です。“持続的な公共交通システム”にて「誰一人残さない」ことを念頭におきながら、マイカーを利用できない高齢者や障害者などの移動手段をみんなで支え、守っていくための利用が必要です。

11 住み続けられるまちづくりを



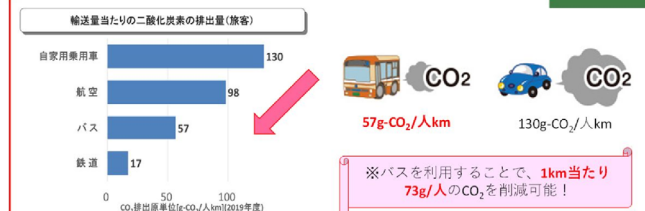
TARGET 11.2



Point② 公共交通は地球に優しい！

目標 13 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる

- ◆ マイカー利用はバスの約 2.5 倍のCO₂を排出するため※、地球温暖化対策の観点からも、過度なマイカー依存からの脱却によるCO₂排出量の抑制が必要です。
- ◆ 沖縄は島嶼県であることから海面上昇やサンゴ礁の消失など地球温暖化の影響を非常に受けやすく、特に温暖化対策が重要です。



※出典：温室効果ガスインベント：「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「鉄道輸送統計」より

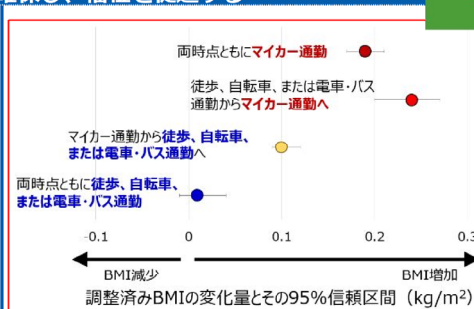
13 気候変動に具体的な対策を



Point③ 公共交通は体に優しい！

目標 3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する

- ◆ マイカー通勤から、徒歩や自転車、または公共交通機関に切りかえることで体重増加を抑えられることが研究結果※から得られています。
- ◆ 肥満や成人期の体重増加によりがん、心血管疾患、糖尿病などの生活習慣病のリスクが高まることを踏まえると、本結果より、公共交通の利用は働く人の疾病予防にも寄与していることが示唆されています。
- ◆ エコ通勤を推進している会社では従業員の健康増進面で一定の成果が上がっており、企業の医療保険費用の削減などにもつながります。



※5年間のBMIの変化量より。出典：国立研究開発法人 国立国際医療研究センター調査結果より

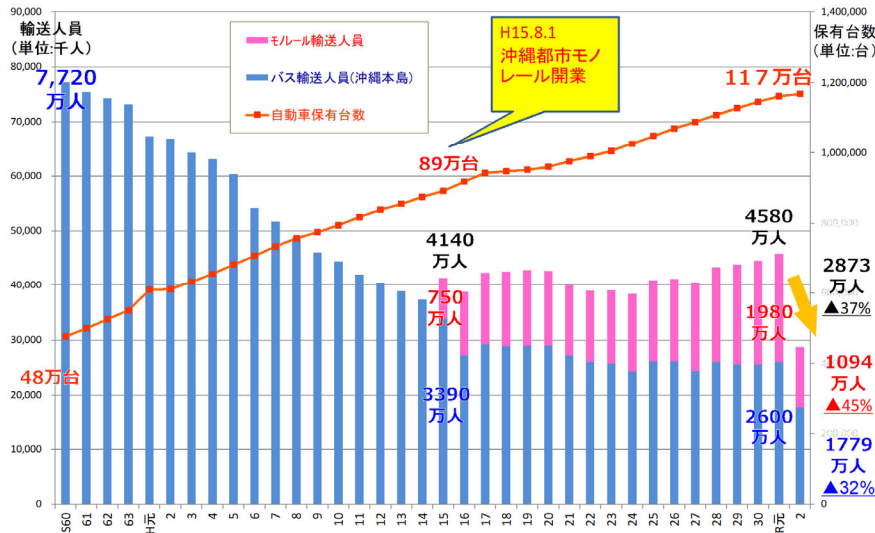
3 すべての人に健康と福祉を



図 3.2.1 作成した意識啓発のための素材(表面)

SDGsの実現を阻害する県内公共交通の危機的状況

沖縄では、従来からの過度なマイカー依存に加え、コロナ禍により公共交通機関の輸送人員等が激減しており、危機的な経営状況です。公共交通事業者の経営状況が改善されず、路線廃止などにより公共交通がなくなってしまうと、「おじー・おばー」をはじめ、マイカーを利用できない人々の移動が困難となり、SDGsの目標11等の目標が達成できず、「誰一人取り残さない」というSDGsの理念にも反する状況に陥ります。また、CO₂排出量の増加により、地球環境にも悪影響を及ぼすことになります。



<SDGsの実現に向けた県内公共交通の利用促進に向けて>

乗ってみよう!誰もが1年に1回は公共交通を

- ◆誰もが利用できる身近で便利な移動手段である公共交通を将来も選択肢として残すため、みんなで公共交通を支え、守っていきましょう。
- ◆普段は公共交通を利用しない人も、誰もが1年に1回は公共交通を利用してみましょう。そして意外と便利だということが分かったら、もっと利用しましょう。
- ◆企業などでは、公共交通に関する必要な情報を従業員に提供し、利用を促進しましょう。公共交通に関する情報サイトも活用しましょう。



- ◆便利な公共交通のHPはこちらまで
【のりものNAVI Okinawa】
本島路線バス&ゆいレール総合案内システム
<https://www.busnavi-okinawa.com/top>
【バスマップ沖縄】
県内の公共交通情報(マップ・時刻表)
<http://www.kotsu-okinawa.org/>



取り組もう!公共交通等を利用したエコ通勤

- ◆『エコ通勤』とは、クルマから、環境に優しいエコな通勤手段に転換することです。渋滞解消や公共交通の振興、社員の健康向上等も期待される、持続的な社会につながる取組※です。
- ◆車一辺倒での移動ではなく、公共交通利用に加え、パーク&ライド、相乗り通勤、自転車での通勤など手段は様々です。
- ◆県内企業でも、“通勤手当の全額支給”、“通勤手当の優遇”、“時差出勤”など公共交通の利用促進の支援が行われています。
- ◆企業などでは、「エコ通勤優良事業者認証」の取得を検討するなど、エコ通勤への取組をはじめましょう。



- 「エコ通勤優良事業者認証制度」とは・・・
- エコ通勤に取り組んでいると認められる「事業所」を「公的」に認証します。
- 認証・登録にかかる費用は無料
- 認証制度ホームページ等で公表
- 優秀な取組は国土交通大臣賞で表彰
- 2009年6月創設。
- 2022年1月末現在756事業所が登録

公共交通利用推進等マネジメント協議会
(認証制度事務局: 国土交通省、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団)

- ◆認証制度の詳細はこちらまで
【(公財)交通エコロジー・モビリティ財団】
http://www.ecomo.or.jp/environment/eccommuters/eccommuters_top.html
【国土交通省総合政策局地域交通課】
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000073.html



製作: 内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 TEL 098-866-1812

図 3.2.2 作成した意識啓発のための素材(裏面)

3.3 SNS 上での配布等利用活動の実施

配布等利用促進活動に向け、対象者を公共交通利用者及び関心のある方のみならず、マイカー利用者（一般者）、SDGs に関心のある方を対象として、対象とする SNS 等を整理する。

(1)対象とするSNSの整理

1)対象ターゲットの整理

配布等利用活動の実施に向け、対象とするターゲットと想定する SNS の実施主体を整理した。整理結果を下表に示す。

なお、SNS の実施主体については、沖縄総合事務局の事業にて依頼することを想定し、地方公共団体、社団法人・財団法人や公共交通・SDGs に関する事業者を対象とするものとし、Youtuber や一般企業など個人・民間企業個別での発信者は対象外とする。

表 3.3.1 対象ターゲット別の想定される属性及び SNS 実施主体

対象ターゲット	属性	実施主体（想定）
①マイカー利用者（一般者）	・通勤、通学時に公共交通機関を利用していない方 ・地方公共団体の取組に関心のある方	・各地方公共団体（沖縄県・市町村の一般広報）
	・通勤時にテレビ、ラジオなどで情報を得ている方	・県内のメディア
②SDGs に関心のある方	・環境配慮など、持続可能な政策に関心のある方 ・地方公共団体の取組に関心のある方	・沖縄県（SDGs） ・沖縄県 SDGs 総合サイト ・外郭団体など
③公共交通利用者及び関心のある方	・公共交通利用者（利用機関や総合サイトから情報を取得） ・公共交通に関する発信情報に関心のある方	・各種公共交通事業者 ・公共交通総合サイト

2)SNSの概要整理

新たな情報入手手段として、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）が若者を中心に普及している。全国の地方公共団体でも、SNS を情報発信に活用する動きが活発化し、SNS を活用した情報発信に効果を上げる地方公共団体も出ている。

本事業で整理する対象 SNS 名及び特徴の一覧表を次項に示し、SNS での広報イメージ（沖縄総合事務局）を次項に示す。なお、配布等利用活動を目的とすることから、Youtuber のような動画発信の SNS は対象外とする。

表 3.3.2 整理する対象 SNS 名及び特徴

SNS 名		特徴
Twitter (ツイッター)		・2006年にサービス開始。アメリカのTwitter社が運営 ・3.4億人が利用する世界最大の短文SNS ・日本国内では4500万人が利用 ・テキスト投稿は140文字まで投稿可能 ・情報の拡散性にすぐれている
Facebook (フェイスブック)		・2004年にサービス開始。アメリカのメタ・プラットフォームズ社(旧:Facebook社)が運営 ・25億人のユーザー数を誇る世界一のSNS ・日本国内では2600万人が利用 ・日本ではユーザー数が減少している。特に若者が少なく、中高年がメインユーザーとなることが予想されている ・実名での登録が義務化されている ・ビジネス利用やオンラインサロンとしての活用が多い
LINE (ライン)		・2011年にサービス開始。日本のLINE株式会社が運営 ・日本で一番ユーザー数の多いSNSアプリ(8600万人) ・キャリアメールやSMSに近い使われ方をしている ・友だちになったユーザーに行政情報などプッシュ通知で情報の配信(ユーザーが必要な情報のみを選択的に受信できる「セグメント」配信)が可能
Instagram (インスタグラム)		・2010年にサービス開始。アメリカのメタ・プラットフォームズ社(旧:Facebook社)が運営 ・10億人のユーザーが利用する世界一の写真SNS ・日本国内では3300万人が利用 ・ハッシュタグ(#)を使った独自の文化が浸透している ・流行に敏感な20代~30代の女性の利用者が特に多い

表 3.3.3 SNS での広報イメージ(沖縄総合事務局)

Twitter (ツイッター)	Facebook (フェイスブック)
	
LINE (ライン)	Instagram (インスタグラム)
・なし	・なし

3)対象とするSNSの抽出及び運用状況の整理

対象ターゲット別における、SNS の運用状況を以下に示す。

①ー1 マイカー利用者(地方公共団体の運用)

沖縄県では4つ SNS を運用している。地方公共団体では、6 地方公共団体を除きいずれかの SNS での情報発信が行われており、「LINE」は 28 地方公共団体、「Facebook」は 26 地方公共団体で運用されていることから、「LINE」の行政情報などプッシュ通知で情報配信、「Facebook」の文字制限が無く、ビジネスで利用するツールとしての活用が考えられる。

一方、写真主体の発信である「Instagram」は6 地方公共団体、短文での情報発信である「Twitter」は4 地方公共団体と、利用する地方公共団体はわずかである。

①ー2 マイカー利用者(メディア等)

テレビ3 事業者、ラジオ2 事業者、新聞2 事業者、全国規模のプレスリリース・ニュースリリース会社1 事業者と比較すると、すべての事業者で「Twitter」「Facebook」を運用しており、次いで、「Instagram」を運用している。一方、プッシュ通知で情報配信する「LINE」は新聞会社2 事業者のみの運用である。

② SDGs に関心のある方

すべての事業者で「Facebook」を運用しており、次いで「Twitter」が2 事業者である。一方、プッシュ通知で情報配信する「LINE」は運用されていない。

③ 公共交通利用者及び関心のある方

公共交通5 事業者（モノレール1 事業者、バス4 事業者）、バス協会、総合サイト2 事業者と比較すると、バス1 事業者、バス協会を除き SNS を活用しており、「Twitter」「Facebook」、「Instagram」とともに5 事業所で運用されている。

表 3.3.4 (1) 実施主体別の SNS 運用状況(1)

対象ターゲット	実施主体	掲載内容及び公式 HP	SNS			
			Twitter	Facebook	LINE	Instagram
①-1 マイカー 利用者 (地方公 共団体の 運用) ※対象は 地方公 共団体 の広報 課を想 定	沖縄県	https://www.pref.okinawa.lg.jp/	○	○	○	○
	那覇市	https://www.city.naha.okinawa.jp/	○	○	○	○
	宜野湾市	https://www.city.ginowan.lg.jp/		○	○	
	石垣市	https://www.city.ishigaki.okinawa.jp/		○	○	
	浦添市	https://www.city.urasoe.lg.jp/	○	○	○	
	名護市	https://www.city.nago.okinawa.jp/		○		
	糸満市	https://www.city.itoman.lg.jp/		○	○	○
	沖縄市	https://www.city.okinawa.okinawa.jp/		○	○	
	豊見城市	https://www.city.tomigusuku.lg.jp/		○	○	
	うるま市	https://www.city.uruma.lg.jp/		○	○	
	宮古島市	https://www.city.miyakojima.lg.jp/		○	○	
	南城市	https://www.city.nanjo.okinawa.jp/		○		
	国頭村	http://www.vill.kunigami.okinawa.jp/		○		
	大宜味村	http://www.vill.ogimi.okinawa.jp/		○	○	
	東村	http://www.vill.higashi.okinawa.jp/		○	○	
	今帰仁村	https://www.nakijin.jp/			○	
	本部町	http://www.town.motobu.okinawa.jp/		○	○	
	恩納村	https://www.vill.onna.okinawa.jp/			○	
	宜野座村	http://www.vill.ginoza.okinawa.jp/		○	○	
	金武町	https://www.town.kin.okinawa.jp/		○	○	
	伊江村	https://www.iejima.org/				
	読谷村	https://www.vill.yomitan.okinawa.jp/		○	○	
	嘉手納町	https://www.town.kadena.okinawa.jp/			○	
	北谷町	https://www.chatan.jp/			○	
	北中城村	https://www.vill.kitanakagusuku.lg.jp/		○		
	中城村	https://www.vill.nakagusuku.okinawa.jp/			○	
	西原町	http://www.town.nishihara.okinawa.jp/	○	○	○	
	与那原町	http://www.town.yonabaru.okinawa.jp/		○	○	
	南風原町	http://www.town.haeburu.lg.jp/			○	
	渡嘉敷村	https://www.vill.zamami.okinawa.jp/		○		
	座間味村	http://www.vill.tonaki.okinawa.jp/		○		
	粟国村	https://www.vill.aguni.okinawa.jp/				
	渡名喜村	http://www.vill.tonaki.okinawa.jp/				
	南大東村	http://www.vill.minamidaito.okinawa.jp/			○	
	北大東村	http://vill.kitadaito.okinawa.jp/				
	伊平屋村	http://www.vill.iheya.okinawa.jp/				
	伊是名村	https://vill.izena.okinawa.jp/		○		○
	久米島町	http://www.town.kumejima.okinawa.jp/			○	
	八重瀬町	https://www.town.yaese.lg.jp/		○	○	○
	多良間村	https://www.vill.tarama.okinawa.jp/				
	竹富町	https://www.town.taketomi.lg.jp/			○	
	与那国町	https://www.town.yonaguni.okinawa.jp/		○	○	○

表 3.3.4 (2) 実施主体別の SNS 運用状況(2)

対象ターゲット	実施主体・掲載内容	掲載内容及び公式 HP	SNS			
			Twitter	Facebook	LINE	Instagram
①—2 マイカー 利用者 (メディア等)	琉球放送(株)	https://www.rbc.co.jp/sns/ TBS 系列の TV・ラジオ会社	○	○		○
	沖縄テレビ放送(株)	https://www.otv.co.jp/ フジテレビ系列の TV 会社	○	○		○
	琉球朝日放送(株)	https://www.qab.co.jp/ テレビ朝日系列の TV 会社	○	○		○
	(株)ラジオ沖縄	https://www.rokinawa.co.jp/ フジテレビ系列のラジオ会社	○	○		○
	(株)沖縄タイムス	https://www.okinawatimes.co.jp/ 新聞会社	○	○	○	○
	(株)琉球新報社	https://ryukyushimpo.jp/ 新聞会社	○	○	○	○
	(株)PR TIMES (掲載は有料)	https://prtimes.jp/ プレスリリース・ニュースリリース配信サービスの PR TIMES	○	○		
	沖縄県地元情報局	https://linktr.ee/okijimo 県内最大のコミュニティコンテンツ。事故・渋滞などの交通情報サイト。総フォロワー数 12 万人突破	○	○	○	○
② SDGs に関 心のあ る方	沖縄県 SDGs	https://www.okinawa-SDGs.jp/ 沖縄県の SDGs 総合サイト		○		
	Be Kind OKINAWA	https://be-kind.okinawa/ 沖縄の SDGs 達成に取り組む人々の為そのプラットフォームになるよう SDGs に関する活動や沖縄の穴場や映えスポット等を発信	○	○		○
	おきなわアジェ ンダ 21 県民会 議	https://agenda21.jp/ 地球温暖化や生物多様性などの地球環境問題に対し、事業者、市民、学識経験者、行政等のあらゆる主体の参加・協力の下に設置された組織		○		
	(一財) 沖縄県 公衆衛生協会	https://koeikyo.com/ 公衆衛生の向上を図るとともに環境保全の推進に努め、県民の健康で文化的な生活の建設に寄与する組織。おきなわアジェンダ 21 県民会議事務局	○	○		
③ 公共交 通利用 者及 び関 心 の あ る 方	ゆいレール	https://www.yui-rail.co.jp/ 沖縄都市モノレール「ゆいレール」運行会社	○			○
	(株)琉球バス交 通	http://www.ryukyubuskotsu.jp/ 主要路線バス事業者	○	○		
	那覇バス(株)	https://nahabus.com/ 主要路線バス事業者	○	○		○
	沖縄バス(株)	https://okinawabus.com/wp/ 主要路線バス事業者	○	○		○
	東陽バス(株)	https://toyo-bus.com/ 主要路線バス事業者				
	一般社団法人沖 縄県バス協会	https://www.bus-okinawa.or.jp/ 安心・安全・快適に運ぶバス事業を支える事業団体				
	わたた〜バス党	https://www.watta-bus.com/ 快適な沖縄を目指し、路線バスの利用機会を増やし交通渋滞を減らす沖縄県の取組		○		○

(2)対象とするSNSの掲載内容の整理

①-1 マイカー利用者(地方公共団体の運用)

