

令和 4 年度
ポストコロナにおける沖縄管内の
公共交通転換への方策調査事業

報告書

令和 5 年 3 月

株式会社 中央建設コンサルタント

令和4年度
ポストコロナにおける沖縄管内の公共交通転換への方策調査事業

目 次

第1章 業務概要	1-1
1.1 業務目的	1-2
1.2 業務概要	1-3
1.3 実施方針	1-4
1.3.1 本業務の認識	1-4
第2章 自家用車から公共交通転換した場合の指標を含めたデータ収集	2-1
2.1 検討の概要	2-2
2.1.1 作業概要	2-2
2.2 公共交通を利用するメリットの整理	2-3
2.2.1 社会的課題からの波及効果の繋がり	2-4
2.2.2 社会的課題に関するデータ収集・分析	2-5
2.2.3 個人的課題からの波及効果の繋がり	2-25
2.2.4 個人的課題に関するデータ収集・分析	2-26
第3章 ポストコロナにおけるマイカーから公共交通への転換を促進する意識醸成 の検討及び実証調査	3-1
3.1 検討の概要	3-2
3.2 公共交通への利用転換にメリットがある人々の類型を整理・モデル化及び、 利用転換方策の検討	3-3
3.2.1 公共交通利用転換のターゲット整理	3-3
3.2.2 公共交通の利用頻度が比較的高い軸の抽出	3-10
3.2.3 対象エリアの決定	3-18
3.2.4 公共交通、自動車を利用した際のコスト比較	3-19
3.3 自家用車から公共交通に転換する方策について実証調査	3-27
3.3.1 公共交通利用に関する他県比較	3-27
3.3.2 公共交通転換に向けた他県取り組み事例	3-29
3.3.3 実証ツールの作成	3-36
3.4 実証調査の結果を踏まえた検討内容の改善	3-37
3.4.1 Web アンケートの実施	3-37

第 4 章	広報の実施	4-1
4.1	検討の概要	4-2
第 5 章	本事業実施を踏まえた今後公共交通への転換を促進する意識醸成を図る上 での課題	5-1
5.1	今後の課題	5-2

第1章 業務概要

1.1 業務目的

- 沖縄県内においては、県民の多くが移動手段をマイカーに依存しており、朝夕ピーク時の交通渋滞が慢性化している。特に、新型コロナウイルスの感染が拡大した以降においては、公共交通の利用者が減少し、公共交通ネットワークの維持に支障をきたしている。令和3年度に沖縄総合事務局運輸部が実施した「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」において、持続可能な開発の観点から、公共交通の利用促進を求められた場合において、約6割強の人々が、「現状と変わらない」と回答し、公共交通への利用転換の意識醸成を図ることが課題となっている。
- この約6割強の人々の中には、公共交通利用にメリットがあるにも関わらず、そのメリットを認識できずにマイカーを利用している人々が一定数存在することが推測される。
- 以上のことから、本調査では、公共交通への利用転換にメリットがある人々の類型を整理・モデル化し、これに該当する人々をターゲットとして、定量的なデータや指標を用いた利用転換方策を検討し、ポストコロナにおける公共交通利用への意識醸成のための課題解決に関する調査を実施した。

1.2 業務概要

- (1) 業務名：ポストコロナにおける沖縄管内の公共交通転換への方策調査
- (2) 工 期：令和 4 年 8 月 25 日から令和 5 年 3 月 31 日まで
- (3) 発注者：内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室
- (4) 受注者：株式会社 中央建設コンサルタント
- (5) 業務項目：

	項目	単位	数量	備考
1	自家用車から公共交通転換した場合の指標を含めたデータ収集	式	1	
2	ポストコロナにおけるマイカーから公共交通への転換を促進する意識醸成の検討及び実証調査	式	1	
3	広報の実施	式	1	
4	本事業実施を踏まえた今後公共交通への転換を促進する意識醸成を図る上での課題	式	1	
5	報告書作成	式	1	報告書、打合せ 3 回実施

1.3 実施方針

1.3.1 本業務の認識

(1) 業務目的との整合性

- 沖縄県における公共交通利用分担率は低く、多くの人が自動車に依存している。その結果、朝夕ピーク時間帯での交通渋滞が慢性的に発生しており、平日の混雑時旅行速度は三大都市よりも低くなっている。
- また、新型コロナウイルスの影響により、混雑による密を避けるため公共交通離れも一部みられる。
- 政令市並みの高密度市街地が軸上に展開し、さらに自動車への依存が高い沖縄において、道路インフラに依存した交通体系だけでは限界がある。また今後さらに進む高齢化社会や、カーボンニュートラル等を踏まえると、自動車と公共交通を適切に使い分けられる社会環境への転換（インフラ環境整備のみでなく県民の意識や行動の変容）が求められる。

(2) 課題認識

- 公共交通の利用転換方策の検討にあたっては、公共交通への転換の可能性がある人を抽出・モデル化し、対象毎に適切と考えられる方策を整理する必要があると認識。
- 公共交通転換への意識や行動の変容に向けて、公共交通利用のメリットの定量化に加え、すぐに行動に移せるための情報提供の工夫（例：バスマップ、バスの乗り方、シェアサイクルポート（端末交通）情報、感染症対策等）も必要であると認識。
- 意識の醸成にあたり、交通手段が定まっていない層（例：学生等）へのアプローチも重要であると認識。

第2章 自家用車から公共交通転換した場合の指標を含めたデータ収集

2.1 検討の概要

- 普段マイカーを利用している人々が、公共交通への利用転換を図ることによって解決が図られる事項の整理及びそれを裏付けるデータの収集を行った。
- なお、これについては、社会的課題の解決のほか、公共交通への利用転換を行うメリットが個人の普段の生活における課題解決に資するものであることが説明できるものについても併せて収集・整理を行った。

2.1.1 作業概要

- 自家用車から公共交通転換によって解決が図られる事項について、ロジックモデルを参考に用い、施策と波及効果のつながりを可視化しながら、体系的に整理を行った。
- 波及効果を裏付けるためのデータについて、社会的課題解決、個人のメリット等の視点から、分析可能なデータを収集した。

ロジックモデルを参考とした整理イメージ

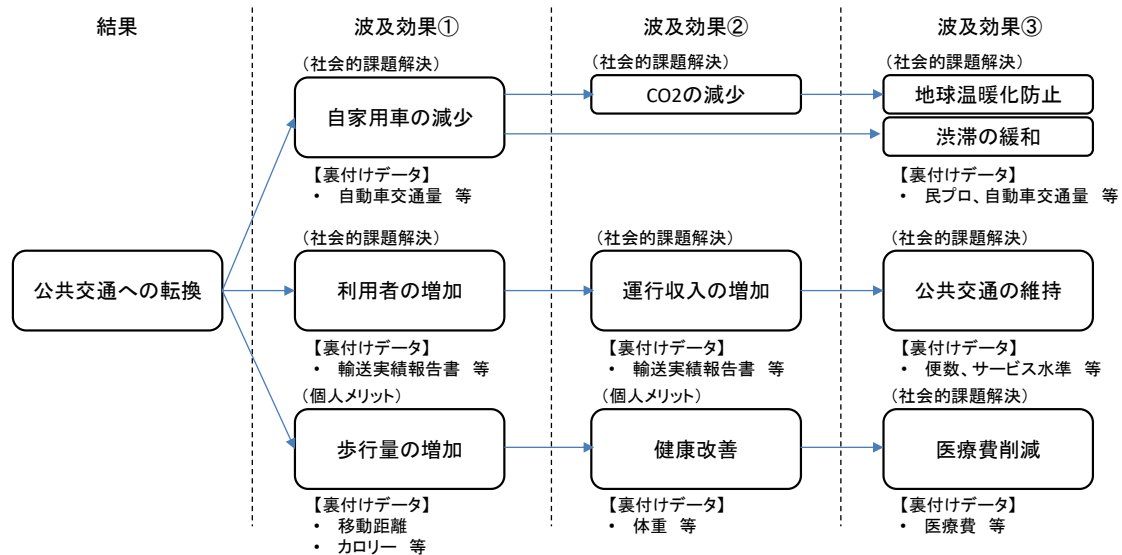


図 2-1 ロジックモデルを参考とした整理イメージ

2.2 公共交通を利用するメリットの整理

- 普段マイカーを利用している人々が、公共交通への利用転換を図ることによって解決が図られる事項の整理及びそれを裏付けるデータの収集にあたり、ロジックモデルを参考にメリットを抽出、5つの項目に分類し最終的な理想像の整理を行った。
- 整理にあたり、公共交通利用転換のメリットとして、社会的課題からの波及効果の繋がり、個人的課題からの波及効果の繋がり、それぞれの裏付けとなるデータについて収集を行った。

 交通渋滞	 健康	 環境問題	 経済	 安全・安心
渋滞を気にして運転しなくていい(モノレールやバスレーン等) 自家用車が減らせる 自家用車を持たなくていい	歩くため健康増進につながる 渋滞を気にして運転しなくていい 家を出る時間に余裕が生まれる バスの時間が決まっているのでメリハリがつく 自分の時間が出来る 時間の有効活用が出来る	CO2等の削減 環境にやさしい	駐車場を契約しなくていい 自家用車を維持管理しなくていい 企業は駐車場を用意しなくていい 夜も気軽に飲酒できる 利用が増えると事業者も安定する	自分で運転しなくていい 事故のリスクが減る
理想像				
渋滞の緩和	健康で長生き	温暖化防止	経済の向上	安全な社会

図 2-2 公共交通を利用するメリットの整理

2.2.1 社会的課題からの波及効果の繋がり

- ロジックモデルを参考に、沖縄の社会的課題からの理想像と、公共交通利用転換とのつながりを整理。指標として各裏付けデータの活用が想定されることから、データを活用して沖縄の現況の整理を行った。

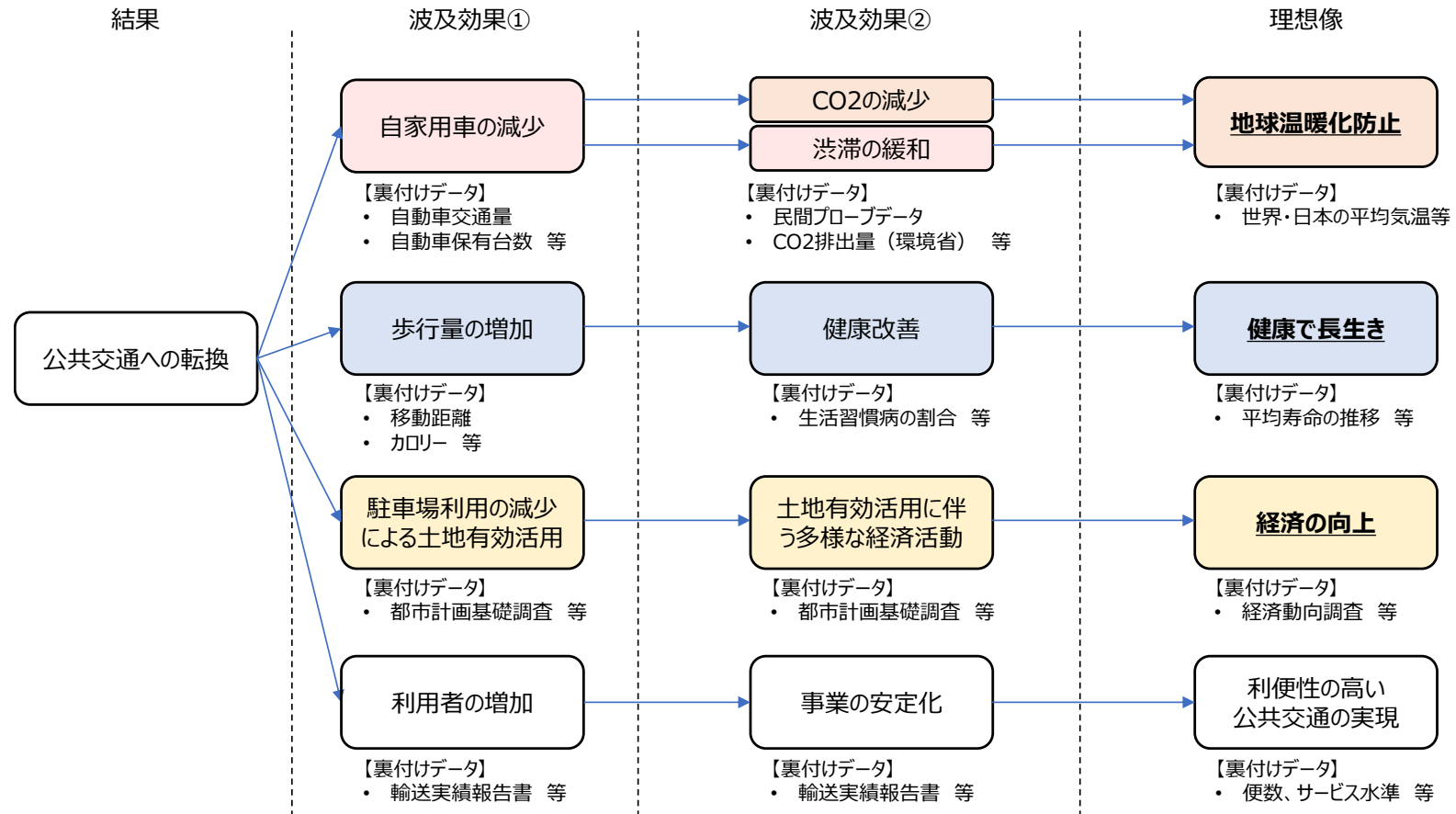


図 2-3 社会的課題波及効果の繋がり

2.2.2 社会的課題に関するデータ収集・分析

(1) 自家用車の減少：自動車保有台数

- 自動車検査登録情報協会資料より、自動車保有台数の把握が可能。
- 沖縄の自動車保有台数の伸びは、ここ 20 年間で 40%以上の増加となっている。他都道府県を大きく上回るだけでなく、国内でも突出している。