各 SNS の掲載内容は沖縄県及び各地方公共団体の公式 HP に掲載される情報などが掲載されており、地方公共団体の SNS で県や国の取組を紹介するものは見受けられなかった。

一方、地方公共団体が運行するコミュニティバスの情報を掲載する例は多いことから、本広報資料を掲載するにあたっては、沖縄県や地方公共団体が「SDGs」、「公共交通」のキーワードで掲載する際に併せて紹介する方法が効果的と考えられる。

表 3.3.5 地方公共団体での SNS 広報の一例

LINE での投稿【南城市】	Facebook での記載【浦添市】
 南城市の公式アカウントです。 最近の投稿 	 浦添市役所 @urasoe-city - 市役所 ホーム つかみの情報 写真 レビュー その他 情報 
・南城市の LINE での投稿では、令和 4 年 4 月 1 日（金）から「Nバス路線の一部変更及びダイヤ改正」を実施する報告とともに、運行見直し内容、改正後の路線及び時刻表の URL を掲載。	・浦添市の Facebook では、65 歳以上浦添市民限定で、うらちゃん mini でワクチン集団接種会場へ無料で往復送迎する内容を掲載。

①-2 マイカー利用者(メディア等)

各 SNS の掲載内容は、テレビ 3 事業者は「各局の番組の予告」、ラジオ 2 事業者も「各局の番組の予告や放送内容」となり、運用方針から本広報資料を掲載するのは難しいと考えられる。

新聞会社 2 社は、新聞記事の内容を転記しているものと想定され、後述する公共交通のシンポジウムの協賛記事や公共交通に関するコラムなどの掲載の際に併せて紹介する方法が効果的と考えられる。

加えて、全国規模のプレスリリース・ニュースリリース会社は有料ではあるものの、任意のタイミングでの情報発信が可能であり、経済産業省などの官公庁からのプレスリリースも掲載されていることから、費用面の課題を解決できれば効果的と考えられる。

表 3.3.6 メディアでの SNS 広報の一例

Facebook での記載【沖縄タイムス】	Facebook での記載【琉球新報】
 雨続きの沖縄の冬。バス停の一コマです。 https://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/910598 OKINAWATIMES.CO.JP 【沖縄days】雨の中のバス停 沖縄タイムス+プラス ニュース 沖縄タイムス+... 毎日のちょっとした出来事や気になる風景を切り取る写真コーナー。雨で水がたまったバス停のベンチ。利用客は座れず、ずっと立ちっぱでバスを待っていました = 14日、那覇市久茂地。 25 わけわけ1件 ええやん! つっこむ わけわけ つっこむ...	 琉球新報 2月17日 若年層の「クルマ離れ」が沖縄観光の障害になっている可能性……。沖縄を訪れた経験が修学旅行だけだと、リピーターになる意向が低く、6割が「当分行かない」という回答も。沖縄公庫と交通公社の調査です。 https://ryukyushimpo.jp/news/entry-1471870.html RYUKYUSHIMPO.JP 「クルマ離れ」沖縄観光に影響...修学旅行、再来県つながらず 22~40歳調査 沖縄振興開発金融公庫と日本交通公社は16日、コロナ収束後を見据えた沖縄観光の在り方に関する調査研究を発表した。Z世代（22~25歳）とミレニアル世代（26~40歳）の「旅行市場をけん引する世代」について、... 19 つっこむ4件 わけわけ2件 ええやん! つっこむ わけわけ つっこむ...
・毎日のちょっとした出来事や気になる風景を切り取る写真コーナー。雨で水がたまったバス停のベンチ。利用客は座れず、ずっと立ちっぱでバスを待っていた。	・若年層の「クルマ離れ」が沖縄観光の障害になっている可能性。沖縄を訪れた経験が修学旅行だけだと、リピーターになる意向が低く、6割が「当分行かない」という回答も。沖縄公庫と交通公社の調査。

③SDGs に関心のある方

「沖縄県 SDGs」、「Be Kind OKINAWA」、「おきなわアジェンダ 21 県民会議」、「(一財) 沖縄県公衆衛生協会」では他事業者の SDGs の取組の紹介記事が掲載されていることから、本広報資料を公開する際の紹介記事として掲載いただく方法が効果的と考えられる。

表 3.3.7 SDGs に関する事業者での SNS 広報の一例

Facebook での記載【SDGs Okinawa】	Facebook での記載【おきなわアジェンタ 21 県民会議】
 SDGs Okinawa 2021年12月5日 Asia Central District - Far East Council, Boy Scouts of America 2021年12月5日 Thank you to our district civics and activities chairman & committee chairman for Troop 101, Mr. Rhys for sharing this wonderful service and conservation project... もっと見る 翻訳見よか 1	 おきなわアジェンタ21県民会議 2021年3月8日 (月) 10:45 今年で5周年となる株式会社伊藤園が主催する『お茶で沖縄を美しく。』キャンペーンが今月より開催されます。 開催期間: 3月15日 (月) ~ 4月30日 (金) 期間中『お茶で沖縄を美しく。』飲料製品をご購入いただきますと、お支払金額の一部が「おきなわアジェンタ21県民会議」(会長 沖縄県知事 玉城デニー) への寄付となります。ご寄付はビーチクリーン活動などの環境保全活動に役立てさせていただきます。美しい空と海から島沖縄をみんなで守っていきましょう。ぜひ、ご協力をよろしくお願いいたします。 https://agenda21.jp/2021_itoen_ocha-campaign-holding/ AGENDA21.JP 『お茶で沖縄を美しく。』キャンペーン開催中 本会議の推進する環境保全活動へご寄付のお届け 1
・沖縄県総合運動公園主催で、ビーチと保全プロジェクトのクリーンアップの開催記事。 ・SDGs に関する取組を紹介。	・伊藤園主催のキャンペーンの紹介。支払金の一部が「おきなわアジェンタ 21 県民会議」に寄付され、ビーチクリーン活動に活用される。

④公共交通利用者及び関心のある方

公共交通5事業者（モノレール1事業者、バス4事業者）では、「Twitter」ではバスの運行状況などの即時性のある情報、「Facebook」では運行ダイヤやバスガイドの観光案内（動画）、「Instagram」では写真を活かした見どころやアーカイブ情報などの公表など使い分けが行われているが、国、県、地方公共団体が主体の取組を紹介するものは見受けられなかった。

バス協会、総合サイトにおいて、バス協会は SNS を運用していないものの、わった～バス党では、「Facebook」他で沖縄総合事務局主催の取組の紹介記事を掲載していることから、本広報資料を掲載するにあたっては、わった～バス党では、公共交通に関するコラムなどの掲載の際に併せて紹介する方法が効果的と考えられる。

表 3.3.8 公共交通5事業者、バス協会、総合サイトでの SNS 広報の一例

Twitter での記載【沖縄都市モノレール】	Facebook での記載【わった～バス党】
 沖縄都市モノレール「ゆいレール」 情報(...) @okinawa_yu... · 3月18日 ... ～臨時ダイヤのお知らせ～ 3月25日（金）は臨時ダイヤで運行いたします。 平日ダイヤとは発車時刻が異なりますのでご注意ください。 臨時ダイヤの時刻表については ゆいレールHP (yui-rail.co.jp/announce/5776/) または駅窓口でも配布しております。 #ゆいレール #臨時ダイヤ 15 23  沖縄都市モノレール「ゆいレール」 情報(...) @okinawa_yu... · 3月18日 ... #ゆいレールの車内に装飾を施した「そらとぶ #ピカチュウ」*ラッピン列車*について、休日（3/19～3/21）の運行情報を掲載いたします👉 ※時刻については*那覇空港駅 発・*てだこ浦西駅 発の時刻となりますのでご了承ください👉 	 わった～バス党 - 沖縄県 1月21日 · 🌐 1月11日より実証運行がスタートした快適な通勤環境を整えた通勤急行バス「通勤ライナー」。運行の様子の写真を事務局から送っていただいたのでご紹介します。 貸切バスを使っていることもあり、やはり車内にはゆったり感が漂いますね。乗車口にはモバイルバッテリーも完備。またWi-Fiも無料で使えます。車内の位置情報もスマホで確認できるので、バス待ちしている時も乗車中も便利です。 いつもの通勤ならハンドルを握っている人だと、運転ストレスがなくちょっと優越感に浸れそうです。近くに駐車場を用意したバス停もあるので、バス停から離れたところにお住まいの人でも利用できます。2月7日までの運行ですが、ぜひ乗車いただき、その感想をお聞かせください。 詳細は「通勤ライナー沖縄」で。 https://oki-tsukininer.jp/ 
・臨時ダイヤのお知らせ情報を掲載（3月25日（金）は臨時ダイヤで運行。平日ダイヤとは発車時刻が異なる情報を発信）	・通勤ライナー沖縄の紹介記事と室内の写真を掲載

(3)運用方法の検討

以上を踏まえ、公共交通の意識啓発資料を用いた SNS 上での利用促進活動に対する展開(案)は以下の通りである。SNS サイトで公開後は他の最新情報により陳腐化することから、8月5日の「タクシーの日」、9月20日の「バスの日」、10月14日の「鉄道の日」などの公共交通に関する記念日などに定期的な発信を依頼することが効果的である。

【公共交通の意識啓発資料を用いた SNS 上での利用促進活動に対する展開(案)】

- 対象とする SNS は Facebook を中心とし、事業者の公共交通及び SDGs の活動と併せて掲載を依頼する。
- 通勤ライナー沖縄など、沖縄総合事務局と公共交通の利用促進の事業と併せて掲載を依頼する。
- 新聞記事などのメディアに関しては、意識啓発の資料の公開と併せて取材記事の掲載を依頼する。もしくは、有料のプレスリリースサイトでの公開も検討する。

(4)配布等利用活動の実施

1)配布等利用事業者の選定

上記の運用方針を踏まえ、地方公共団体や公共交通事業者の SNS を対象に、配布等利用活動に関して依頼し、協力が得られた地方公共団体や事業者に対して配付活動を実施した。

協力いただいた事業者を表 3.3.9 に示す。なお、SNS 以外にも賛同いただいた地域公共団体及び事業者の公式 HP にも掲載いただいた。

表 3.3.9 配布等利用活動協力事業者

No.	地域公共団体・事業者名	掲載媒体
1	南城市	Twitter、Facebook
2	八重瀬町	LINE
3	北谷町	LINE、公式 HP
4	沖縄市	Facebook、LINE
5	うるま市	LINE
6	嘉手納町	LINE、公式 HP
7	豊見城市	LINE
8	南風原町	LINE
9	西原町	Twitter、Facebook、公式 HP
10	わった～バス党	Facebook、Instagram、公式 HP
11	(株)琉球バス・那覇バス(株)	Facebook
12	東陽バス(株)	公式 HP

2) SNS 掲載用のリード文の作成

作成した素材の掲載を依頼するにあたり、SNS に応じたリード文を作成した。リード文は以下の通りである。なお、Twitter での記載用に、140 文字以内のリード文も併せて作成した。

【リード文(Twitter 除く)】

沖縄総合事務局運輸部企画室から SDGs の実現に向けた公共交通の利用促進に関するお願いです。

沖縄県内ではマイカー移動の割合が高く、公共交通が衰退すれば、マイカーを持たない人々の交通アクセスを阻害し、「誰ひとり取り残さない」という SDGs の理念に反する状況をもたらします。

SDGs の目標実現に向け、企業や地方公共団体、団体、学校、県民の皆さん、公共交通を積極的に利用しましょう！

【Twitter 記載用(139 文字)】

沖縄県内ではマイカー移動の割合が高く、公共交通が衰退すれば、マイカーを持たない人々の交通アクセスを阻害し、「誰ひとり取り残さない」という SDGs の理念に反する状況をもたらします。SDGs の目標実現に向け、企業や地方公共団体、団体、学校、県民の皆さん、公共交通を積極的に利用しましょう！

3) SNS 掲載

地方公共団体や公共交通事業者の SNS への掲載内容を図 3.3.1、図 3.3.2 に示す。



図 3.3.1 SNS 掲載例(1)(左:Facebook、右:Twitter)

3.4 セミナー・シンポジウムの開催

3.4.1 シンポジウムの企画・準備

(1)企画・立案

1)目的

沖縄県においては、移動手段がマイカー依存となっており、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生している。交通渋滞は公共交通機関(特に路線バス)の定時運航を阻害し、利便性を損ね、公共交通機関の利用者離れに拍車をかけるといった悪循環に陥っている。これによる公共交通の衰退、マイカー依存度の更なる増大は、環境負荷の増大、居住環境の悪化、人々の健康への悪影響等をもたらすとともに、マイカーを持たない人々の交通へのアクセスを阻害し、「誰ひとり取り残さない」というSDGsの理念に反する状況をもたらす。

そのため、本シンポジウムでは、SDGsの実現に向けた公共交通の利用を促進するため、有識者・企業・学生の多様な視点から見た公共交通の現状や課題、魅力等についての情報発信や意見交換を行い、県民の公共交通についての問題意識の向上を図ることとする。

2)開催概要

■シンポジウム名：SDGsの実現に向けた公共交通の利用促進

令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄

■開催日時：令和4年2月16日(水) 14:00～16:45

■会場：沖縄県市町村自治会館 大会議室

■主催：沖縄総合事務局

■後援：琉球新報社・沖縄タイムス社

3)開催プログラム

表 3.4.1 開催プログラム

開始時刻	所要時間	題目	内容	担当者
14:00	15分	開会挨拶	趣旨説明 県の挨拶 等	沖縄総合事務局 運輸部長 米山 茂 沖縄県 企画部長 宮城 力 氏 (代理 交通政策課長 金城 康司 氏)
14:15	45分	基調講演	「沖縄のこれからの公共交通のあり方」	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦 氏
15:00	10分	事例発表	①「エコ通勤優良事業所認証制度について」	公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 圓山 博嗣 氏
15:10	10分		②「通勤における公共交通の利用促進について」	SCSKサービスウェア(株) 第三事業本部 第四事業本部 (沖縄センター) 事業部長 高見 勇一郎 氏
15:20	10分		③「琉大周辺の交通問題を扱った円卓会議で感じた、別の課題？」	琉球大学 人文社会学部 国際法政学科 2年 比嘉 恒晴 氏
15:30	5分	休憩	ステージチェンジ	司会
15:35	70分	意見交換会	公共交通の利用促進の機運醸成について ～SDGsの観点から～(パネルディスカッション)	<モデレーター> 琉球大学工学部工学科 社会基盤デザインコース 准教授 神谷 大介 氏 <パネリスト> 基調講演講師、事例発表者、琉球大学学生2名
16:45	—	閉会	—	司会者

(2)登壇者の選定

発注者と協議の上、以下の登壇者を選定した。

表 3.4.2 登壇者一覧

プログラム	氏名	所属
基調講演	中村 文彦	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授
事例発表	圓山 博嗣	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長
	高見 勇一郎	SCSKサービスウェア(株) 第三事業本部 第四事業本部 (沖縄センター) 事業部長
	比嘉 恒晴	琉球大学 人文社会学部国際法政学科 2年
パネルディスカッション	神谷 大介	琉球大学工学部工学科 社会基盤デザインコース 准教授
	中村 文彦	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授
	圓山 博嗣	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長
	高見 勇一郎	SCSKサービスウェア(株) 第三事業本部 第四事業本部 (沖縄センター) 事業部長
	比嘉 恒晴	琉球大学 人文社会学部 国際法政学科 2年
	安部 弘祐	琉球大学 工学部 工学科 4年
	徳村 ハナ	琉球大学 国際地域創造学部 国際地域創造学科 3年

(3) 広報

1) チラシ・ポスターの作成

参加希望者へシンポジウムの開催を広く周知するため、本シンポジウムのチラシおよびポスターを作成した。チラシの表面にはシンポジウムの開催概要を記載し、裏面には登壇者の紹介、申込フォームを記載した。

日時：2月16日（水）14時～16時45分（13時30分開場）
会場：沖縄県市町村自治会館 大会議室
(会場までの公共交通のご利用にご協力ください。)

会場・オンライン併用
会場定員80名まで

SDG s の実現に向けた公共交通の利用促進
令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄

沖縄県においては、移動手段がマイカー依存となっており、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生しています。交通渋滞は公共交通機関（特に路線バス）の定時運行を阻害し、利便性を損ね、公共交通機関の利用者離れに拍車をかけるといった悪循環に陥っています。これによる公共交通の衰退、マイカー依存度の更なる増大は、環境負荷の増大、居住環境の悪化、人々の健康への悪影響等をもたらすとともに、マイカーを持たない人々の交通へのアクセスを阻害し、「誰ひとり取り残さない」というSDG sの理念に反する状況をもたらすこととなります。

沖縄総合事務局では、SDG sの実現に向けた公共交通の利用を促進するため、有識者・企業・学生の多様な視点から見た公共交通の現状や課題、魅力等についての情報発信や意見交換を行い、県民の公共交通についての問題意識の向上を図ることを目的として、下記の通りシンポジウムを実施いたします。

プログラム ※オンラインはZoomにて配信

14:00	開会挨拶	沖縄総合事務局運輸部長 米山 茂 沖縄県企画部長 宮城 力 氏
14:15	基調講演	「沖縄のこれからの公共交通のあり方」 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦 氏
15:00	事例発表	①「エコ通勤優良事業所認証制度について」 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 圓山 博嗣 氏 ②「通勤における公共交通の利用促進について」 S C S K サービスウェア（株）第三事業本部 第四事業部（沖縄センター） 事業部長 高見 勇一郎 氏 ③「琉大周辺の交通問題を扱った内卓会議で感じた、別の課題？」 琉球大学工学部工学科4年 安部 弘祐 氏
15:30	休憩	(スーパージョーンズ)
15:35	パネルディスカッション	「公共交通の利用促進の機運醸成について～SDG sの観点から～」 モデレーター：琉球大学工学部工学科社会基盤デザインコース 准教授 神谷 大介 氏 基調講演講師と事例発表者に加え、琉球大学学生2名が登壇 ※事前に受け付けた質問及び当日の質疑応答も行います。
16:45	閉会	

参加方法 ※参加無料

【申込み】 参加ご希望の方は、①申込フォームでの回答、②参加申込書（本表裏面・沖縄総合事務局HPからダウンロード）をE-mailで次のアドレス（okipt@oriconsul.com）へお送りください。
現地参加・オンライン参加の方全員に、開催2日前までに開催概要（視聴URL）をお送りします。

【締 切】 令和4年2月14日（月）まで

主催：沖縄総合事務局 後援：琉球新報社・沖縄タイムス社

【基調講演】 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦 氏
1989年東京大学助手、1995年横浜国立大学助教授、2004年横浜国立大学教授を経て現在に至る。
2018年より一般社団法人JCoMoSG代表理事を務める。国土交通省交通政策審議会地域公共交通部会長、関東運輸局地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会委員長等数職を務める。専門は都市交通計画で主な著書に「都市交通計画第三版」（共著）、「都市交通のモビリティ・デザイン」（単著）、「バスが街を変えてゆく」（共著）、等がある。