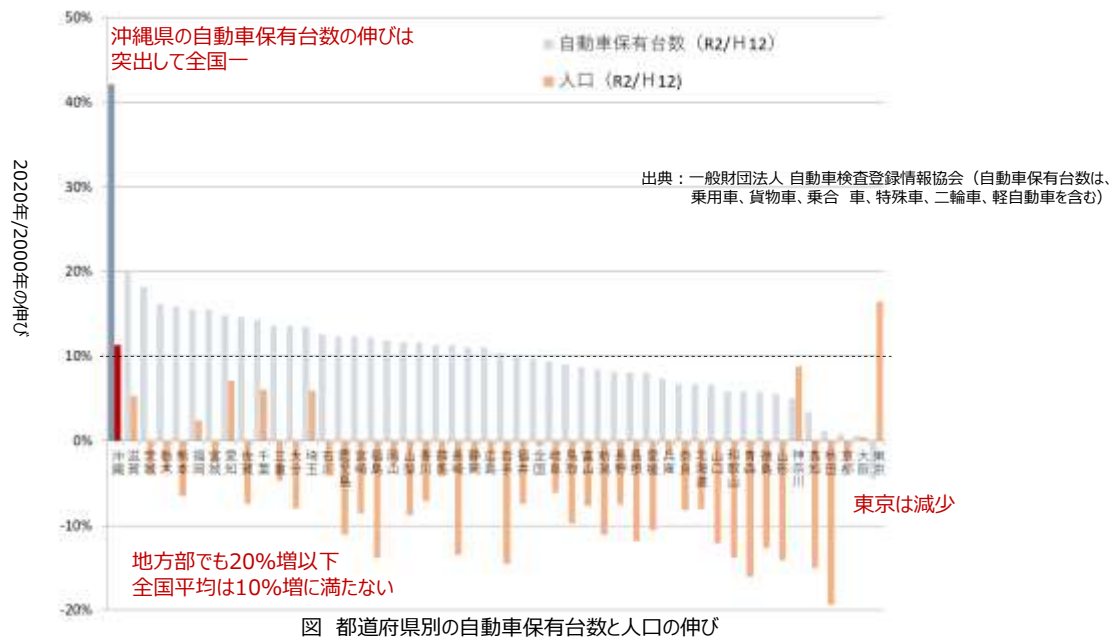


図 都道府県別の自動車保有台数の伸び率（2020年／2000年）

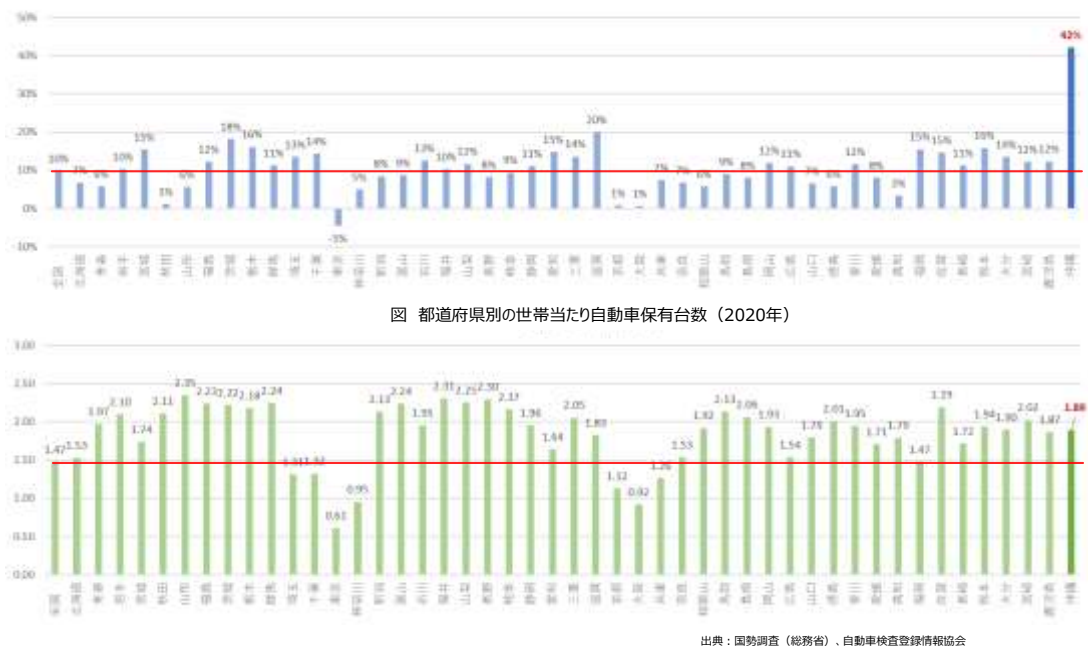
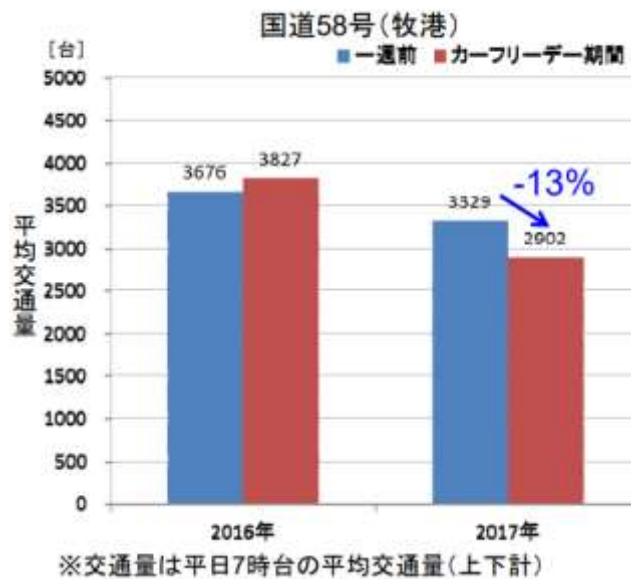


図 2-4 自動車保有台数伸び率の全国比較

(2) 渋滞の緩和：民間プローブデータ

- 民間プローブデータより、渋滞に関する定量的な整理が可能。
- 平成29年に沖縄総合事務局開発建設部において実施された「わった～バス大実験（カーフリーデー）」での検証では、自動車交通量及び民間プローブデータを用いて、自家用車からの転換を促した実験期間において、交通量の減少や、渋滞道路の延長の減少を確認。

自動車交通量による整理



民間プローブデータによる整理

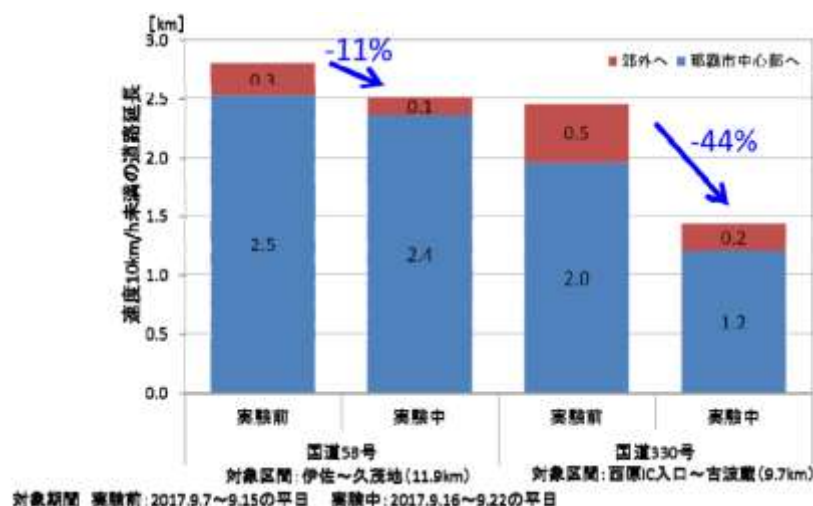


図 2-5 民間プローブデータを用いた渋滞緩和の定量的評価

(3) CO₂ の減少：国立研究所 温室効果ガスインベントリオフィス

- 国土交通省が出しているよりデータ・出典等より、CO₂ 排出量に関する定量的な整理が可能。
- 全国と沖縄県の部門別二酸化炭素排出量(2018(平成30)年度)の排出構成を比較すると、沖縄県の産業構造が全国と比べて製造業の割合が小さいという特徴から、運輸部門で占める割合が大きくなっている。

図 1-2-8 全国の排出構成(2018 年度)

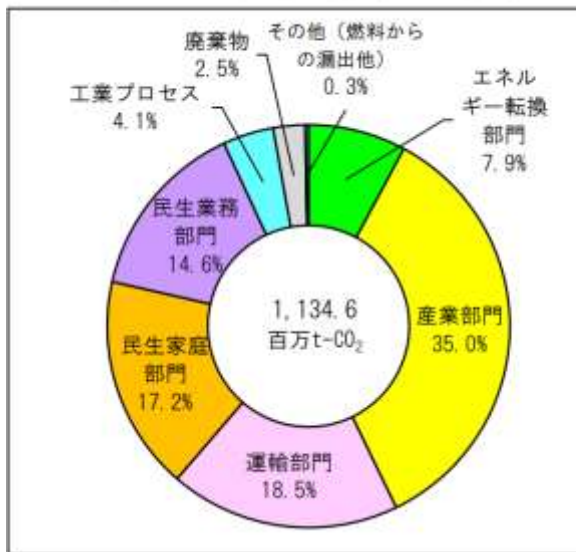


図 1-2-9 沖縄県の排出構成(2018 年度)

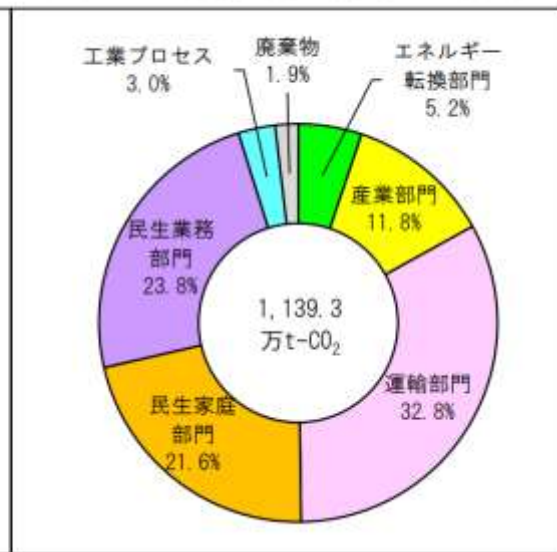
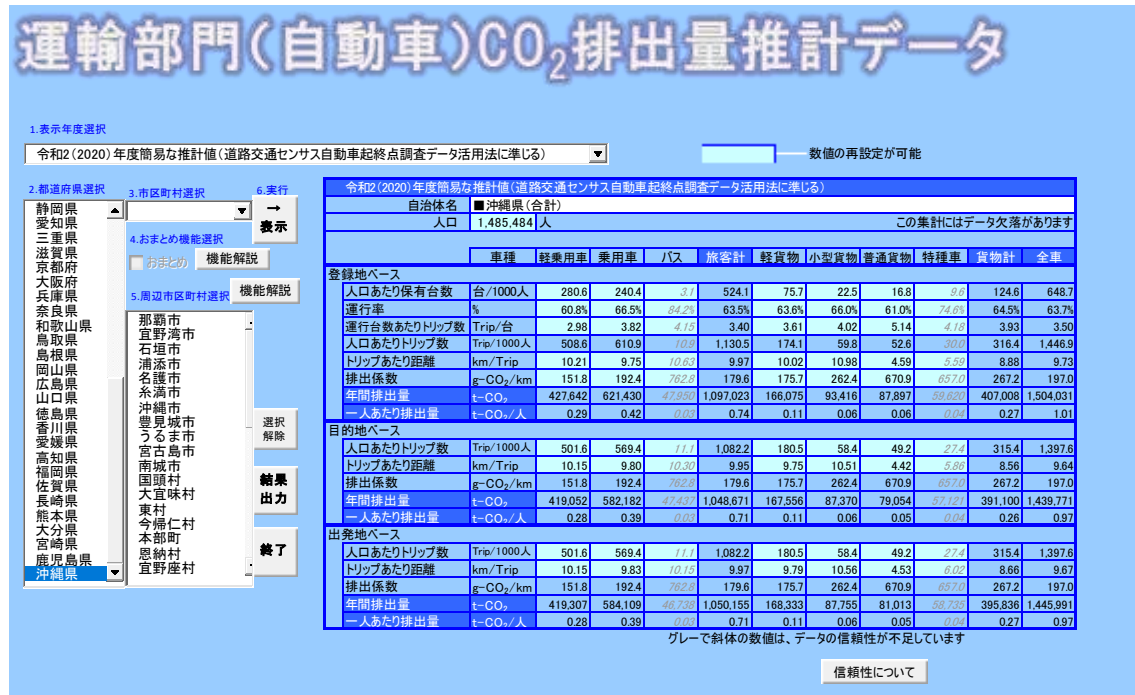


図 2-6 沖縄県・全国との排出構成の比較

出典：第2次沖縄県地球温暖化対策実行計画（国立研究所 温室効果ガスインベントリオフィス）

(4) CO₂ の減少：運輸部門（自動車）CO₂ 排出量推計データ

- 環境省が出しているより推計データより、CO₂ 排出量に関する定量的な整理が可能。

図 2-7 環境省HP（運輸部門（自動車）CO₂ 排出量推計データ）

(5) 地球温暖化防止：気象庁HP（各種データ・資料）

- 気象庁が出しているより各種データ・資料より、気温に関する定量的な整理が可能。
- 世界の年平均気温は、様々な変動を繰り返しながら上昇しており、長期的には100年あたり0.74℃の割合で上昇している。特に1990年代半ば以降、高温となる年が多くなっている。

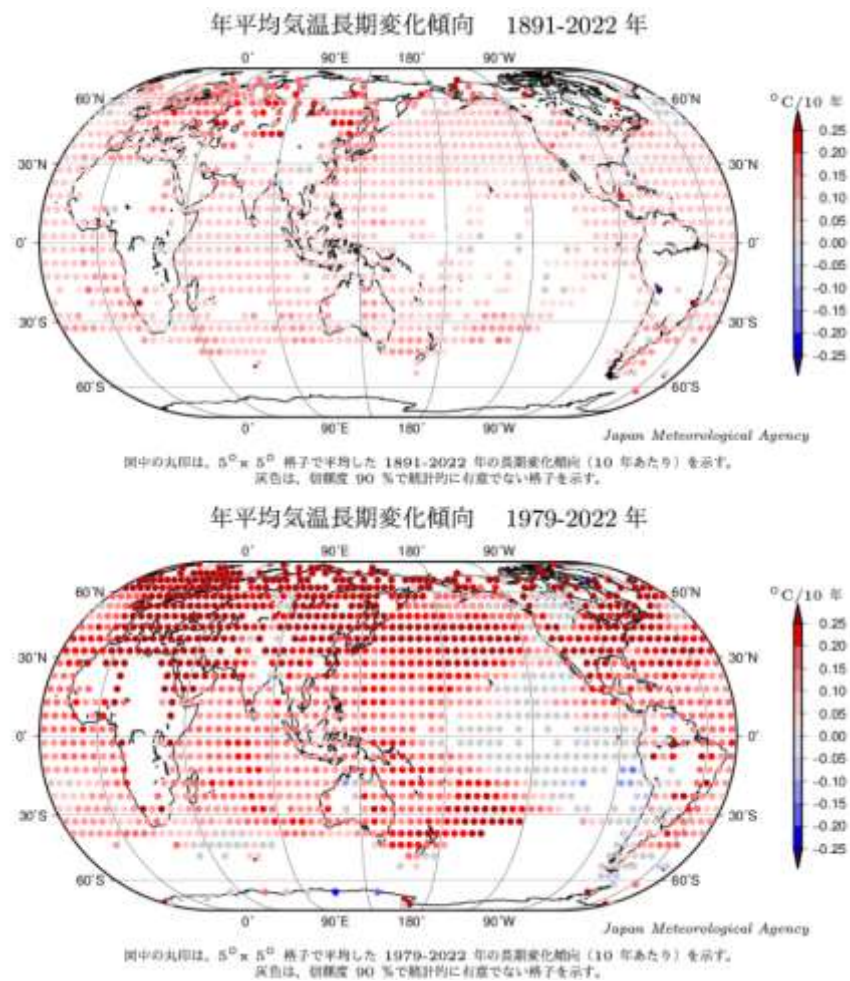


図 2-8 年平均気温長期変化傾向（上：1891－2022 年、下：1979－2022 年）

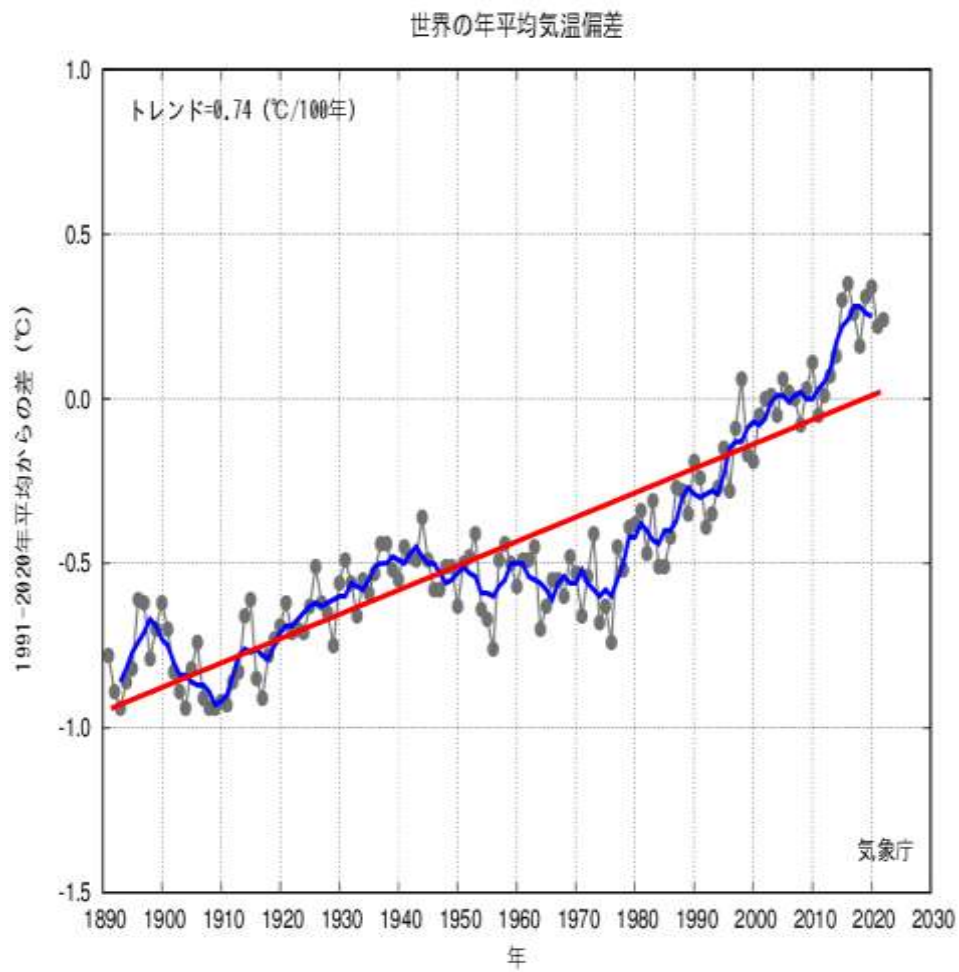


図 2-9 世界の平均気温偏差

出典：気象庁 HP（各種データ・資料）

(6) 歩行量の増加：国民健康・栄養調査

- 厚生労働省が出しているよりデータより、歩行量に関する定量的な整理が可能。
- 沖縄の歩数は、男性・女性共に全国平均を下回っている。

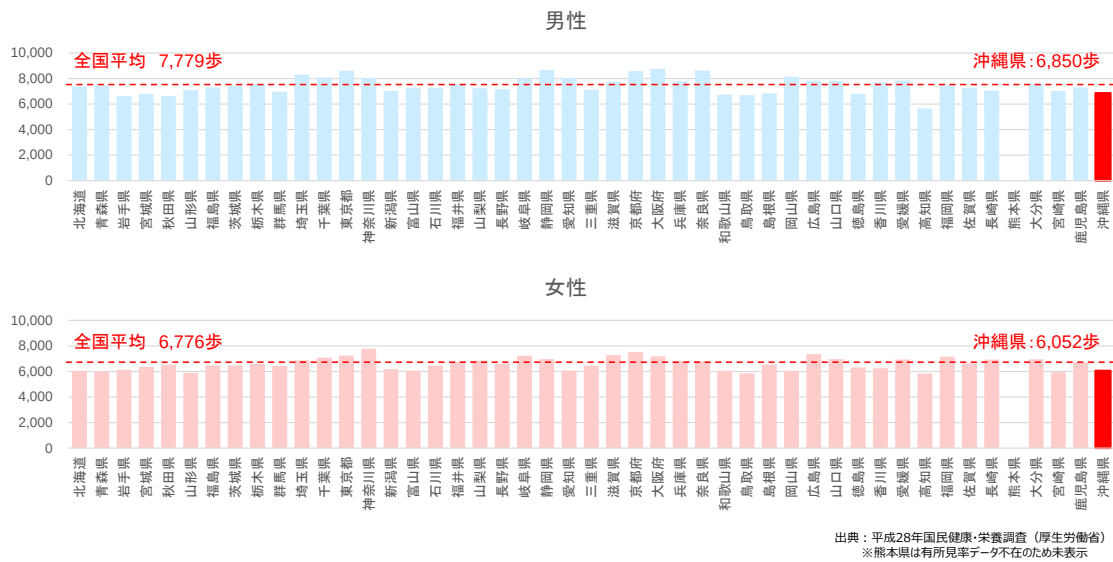
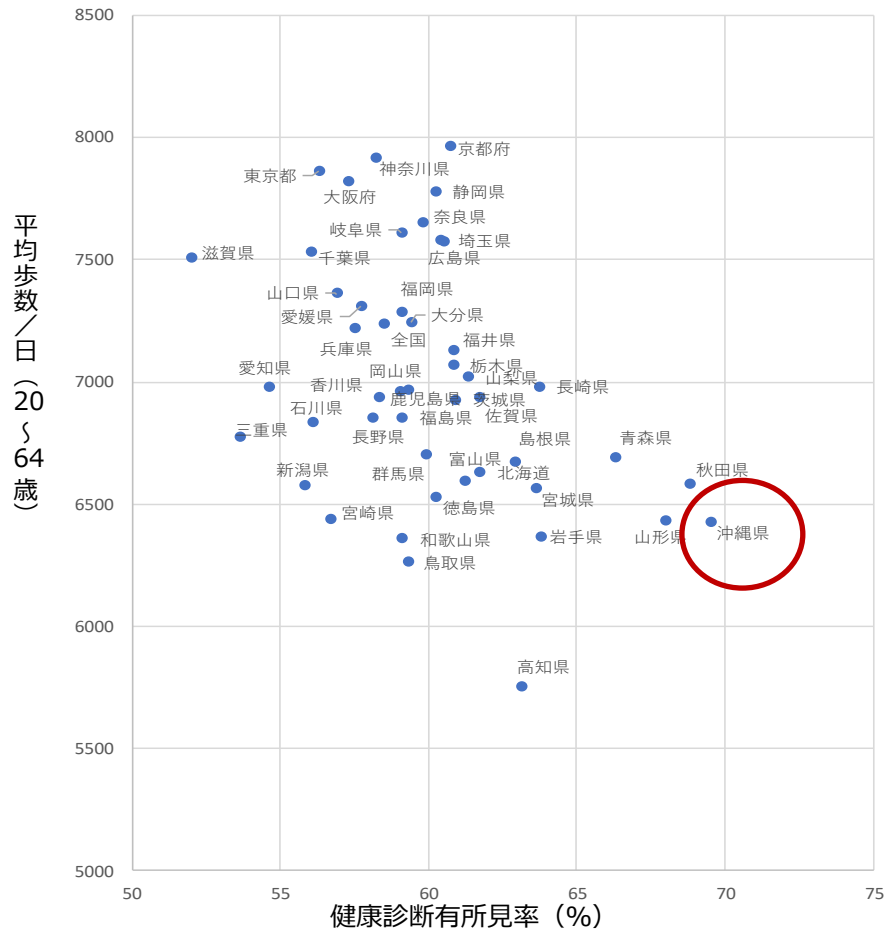