【モデレーター】 琉球大学工学部工学科社会基盤デザインコース
准教授 神谷 大介 氏
2003年琉球大学助手、2007年琉球大学助教、2015年琉球大学准教授を経て現在に至る。
関西大学先端科学技術推進機構 社会空間情報科学研究センター・客員研究員、琉球大学基礎研究センター・兼任、琉球大学工学部附属地域創造性研究センター・兼任

■申込方法
本紙に必要事項をご記入のうえ、下記申込先まで FAX または E-mail にてお申し込みください。定員になり次第締め切りますのでご了承ください。（※申し込み締め切り：令和4年2月14日（月））

お申込み先
申込フォーム <https://forms.gle/9MiSHswxKDtAAmft5>
FAX 098-860-8406 E-MAIL okipt@oriconsul.com

（※ 先）本シンポジウム事務局（株式会社オリエンタルコンサルタンツ） 行

■参加申込書（同じ内容を上記の申込フォームにて記入願います）

参加方法	どちらかに○	現地参加	オンライン
氏 名	フリガナ		
企業・団体名		所属・役職	
TEL		E-mail	
FAX			

同じ企業、団体等から複数名の参加がある場合は、以下に氏名、所属・役職をご記入ください。

氏 名	所属・役職	参加方法（どちらかに○）
フリガナ		現地参加 ・ オンライン
フリガナ		現地参加 ・ オンライン
フリガナ		現地参加 ・ オンライン

【お問合せ】 SDG sの実現に向けた公共交通の利用促進シンポジウム事務局
（※オリエンタルコンサルタンツ沖縄支社 TEL：098-860-8403（受付時間）平日 10:00～17:00（担当：成瀬・岸本・佐藤）
Mail：okipt@oriconsul.com

図 3.4.1 チラシ

日時：2月16日（水）14時～16時45分（13時30分開場）
会場：沖縄県市町村自治会館 大会議室
(会場までの公共交通のご利用にご協力ください。)

会場・オンライン併用
会場定員80名まで

SDG s の実現に向けた公共交通の利用促進
令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄

沖縄県においては、移動手段がマイカー依存となっており、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生しています。交通渋滞は公共交通機関（特に路線バス）の定時運行を阻害し、利便性を損ね、公共交通機関の利用者離れに拍車をかけるといった悪循環に陥っています。これによる公共交通の衰退、マイカー依存度の更なる増大は、環境負荷の増大、居住環境の悪化、人々の健康への悪影響等をもたらすとともに、マイカーを持たない人々の交通へのアクセスを阻害し、「誰ひとり取り残さない」というSDG sの理念に反する状況をもたらすこととなります。

沖縄総合事務局では、SDG sの実現に向けた公共交通の利用を促進するため、有識者・企業・学生の多様な視点から見た公共交通の現状や課題、魅力等についての情報発信や意見交換を行い、県民の公共交通についての問題意識の向上を図ることを目的として、下記の通りシンポジウムを実施いたします。

プログラム ※オンラインはZoomにて配信

14:00	開会挨拶	沖縄総合事務局運輸部長 米山 茂 沖縄県企画部長 宮城 力 氏
14:15	基調講演	「沖縄のこれからの公共交通のあり方」 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦 氏
15:00	事例発表	①「エコ通勤優良事業所認証制度について」 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 圓山 博嗣 氏 ②「通勤における公共交通の利用促進について」 S C S K サービスウェア（株）第三事業本部 第四事業部（沖縄センター） 事業部長 高見 勇一郎 氏 ③「琉大周辺の交通問題を扱った内卓会議で感じた、別の課題？」 琉球大学工学部工学科4年 安部 弘祐 氏
15:30	休憩	(スーパージョーンズ)
15:35	パネルディスカッション	「公共交通の利用促進の機運醸成について～SDG sの観点から～」 モデレーター：琉球大学工学部工学科社会基盤デザインコース 准教授 神谷 大介 氏 基調講演講師と事例発表者に加え、琉球大学学生2名が登壇 ※事前に受け付けた質問及び当日の質疑応答も行います。
16:45	閉会	

参加方法 ※参加無料

【申込み】 参加ご希望の方は、①申込フォームでの回答（左記 QR コード）、②参加申込書（沖縄総合事務局 HP からダウンロード）をE-mailで次のアドレス（okipt@oriconsul.com）へお送りください。
現地参加・オンライン参加の方全員に、開催2日前までに開催概要（視聴URL）をお送りします。

【締 切】 令和4年2月14日（月）まで

主催：沖縄総合事務局 後援：琉球新報社・沖縄タイムス社

【お問合せ】 SDG sの実現に向けた公共交通の利用促進シンポジウム事務局
（※オリエンタルコンサルタンツ沖縄支社 TEL：098-860-8403（受付時間）平日 10:00～17:00（担当：成瀬・岸本・佐藤）
Mail：okipt@oriconsul.com

図 3.4.2 ポスター

2)情報発信

シンポジウムの運営に伴い情報発信を行った。告知手法を以下に示す。

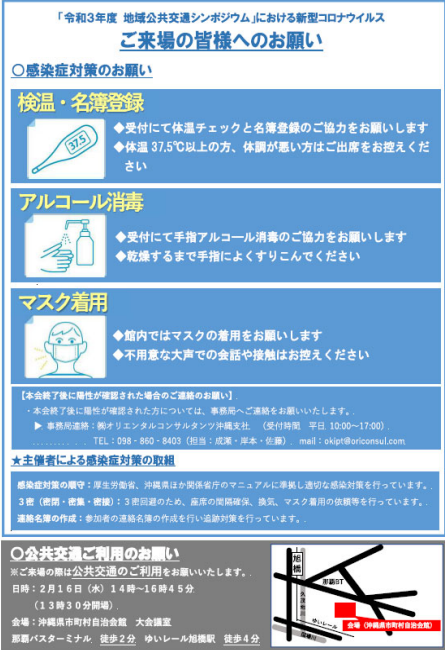
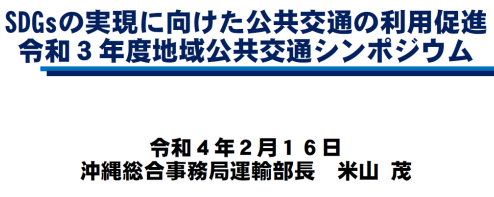
表 3.4.3 告知手法

手法	備考
①沖縄総合事務局プレスリリース、沖縄総合事務局内掲載	・チラシの情報をプレスリリースにて発信。 ・庁舎内にポスターを掲載
②沖縄総合事務局 HP 及び各地方運輸局案内	・HP の新着情報による案内 ・各地方運輸局への案内
③新聞会社による後援	・沖縄タイムス社・琉球新報社 ・沖縄総合事務局依頼による新聞記事への掲載
④わった～バス党のラジオでの告知	・沖縄総合事務局から沖縄県交通政策課へ依頼 ・【FM OKINAWA 87.3】毎週月曜日 7:45～放送 <告知文> 公共交通の催し物としてのお知らせです。沖縄総合事務局主催で「SDGs の実現に向けた公共交通の利用促進」と題したシンポジウムが2/16（火）14 時より開催されます。 わった～バス党の党员企業も含め、有識者、公益財団法人、学生など様々な方々の視点で公共交通の利用促進の意見を聞くことが出来ます。会場、オンラインでの参加も可能です。興味のある方は沖縄総合事務局 HP をご覧ください。
⑤おきなわアジェンダ 21 からの告知	・おきなわアジェンダ 21 メールマガジンにて配信
⑥大学を通じた広報	・琉球大学にてポスター掲載
⑦学生を通じた広報	・パネラーの学生を通じた情報発信
⑧わった～バス党法人会員への周知	・事務局を通じてメールにてチラシを送付 ・88 社に対し、さらなる公共交通利用を促進
⑨公共交通事業者	・OTTOP 担当事業者から、関係する事業者を抜粋しチラシを送付
⑩地方公共団体担当者	・沖縄県観光 2 次交通機能強化事業のリストを活用し、担当者への情報周知
⑪沖縄県からの告知	・沖縄県交通政策課を通じた告知（県庁職員向け）

(4)配布資料

配布資料として、新型コロナウイルス感染症対策のお願い、次第、沖縄総合事務局運輸部長挨拶資料、基調講演資料、各事例発表資料、来場者からの質問票（パネルディスカッション時に意見交換してほしい内容を記載）、アンケート票（シンポジウムの意見・感想等）、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団のパンフレットを配布した。

配布した資料を以下に示す。

新型コロナウイルス感染症対策のお願い	次第
 「令和3年度 地域公共交通シンポジウム」における新型コロナウイルス ご来場の皆様へのお願い 〇感染症対策のお願い 検温・名簿登録 ◆受付にて体温チェックと名簿登録のご協力をお願いします ◆体温 37.5℃以上の方、体調が悪い方はご出席をお控えください アルコール消毒 ◆受付にて手指アルコール消毒のご協力をお願いします ◆乾燥するまで手指によくすりこんでください マスク着用 ◆館内ではマスクの着用をお願いします ◆不用意な大声での会話や接触はお控えください 【本会終了後に発症が確認された場合のご連絡のお願い】 ・本会終了後に発症が確認された方については、事務局へご連絡をお願いいたします。 ▶ 事務局連絡：御オリエンタルコンサタナツ休職支社（受付時間 平日 10:00～17:00） TEL：098-860-8403（担当：成瀬・澤本・佐藤） mail：okip@oriental.co.jp ★主催者による感染症対策の取組 感染症対策の徹底：厚生労働省、沖縄県ほか関係省庁のマニュアルに準拠し適切な感染対策を行っています。 3密（密閉・密集・密接）：3密回避のため、座席の間隔確保、換気、マスク着用の依頼等を行っています。 連絡名簿の作成：参加者の連絡名簿の作成を行い追跡対策を行っています。 〇公共交通機関利用のお願い 本会来場の際は公共交通機関のご利用をお願いいたします。 日時：2月16日（水）14時～16時45分 （13時30分開場） 会場：沖縄県市町村自治会館 大会議室 会場バスターミナル 徒歩2分 ゆいレール那覇駅 徒歩4分	 日時：2月16日（水）14時～16時45分（13時30分開場） 会場：沖縄県市町村自治会館 大会議室 （会場までの公共交通機関のご利用にご協力ください。） SDGsの実現に向けた公共交通の利用促進 令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄 沖縄県においては、移動手段がマイカー一択となっており、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が発生しています。交通渋滞は公共交通機関（特に道路バス）の定時運行を阻害し、利便性を損ない、公共交通機関の利用者数に拍車をかけるといった悪循環に陥っています。これによる公共交通の衰退、マイカー依存率の増加は、環境負荷の増大、居住環境の悪化、人々の健康への悪影響をもたらすとともに、マイカーを持たない人々の交通へのアクセスを阻害し、「取り残されにくい」というSDGsの理念に反する状況をもたらすこととなります。 沖縄県においては、SDGsの実現に向けた公共交通の利用を促進するため、県民・企業・学生の多様な視点から見た公共交通の現状や課題、参加者等についての情報収集や意見交換を行い、県民の公共交通についての認識の向上を図ることを目的として、下記の通りシンポジウムを実施いたします。 プログラム ※オンラインはZoomにて配信 14:00 開会挨拶 沖縄県総合事務局 運輸部長 米山 茂 14:15 『沖縄のこれからの公共交通のあり方』 基調講演 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦 氏 15:00 事例発表 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 眞山 博嗣 氏 ①「エコ通勤奨励事業内証制度について」 S・C・S・Kサービス（株）第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎 氏 ②「通勤における公共交通の利用促進について」 S・C・S・Kサービス（株）第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎 氏 ③「建築関係の交通利便性を持った円滑な通勤環境の構築」 琉球大学工学部工学科4年 安部 弘祐 氏 15:30 休憩（スナックタイム） 15:35 『公共交通の利用促進の推進策について～SDGsの観点から～』 パネリスト：モビリティデザイン研究社会連携講座 講師 神谷 大介 氏 カクシオン パネリスト： 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦 氏 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 眞山 博嗣 氏 S・C・S・Kサービス（株）第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎 氏 琉球大学工学部工学科4年 安部 弘祐 氏 琉球大学国際地域創成学部国際地域創成学3年 徳村 八斗 氏 琉球大学人文社会学部国際政治学2年 比嘉 恒晴 氏 16:45 閉会 アンケートへの協力をお願いします 今後の参考にさせていただきます。質問票にアンケートへの協力をお願いします。 アンケートは右のQRコードもしくは下記URLからアクセスをお願いします。 （https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQL5CjW6u-rN8eQjFm4QEGu6dCpQy_tm5tE_n6dQCuOVN/viewform?usp=sf_link） 主催：沖縄総合事務局 後援：琉球新報社・沖縄タイムス社 【お問合せ】SDGsの実現に向けた公共交通の利用促進シンポジウム事務局 総編集・企画・デザイン・印刷：TEL：098-860-8403（受付時間）平日 10:00～17:00（担当：成瀬・澤本・佐藤）
沖縄総合事務局運輸部長挨拶資料	基調講演資料
 SDGsの実現に向けた公共交通の利用促進 令和3年度地域公共交通シンポジウム 令和4年2月16日 沖縄総合事務局運輸部長 米山 茂	SDGsの実現に向けた公共交通の利用促進 令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄 沖縄の今後の公共交通の あり方や利用促進について 東京大学大学院 新領域創成科学研究科 スマートシティデザイン研究社会連携講座 特任教授 中村文彦

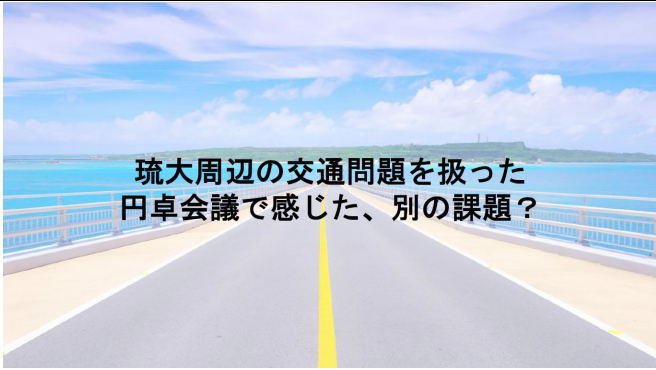
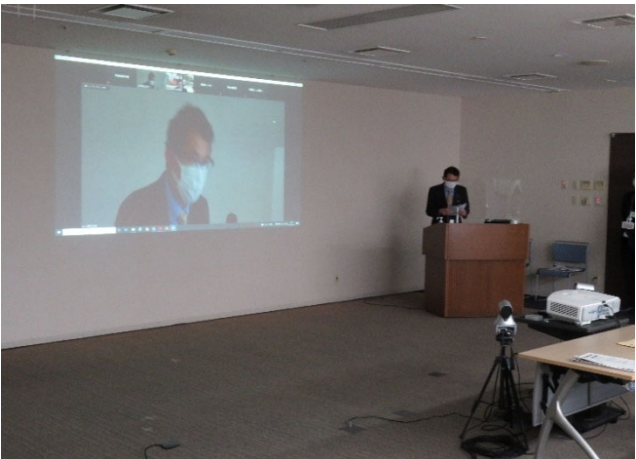
事例発表資料①	事例発表資料②
エコ通勤優良事業所認証制度について 交通環境対策部長 岡山博嗣 環境省 国土交通省 国土交通省 国土交通省	 地域公共交通シンポジウム January 4th, 2022 © SCSK ServiceWare Corporation 2022 SCSK サービスウェア
事例発表資料③	来場者からの質問票
 環大周辺の交通問題を扱った 円卓会議で感じた、別の課題？	SDGsの実現に向けた公共交通の利用促進 令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄 < 質問票 > 基調講演や事例発表、パネルディスカッション「公共交通の利用促進の推進体制について～SDGsの観点から～」に関してご質問のある方は下記にご記入ください。 <この内容に対しての質問が可能な限りご記入くださいませ。匿名でも可> ご記入ありがとうございました。 休憩時間にお近くの事務局スタッフまでご提出ください。
アンケート票	パンフレット
地域公共交通シンポジウム in 沖縄 参加者アンケート 地域公共交通シンポジウムで学んでいたことが、公共交通についての理解を深めることにつながれば幸いです。さて、本シンポジウムの内容や運営に関する事柄にご意見を聞かせください。 アンケート用紙は、お帰りの際にご提出くださるようお願いいたします。 沖縄県が持続社会部長 Q1 あなた自身についてお答えください。(あてはまるものを1つに○) ◆居住地 沖縄県内() 1. 那覇市 2. 那覇市以外() 沖縄県外() 3. () 都道府県() 4. (市・町・村) ◆性別 1. 男性 2. 女性 3. その他 ◆年齢 1. 20歳以下 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳以上 ◆職業 1. 会社員(交通事業者以外) 2. 会社員(交通事業者) 3. 公務員(国) 4. 公務員(地方自治体職員) 5. 公務員(公益団体) 6. 教員・研究職 7. 学生 8. 自営業 9. その他() Q2 シンポジウムを知ったきっかけをお答えください。(あてはまるすべての番号に○) 1. 内閣府「Eco(エコ)ドライブ」 2. 新聞記事 3. わったっバス乗からの告知(メール・アプリ、ラジオ) 4. テレグラムメール(自治体、交通事業者等) 5. その他メール・リスト 6. その他HP・SNS 7. 大学・企業からの告知 8. 組織内の告知 9. 既知 10. その他() Q3 シンポジウムに参加したきっかけをお答えください。(あてはまるすべての番号に○) 1. 公共交通全般に関心があった 2. 公共交通利用のメリット、効果を把握するため 3. 公共交通の課題を把握するため 4. 公共交通の利用促進を促すイベントを得るため 5. 公共交通の利用促進とSDGsの実現に興味があったため 6. SDGsに関心があったため 7. 基調講演を聞き取ったため 8. 事例発表を聞き取ったため 9. パネルディスカッションを聞き取ったため 10. 友人・知人に勧められ 11. その他() Q4 運営(時間・会場・Web配信)についてお答えください。(あてはまる番号1つに○) 1. 大変満足だった 2. やや満足だった 3. どちらとも言えない 4. やや不満だった 5. 大変不満だった Q5 各公演内容についてお答えください。(あてはまる番号1つに○) 1. 大変参考になった 2. 参考になった 3. どちらとも言えない 4. あまり参考にならなかった 5. ほとんど参考にならなかった Q6 一番印象に残ったプログラムをお答えください。(あてはまる番号1つに○) 1. 基調講演 2. 事例発表 3. パネルディスカッション 4. 特に関し Q7 総合的に、本日のシンポジウムの参加目的は達成できましたか。(あてはまる番号1つに○) 1. 大変満足だった 2. やや満足だった 3. どちらとも言えない 4. やや不満だった 5. 大変不満だった <裏面に続きます>	 自治体の「交通・環境・総務」関係の皆様へ 『エコ通勤』の普及・啓発を ご検討ください 「エコ通勤」とは？ クルマでなく、徒歩・自転車・公共交通機関など、環境にやさしい エコな通勤手段を選択すること。 通勤・通学・買い物・遊びなど、様々なシーンで活用できる。 エコな通勤手段を選択することで、CO2削減に貢献できる。 「エコ通勤」とは？ クルマでなく、徒歩・自転車・公共交通機関など、環境にやさしい エコな通勤手段を選択すること。 通勤・通学・買い物・遊びなど、様々なシーンで活用できる。 エコな通勤手段を選択することで、CO2削減に貢献できる。 企業での 総務・広報・CSR 関連部署の皆さまへ 始めよう『エコ通勤』 エコロジー×エコノミー×エクセレンス 4ステップと 豊富な事例で 『エコ通勤』を 紹介します