図 2-10 性別・都道府県別歩行量比較

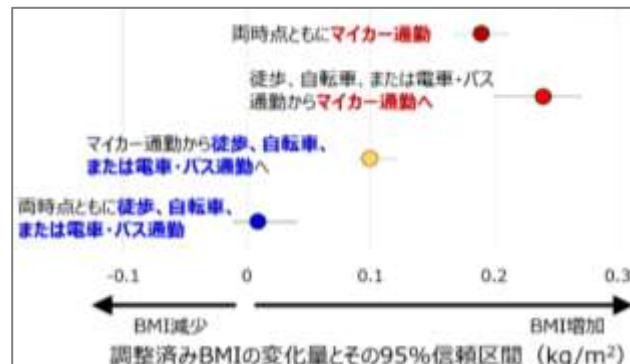
■参考：都道府県別平均歩数と健康診断有所見率との関係

- 歩数と健康診断有所見率（再検査の割合）との関係から、歩数が少ないことが健康に影響を及ぼしていることが伺える。



出典：平成28年国民健康・栄養調査（厚生労働省）令和2年職場における定期健康診断実施結果（沖縄労働局）
※熊本県は有所見率データ不在のため未表示

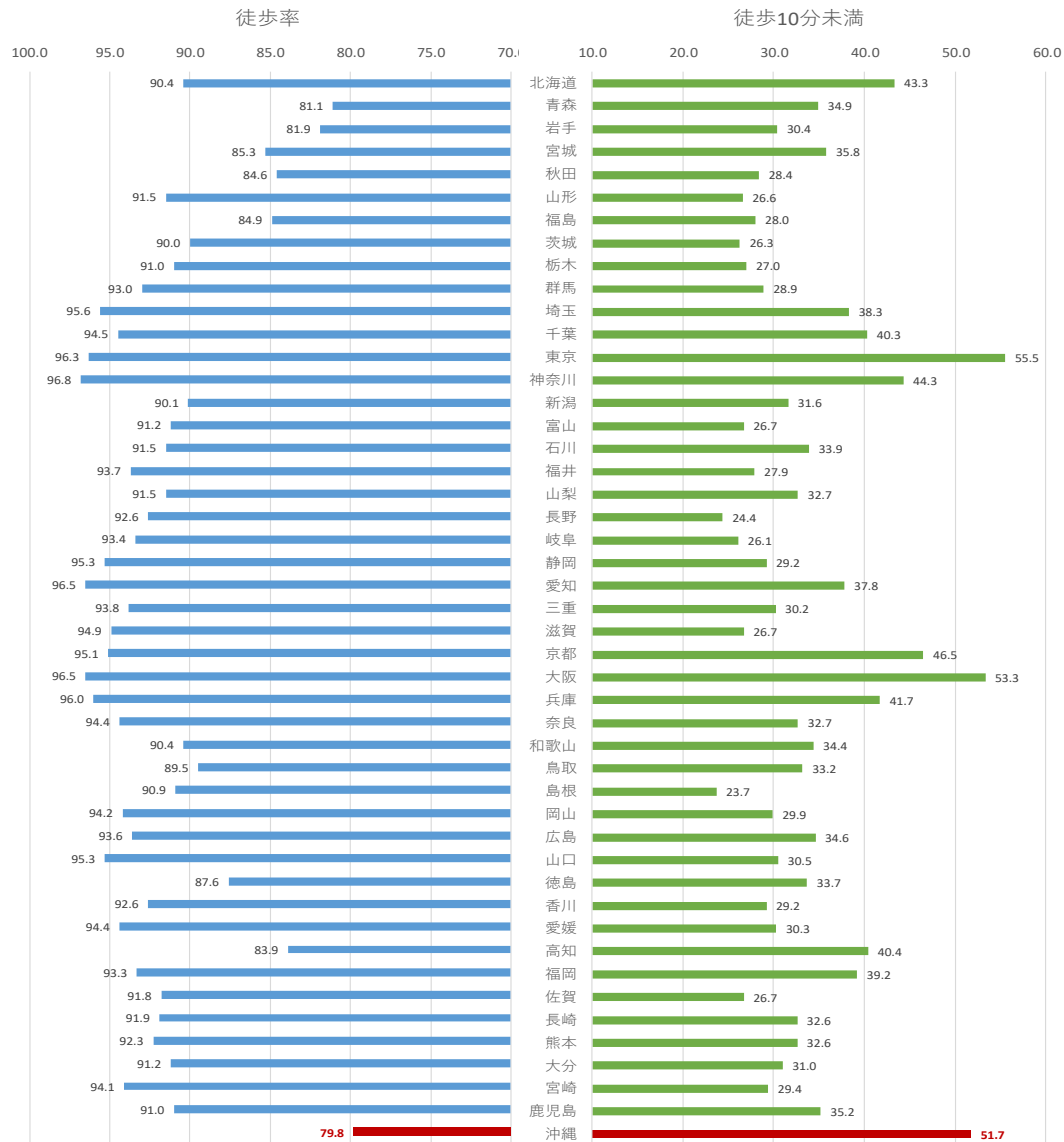
図 都道府県別の平均歩数と健康診断有所見率



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

■参考：都道府県別こどもの徒歩率

- 沖縄県の子供の徒歩率も全国最下位であり、徒歩10分未満は全国2位であることから、子供のころから歩かない環境が構築されていると想定される。



出典：平成28年度全国体力・運動能力等調査（スポーツ庁）

図 2-11 都道府県別の小学生通学徒歩率、徒歩時間

■参考：沖縄県内小中高校生の通学手段

- ・ 県内県立高校の通学手段では4割もの学生が保護者の送迎となっている。
- ・ また、4市（那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市）の小・中学生では7割程度、高校生に至っては8割もの児童・生徒が送迎を経験している。

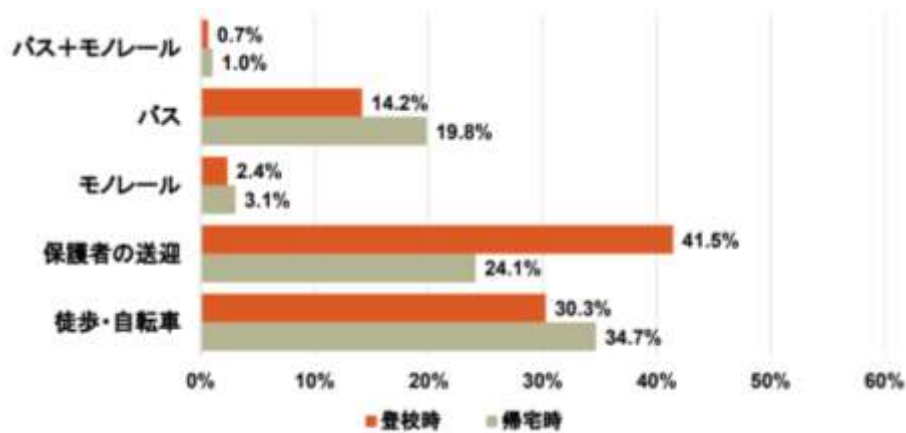


図 2-12 県内県立高校の通学手段（令和元年調査）

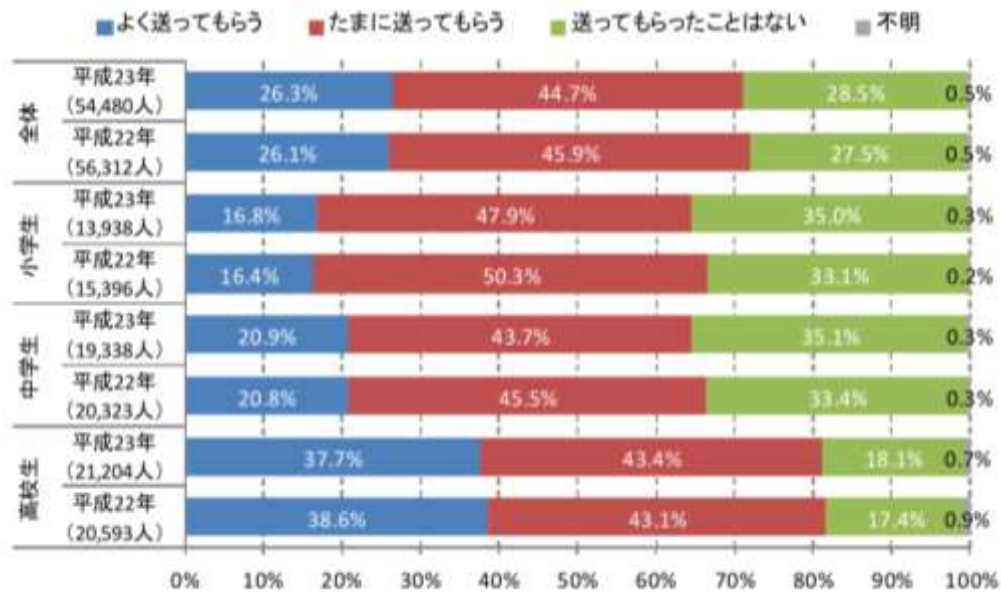


図 2-13 那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市内の小中高校の通学手段（平成22年、23年調査）

(7) 平均寿命の推移：都道府県別生命表

- 厚生労働省が出しているよりデータより、寿命に関する定量的な整理が可能。
- 沖縄の寿命の平均年齢は、男性が 43 位で全国平均を下回り、女性が 16 位で全国平均を上回っている。
- 男性は全国平均の 81.49 歳に対して 80.73 歳と下回っている。女性は全国平均の 87.60 歳に対して 87.88 と上回っている。