図 3.4.3 作成した配布資料

3. 4. 2 シンポジウムの運営

(1)開催の様子

開催の様子を以下に示す。

会場入口表示	受付
	
会場全景	聴講状況(来場者)
	
<あいさつ> 米山部長	<あいさつ> 金城課長
	

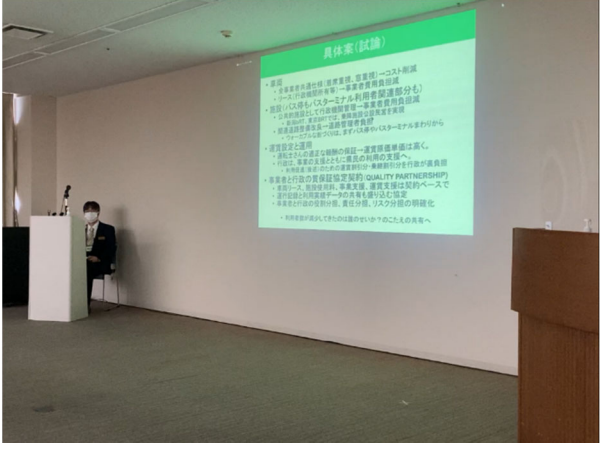
<司会> 眞室長補佐	<基調講演> 中村氏 (オンライン)
	
<事例発表①> 圓山氏	<事例発表②> 高見氏
	
<事例発表③> 比嘉氏	パネルディスカッション①
	

図 3.4.4 開催の様子

(2)講演内容

1)基調講演

タイトル	沖縄の今後の公共交通のあり方や利用促進について
講演者	東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦

○公共交通に関する技術と課題

- ・バスには地域事情に対応できるなどの即時性、電車のようなものやタクシーのようなものまで幅広く種類がある多様性、軌道系の交通が導入されても生き残るなどのしぶとさがある。
- ・バスに関係する新技術として、シェアリングをはじめ様々な新技術が開発されており、交通システムが環境にやさしく、社会包摂を推進し、財源にやさしくなり、持続する社会の形成につながる方へ向いている。
- ・コロナ禍の影響を受け、人々の行動様式に変化が起き、新しい課題も見えてきた。移動の頻度や時間帯、交通手段などは多様化し、近距離移動の増加や健康志向などにより徒歩や自転車移動の増加が見込まれる。コロナ禍の都市で、まずやるべきこととしては、歩行者や自転車への道路の開放、新しい公共交通事業モデルの模索実験、またこれらへ市民を惹きつけるためのMaaSの活用が挙げられる。
- ・MaaSはバスの特性と新技術を有効活用できる技術であり、交通手段間、既存技術と新技術、生活と交通、目的と手段、データ解析とマーケティングなどを繋げるきっかけとなりうるため、実証実験を積み、本格実施は地域で包括的に行われる必要がある。これらの新技術に対しては広い視野を持って理解し、方向性を共有し、実験で検証していくことが必要である。

○都市づくりについて

- ・持続可能で、創造的で、強靱で、多様性のある「場」としての都市づくりを進める必要がある。
- ・公共交通の目指すかたちとしては、移動の選択制、移動の自由のほか、駅やバス停への歩きやすさ(walkable)や、市民による信頼の獲得(reliable)、楽しめるもの(enjoyable)であることなどが挙げられる。
- ・沖縄での公共交通のあり方および利用促進への取り組みとして、路線バスとタクシー含む他の資源を総動員して車両や施設、運賃を工夫していくことや、ターゲットを絞った行動変容をベースとした戦略およびMaaSを活用した利用促進を提案する。

2)事例発表

① 事例発表1

タイトル	エコ通勤優良事業所認証制度について
講演者	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 圓山 博嗣

- ・公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団は、人と環境にやさしい交通を追求し、バリアフリー事業や交通環境対策事業を行っている法人である。
- ・エコ通勤とは、クルマから、徒歩や自転車・公共交通等の、環境に優しい通勤手段への転換を目指そうとする取り組みのことである。エコ通勤に取り組むことにより、公共交通活性化や、環境負荷削減による気候変動緩和とともに、健康増進、駐車場経費削減、渋滞対策等のメリットも

期待できる。

- ・エコ通勤優良事業所認証制度は、エコ通勤に関する意識が高く、自主的かつ積極的に取り組みを推進している事業所を認証、登録し、広く国民に周知することでエコ通勤の利用促進を図るものである。認証・登録にかかる費用は無料で、有効期間は2年。1年ごとに取り組みの定期報告を行い、2回の報告とエコ通勤プラン作成により有効期間を2年延長できる。

② 事例発表2

タイトル	通勤における公共交通の利用促進について
講演者	SCSK サービスウェア株式会社 第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎

- ・SCSK サービスウェア株式会社は、IT と業務を組み合わせ、コンタクトセンター・テクニカルサポート・ヘルプデスク・バックオフィス業務など、多様な BPO サービス(Business Process Outsourcing:事務処理的なバックオフィス業務の外部委託サービス)を提供する企業である。
- ・SCSK サービスウェアでは従来、公共交通の利用促進への取り組みを実施しており、フレックス勤務、公共交通費全額支給、公共交通を利用した通勤の呼びかけを行っている。
- ・上記取り組みを実施していたが、2021 年 10 月に那覇市壺川から浦添市城間へセンターを移転することに伴い、公共交通の利用促進を図るために実施したアンケートでは、通勤者の 30%が公共交通ではセンターへ「行けない」と回答した。これはバスで行ったことがない、行き方を知らないことなどが原因とみられた。
- ・上記の問題解決に向けタスクチームを編成し、乗り換えや所定時間などをポスターにして張り出すことや、実際に皆でバスを利用しセンターへ向かうなどの施策を実施した。その結果、施策後のアンケートでは「行けない」との回答は 30%から 6%にまで減少し、必要な情報を適切に提供することで正しく利便性を理解していただけるという教訓を得た。

③ 事例発表3

タイトル	琉大周辺の交通問題を扱った円卓会議で感じた、別の課題？
講演者	琉球大学 人文社会学部 国際法政学科 2年 比嘉 恒晴

- ・地域円卓会議とは、幅広い属性の参加者が集まり、地域の持つ課題を共有し、新たに得た情報からその課題を自分事にすることを目標とした会議である。
- ・地域円卓会議に関わりをもったきっかけは、琉球大学の地域創成副専攻および初級地域公共政策士の対象科目であることによる。
- ・琉大駐車場の有料化に関する新聞記事を読み関心を持ち、周辺道路の渋滞解消への有効性を調べるため、大学の施設運営部にヒアリングを実施した。その結果、大学だけの問題ではなく、地域住民との対話や県全体の問題であることを認識し、「琉大駐車場の有料化により、周辺道路の渋滞は解消できるか」を地域円卓会議のテーマとして取り上げた。
- ・琉球大学ではシェアサイクルやキャンパスバス実証実験への取り組みが実施されていたが、人々への認知が不足していることが感じられた。利害関係者同士が協力し合い対話を行うこと

で、課題を共有し問題に取り組むことが大切である。

3) パネルディスカッション

① テーマ1: コミュニティバスの活用について

神谷准教授：現在、コミュニティバスの取り組みが増えているが、コミュニティバスが走ると路線バスの利用が減ってしまうため、取りやめるといった話も聞く。県市町村、特に市町村として何ができるか意見を伺いたい。

○中村特任教授

- ・コミュニティバスの利用者と地方公共団体双方での情報や課題の共有が重要である。県民、市民、町民、村民がWin-Winになることが望ましい目標であり、対話が必要だろう。コミュニティバスに対してはいいところを伸ばし、まずいところは直すようにすべきであり、実験レベルのものであっても、町、市、県として前向きな評価をしていくことが必要である。
- ・コミュニティバスと路線バスは出自が違うが、市民からみるといずれも残さねばならないものであり、なくなることは、絶対に避けなければいけない。コミュニティバスと路線バス双方が協力し、自家用車ではない移動を確保し、誰一人取り残さないようにしなければならない。

② テーマ2: 人が集まる場所と都市の中心部を結ぶ交通について

神谷准教授：都市計画と交通計画の両方の手伝いをしているが、そこで話している、人が集まる場所と都市の中心部を1時間に1回ぐらいつなぐ交通があってもいいのではないかという考え方について意見を伺いたい。

○中村特任教授

- ・同意するが、局所的な道路渋滞を生むリスクには気を付けなければならない。1カ所にまとめるときには、駐車場の設計や車で来る人・車では来ない人のバランスなど配慮が必要である。基本的には、都市計画、空間構成、施設の位置を工夫することで交通の需要は動くので、バスを使いやすくすることは、TOD(Transit Oriented Development:自動車に依存せず、公共交通に基礎を置いた都市づくりを実現するための開発)の一つであり得る。ただし、まとめた1カ所が歩きやすくなるよう、敷地の中の動線計画も工夫すると良い。
- ・拠点となり得る駅や路線を狙って、集合住宅やほかの施設を積極的に誘導する戦略性が必要だ。そのためには乗り換えスポットとして魅力的である必要がある。沖縄県には使い勝手のいい路線が幾つかあり、その路線を維持するために沿線において取組をすると良い。

③ テーマ3: コロナ禍での人流分析の紹介

神谷准教授：私からコロナ禍での人流分析を紹介する。

○神谷准教授

- ・キャリアの位置情報データを使った検証で、沖縄の中南部都市圏、うるま市、読谷村以南を500mメッシュに切って、15分以上とどまったら滞留とし、コロナ禍での滞留、移動の変化を見た。
- ・分析の結果、コロナ禍でバスの利用者が減ったという話を聞くが、実際としては県民の人の移動は元に戻って、人の移動量は元に戻っているけれども、バスの利用者が減っており、それだ

け観光客が使っていたことがわかる。

- ・ もう一つは、公共交通から自家用車に移っていることを考える必要がある。土木学会では、コロナ禍について「正しく恐れましょう」と言っている。公共交通でクラスターは発生しておらず、正しく恐れるという話がやはり必要になってくる。

④ テーマ4:公共交通を促進することのインセンティブについて

神谷准教授：沖縄のような車中心の地方都市で企業が取り組むインセンティブや、事例があれば紹介していただきたい。

○圓山氏

- ・ 企業に対して交通エコロジー・モビリティ財団が毎年実施しているアンケート調査によると、特に周辺の渋滞問題が大きな問題となっているがエコ通勤優良事業所認証制度を基にしたエコ通勤促進の取り組みにより、渋滞の解消に向かうので良い制度であるとの意見があった。
- ・ 従業員の健康増進面で一定の効果は上がっているようで、会社の医療保険の削減や交通事故の削減にも寄与し、個々人の車両保険料等の削減にもつながる。
- ・ SDGs との関係で、モビリティ・マネジメントという、車一辺倒での移動はやめて、環境に良い公共交通や、自転車、徒歩の移動手段をバランスよく使おうという考え方があるが、エコ通勤はそれを促す一つの手段である。
- ・ 賢くない車の使い方としてちょい乗りがある。短距離の移動時に車を利用することで発生するCO₂の量は、長距離の場合に比べ数倍に膨れ上がる。短距離での移動は、自転車や徒歩の移動に切り替えることが重要となる。

○高見氏

- ・ 社員の安全面・健康面は第一だが、企業側から見ると、那覇市内の駐車場に空きがなく、確保に要する料金が大きいという問題がある。そのため当社では求人媒体等で、公共交通機関で通勤することに訴求力を出している。例えば、交通費の全額支給やフレックス通勤を活用して交通渋滞の時間帯を避けて出勤できることなどの制度に関する情報を求人媒体等で記載をすると、応募者の数が増え、それが当社の生産力につながる。

⑤ テーマ5:公共交通利用の促進するための取り組みについて

神谷准教授：公共交通の利用促進について、より多くの学生をはじめとした人々や企業が取り組むためには、こういった取組が必要か意見を伺いたい。

○比嘉氏

- ・ 学生も、利用促進に向けた意思決定の場と一緒に参加していくことが大事だと思う。一部の方で決めるのではなく、大学の施策に学生の意見も反映できるように、最初から学生を募り、施策の決定の場に関われる仕組みを作れたらよいと思う。
- ・ キャンパスバスなど、自分の生活と関わりがあるところで、大学側や行政機関が努力していることを伝えていくのが大切だと思う。中北部の人向けのアピールがあれば、キャンパスバスの利用が増えると思う。

○徳村氏

- ・ 意思決定の場への参加について私も比嘉さんと同じ意見だ。公共交通を利用したくても利用で

きない人もいる。大学から学生に増やしてほしい路線を聞くなどし、路線の改善を行政に働きかけてほしい。

- ・私は車を持っていたらバスは使わないと思う。バスで遠くに向かうと料金が高くなるので、アルバイト先が交通費を全額支払ってくれるなどの取り組みがあると、積極的に使おうと思う。

○安部氏

- ・大学生と言っても種類は広く、声を一つ一つ拾うことは難しい。学部、サークルなど、大学全体より小さいレベル感のところと連携して、関わっていく学生が増えればいいと思う。また、経済的なインセンティブを与えてもいいと思う。
- ・公共交通機関がなくなった場合のイメージが湧かない。沖縄県民一人一人を対象に、沖縄の土地でバスがなくなったらどうなるのか、動画やドキュメンタリーをつくって流すなど、みんなで考えようという投げ掛けはできるため、そういったコンテンツをつくるとよいと思う。

○高見氏

- ・公共交通機関を用いた交通費の全額支給や、フレックス勤務の制度等を導入するなどの制度面の整備が最低限必要である。
- ・主婦層が自家用車を手放せないのは、幼稚園、保育園の送迎をしてから勤務地に向かうからであり、当社も調整しているように、会社の近くに保育所、社内に託児所をつくるなどすることで、お子さまを連れて交通機関で出勤できる。その環境ができるのが望ましいと思う。
- ・ソフト面として、働いている方々に、SDGsなどの社会的意義を落としこんでいくことが必要である。トップから率先垂範で姿勢を見せて、企業の文化として浸透させていく取り組みが必要だと思う。
- ・当社センターの移転に伴い実施したアンケートから、沖縄の路線バスには、バスターミナルを挟んで南北の問題があることがわかった。糸満などから乗る人たちは、バスターミナルから北には行きたがらず、逆に北から来る方々は、バスターミナルよりも南に行くことのハードルが高い。そんなに遠くまで行けないという思い込みが強いが、事実を徐々に理解してもらうことにより変わっていくと思う。

○中村特任教授

- ・学生の通学において、仮にバス路線で通学できるエリアがあるならば、学生向けのアパートを率先して作り、そこに価格のインセンティブを付けるなど、誰にどう乗ってもらいたいという狙いととも、良いサービス、あるいはサービスを良くするところを狙っていくとよいと思う。

4)参加者からの質問

参加者からの質問①

バスが続けて来ることや、雨で混むので定時制が担保できないなどを含めて、公共交通の利用促進はどのようにすべきか。

○神谷准教授

- ・今までの議論の中にもあったが、利便性が高いことを認識できていない方もいる。まずは子どもたちに乗ってもらうことが必要である。全員での遠足に路線バスを使うのが難しいかもしれないが、10人、20人程度で動くのなら、教育委員会の予算で出せる。学校行事において、例えば公共交通会議の費用で払って路線バスを使うなど、乗る機会を作るのも一つの方法だと思う。

○中村特任教授

- ・まず公共交通を利用してみないと分からない。利用して初めて選択肢の一つとなる。利用していない人に利用いただくのは難しいが、子どもたちへの利用促進は、一番の攻めどころだと思う。例えば、バス事業者側の追加コストが掛からないとすれば、初めての利用時には無料で、2回目から有料、あるいは3回乗ったら4回目は無料といった金銭面での工夫は一つの手である。体験無料はいろいろなサービスであるので地域交通会議等で取り組むのもよいと思う。
- ・ダンゴ運転になる問題で、幾つか実験的にやっているのは混雑具合の可視化である。リアルタイムでの可視化は、混んでいるからといって、バスに乗るのを急にやめるわけにはいかないためあまり意味がない。混雑予報のように、バスの実態を可視化と体験をセットとすることが必要と思う。

参加者からの質問②

中村特任教授の発表にあった、場、プレイスの構築が進んでいる国や都市の事例と、その理由を教えてほしい。沖縄で自転車通勤をすると、しっかり汗をかくが、エコ通勤の対応でシャワールームはあるのか。

○中村特任教授

- ・ロンドンではいろいろな通りで道路空間を再配分し、歩道を広げている。あるいは、シェアストリートとして、車を抑制している事例はヨーロッパには幾つかある。
- ・バスの話では、東京の江戸川区でバス停の横の、区役所が買ったもしくは借りた土地に3m四方の狭いポケットパークをつくり、バス停の回りで井戸端会議をしてもらっている。場所によっては無償提供している。バスに乗るのは二の次で、バス利用増加にすぐはつながらないが、人流が変わっていく。ポケットパークや、接する民地を提供しているのは、知っている限りでは江戸川区、世田谷区で幾つかあるだけである。

○圓山氏

- ・自転車でのエコ通勤への取り組みに関する国内事例としては、駐輪場の整備や、自転車通勤者に手当てを払うことその他、シャワールームを完備した例もある。
- ・ドイツなどの海外では雪であっても何でも自転車を使うことも多く、そのような場合に付着する汚れに備え、自転車の洗車設備を設けた事例がある。

参加者からの質問③

日本は、裾野の広い自動車産業で成長し、その副産物として渋滞があると思っている。今後脱炭素化社会が進んでいくにつれて、ライフスタイルは変わるのか。ガソリン車が電気自動車に変わるだけなのか。もしライフスタイルが変わるとすれば、公共交通が主役となる時代が来るのかご意見を伺いたい。

○中村特任教授

- ・電気自動車だけが回答ではなく、ガソリン車でも、炭素を減らしていく道筋は十分あり得る。
- ・公共交通は、乗合のタクシーから自分で運転しなくて済むものなど幾つかの定義がある。大事なことは選べることで、車を使わなくても済むよう、公共交通が移動の選択肢としてあることが重要である。公共交通での移動を選択肢として持っている上で利用しない人がいても構わないが、皆が公共交通での移動を選択肢として持つ状態になることで、脱炭素への流れに動く。そのため沖縄県においても、現在の公共交通、あるいは少し幅広に活かした公共交通は十分に

存在感を持ち得ると思っている。

参加者からの質問④

バス、モノレールでのカード決済、コロナ禍でのキャッシュレスによる経済取引は、一段と重要性を増している。OKICA の IC カードとしての付加価値が、公共交通利用の促進のために貢献することは様々あると思う。OKICA の利用方法についてご提案があれば教えていただきたい。