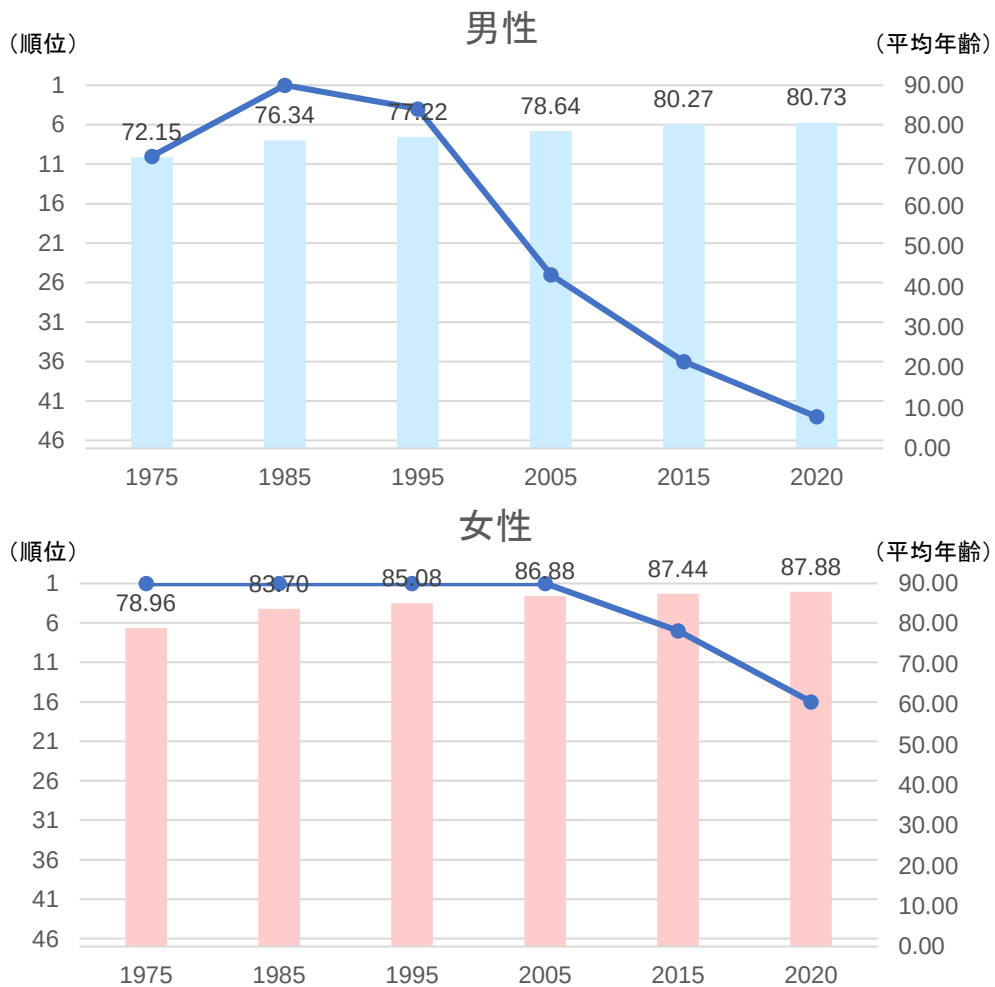


図 2-14 沖縄県の性別平均年齢、都道府県順位

出典：都道府県別生命表（厚生労働省）

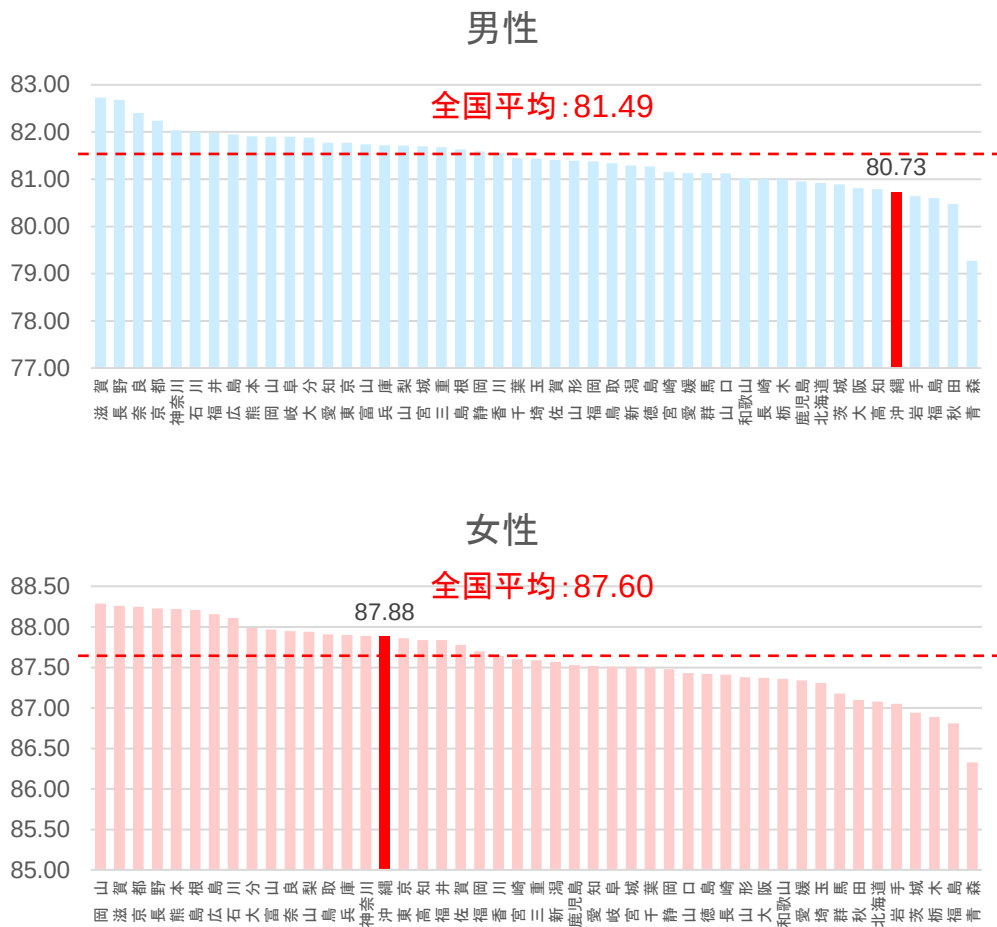


図 2-15 性別、都道府県別平均年齢（2020 年）

出典：都道府県別生命表（厚生労働省）

(8) 駐車場利用の減少：沖縄県都市計画基礎調査（土地利用）

- ・ 沖縄県が5年に一度調査しているデータより、駐車場（土地利用）に関する定量的な整理が可能。
- ・ 時系列で整理することで、駐車場用途の変遷の把握が可能。

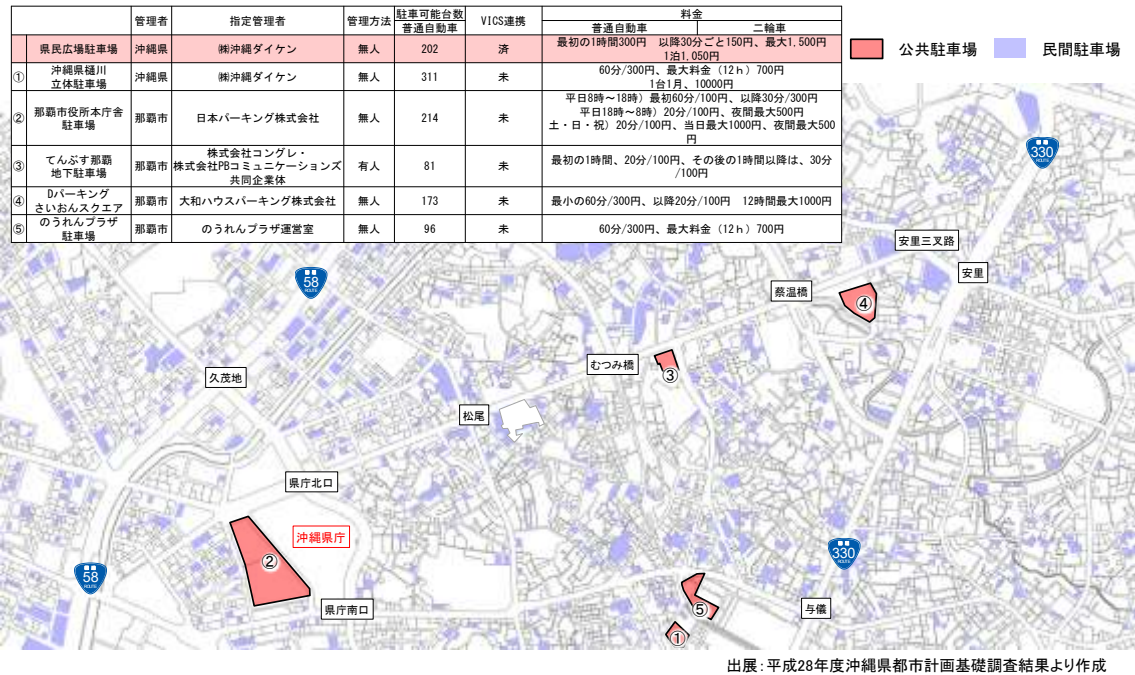


図 2-16 那覇市（県庁周辺）の駐車場整備状況

■参考：沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

- 沖縄県が実施した平成18年沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査において、朝ピーク時間帯（7～9時）では通勤、夕ピーク時間帯（17～19時）では帰宅のまとまった需要が存在している。手段別で見ると、朝・夕では自家用車によるトリップとなっている。
- 移動目的別や代表交通手段別の時間帯別トリップ数が把握されている。また、令和5年度にもパーソントリップ調査を予定していることから、今後の指標として活用が想定される。

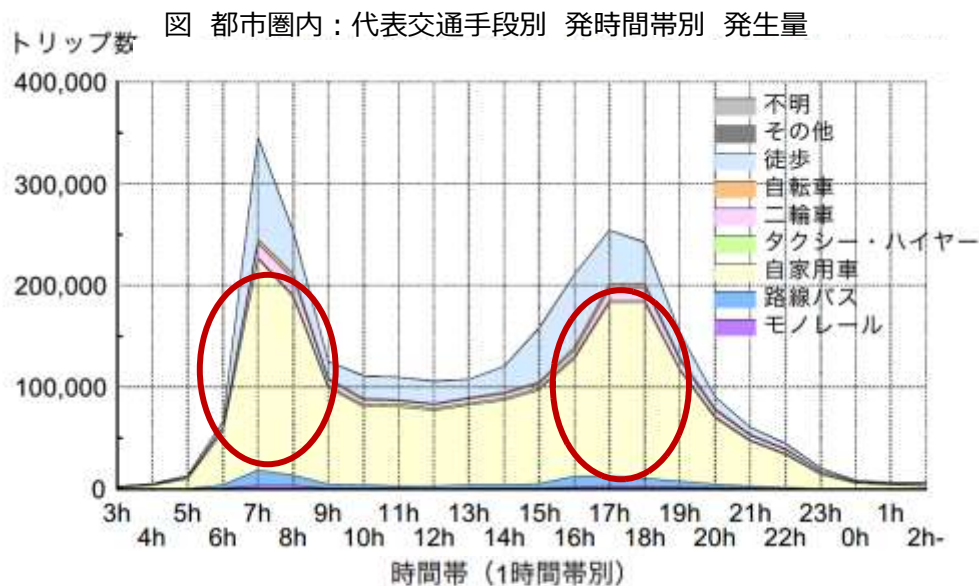
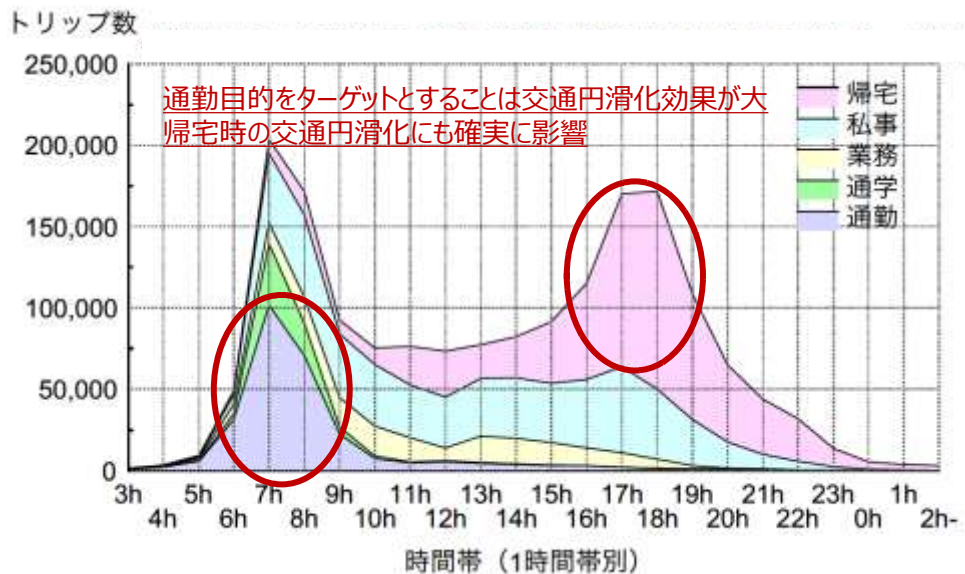


図 2-17 都市圏内：自家用車の目的種類別 発時間帯別 発生量

■参考：沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

- 沖縄県が実施した平成18年沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査において、朝ピーク時間帯（7～9時）の那覇市内での駐車形態の約6割が企業の駐車場となっている。

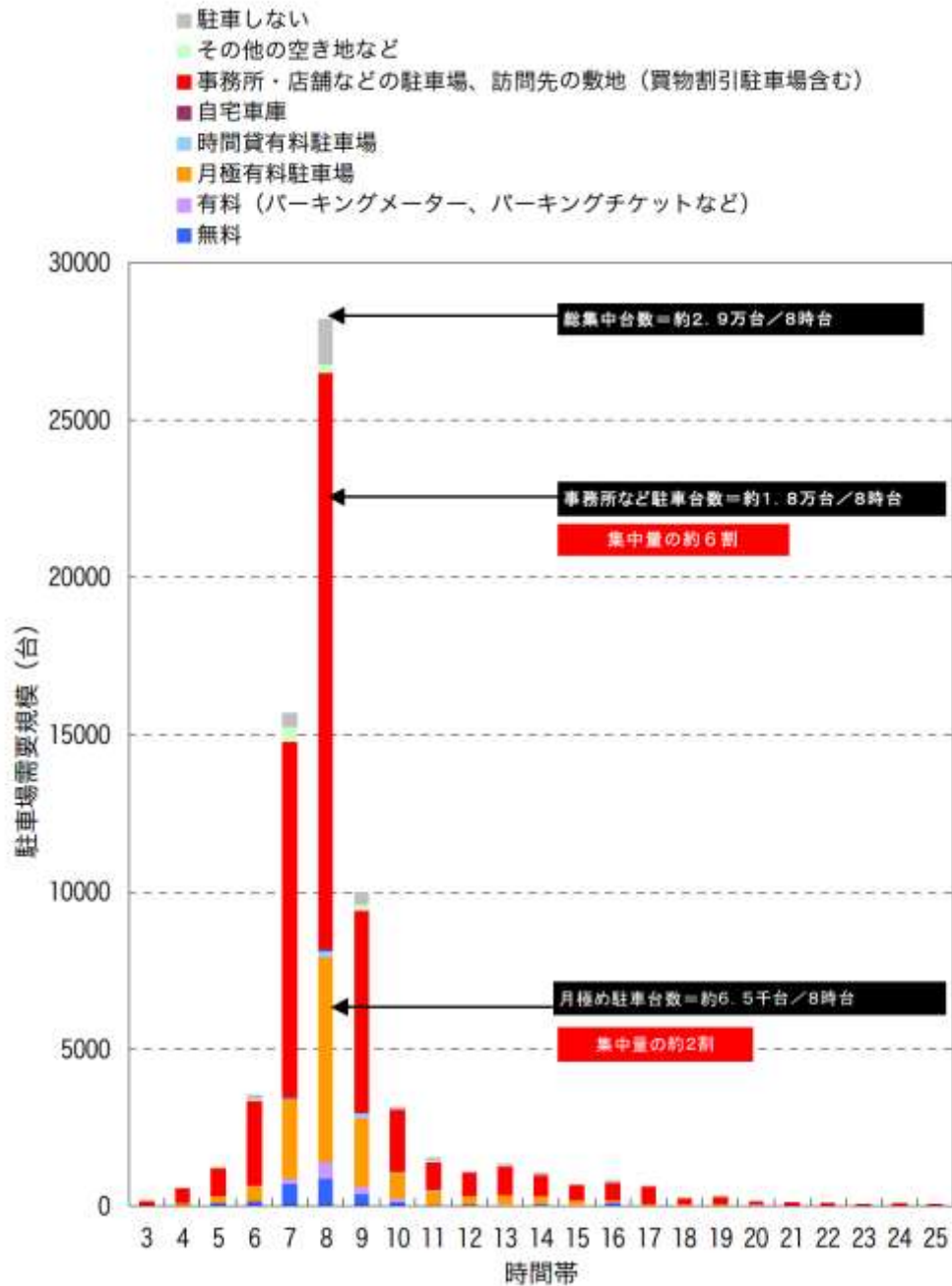


図 2-18 那覇市への時間帯別通勤自動車台数と駐車形態割合

(9) 土地の有効活用に伴う地価向上：国土数値情報 地価公示

- 国土数値情報で公表されている地価公示データより、地価に関する定量的な整理が可能。
- 時系列で整理することで、土地利用の変化による地価の変遷や、要因の把握が可能。その他、駅周辺や公共交通の利便性が高い軸沿線等での整理の可能。

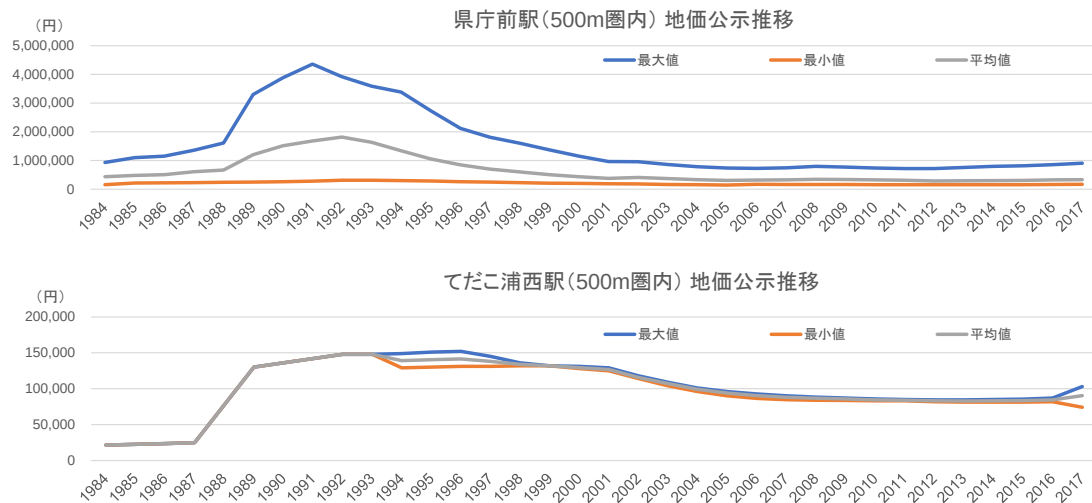
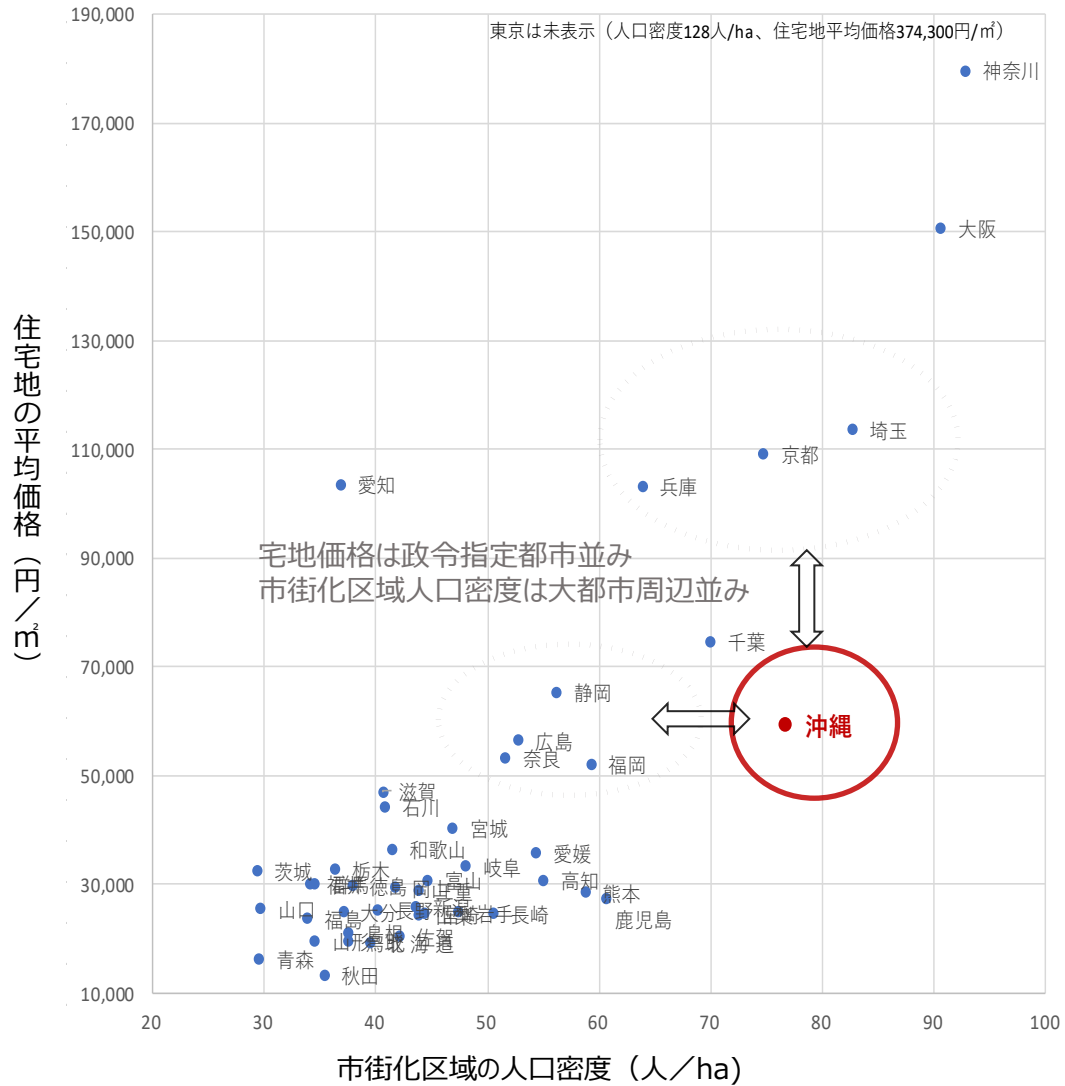


図 2-19 モノレール駅周辺の地価公示推移

出典：国土数値情報（地価公示）

■参考：都道府県別の市街地人口密度と住宅地平均価格

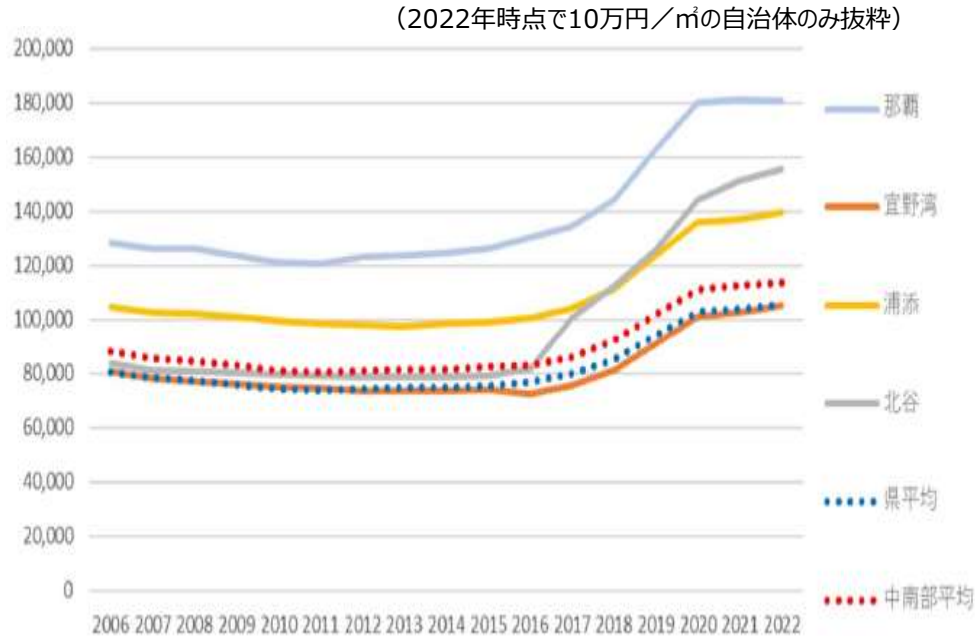
- 沖縄県では、宅地価格は政令指定都市並み、市街化区域人口密度は大都市周辺並みとなっている。



出典：市街化区域人口密度は、令和2年都市計画現況調査：国土交通省
住宅地の平均価格は、令和元年都道府県地価調査：国土交通省

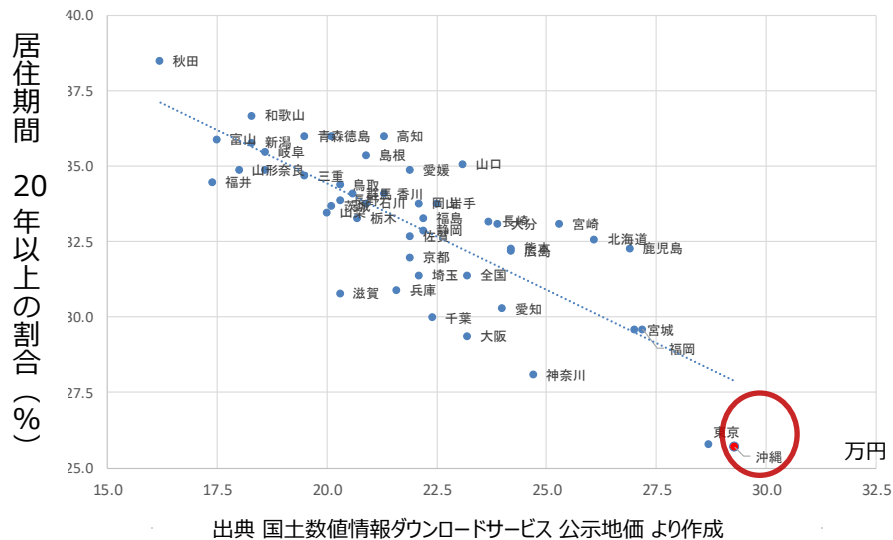
■参考：市町村別の住宅地地価推移

- 市町村別の住宅地地価推移では、2012 年辺りから観光産業が好調となった時期と同じく増加がみられる。



■参考：都道府県別の居住期間と公示地価の関係

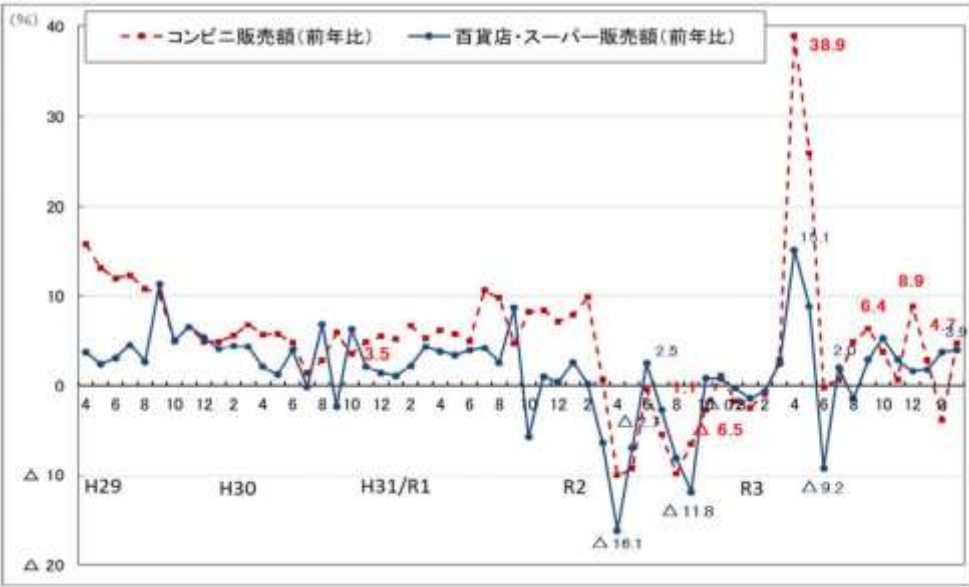
- 沖縄県では、地価の高さから持ち家率が少なく、20 年以内に引っ越しする世帯が多いと想定される。公共交通ネットワークは東京程発達していないため、自家用車に依存していることが想定される。



出典：住宅地地価は公示地価、居住期間は国勢調査

(10) 経済の動向：経済動向調査

- ・ 沖縄県の経済動向調査データより、経済に関する定量的な整理が可能。
- ・ 個人消費について、自動車販売（新車）は、半導体の調達難に伴う部品不足で新車生産の停滞が継続していることなどが影響し、前年同期を下回っている。



	百貨店・スーパー 販売額(前年比)		コンビニ 販売額	家電製品 販売額	自動車販売(新車)				家計消費支出 (名目)		実収入 (名目)	
	既存店	全店額	前年比	前年比	総台数 (台)	前年比	うち軽自動車 (台)	前年比	(円)	前年比	(円)	前年比
参考R2-3月	△ 5.2	△ 1.3	6.0	△ 4.3	13,030	△ 8.8	6,326	△ 13.9	200,436	△ 6.2	317,893	△ 13.3
R3.1-3月	△ 2.2	0.1	△ 0.2	28.2	12,557	△ 3.6	7,439	17.6	225,044	12.3	394,752	24.2
4-6月	0.9	4.1	20.8	15.0	9,272	△ 1.2	5,673	24.3	226,795	19.6	495,509	8.6
7-9月	△ 1.2	1.1	3.9	21.4	9,887	△ 19.6	5,054	△ 22.7	211,282	△ 4.0	384,825	14.6
10-12月	1.5	3.1	4.5	22.3	8,538	△ 30.6	4,740	△ 27.5	231,424	5.1	466,340	3.5
R4.1-3月	1.2	3.1	1.3	10.8	9,882	△ 21.3	5,182	△ 30.3	236,193	5.0	352,466	△ 10.7
R3.1月	△ 4.2	△ 1.4	△ 2.4	21.4	3,478	4.9	2,134	9.8	208,678	7.0	352,477	10.7
2月	△ 3.3	△ 0.6	△ 0.9	13.2	3,745	△ 15.6	2,232	7.4	198,358	△ 1.3	447,464	23.4
3月	0.8	2.5	2.9	45.4	5,334	1.0	3,073	33.4	268,095	30.5	384,314	40.9
4月	12.8	15.1	38.9	58.5	3,141	△ 9.5	1,944	15.6	244,784	34.7	448,833	40.4
5月	4.9	8.9	25.9	22.1	2,813	30.4	1,872	135.2	230,919	30.6	375,728	33.3
6月	△ 12.3	△ 9.2	△ 0.2	△ 13.3	3,318	△ 11.7	1,857	△ 11.0	204,683	△ 2.7	661,967	△ 13.7
7月	△ 1.6	2.0	0.7	21.6	4,316	△ 9.1	1,968	△ 13.2	214,066	0.9	472,954	35.3
8月	△ 3.0	△ 1.4	4.9	13.8	2,996	△ 10.5	1,572	△ 18.1	209,848	△ 0.9	378,540	9.9
9月	1.1	2.9	6.4	29.9	2,575	△ 38.7	1,514	△ 35.5	209,932	△ 11.3	302,980	△ 3.4
10月	3.6	5.3	3.7	34.2	2,561	△ 29.3	1,386	△ 37.4	225,451	6.2	360,555	△ 14.4
11月	1.4	2.9	0.7	18.5	3,076	△ 15.6	1,677	△ 24.8	209,065	5.3	338,204	1.9
12月	△ 0.1	1.6	8.9	16.6	2,901	△ 10.1	1,677	△ 7.5	259,755	8.4	700,261	16.9
R4.1月	△ 0.1	1.8	2.8	16.6	2,687	△ 22.7	1,609	△ 24.6	251,462	20.5	315,672	△ 10.4
2月	1.9	3.7	△ 3.8	24.9	2,833	△ 24.4	1,560	△ 30.1	216,758	9.3	397,590	△ 11.1
3月	2.0	3.9	4.7	△ 1.7	4,362	△ 18.2	2,013	△ 34.5	240,359	△ 10.3	344,137	△ 10.5