○神谷准教授

- ・人流やその増減、路線ごとのバス利用者の増減などについて、実績としてのデータ分析に利用できることと思う。

参加者からの質問⑤

バス利用を促進するために、何としても 1 回乗ってもらうということだった。9 月 20 日はバスの日だが、最近はこの日が祝日に当たり、学校との連携が難しい。那覇市はノーマイカーデーを設定するなどし、県庁も工夫をしているが、他の地方公共団体でバス利用あるいは生徒のバス利用の増進について例があれば教えていただきたい。

○中村特任教授

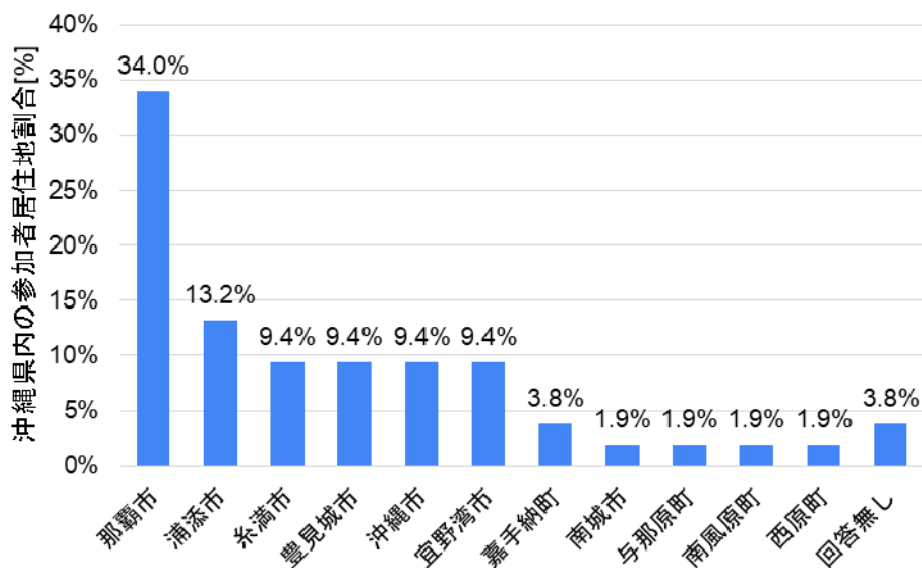
- ・この 2, 3 年、地域で 1 日公共交通完全無料というイベントが熊本から始まり、最近が高知や岡山でも実施されている。報道で出ているが、1 日分の予算を用意する必要があるものの効果があり、公共交通に乗ったことのない人が多く乗る。熊本では、大きなショッピングセンターのオープニングに際し、バスターミナル周辺に車が多く集まり混乱することが懸念され、早い段階で対応しようとしたことが取り組みのきっかけである。バスの日が 9 月 20 日というのは私も存じ上げているが、そこに限らず沖縄で何か大きな施設ができたときやイベントなどのきっかけで 1 日無料というのが一番と思う。

5)まとめ(神谷准教授)

- ・持続的な公共交通システムでは、誰一人取り残さないというキーワードがある。これに対し価値観と新技術を応用し対応していく社会をいかに作るかが課題である。
- ・公共交通機関がなくなった社会イメージの発信や「先輩のために」を謳った健康増進を絡めた公共交通の利用促進を行うことは一つの方法である。また、公共交通を利用することにより、駐車場が埋まっても飲食店を利用できるようになる。
- ・公共交通の結節点も含めての場と、学生たちも含めた公共交通の問題について話し合う場を設けることが必要である。まず今年、来年度に何をするかだが、1 年に 1 回は公共交通を利用いただくことが将来の選択肢を残すことでもあり、先輩を支援することでもある。
- ・温暖化が進むと一番影響を受けるのは島であるという観点からもこの島、サンゴを守るといったメッセージを伝える。我々ももちろん伝えていこうと思う。それを定期的に伝えていく仕組みづくりをしていけたらと思う。

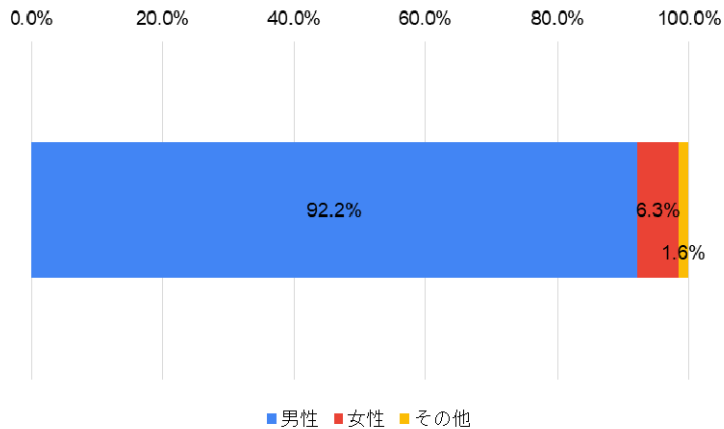
シンポジウム参加者に対しアンケート票を配布した。その結果、64 人から回答があった。アンケートの集計結果を以下に示す。

(1) 居住地



※県外居住地(北海道2人、千葉県1人、東京都2人、神奈川県4人、福岡県2人)

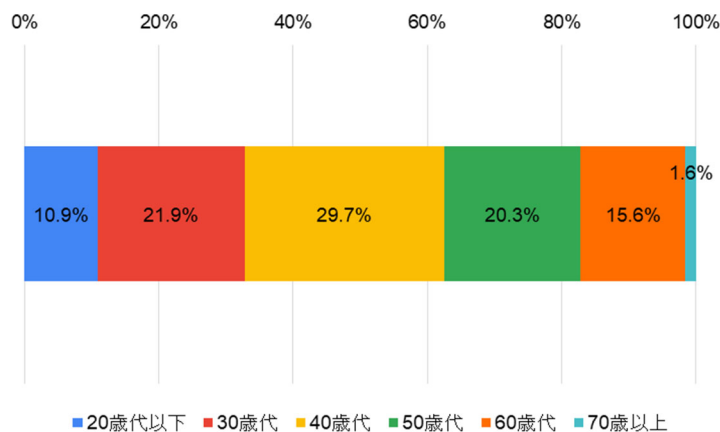
(2) 性別



性別	回答数(人)	割合(%)
男性	59	92.2
女性	4	6.3
その他	1	1.6
全体	64	100.0

・性別は、「男性」が59人(92.2%)、「女性」4人(6.3%)、「その他」1人1.6%と男性の割合が高くなっている。

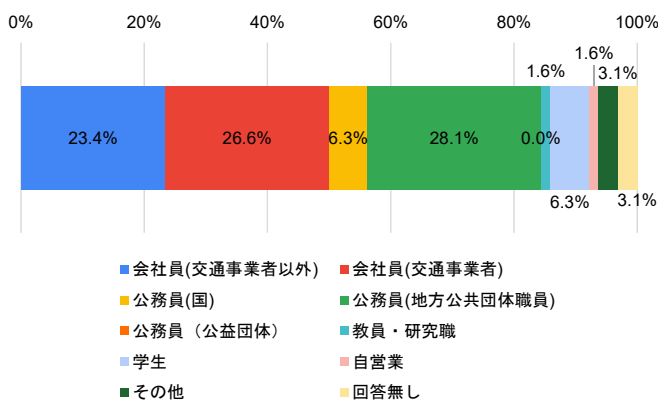
(3) 年齢



年齢	回答数(人)	割合(%)
20歳代以下	7	10.9
30歳代	14	21.9
40歳代	19	29.7
50歳代	13	20.3
60歳代	10	15.6
70歳以上	1	1.6
全体	64	100.0

・年齢は、「40歳代」が19人(29.7%)で最も多く、次いで「30歳代」が14人(21.9%)、「60歳代」が10人(15.6%)となっている。

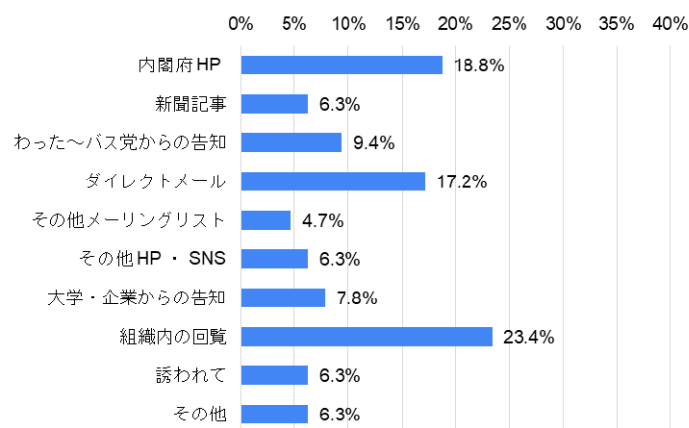
(4) 職業



職業	回答数(人)	割合(%)
会社員(交通事業者以外)	15	23.4
会社員(交通事業者)	17	26.6
公務員(国)	4	6.3
公務員(地方公共団体職員)	18	28.1
公務員(公益団体)	0	0.0
教員・研究職	1	1.6
学生	4	6.3
自営業	1	1.6
その他	2	3.1
回答無し	2	3.1
全体	64	100.0

・職業は、「公務員(地方公共団体職員)」が18人(28.1%)で最も多く、次いで「会社員(交通事業者)」が17人(26.6%)、「会社員(交通事業者以外)」が15人(23.4%)となっている。

問2 シンポジウムを知ったきっかけをお答えください。(複数選択可)

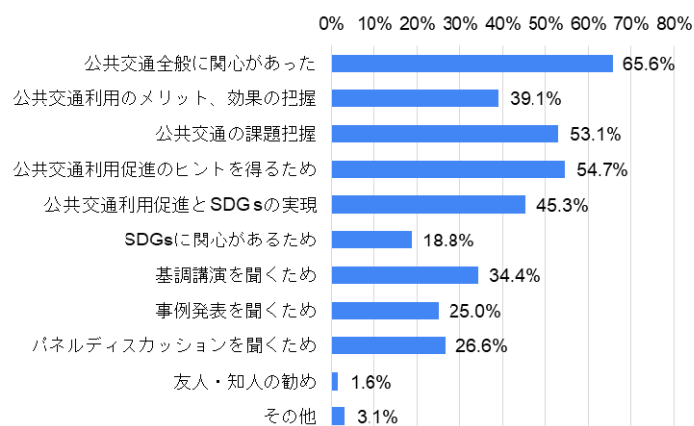


情報源	回答数(人)	割合(%)
内閣府 HP	12	18.8
新聞記事	4	6.3
わった〜バス党からの告知	6	9.4
ダイレクトメール(地方公共団体、交通事業者宛)	11	17.2
その他メーリングリスト	3	4.7
その他 HP・SNS	4	6.3
大学・企業からの告知	5	7.8
組織内の回覧	15	23.4
誘われて	4	6.3
その他	4	6.3

その他回答	
No.	回答
1	バス協会
2	仕事上の紹介
3	バス事業、旅行業界
4	北海道運輸局からの情報提供

- ・シンポジウムを知った情報源は、「組織内の回覧」が15人(23.4%)で最も多く、次いで「内閣府HP」が12人(18.8%)、「ダイレクトメール(地方公共団体、交通事業者宛)」が11人(17.2%)となっている。

問3 シンポジウムに参加したきっかけをお答えください。（複数選択可）

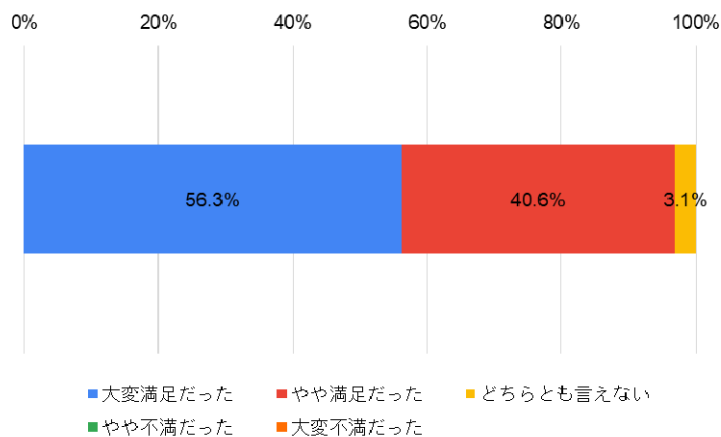


No.	分類	参加したきっかけ	回答数(人)	割合(%)
1	公共交通への関心	公共交通全般に関心があった	42	65.6
2		公共交通利用のメリット、効果の把握	25	39.1
3		公共交通利用の課題を把握するため	34	53.1
4		公共交通の利用促進を図るヒントを得るため	35	54.7
5	SDGs への関心	公共交通の利用促進と SDGs の実現に興味があったため	29	45.3
6		SDGs に関心があるため	12	18.8
7	シンポジウムの内容への関心	基調講演を聞いたかったため	22	34.4
8		事例発表を聞いたかったため	16	25.0
9		パネルディスカッションを聞いたかったため	17	26.6
10	その他	友人・知人に勧められ	1	1.6
11		その他	2	3.1

その他回答	
No.	回答
1	公共交通政策関係者とのやり取りがあるため、現状や思考を理解するため
2	沖縄の交通文化の特殊性に関心があるため

- ・シンポジウムに参加したきっかけは、「公共交通全般に関心があった」が42人(65.6%)で最も多く、次いで「公共交通の利用促進を図るヒントを得るため」が35人(54.7%)、「公共交通利用の課題を把握するため」が34人(53.1%)となっている。
- ・公共交通への関心について、No. 1, 3, 4 の回答割合が半数を超えていることから、参加者は公共交通全般に加え、課題や利用促進への関心が高いことが伺えた。また、SDGs への関心では、No. 5 の回答割合が 45.3%と高く、SDGs と公共交通の関係性への関心の高さが伺えた。なお、シンポジウムの内容への関心は、基調講演が 34.4%と最も高く、次いでパネルディスカッション、事例発表の順となっている。

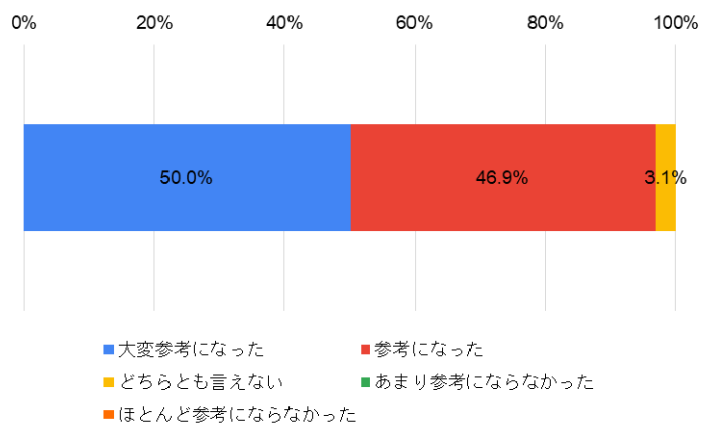
問4 運営(時間、現地・Web 対応)についてお答えください。



	回答数(人)	割合(%)
大変満足だった	36	56.3
やや満足だった	26	40.6
どちらとも言えない	2	3.1
やや不満だった	0	0.0
大変不満だった	0	0.0
全体	64	100.0

・運営への満足度は、「大変満足だった」が36人(56.3%)で最も多く、次いで「やや満足だった」が26人(40.6%)、「どちらとも言えない」が2人(3.1%)となっており、「やや不満だった」、「不満だった」はともに0人となっている。

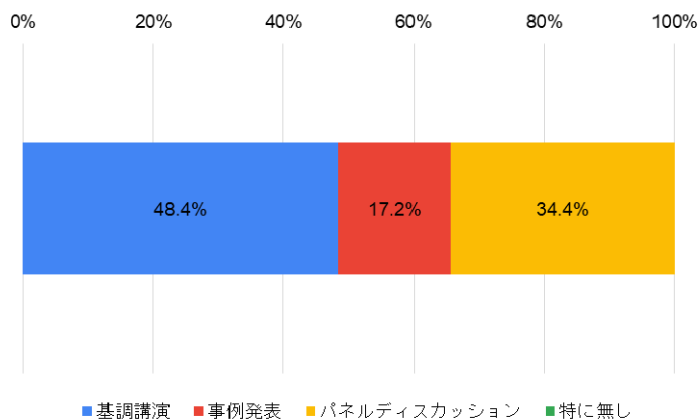
問5 各講演内容についてお答えください。



	回答数(人)	割合(%)
大変参考になった	32	50.0
参考になった	30	46.9
どちらとも言えない	2	3.1
あまり参考にならなかった	0	0.0
ほとんど参考にならなかった	0	0.0
全体	64	100.0

・各講演内容については、「大変参考になった」が32人(50.0%)で最も多く、次いで「参考になった」が30人(46.9%)、「どちらとも言えない」が2人(3.1%)となっており、「あまり参考にならなかった」、「ほとんど参考にならなかった」はともに0人となっている。

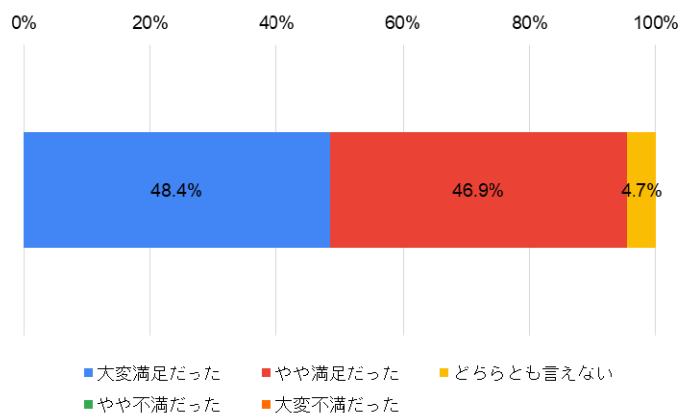
問6 一番参考になったプログラムをお答えください。



	回答数(人)	割合(%)
基調講演	31	48.4
事例発表	11	17.2
パネルディスカッション	22	34.4
特に無し	0	0.0
全体	64	100.0

・一番参考になったプログラムは、「基調講演」が31人(48.4%)で最も多く、次いで「パネルディスカッション」が22人(34.4%)、「事例発表」が11人(17.2%)となっている。

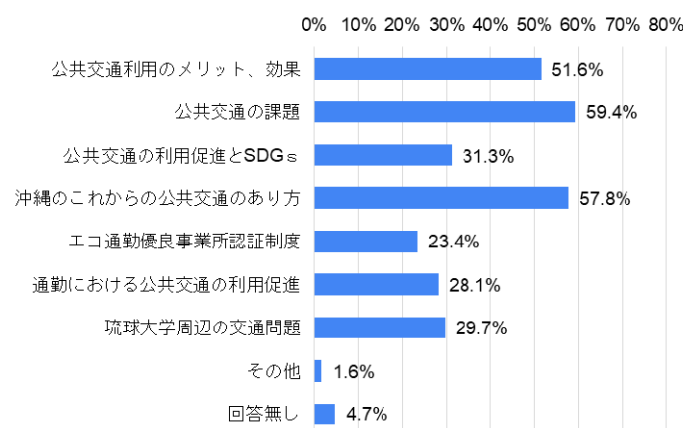
問7 総合的に、本日のシンポジウムの参加目的は達成できましたか。



	回答数(人)	割合(%)
大変満足だった	31	48.4
やや満足だった	30	46.9
どちらとも言えない	3	4.7
やや不満だった	0	0.0
大変不満だった	0	0.0
全体	64	100.0

・シンポジウムでの参加目的の達成度は、「大変満足だった」が31人(48.4%)で最も多く、次いで「やや満足だった」が30人(46.9%)、「どちらとも言えない」が3人(4.7%)となっており、「やや不満だった」、「不満だった」はともに0人となっている。

問 8 シンポジウムに参加して理解が深まったことをお答えください。(複数選択可)

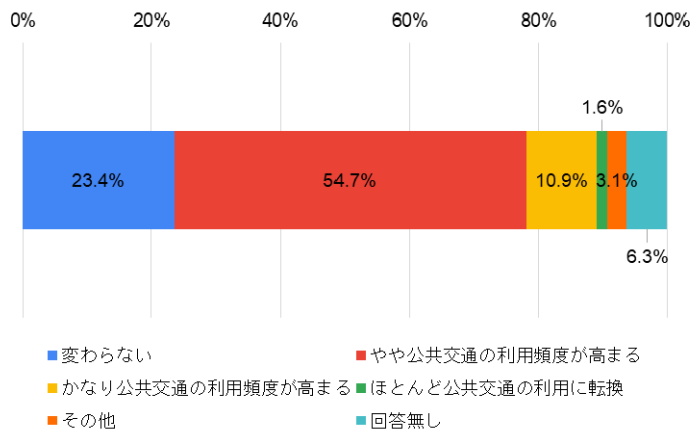


	回答数(人)	割合(%)
公共交通利用のメリット、効果	33	51.6
公共交通の課題	38	59.4
公共交通の利用促進とSDGs	20	31.3
沖縄のこれからの公共交通のあり方	37	57.8
エコ通勤優良事業所認証制度	15	23.4
通勤における公共交通の利用促進	18	28.1
琉球大学周辺の交通問題	19	29.7
その他	1	1.6
回答無し	3	4.7

その他回答	
No.	回答
1	学生目線での意見

- ・シンポジウムに参加して理解が深まったことは、「公共交通の課題」が 38 人(59.4%)で最も多く、次いで「沖縄のこれからの公共交通のあり方」が 37 人(57.8%)、「公共交通利用のメリット、効果」が 33 人(51.6%)となっている。

問 9 公共交通（「路線バス(コミュニティバス含む)」、「モノレール」、「タクシー」）の利用促進を求められた場合、あなたの行動はどう変わると思いますか。

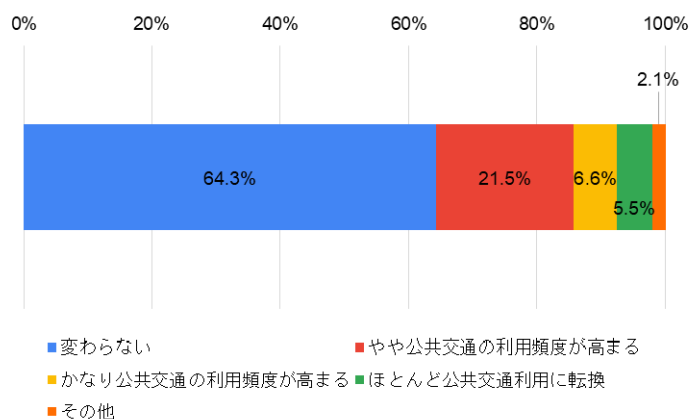


	回答数(人)	割合(%)
変わらない	15	23.4
やや公共交通の利用頻度が高まる	35	54.7
かなり公共交通の利用頻度が高まる	7	10.9
ほとんど公共交通の利用に転換	1	1.6
その他	2	3.1
回答無し	4	6.3
全体	64	100.0

その他回答	
No.	回答
1	既に個人で実施している片道 16 km 自転車通勤している。損失もなく快適。
2	日々の生活が優先されるため公共交通が速達性や定時性を確保できる道路環境や所得に見合った運賃まで低減されないかぎり基本的な生活移動が大きく変化するとは思わないが SDGs の推進により基本的な生活移動以外で公共交通(モノレール・バス・タクシー)が選択肢になっていくと思う。

<参考>

○沖縄県全域の地域住民調査における同設問の結果



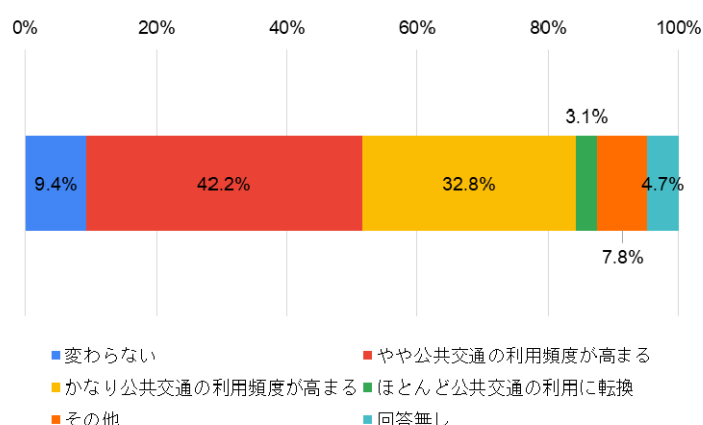
	回答数(人)	割合(%)
変わらない	643	64.3
やや公共交通の利用頻度が高まる	215	21.5
かなり公共交通の利用頻度が高まる	66	6.6
ほとんど公共交通の利用に転換	55	5.5
その他	21	2.1
全体	1,000	100.0

- ・公共交通の利用促進を求められた際の行動変容は、「やや公共交通の利用頻度が高まる」が 35 人(54.7%)で最も多く、次いで「変わらない」が 15 人(23.4%)、「かなり公共交通の利用頻度が高まる」が 7 人(10.9%)となっている。
- ・本シンポジウムにおけるアンケート結果と沖縄県全域の地域住民調査における同設問の結果を比較すると、公共交通の利用頻度が高まると回答した割合について、前者では「やや公共交通の利用頻度が高まる」、「かなり公共交通の利用頻度が高まる」、「ほとんど公共交通の利用に

転換」の合算で 67.2%である一方で、後者では 33.6%であり、「回答無し」を除外したとしてもシンポジウム参加者の方が行動変容する者の割合が多くなっている。

- ・「その他」の回答について、本シンポジウムにおけるアンケート結果では「自転車を利用している」や「選択肢となり得る」に留まる回答が得られた一方で、沖縄県全域の地域住民調査においては主に「徒歩または自転車移動をする」や「利便性が高まれば」などの回答があった。

問 10 あなたの身近で公共交通（「路線バス(コミュニティバス含む)」、「モノレール」、「タクシー」）の路線が整備されたり、便数増加などの利便性や快適性が高まったりした場合、あなたの行動はどう変わりますか。

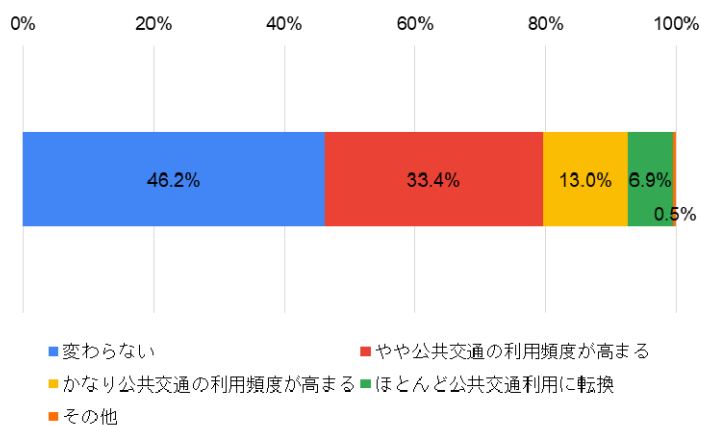


	回答数(人)	割合(%)
変わらない	6	9.4
やや公共交通の利用頻度が高まる	27	42.2
かなり公共交通の利用頻度が高まる	21	32.8
ほとんど公共交通の利用に転換	2	3.1
その他	5	7.8
回答無し	3	4.7
全体	64	100.0

その他回答	
No.	回答
1	子供の送り迎え以外は利用すると思う。
2	普段から公共交通をよく利用しているので、それにより公共交通の利用頻度が高まるというよりは、外出の頻度自体がより高まると思う。
3	浦添市では既にデマンド交通としてうらちゃんミニが通行している。とても利用しやすいが、利用の仕方では高くなることもある。
4	公共交通利用の頻度を高めたい気持ちはあるが、子供の保育園送迎を考えると現状と変わらないと思う。
5	公共交通の利用頻度は高まると思うが利便性だけが向上しても所得に見合った運賃でなければ経済的な負担を考えてクルマの移動になると思う。

<参考>

○沖縄県全域の地域住民調査における同設問の結果



	回答数(人)	割合(%)
変わらない	462	46.2
やや公共交通の利用頻度が高まる	334	33.4
かなり公共交通の利用頻度が高まる	130	13.0
ほとんど公共交通の利用に転換	69	6.9
その他	5	0.5
全体	1,000	100.0

その他回答	
No.	回答
1	徒歩移動をしている。
2	自転車と徒歩のみ。
3	コロナが完全に治まったら考える。
4	今はホリデーティーチング形式な勤務の為、平日は養育を兼ねた景観散策散歩のコースにと逆にモノレール、バス停留所の付近を歩いたりして肥満対策を取っており上手く行っている、公共交通は、最小限にとどまと思っている。
5	自転車で移動したい。

- ・公共交通の利便性や快適性が高まった際の行動変容は、「やや公共交通の利用頻度が高まる」が27人(42.2%)で最も多く、次いで「かなり公共交通の利用頻度が高まる」が21人(32.8%)となっている。
- ・本シンポジウムにおけるアンケート結果と沖縄県全域の地域住民調査における同設問の結果を比較すると、公共交通の利用頻度が高まると回答した割合は、前者では87.5%である一方で、後者では53.3%であり、回答無し」を除外したとしてもシンポジウム参加者の方が行動変容する者の割合が多くなっている。

問 1 1 シンポジウムの感想や公共交通の利用促進への要望など自由にご記入ください。

○シンポジウム自体への感想	
No.	意見
1	特にエコ通勤に関して、非常に興味深く拝聴させていただいた。ありがとうございました。
2	今までスーパーにいくにも自動車で行っていたがエコ通勤をするように歩いて行こうと思った。
3	パネルディスカッションに学生が参加し、バスに関する率直な意見が聞けたことは参考になった。
4	神谷先生の司会が素晴らしく、分かりやすく皆の意見を引き出して、とても聞きやすかった。
5	学生の意見が大多数の市民の声を代弁しているのかなと思った。より身近に感じることができし、改善に向けたアイディアもなるほどと思わせるものが多かった。モデレーターの神谷先生がうまく話を回してくれたので、面白い意見がたくさん聞けたと思う。
6	学生などのバスに関する意見を聞けて良かった。
7	沖縄振興計画に対する市民のパプコメの活動の中で「沖縄未来提案プロジェクト」の交通部会が交通に関心がある市民を集めて議論をしており、「問題解決の本質は車依存社会からの脱却であり、交通渋滞の解決ではない」などの提言をしていました。行政、企業だけではなくそういった市民をまきこみ、今回のシンポジウムで議論したほうが良かったのではと思う。
8	沖縄で公共の利用者が減少している中でどのように公共交通を活性化すればいいのか交通渋滞などの課題を解決するにはどうすればいいのかなど自分が知りたかったことを学ぶことができた。大変貴重な機会をご提供頂きどうもありがとうございました。
9	非常に勉強となるシンポジウムだった。沖縄県の公共交通の課題について理解が深まったと思う。
10	大変参考になった。同様の内容でも良いので改めて実施していただけると意識の向上につながると思う。
11	鉄軌道推進ではなくバス中心の利用促進のシンポジウムなので良かった。
12	シンポジウムに国・県の担当部署も参加してほしかった。
13	ありがとうございました。大変参考になった。
14	アンケートがオンラインでできるのはとてもありがたい。
○SDGs に関する意見	
No.	意見
15	脱炭素、カーボンニュートラルを整えて。沖縄県内が公共交通を新たに走るコミュニティバス、デマンドバス、タクシー、貸切バスをすべて電気バス、タクシーへ計画的に導入してはどうか。地域の路線バスはお年寄りや小児が移動しやすいよう新たなジャンル(バス車内と手伝い、案内するガイドのような人)を置いて楽しい安心なふれ合いのある公共交通を運行してみたらどうか。今までの路線バス、公共交通のままでは発展はなく、誰一人取り残さない SDGs にならない。
16	SDGs に関して、県内でどの程度公共交通に移ったら目標を達することができるのか数値目標があれば、実感できる。
○住民や企業に対する利用促進について	
17	SCSK 社のようにバス利用の方法等わかりやすく案内できたら良いと思う。琉大が生徒向けにわかりやすい路線案内図を作成してあげればバスに乗るきっかけがうまれるのでは？路線図作成はバス協会に協力を依頼すれば良いと思う。
18	企業内で公共交通利用促進を図りたい。
19	沖縄のバス会社の経営状況、バス利用者が減少している事を知り、全県民がバスを利用していただけのような行動や呼びかけをしたい。
20	大学生は家-大-バイト先の3つを移動する必要がある。バイト先が必ずしも大学周辺というわけではないので公共交通のみだとバイトにおくれる。そもそも大学からのアクセスが悪いなどでマイカーがないときびしいのではと思う。学生の生活スタイル全体を考えて設計していく必要があるのではと感じる。大学が近隣のバイト先を紹介するし、大学からの紹介だと時給も良い、みたいな感じだと家-大学のアクセスを確保するだけですむかも。(円卓会でもこのような疑問があった。)
21	小中学生からの利用促進を進めるにあたり、さまざまな仕掛けが必要かと思った。
22	中村先生の講演にもありましたが公共交通の利用促進にはもう少し時間と財源を使って魅力づくりが必要。

○公共交通に関する認識や情報の共有について	
No.	意見
23	鉄軌道や那覇の LRT 等の取組についても取上げ、夢のある将来像を共有する機会をつくってはどうか。
24	公共交通の利用に関して、車社会の沖縄においては「公共交通を利用する」との習慣(文化?)がほとんどなく、シンポジウムの中で話のあった「小学生・中学生」等を対象とした無料バスの実施等は、公共交通の体験としておもしろい方策のように感じた。ぜひ、実施していただきたいと思う。(小さい頃から公共交通に慣れ親しむことは大切だと思う)
25	中村教授の講演について沖縄県でも共通認識を持っていただきたいと思う。また実際実務を行う事業者への理解、そして障害を解決できるように協調して課題に取り組むことが好ましいと考えている。
○公共交通システムについて	
No.	意見
26	沖縄は住宅やオフィス、飲食店が混在しており移動目的が分散していると感じる。基調講演でもあったが公共交通をつかって”集まる”ことが重要と感じた。沖縄は人や公共交通が”集まる”まちづくりのデザインが抜けていると感じる。公共施設も駐車場があり完成してから路線バスのルートが検討されることも少なくないのではないか。モノレールの交通広場も隣接されているが片側方面(通過)利用しかできずバスが折り返すことができないためバスが集まるような拠点ではなくバス停と変わらない機能になっていると感じる。土地など課題はあると思うが公共交通が集まりたくなる公共交通のネットワークや施設、道路などのデザインも含めて”まちづくり”を考えてもらえるともっと公共交通が利用しやすくなると思う。
27	定時制(基本的に毎時同時刻発車)のバス運行パターンでかつロケーションシステム全導入にて現在地がわかるようにするか、主要バス停には運行状況表示がなされるようにすべき。※現在は不規則なバス運行パターンで、時刻表どおり運行できていないことが多く、バスが利用しづらい。
28	バスに関して、現金払いの時間ロスがはなはだしいため、キャッシュレス化を行えば、停車時のロスがなくなり、定時定速が確保できるのではないかと感じる。キャッシュレスは移行ができていないので、公共交通も合わせてのっていききたいところ。カード上金額さえつめこんでおけば、運賃計算も不要であるため、乗るハードルが下げられる。
29	バス事業者においては、バスの乗車時間を単なる移動の手段ではなく、魅力的な空間を提供できるのではないかと感じている。
○行政への要望	
No.	意見
30	公共交通はインフラの一つであり、決して衰退させてはならないものである。とは言っても、交通事業者頼みの現状では、存続自体が厳しい状況となっており、何らかの形で行政側(国・県・市町村)の支援が必要ではないか。
31	県内における公共交通の社会的な地位の低さが嘆かわしい。行政も自分事として捉え、クルマ脳から目を覚まして、より公共交通関連の施策に積極的に取り組んでほしいと思う。
32	鉄軌道計画を取りやめて、フランスに導入されているようなバスを沖縄に導入してほしい。
33	公共交通に関しては運輸部マナー(ソフト施策)、道路マナー(ハード)、縦割りの行政が弊害となっている。公共交通計画を反映した道路整備が必要。
34	中村氏のお話は非常に良かった、沖縄県はこれを機に中村氏の意見を取り入れてバスの利用者向上に努めてほしい。
○その他意見・感想	
No.	意見
35	思った以上に沖縄県内の移動の際、バスは便利。
36	今は、コロナで利用者が少なくなっているが、徐々に利用者は戻ると思う。

3.4.3 シンポジウムのとりまとめ

シンポジウムの結果をとりまとめた業務報告書を作成し、登壇者に原稿を確認し、当日の配布資料とともに、沖縄総合事務局 HP へのアップロードを支援した。アップロードされた沖縄総合事務局の HP を以下に示し、結果の概要版を次頁以降に示す。



図 3.4.5 沖縄総合事務局 HP

SDGs の実現に向けた公共交通の利用促進
令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄
【開催概要】

1. 基調講演

演題：沖縄の今後の公共交通のあり方や利用促進について

講演者：東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦

(講演概要)

- ・バスには即地性(地域性、近接性)、多様性、しぶとさといった DNA がある。
- ・都市において誰もがアクセスできる「場」づくりのために、公共交通は重要。
- ・路線バスとタクシー含む他の資源を総動員して、沖縄の公共交通を reliable(信頼できる), enjoyable(楽しめる), walkable(駅やバス停まで歩ける)に。
- ・公共交通の利用促進への取組として、ターゲットを絞った行動変容の促進(バスを利用しない人に無料体験してもらう等)や MaaS の活用などにより、「県民全員が1年に一度以上バスに乗ること」を提案。

2. 事例発表

事例① エコ通勤優良事業所認証制度について

発表者：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部 部長 圓山 博嗣

(報告概要)