注：家計消費支出は二人以上の世帯、実収入は二人以上の世帯のうち勤労者世帯の数値

図 2-20 経済動向の経年推移

出典：経済動向調査（沖縄県）

(11) バス利用者の増減、運行収入の増減：運行系統別輸送実績報告書

- 沖縄総合事務局が保有しているよりデータより、輸送人員、運行収入に関する定量的な整理が可能。
- 輸送人員・運行収入の合計を経年でみると、2019年までは順調に増加していたが、2019年から2020年にかけてどの系統もコロナウィルスの影響により大幅に減少している。
- 2019年から2020年の比較では、那覇市内では約2割、中部地域では約3割と下落幅が大きい。

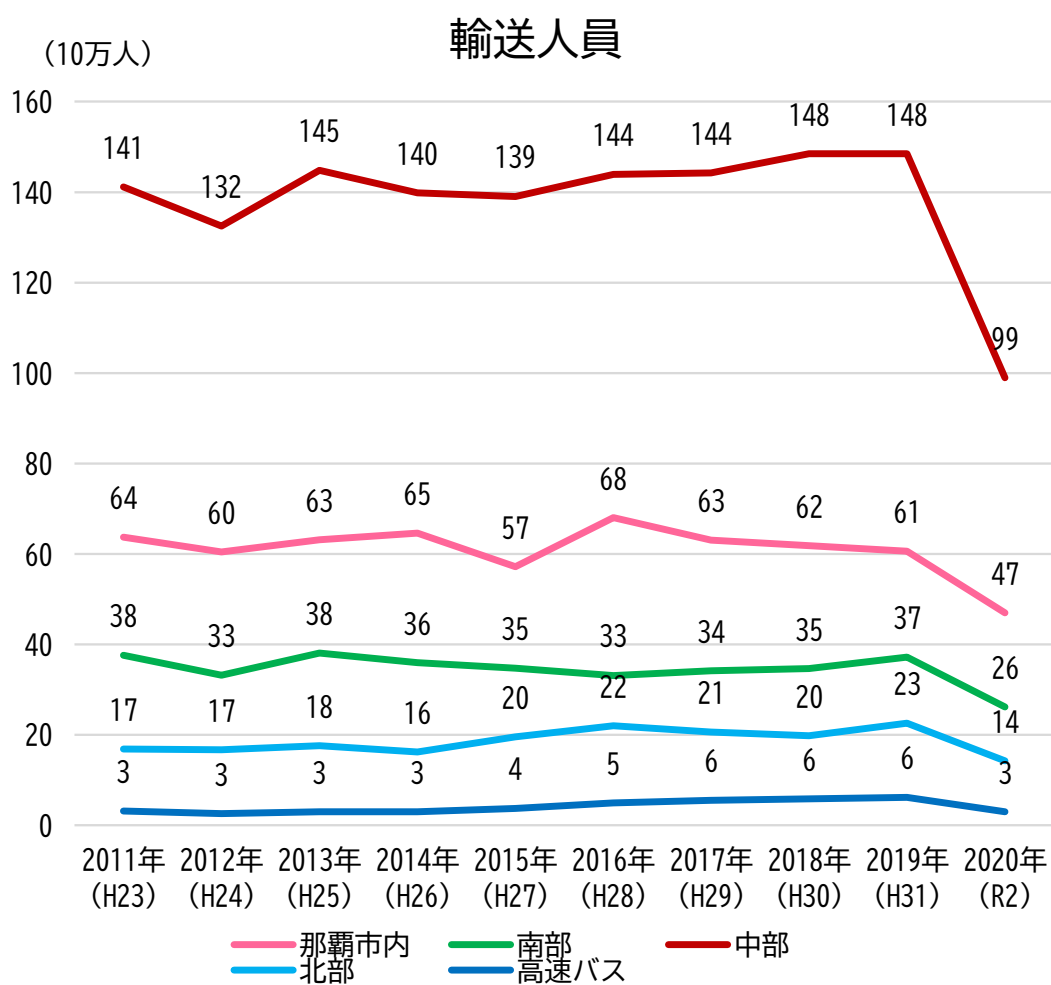


図 2-21 輸送人員の経年推移

2.2.3 個人的課題からの波及効果の繋がり

- ロジックモデルを参考に、個人的課題からの理想像と、公共交通利用転換とのつながりを整理。指標として各裏付けデータの活用が想定されることから、データを活用して沖縄の現況の整理を行った。

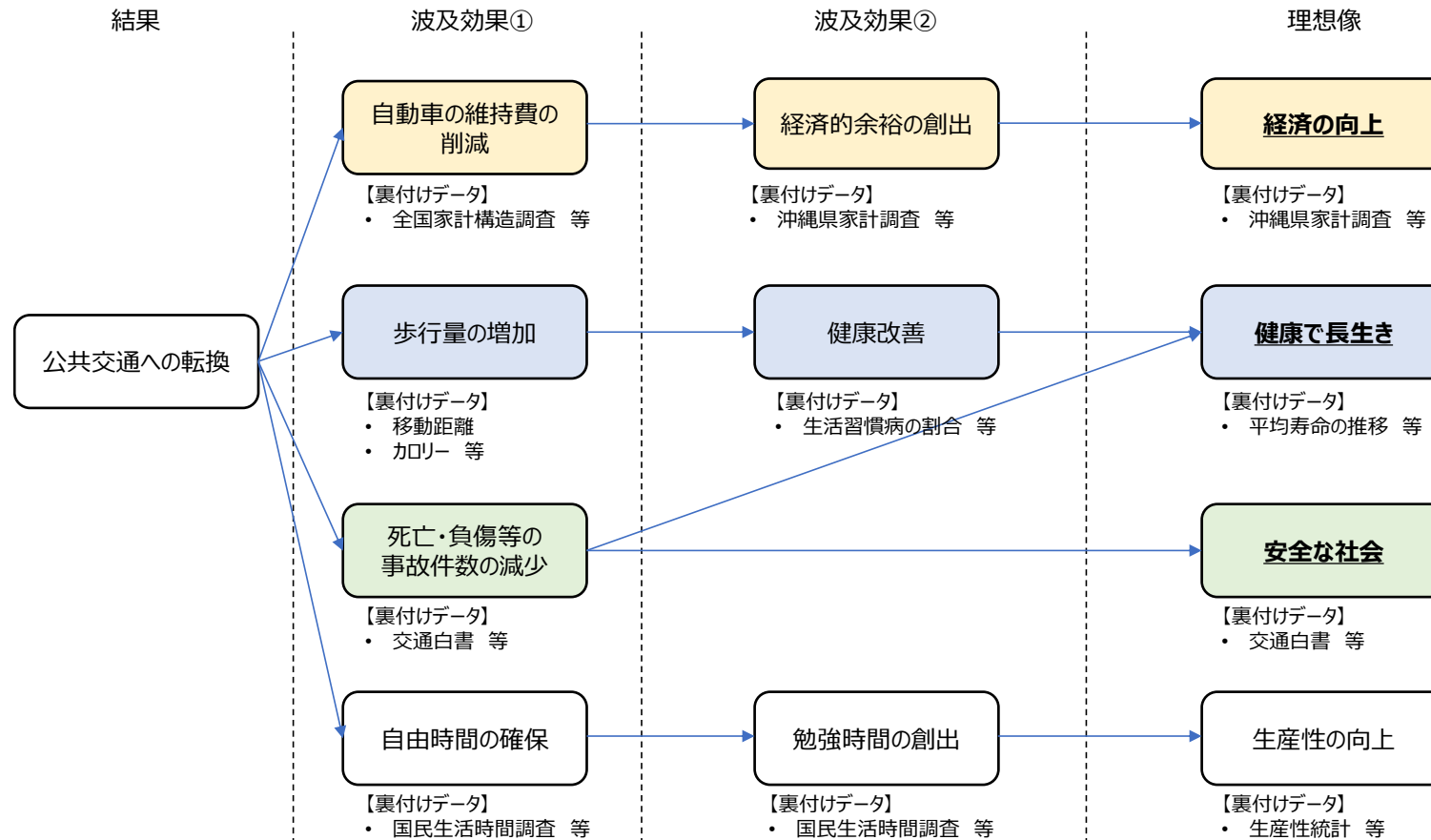


図 2-22 個人的課題波及効果の繋がり

2.2.4 個人的課題に関するデータ収集・分析

(1) 自動車の維持費の削減：沖縄県家計調査

- ・ 沖縄県が保有しているより調査データより、自動車の維持費、経済状況に関する定量的な整理が可能。
- ・ 支出の10大費目の対前年実質増加率について、「交通・通信」は「教育」について増加。また、支出のうち、「食料」に次いで「交通・通信」が2番目の割合を占める。

項 目	二 人 以 上 の 世 帯				二人以上の世帯のうち勤労者世帯			
	沖 縄		那 覇 市		沖 縄		那 覇 市	
	(2021年平均)	(2020年平均)	(2021年平均)	(2020年平均)	(2021年平均)	(2020年平均)	(2021年平均)	(2020年平均)
7 交通・通信	31,556	29,341	28,660	26,494	37,430	32,437	35,984	32,786
7.1 交通	1,456	1,230	1,714	1,531	1,944	1,392	2,120	1,904
7.2 自動車等関係費	17,568	16,042	14,033	13,300	20,508	16,655	18,715	16,838
7.2.1 自動車等購入	2,638	4,838	1,494	2,571	2,911	3,246	2,694	3,388
7.2.2 自転車等購入	94	95	98	111	140	148	189	203
7.2.3 自動車等維持	14,836	11,109	12,442	10,618	17,457	13,261	15,832	13,247
7.3 通信	12,532	12,070	12,913	11,663	14,977	14,390	15,149	14,044