- ・エコ通勤は、クルマから、徒歩や自転車・公共交通等の、環境に優しい通勤手段への転換を目指す取組。公共交通活性化や、環境負荷削減による気候変動緩和、健康増進、駐車場経費削減、渋滞対策等のメリットも期待できる。
- ・エコ通勤優良事業所認証制度は、エコ通勤に関する意識が高く、自主的かつ積極的に取組を推進している事業所を認証、登録し、広く国民に周知することでエコ通勤の利用促進を図るものである。

事例② 通勤における公共交通の利用促進について

発表者：SCSK サービスウェア株式会社 第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎

(報告概要)

- ・フレックス勤務、公共交通費全額支給、公共交通を利用した通勤の呼びかけを実施。
- ・センターを移転した際、乗り換えや所定時間などのポスター貼付などを実施した結果、公共交通ではセンターへ「行けない」との回答は当初の 30%から 6%に減少。必要かつ適切な情報の提供により正しく公共交通の利便性を理解してもらえたという教訓を得た。

事例③ 琉大周辺の交通問題を扱った円卓会議で感じた、別の課題？

発表者：琉球大学 人文社会学部 国際法政学科 2 年 比嘉 恒晴

(報告概要)

- ・琉大駐車場の有料化に関心を持ち、大学だけではなく、地域住民との対話や県全体の問題であることを認識し、「琉大駐車場の有料化により、周辺道路の渋滞は解消できるか」を地域円卓会議のテーマとして取り上げた。
- ・大学ではシェアサイクルやキャンパスバス実証実験の取組が実施されていたが、認知不足が感じられた。利害関係者同士の協力・対話で、課題を共有し問題に取り組むことが大切である。

3. パネルディスカッション

「公共交通の利用促進の機運醸成について～SDGs の観点から～」

モデレーター：琉球大学工学部工学科社会基盤デザインコース 准教授 神谷 大介

パネリスト：東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 圓山 博嗣

SCSK サービスウェア株式会社 第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎

琉球大学人文社会学部国際法政学科 2 年 比嘉 恒晴

琉球大学工学部工学科 4 年 安部 弘祐

琉球大学国際地域創造学部 国際地域創造学科 3 年 徳村 ハナ

(発言要旨)

【中村氏】

- ・路線バスとの共生を含めたコミュニティバスの運用策について、コミュニティバスの利用者と地方公共団体双方での情報や課題の共有が第一である。県や市町村はコミュニティバスについて、実験レベルのものに対して良いところを伸ばし、課題は解決するものとして前向きな評価をすることが必要である。コミュニティバスおよび路線バスは、どちらも住民の立場からみると残さねばならない交通手段である。SDGs の原則の一つである「誰ひとり取り残さない」環境を実現するために、双方が協力し、自家用車ではない移動を確保する必要がある。
- ・都市計画、交通計画の観点において、「人が集まる場所」と「都市中心部」を1時間に1本程度の間隔で接続する公共交通の運用は良い考えであるが、駐車場の設計やマイカー利用者などのバランスに配慮し、局所的な道路渋滞を生むリスクに注意しなければならない。基本的には都市計画、空間構成、施設の位置を工夫することで交通の受容を変化させ、バスを使いやすくすることはTOD(Transit Oriented Development)の一つといえる。ただし、拠点敷地内の動線計画は工夫が必要である。
- ・拠点となり得る駅や路線を定めて、集合住宅や他の施設を積極的に誘導する戦略性が必要である。沖縄県には使い勝手の良い路線がいくつかあり、その路線を維持するために沿線において取り組みをすると良い。
- ・公共交通の利用促進のためには、例えばバス路線上に学生の通学エリアがある際には、学生のアパートを率先して作り、価格のインセンティブを設ける等、誰にどう公共交通を利用してもらいたいのかという目的とともに、サービスやその対象を考えると良いと思う。

【圓山氏】

- ・沖縄は車中心の地方都市であり渋滞が問題となっているが、当財団が実施した企業アンケート調査によると、エコ通勤優良事業所認証制度を基にしたエコ通勤促進の取り組みにより、渋滞の解消に向かうので良い制度であるとの評価をいただいている。また、従業員の健康増進面で一定の効果が上がっており、会社の医療保険の削減や交通事故の削減にも寄与することで個々人の車両保険料等の削減にもつながる。
- ・エコ通勤は過度な自動車利用をやめ、環境に良い交通手段を適切に利用する方向へ導くモビリティ・マネジメントであり、SDGs 実現に寄与するものである。また、短距離の移動時（いわゆる「ちょい乗り」）に車を利用することで発生するCO₂の量は、長距離の場合に比べ数倍に膨れ上がることもあるため、短距離の移動は自転車や徒歩の移動に切り替えることも重要となる。
- ・公共交通の利用促進のためには、公共交通へアクセスするハードルを下げるのが重要である。一度でも公共交通に乗ればそれまでの思い込みがなくなり、その利便性がわかるようになる。エコ通勤はその機会を醸成する一つのきっかけになると考えている。

【高見氏】

- ・公共交通の利用促進のためには交通費の全額支給やフレックス勤務などの制度面の整備が最低限必要である。交通費の全額支給は那覇市内の駐車場を確保するための金額より安くすみ、またこれらの制度を求人媒体等で

育児をする世帯でも公共交通を利用し出勤できるよう、会社近くに保育所、社内に託児所を作るなどの環境整備が望ましい。

- ・企業のトップが従業員に対し、公共交通利用の意義を率先垂範して伝え、企業の文化として浸透させる取り組みも必要と思う。
- ・当社センターの移転に伴い実施したアンケートから、沖縄の路線バスではバスターミナルを挟んだ南北間において、実情を知らずに長距離移動の際には公共交通は不便であるという思い込みを持っている方も一定数いることがわかった。当社においては事例報告で述べたように、公共交通機関の実情を理解してもらうことによって利便性についての誤認が減り、公共交通を通勤に利用できるという回答者が増加した。他の住民に対しても同様に実情を理解してもらうことによって公共交通の利用を促進できると思う。

【琉球大学生】

- ・公共交通の利用促進のためには学生含め、公共交通の利用促進に向けた意思決定の場に共に参加することが重要である。例えば大学から学生に増やしてほしい路線を聞くなどし、路線の改善を行政に働きかけてほしい。その際、大学全体のような大規模なものでなく、学部やサークル等小規模な組織と連携することも考え得る。
- ・アルバイト先が交通費を全額支給するなどの取り組みがあれば積極的な公共交通利用につながり得ると思う。
- ・公共交通がなくなった場合のイメージを広めるため、動画やドキュメンタリーなどのコンテンツを作成し、沖縄県民一人一人を対象に公表することで課題への取り組みを呼び掛けられるようになり得ると思う。

○パネルディスカッション全体のまとめ【神谷氏】

- ・持続的な公共交通システムのキーワードである、「誰ひとり取り残さない」を実現するため、価値観と新技術を応用し対応していく社会の造りが課題である。「おじーおばー」の移動を支援するために公共交通を使う、といった訴えかけが必要ではないか。公共交通機関がなくなった社会イメージの発信や健康増進を絡めた公共交通の利用促進は解決のための一つの方法である。また、公共交通の結節点としての場や、公共交通の問題について話し合う場を設けることが必要である。
- ・公共交通を利用することは、例えば飲食店において駐車場が埋まっていた場合でも利用することを可能にするなどのメリットもある。分かりやすい目標として、「誰もが1年に1度は公共交通を使う」として、将来的にも移動手段の選択肢として残してもらう取り組みも考えられる。
- ・温暖化の影響を最も受けるのは島であるという観点から、沖縄という島やサンゴを守るメッセージを定期的に伝えていく仕組みづくりをしていけたらと思う。



区分	提供機関	モード	公表データ名	データ年次	集計区分1	単位	集計区分2	単位	集計区分3	単位	提供形式1	提供形式2	提供形式3	備考	出典・データセット名	公表間隔	最新	発行・公表年月	その他の掲載年次	サイトURL							
統計情報	総務省統計局	全手段	常住地又は従業地・通学地による利用交通手段(16区分)別15歳以上自宅外就業者・通学者数	大規模調査年（西暦の末尾が0の年）※最新は2020（R2）年	市町村別	人	-	-	-	-	CSV	-	-	集計表やグラフをWEBサイト上で表示することも可	国勢調査	10年毎	令和2年 ※公表済は平成22年	令和4年予定 ※公表済は平成24年6月26日	H12	https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200521&tstat=000001039448&cycle=0&tclass1=000001049567&tclass2=000001051130&tclass3=000001051177&result_page=1&tclass4val=0							
	国土交通省	モノレール	旅客数量 旅客人キロ 旅客列車キロ 旅客車キロ	R2年度 R2年度 R2年度 R2年度	定期／定期外別 定期／定期外別 定期／定期外別 定期／定期外別	千人 千人キロ 千キロ 千キロ	-	-	-	-	PDF	CSV	Excel	URLはe-Stat	鉄道輸送統計年報	毎年	令和3年	令和3年9月21日	-	https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00600350&kikan=006000&tstat=000001011026&cycle=8&year=20201&month=0&result_back=1&tclass1val=0							
	内閣府 沖縄総合事務局 運輸部	モノレール	営業キロ	R1年10月現在	事業者計	km	-	-	-	-	PDF	-	-		運輸要覧	毎年	令和3年	令和3年12月	R2～H16	http://www.ogb.go.jp/unyu/nyu_youran							
			運行本数	R3年度	平休別計	本	-	-	-	-																	
			運行間隔	R3年度	時間帯別	分	-	-	-	-				○時～○時：○～○分と表記													
			表定速度	R3年度	終日平均	km/h	-	-	-	-																	
			運賃	R1年10月現在	事業者計	円	-	-	-	-				普通、定期、団体等区分あり 営業日数を乗じて年間値も算出可													
			輸送人員（日平均）	H28年度～R2年度	年度平均	人/日	-	-	-	-																	
		バス	事業者数	H28年度～R2年度	5地区別	事業者	-	-	-	-	PDF	-	-														
			車両数	H28年度～R2年度	5地区別	両	-	-	-	-																	
			運転者数	R2年度末現在	事業者計	人	-	-	-	-																	
			運行系統数	R2年度末現在	事業者計	系統	-	-	-	-																	
			延実働車両数	H28年度～R2年度	5地区別	日車	-	-	-	-																	
			総走行キロ	H28年度～R2年度	5地区別	km	-	-	-	-																	
			輸送人員	H28年度～R2年度	5地区別	千人	-	-	-	-																	
			営業収入	H28年度～R2年度	5地区別	千円	-	-	-	-																	
			1日1車あたり走行キロ	H28年度～R2年度	5地区別	km/日車	-	-	-	-																	
			1日1車あたり輸送人員	H28年度～R2年度	5地区別	人/日車	-	-	-	-																	
			1日1車あたり営業収入	H28年度～R2年度	5地区別	円/日車	-	-	-	-																	
			運賃・賃率	運賃改定ごと	市内線・市外線別	円	-	-	-	-				一部事業者別あり 補助対象は運行費と車両減価償却費													
		地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	H28年度～R2年度	補助対象別	円	事業者数	事業者	車両数	両																		
		タクシー	事業者数	H28年度～R2年度	本島・離島	事業者	-	-	-	-	PDF	-	-														
			車両数	H28年度～R2年度	本島・離島	両	-	-	-	-																	
			延実在車両数	H28年度～R2年度	本島・離島	日車	-	-	-	-																	
			延実働車両数	H28年度～R2年度	本島・離島	日車	-	-	-	-																	
			実働率	H28年度～R2年度	本島・離島	%	-	-	-	-																	
			実車キロ	H28年度～R2年度	本島・離島	千km	-	-	-	-																	
			総走行キロ	H28年度～R2年度	本島・離島	千km	-	-	-	-																	
			実車率	H28年度～R2年度	本島・離島	%	-	-	-	-																	
			輸送回数	H28年度～R2年度	本島・離島	回	-	-	-	-																	
			輸送人員	H28年度～R2年度	本島・離島	千人	-	-	-	-																	
		営業収入	H28年度～R2年度	本島・離島	千円	-	-	-	-																		
		旅客船	事業者数	R2年度末現在	市町村別／航路別	事業者	-	-	-	-	PDF	-	-														
			船舶数	R2年度末現在	市町村別／航路別	隻	-	-	-	-																	
			航路数	R2年度末現在	市町村別	航路	-	-	-	-																	
			運航回数	H28年度～R2年度	航路別	回／年	-	-	-	-																	
			旅客数量	H28年度～R2年度	航路別	人／年	-	-	-	-																	
			旅客輸送人キロ	H28年度～R2年度	航路別	人km/年	-	-	-	-																	
			運賃	運賃改定ごと	航路・等級別	円	-	-	-	-																	
		離島航路補助金交付実績	H28年度～R2年度	県計	千円	事業者数	事業者	航路数	航路																		
		沖縄県 企画部 統計課	モノレール	乗車人員 乗車人員（1日平均）	R2年7月～R3年7月 R2年7月～R3年7月	月別 月別	人 人/日	-	-	-	-	PDF	-	-							直近3カ年度分の年度計も掲載 直近3カ年度分の年度計も掲載	沖縄の統計	毎月	令和3年8月	令和3年8月31日	-	https://www.pref.okinawa.jp/toukeika/so/so_index.html
			モノレール	乗車人員 乗車人員（1日平均）	H27年度～R1年度 H27年度～R1年度	月別 月別	人 人/日	-	-	-	-	Excel	-	-								沖縄県統計年鑑	毎年	令和2年 （第63回）	令和3年3月	H31(R1)～H13	https://www.pref.okinawa.jp/toukeika/yearbook/yearbook_index.html
	沖縄県 企画部 交通政策課	バス	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	H26年度～H30年度	補助対象系統計	万円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	乗合バス路線確保・維持に係る補助関係	毎年	令和2年	令和2年4月4日	-	https://www.pref.okinawa.lg.jp/site/kikaku/kotsu/kikaku/rikujukoutuu.html							
			運行日数（目標・実績）	H26年度～R1年度	補助対象系統別	日	-	-	-	-	事業評価																
			運行回数（目標・実績）	H26年度～R1年度	補助対象系統別	回	-	-	-	-	事業評価																
			平均乗車密度（目標・実績）	H26年度～R1年度	補助対象系統別	人	-	-	-	-	事業評価																
			輸送量（目標・実績）	H26年度～R1年度	補助対象系統別	人	-	-	-	-	事業評価																
沖縄県生活バス路線確保対策補助金	H26年度～H30年度	補助対象系統計	万円	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示															
沖縄県 文化観光スポーツ部 観光政策課	モノレール	観光客のモノレール利用割合	R1年度	4季別	%	-	-	-	-	PDF	Excel	-		観光統計実態調査報告書	毎年	令和元年度	令和2年10月5日	H15年度～H30年度	https://www.pref.okinawa.jp/site/bunka-sports/kankoseisaku/kikaku/report/tourism_statistic_report/r01_tourism-statistic-report.html								
	バス	観光客の路線バス利用割合	R1年度	4季別	%	-	-	-	-		-	-															
総合サイト	沖縄ICカード(株)	モノレール	駅位置（地図）	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	のりものNAVI Okinawa	随時	令和4年	随時	-	https://www.busnavi-okinawa.com/top							
			時刻表	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示													
		バス	バス停位置（地図）	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示													
			時刻表	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示													
		モノレール・バス	所要時間（乗車区間）	最新	乗車区間別	時・分	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示													
			乗り換え回数（乗車区間）	最新	乗車区間別	回	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示													
	(株)琉球バス交通・那覇バス(株)	バス	運賃（乗車区間）	最新	乗車区間別	円	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	那覇バス・琉球バス交通　バスロケーションシステム	随時	令和4年	随時	-	http://www.daiichibus.jp/map/Transit?searchType=2 http://www.daiichibus.jp/map/Transit?searchType=2 http://www.daiichibus.jp/map/Location http://www.daiichibus.jp/map/PriceSearch http://www.daiichibus.jp/map/PriceSearch						
			バス停位置	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			時刻表（バス停）	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			車両位置	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			料金（乗車区間）	最新	個別データ	円	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			距離（乗車区間）	最新	個別データ	km	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
	バスマップ沖縄(任意団体)	モノレール・バス	停留所	最新	系統別	-	全体図	-	-	-	-	PDF	紙媒体	-	WEBサイト上に表示	バスマップ沖縄	随時	令和4年	随時	-	http://www.kotsu-okinawa.org/index.html						
			経路情報（路線）	最新	系統別	-	全体図	-	-	-	-	PDF	紙媒体	-	WEBサイト上に表示												
			便情報	最新	系統別	-	全体図	-	-	-	-	PDF	紙媒体	-	WEBサイト上に表示												
			通過時刻情報（時刻表）	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			運行日	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			運賃（運賃形態、回数券、割引切符等）	最新	事業者別	円	-	-	-	-	-	PDF	紙媒体	-	WEBサイト上に表示												
			事業者	最新	事業者別	URL	-	-	-	-	-	PDF	紙媒体	-	WEBサイト上に表示												
		船舶	行先	最新	発・着地別	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			頻度	最新	発・着地別	本	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												
			運賃	最新	発・着地別	円	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示												

巻末資料－1 基礎データ一覧

区分	提供機関	モード	公表データ名	データ年次	集計区分1	単位	集計区分2	単位	集計区分3	単位	提供形式1	提供形式2	提供形式3	備考	出典・データセット名	公表間隔	最新	発行・公表年月	その他の掲載年次	サイトURL
			事業者	最新	事業者別	URL	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						

区分	提供機関	モード	公表データ名	データ年次	集計区分1	単位	集計区分2	単位	集計区分3	単位	提供形式1	提供形式2	提供形式3	備考	出典・データセット名	公表間隔	最新	発行・公表年月	その他の掲載年次	サイトURL		
オープンデータ	（一社）沖縄オープンラボラトリ	モノレール	駅位置（座標）	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-		沖縄県観光2次交通オープンデータ（OTTOP）	随時	令和4年			https://www.ottop.databed.org/		
			時刻表	最新	個別データ	-	-	-	-	-	GTFS-JP	-	-	-								
			運賃	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
		バス	バス停位置（座標）	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
			時刻表	最新	個別データ	-	-	-	-	-	GTFS-JP	-	-	-								
			運賃	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
個別事業者HP	沖縄都市モノレール（株）	モノレール	路線図	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	沖縄都市モノレール（株）HP	随時	令和4年	随時	-	https://www.yui-rail.co.jp		
			時刻表	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-				WEBサイト上に表示				
			運賃表	最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-				WEBサイト上に表示				
			1日当たり乗客数	最新	駅別	人/日	年度別	人/日	-	-	PDF	-	-	-				随時	随時	-	https://www.yui-rail.co.jp/common/uploads/6a70db7605abc48d11cd04e00bb26b7.pdf	
			総乗客数	最新	駅別	人	年度別	人	-	-	PDF	-	-	-						https://www.yui-rail.co.jp/common/uploads/6a70db7605abc48d11cd04e00bb26b7.pdf		
			（株）琉球バス交通・那覇バス㈱	バス	バス停位置	最新	-	-	-	-	-	-	JPG	-		-		-	（株）琉球バス交通・那覇バス(株)HP	随時	令和4年	随時
	（株）琉球バス交通	バス	運賃表（三角表）	最新	路線区間別	円	-	-	-	-	PDF	-	-	-	（株）琉球バス交通HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.ryukyubuskotsu.jp/pdf/20191001_RFareTable/news.html		
	那覇バス（株）	バス	運賃表（三角表）	最新	路線区間別	円	-	-	-	-	PDF	-	-	-	那覇バス(株)HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.ryukyubuskotsu.jp/pdf/20191001_NFareTable/news.html		
	沖縄バス（株）	バス	時刻表（路線）	最新	系統別	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-	「おきなわNAVI」WEBサイト上に表示	沖縄バス(株)HP	随時	令和4年	随時	-	https://okinawabus.com/wp/rb/rb_routelist/	
			系統図	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
	東陽バス（株）	バス	運行回数	最新	系統別	回	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	東陽バス(株)HP	随時	令和4年	随時	-	https://toyo-bus.com/busline/	
			営業キロ	最新	系統別	km	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示							https://toyo-bus.com/busline/
			路線図	最新	系統別	-	全体図	-	-	-	PDF	Excel	-	-								https://toyo-bus.com/route_map/
			運賃表（三角表）	最新	系統別	円	-	-	-	-	PDF	-	-	-								https://toyo-bus.com/time_table/
		（同）やんばる急行バス	バス	運賃表（三角表）	最新	系統別	円	-	-	-	-	-	JPG	-	-	WEBサイト上で区間指定検索可能	（同）やんばる急行バスHP	随時	令和4年	随時	-	https://yanbaru-expressbus.com/fare-search/
				路線図	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	バス停位置（地図）			最新	個別データ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	https://yanbaru-expressbus.com/bus-stop/						
	時刻表（路線）			最新	系統別	-	-	-	-	-	PDF	JPG	-	-		https://yanbaru-expressbus.com/timetable/						
	（株）北部観光バス	バス	路線図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示（無料シャトル）	（株）北部観光バスHP	随時	令和4年	随時	-	https://www.hokubukankou-bus.com/	
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示（無料シャトル）							https://www.okinawatraveler.net/yambarus/
	平安座総合開発（株）	バス	時刻表（路線）	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	WEBサイト上に表示	平安座総合開発（株）HP	随時	令和4年	随時	-	https://www.henza-sk.com/transportation.php	
			運賃表（三角表）	最新	-	円	-	-	-	-	-	PDF	-	-	WEBサイト上に表示							https://www.henza-sk.com/transportation.php
			路線図	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	WEBサイト上に表示							https://www.henza-sk.com/transportation.php
	（有）カリー観光	バス	時刻表（路線）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	（有）カリー観光HP	随時	令和4年	随時	-	https://karrykanko.com/	
			運賃	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
	伊江島観光バス（株）	バス	路線図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	伊江島観光バス（株）HP	随時	令和4年	随時	-	http://iejima-bus.com/route-bus/	
			時刻表（路線）	最新	-	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-							
			運賃表（主要区間）	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
	とかしき観光バス（合）	バス	路線図（地図・写真）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	とかしき観光バス（合）HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.tokashikibus.jp/	
			時刻表（路線）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
	（株）八千代バス・タクシー	バス	路線図（地図）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	（株）八千代バス・タクシーHP	随時	令和4年	随時	-	https://www.yachiyo-bus-taxi.jp/rosenbus.php	
			時刻表（路線）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
			運賃表（三角表）	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
	宮古協栄バス（資）	バス	系統図	最新	-	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-	宮古協栄バス（資）HP	随時	令和4年	随時	-	https://385kyoei.com/route/	
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-							
			運賃表（三角表）	最新	-	円	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-							
	東運輸（株）	バス	系統図	最新	-	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-	東運輸（株）HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.azumabus.co.jp/localbus/	
			時刻表（路線）	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-							
			運賃表（三角表）	最新	-	円	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-							
	（有）安栄観光	バス	乗車場所案内図	最新	-	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	西表島西部地区送迎バス（公式サイトでは表示されない）	（有）安栄観光HP	随時	令和4年	随時	-	https://aneikankou.co.jp/files/manager/pdf/timetable/buss/iriomote_bus.pdf	
			時刻表（路線）	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-							
	西表島交通（株）	バス	路線図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	西表島交通（株）HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.iriomotejima-koutsu.com/	
			時刻表（路線）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
			運賃表（三角表）	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
	（有）竹富島交通	バス	乗車場所案内図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	（有）竹富島交通HP	随時	令和4年	随時	-	https://takekou.info/bus-usage-guide/	
			発車時刻	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
			運賃	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示
（株）コハマ交通	バス	運行ルート	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示（島内一周定観）	（株）コハマ交通HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.kohama-k.com/		
		発車時刻	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示（島内一周定観）	
		運賃	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示（島内一周定観）	
沖縄エアポートシャトル有限責任事業組合	バス	時刻表（路線）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	沖縄エアポートシャトル有限責任事業組合HP	随時	令和4年	随時	-	https://www.okinawa-shuttle.co.jp/		
		運賃表（三角表）	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示	
		車両位置	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							WEBサイト上に表示	
東京バス（株）	バス	バス停位置	最新	-	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-	東京バス（株）沖縄営業所HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.tokyobus.jp/okinawa/city-bus/		
		時刻表（路線・バス停）	最新	系統別	-	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-								
		運賃表（三角表）	最新	-	円	-	-	-	-	-	PDF	-	-	-								

区分	提供機関	モード	公表データ名	データ年次	集計区分1	単位	集計区分2	単位	集計区分3	単位	提供形式1	提供形式2	提供形式3	備考	出典・データセット名	公表間隔	最新	発行・公表年月	その他の掲載年次	サイトURL
個別事業者 HP	(有) 安栄観光	旅客船	航路図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(有) 安栄観光HP	随時	令和4年	随時	-	https://aneikankou.co.jp/
			時刻表	最新	航路別	-	-	-	-	-	PDF	-	-							
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	八重山観光フェリー（株）	旅客船	航路図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	八重山観光フェリー（株）HP	随時	令和4年	随時	-	https://www.yaeyama.co.jp/
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	(資) 福山海運	旅客船	直近運航予定	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(資) 福山海運ブログ	随時	令和4年	随時	-	https://fukuyamakaiun.ti-da.net/
			月間運航予定表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	(有) 船浮海運	旅客船	航路図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(有) 船浮海運HP	随時	令和4年	随時	-	https://funaukikaiun.wixsite.com/top-jp
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	(資) 浦内川観光	旅客船	航路図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(資) 浦内川観光HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.urauchigawa.com/
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	(名) 大神海運	旅客船	時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(名) 大神海運HP	随時	令和4年	随時	-	https://oogamikaiun.com/
			運賃	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	(資) 多良間海運	旅客船	航路延長	最新	-	km	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(資) 多良間海運HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.taramakaiun.com/
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	大東海運（株）	旅客船	発着場所案内図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	大東海運（株）HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.daitoline.com/
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	久米商船（株）	旅客船	航路図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	久米商船（株）HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.kumeline.com/
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	(名) 水納海運	旅客船	発着場所案内図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(名) 水納海運HP	随時	令和4年	随時	-	http://www.7b.biglobe.ne.jp/~minna/
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	(有) 神谷観光	旅客船	時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	(有) 神谷観光HP	随時	令和4年	随時	-	http://tsuken.shimatabi.jp/
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
	久高海運（名）	旅客船	発着場所案内図	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示	久高海運（名）HP	随時	令和4年	随時	-	https://kudakakaiun.jimdofree.com/
			時刻表	最新	-	-	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						
			運賃表	最新	-	円	-	-	-	-	-	-	-	WEBサイト上に表示						

目標例	数値指標例	手引き での 区分	算出方法 モ＝モノレール、バ＝バス、 タ＝タクシー、船＝旅客船	対象 モード	データの入手先							
					交通事業者保有データ			官庁保有データ（統計データ等）		その他のデータ	各種調査	
					HP公開データ単独	HP公開データ組合せ	HP非公開データ（要照会） ※印は輸送実績報告書もしくは、 事業報告書 無印はヒアリング等により入手	HP公開データ	HP非公開データ（要照会）		調査あり	調査なし
まちのにぎわ い創出	商店街の来街者数	選択	○事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街における歩行者通行量調査、又は住民アンケート調査により把握	全て								商店街訪問回数（アンケート等）、 商店街歩行者通行量（観測調査） 等
	商店街最寄りのバス停の乗降者数	選択	○事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街の最寄りのバス停における乗降客数を把握 ○調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得	モノレール	モノレール駅別乗降客数							商店街最寄りバス停の乗降客数（観測調査）
				バス			バス停別乗降客数					
				タクシー			商店街付近での乗降客数					
観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択	○事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地への観光入込客数や宿泊者数 ○観光入込客調査もしくは実態調査により把握	全て					・観光入込調査（県）のオリジナルデータから 地域内発着分、宿泊分を集計 ・観光協会等に照会			観光入込客数、宿泊者数（実態調査）
	観光地最寄りのバス停の乗降者数	選択	○事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地の最寄りのバス停における乗降客数を把握 ○当該バス停における調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得	モノレール	モノレール駅別乗降客数							
				バス			バス停別乗降客数					
				タクシー			観光地付近での乗降客数					
おでかけ機 会の確保	各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・ 買い物等の主な目的地への移動手段の有無・ 便数	選択	○路線図や経路探索アプリを用いて検索（サービス対象エリアのみ） ○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、移動手段の有無 や便数を把握	モノレール	路線図、時刻表					経路探索アプリ（一部のみ）		移動手段の有無・便数(アンケート等)
				バス	路線図、時刻表					経路探索アプリ（一部のみ）		移動手段の有無・便数(アンケート等)
				タクシー								移動手段の有無・便数(アンケート等)
				旅客船	路線図、時刻表							移動手段の有無・便数(アンケート等)
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有 無	選択	○事業者資料（路線図）と地図を照合するか、路線図入り地図を用いてバス停等の有無、 箇所数等を把握 ○「近辺」の定義は、各自治体が地域の実情に応じて設定	モノレール	路線図					一般地図		
				バス	路線図					一般地図		
				タクシー								
				旅客船								
	高齢者の外出回数	選択	○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、高齢者の外出回 数を把握	全て								外出回数（アンケート等）
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	○高校や地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、自宅から公共交通で 通学できる高校生の割合を把握 ○通学可能割合＝公共交通利用高校生数／全高校生数	全て								公共交通を使って通学できる高校生数（アンケート 等）
	公共交通カバー率（人口もしくは面積）	推奨	○公共交通カバー率＝駅・バス停等から一定の距離の圏域でカバーできる人口(又は面積) ／地域の全人口(地域面積又は可住地面積) ○求横には地図からの手作業やGIS（地図情報システム）等(注)を活用 ○圏域については地域特性を勘案して距離を設定 (注) 地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的 に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術	モノレール	路線図			地区別人口、メッシュ別人口				
				バス	路線図			地区別人口、メッシュ別人口				
				タクシー								
				旅客船								
	集落カバー率（人口もしくは面積）	推奨	○集落カバー率＝駅・バス停設置集落数（又は集落人口）／地域の全集落数(又は地域総人 口) ○集落ごとの駅・バス停設置状況を確認し算出	モノレール	路線図			地区（集落）別人口				
				バス	路線図			地区（集落）別人口				
				タクシー								
				旅客船								
	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面 積）	推奨	○公共交通空白・不便地域率＝公共交通空白・不便地域人口（又は面積）／地域総人口 （又は総面積） ○公共交通空白・不便地域の定義は、各自治体が地域の実情に応じて設定	モノレール	路線図、時刻表			地区別人口、メッシュ別人口				
				バス	路線図、時刻表			地区別人口、メッシュ別人口				
				タクシー								
				旅客船								
	地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持 事業の活用の際は設定推奨】	推奨	○地域間を跨いで移動した利用者数（OD）(注) (注) 人や物、自動車などが移動する起点 originから終点 destinationまでを一体として把 握する交通量。起点・終点のみでなく交通の目的、利用手段のほか、交通発生・集中の要 因や交通パターンの特性などの詳しい現況も含む。 ○地域間幹線系統利用者あるいは住民へのアンケート調査、インタビュー調査、調査員の 乗込調査等により把握	モノレール								利用者数（アンケート等又はOD調査）
				バス								
				タクシー								
				旅客船								
	輸送容量（１日に輸送できる旅客数の合計）	推奨	○(モ)輸送容量(人)＝Σ（編成定員(人)×１日当たり運行回数(回)） ○(バ)輸送容量(人)＝Σ（車両定員(人)×１日当たり運行回数(回)） ○(タ)輸送容量(人)＝Σ（車両定員(人)×１日当たり実車回数(回)） ○(船)輸送容量(人)＝Σ（船舶定員(人)×１日当たり運航回数(回)）	モノレール		編成定員、運行回数		輸送容量				
				バス			輸送容量					
				タクシー			輸送容量					
				旅客船		船舶定員、運航回数						
	運行（航）回数	推奨	○当該運行事業者資料（時刻表等）により、１日当たりの運行（航）回数を確認 ○タクシーは実車運行回数を事業者を確認	モノレール	時刻表							
				バス	時刻表							
				タクシー			実車運行回数※					
				旅客船	時刻表							
	地域全体の公共交通延長	推奨	○公共交通延長＝Σ（モノレール路線長、バス系統長、航路延長） ○事業者資料（路線図、事業報告書等）を収集し合計 ○タクシーを除く	モノレール	路線図、事業概要							
				バス	路線図、事業概要							
				タクシー								
				旅客船	航路距離、事業概要							
環境負荷の軽 減	CO2排出量の削減	選択	○「住民等の公共交通利用率」データを用い、次式により削減量又は削減率を算出し、公 共交通整備前後の差分や比率で比較 ○CO2排出量＝マイカー移動人キロ×排出原単位(g-CO2／人km) ○排出量原単位は国土交通省HP等から入手	全て				マイカーのCO2排出原単位				マイカー利用者数、利用距離（アンケート等）
	自家用車分担率の縮小	選択	○地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、移動ごとの利用交通手段 を把握し算出 ○自家用車分担率＝自家用車を利用した移動／全移動	全て								利用交通手段（アンケート等） ※人キロベースで算出することを想定し発着地情報 を加味
	渋滞の削減	選択	○ボトルネック交差点の渋滞長さ、混雑区間の旅行時間を整備前後で比較	全て				渋滞箇所				渋滞長観測調査、旅行時間調査等

目 標 例	数値指標例	手引き での 区分	算出方法 モ=モノレール、バ=バス、 タ=タクシー、船=旅客船	対象 モード	データの入手先							
					交通事業者保有データ			官庁保有データ（統計データ等）		その他のデータ	各種調査	
					HP公開データ単独	HP公開データ組合せ	HP非公開データ（要照会） ※印は輸送実績報告書もしくは、 事業報告書 無印はヒアリング等により入手	HP公開データ	HP非公開データ（要照会）		調査あり	調査なし
安全確保	免許返納者数の拡大	選択	○地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、運転免許保有者数（又は返納者数）を把握 ○免許返納者数の把握を地方自治体で把握している場合は、各地方自治体へ確認	全て					免許返納者数			運転免許保有者数、返納者数（アンケート等）
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	選択	○駅・バス停等から一定の距離の圏域でカバーできる人口を算定 ○算定には町・丁目人口や、GIS等を活用 ○「沿線」の定義は、地域特性を勘案して自治体が設定	モノレール バス タクシー 旅客船	路線図 路線図			地区別人口、メッシュ別人口 地区別人口、メッシュ別人口				
	住宅着工件数	選択	○住宅着工統計（国土交通省）から各自治体の着工件数を把握 ○公共交通整備前後のデータを連続して把握し、変曲点があるか分析	全て				住宅着工統計（市町村別）				
	地価公示価格	選択	○地価公示データ（国土交通省）から、各自治体における標準値地価を把握し、用途地域ごとの平均値等を算出 ○公共交通整備前後のデータを連続して把握し、変曲点があるか分析	全て				地価公示・都道府県地価調査（地点別） ※沖縄県HPで地価調査・地価公示を公開				
系統間での円滑な接続の確保	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	○便数=Σ（地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数） ○接続率=上記の接続あり便数／全地域内フィーダー系統の便数 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各自治体が設定	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表						
	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	○フィーダー系統と幹線系統の乗換地点における乗換客をカウントするか、アンケート調査、インタビュー調査等で把握 ○乗換利用率=幹線系統乗換回数(回)／フィーダー系統総利用回数(回)	モノレール バス タクシー 旅客船								乗換利用者数(カウント、アンケート等)
	地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	○乗換時間は、当該フィーダー系統と幹線系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に算出 ○平均待ち時間（分）=Σ乗換時間（分）／対象便数（便）	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表						
	鉄道・高速バス等との接続便数	選択	○便数=Σ（モノレール・高速バス等に接続している地域内バスの便数） ○接続率=上記の接続あり便数／全系統の便数 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各自治体が設定	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表 路線図、時刻表						
	鉄道・高速バス等との平均待ち時間	選択	○待ち時間は、モノレール・高速バスと地域内バスの事業者資料（路線図、時刻表等）を基に算出 ○平均待ち時間（分）=Σ乗換時間（分）／対象便数（便）	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表 路線図、時刻表						
	鉄道・高速バス等との接続の有無	選択	○上記「鉄道・高速バス等との接続便数」において、「接続」とみなされる便の有無を把握 ○終日に加え、朝夕と昼間時など時間帯での比較も有効 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各自治体が設定	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表 路線図、時刻表						
	接続するフィーダー系統との乗り換え回数	選択	○鉄道・高速バス・幹線バス・旅客船と、これらに結節するフィーダー系統との間において、すべての乗り換えの中で「接続」とみなされる乗り換え数を把握 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各自治体が設定	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表 路線図、時刻表						
	接続するフィーダー系統との平均待ち時間	選択	○上記「鉄道・高速バス等との平均待ち時間」をフィーダー系統に読み替え ○待ち時間は、フィーダーバス等の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に算出 ○平均待ち時間（分）=Σ乗換時間（分）／対象便数（便）	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表 路線図、時刻表						
	フィーダー系統との接続数	選択	○上記「鉄道・高速バス等との接続の有無」をフィーダー系統に読み替え ○終日に加え、朝夕と昼間時など時間帯での比較も有効 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各自治体が設定	モノレール バス タクシー 旅客船		路線図、時刻表 路線図、時刻表						
	地域間幹線系統との接続の有無	選択	○上記「鉄道・高速バス等との接続の有無」を地域間幹線系統に読み替え ○終日に加え、朝夕と昼間時など時間帯での比較も有効 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各自治体が設定	モノレール バス タクシー 旅客船		時刻表、路線図 時刻表、路線図						

**沖縄の公共交通施策立案等に資するデータ収集と
一元化に関する調査及びSDGs実現に向けての
公共交通利用促進調査**

業務報告書

令和4年3月

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室