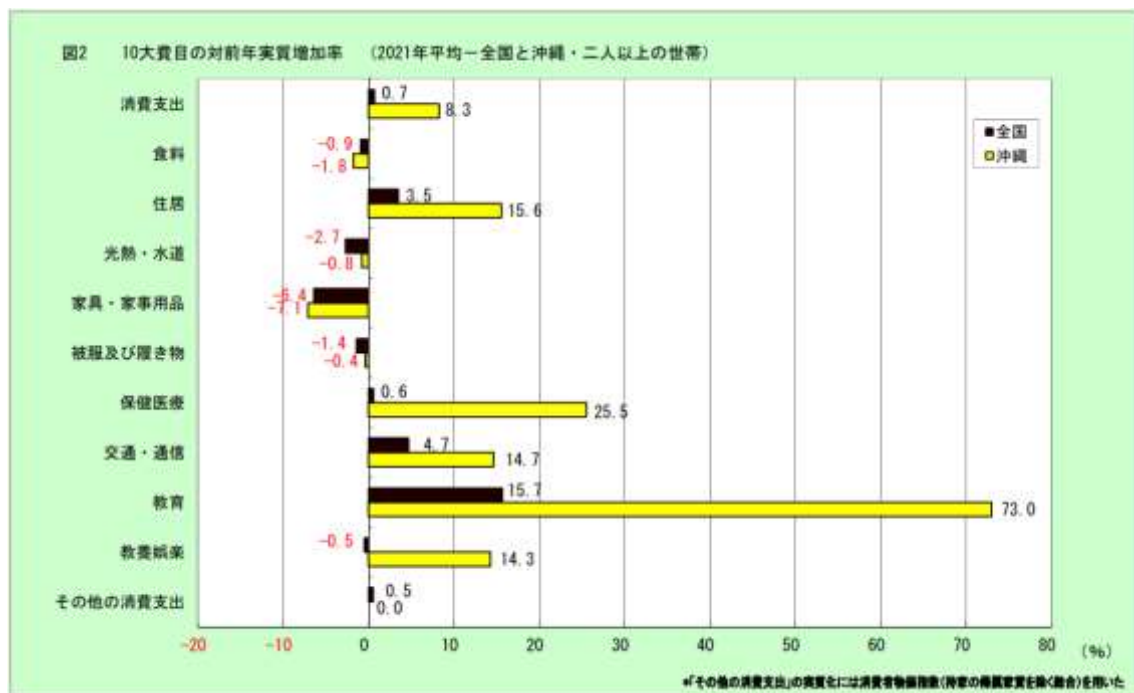


図 2-23 全国、沖縄県の支出項目の比較

■参考：県民経済計算、都道府県別の貧困率等

- ・ 沖縄県では、一人当たりの県内総生産が低く、子どもの貧困率が高い状況となっている。

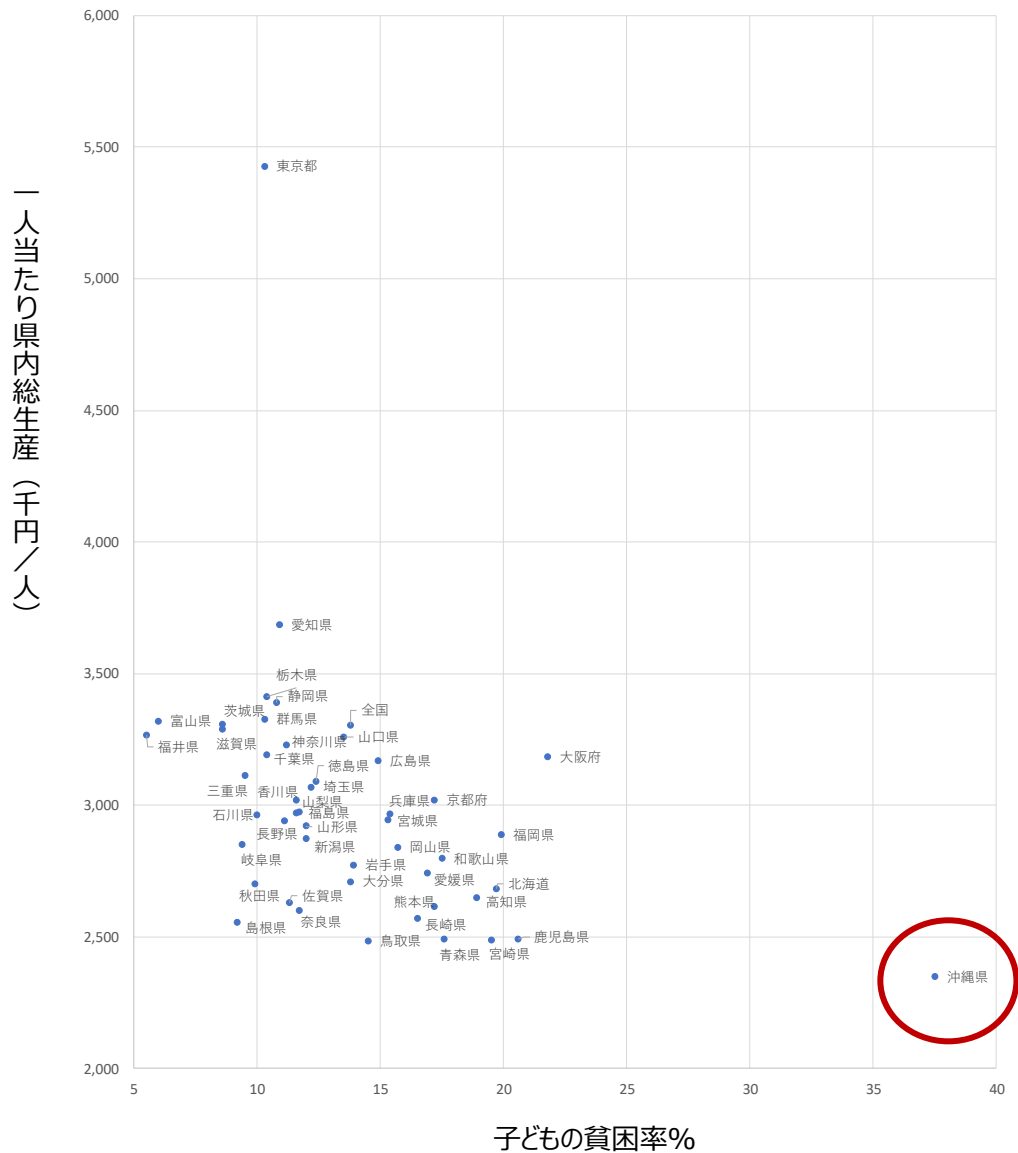


図 2-24 都道府県別の一人当たり県民所得と子供の貧困率

出典：平成 29 年度県民経済計算(内閣府)、都道府県別の貧困率、ワーキングプア率、子どもの貧困率、捕捉率の検討（山形大学人文学部研究年報 第 13 号（2016.3）山形大学戸室健作）、平成 29 年就業構造基本調査（総務省）

■参考：全国、沖縄県の所得分布比較

- 沖縄県は全国に比べ、300 万円未満所得の世帯が多く、全体の 50%を占めている。また、300 万円未満の世帯は約 30 万世帯（全 61 万世帯）となっている。

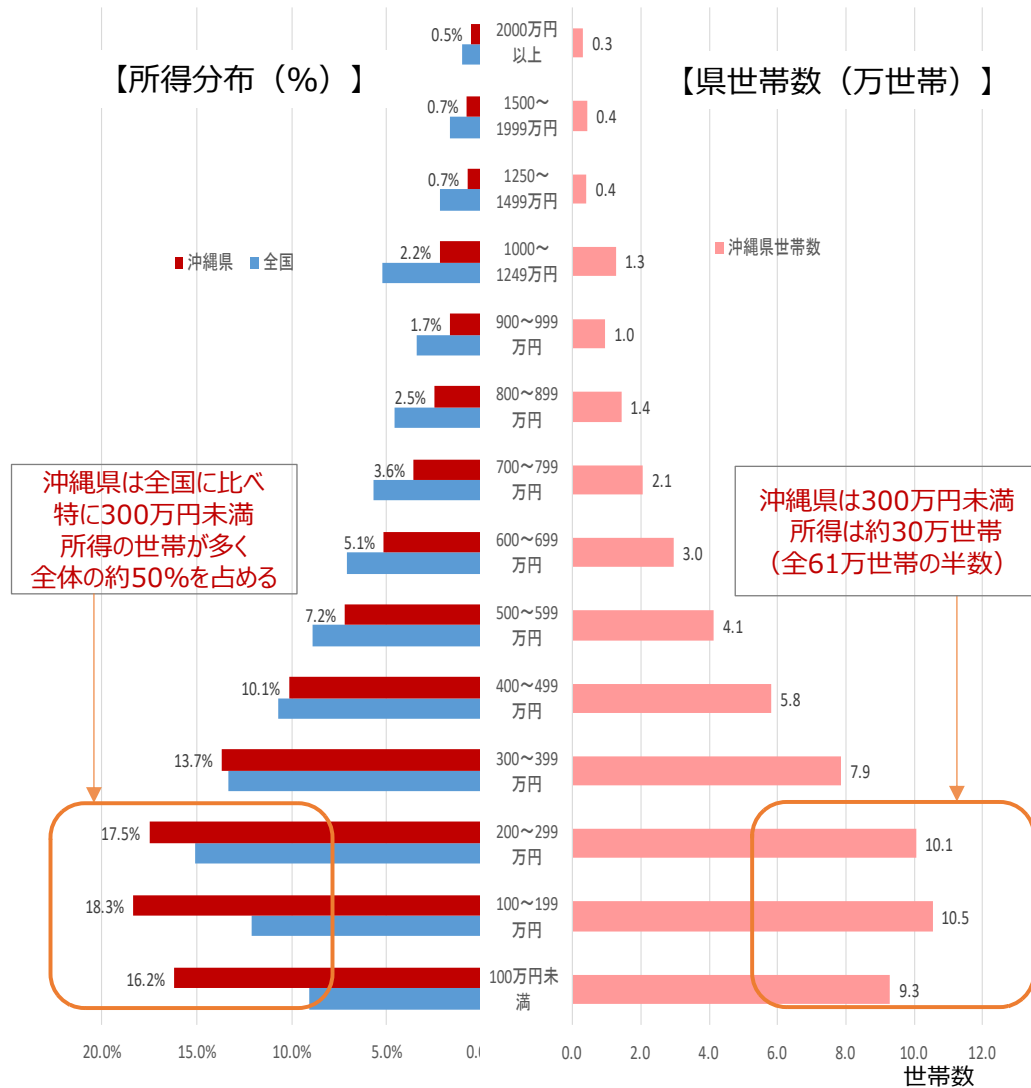
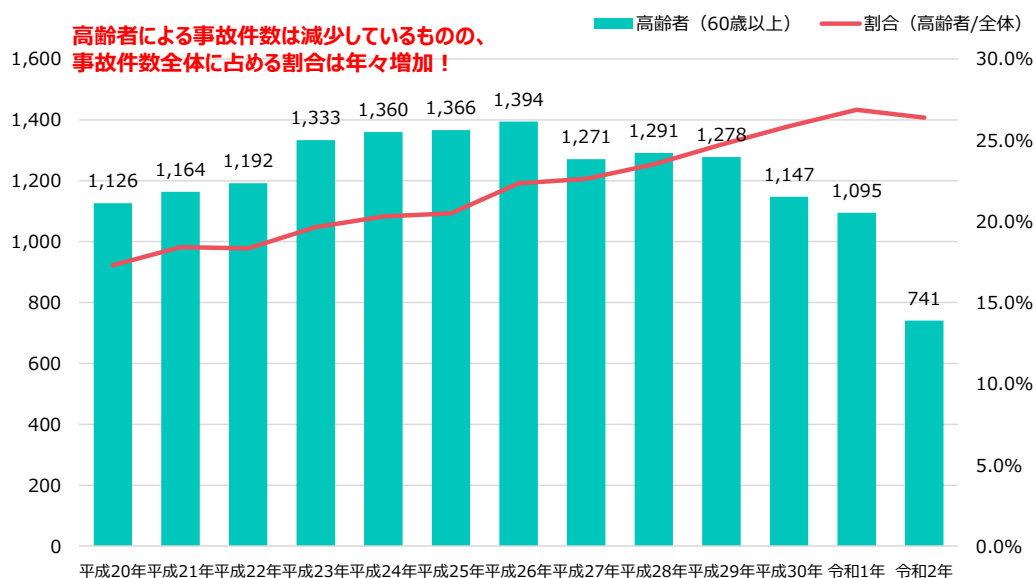


図 2-25 沖縄県の所得分布（全国平均との比較）と世帯数

(2) 死亡・負傷等の事故件数の減少：交通白書

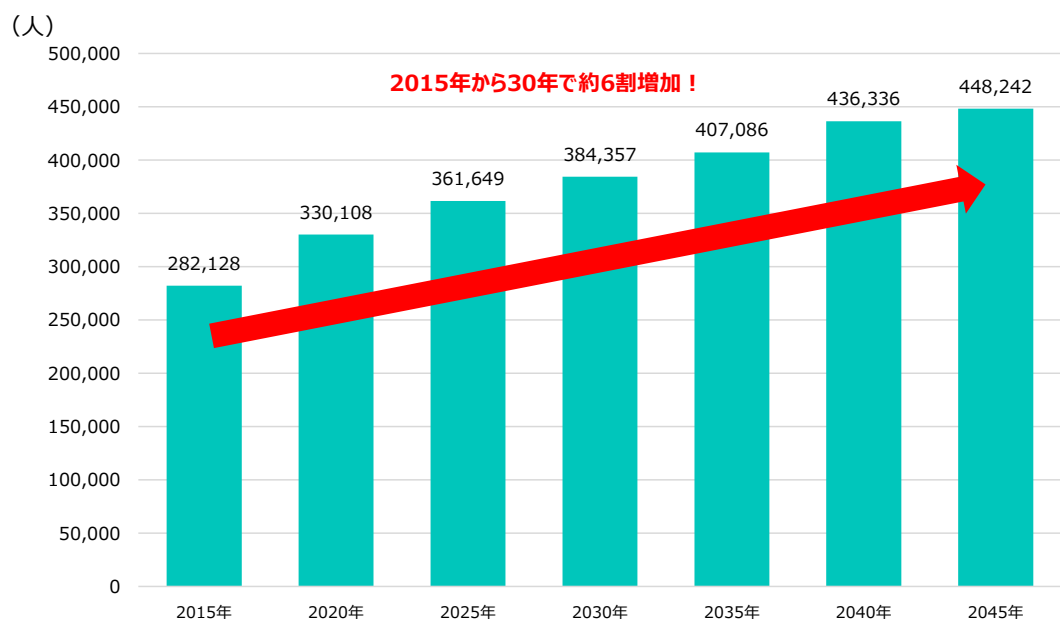
- 沖縄では高齢者が起こす交通事故が増加している。また高齢者の人口は、今後とも急激に増加すると見込まれる。

① 高齢者の事故件数



出典：沖縄県交通白書より作成

② 高齢者の人口（将来予測）



出典：人口問題研究所資料より作成

■参考：学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査等

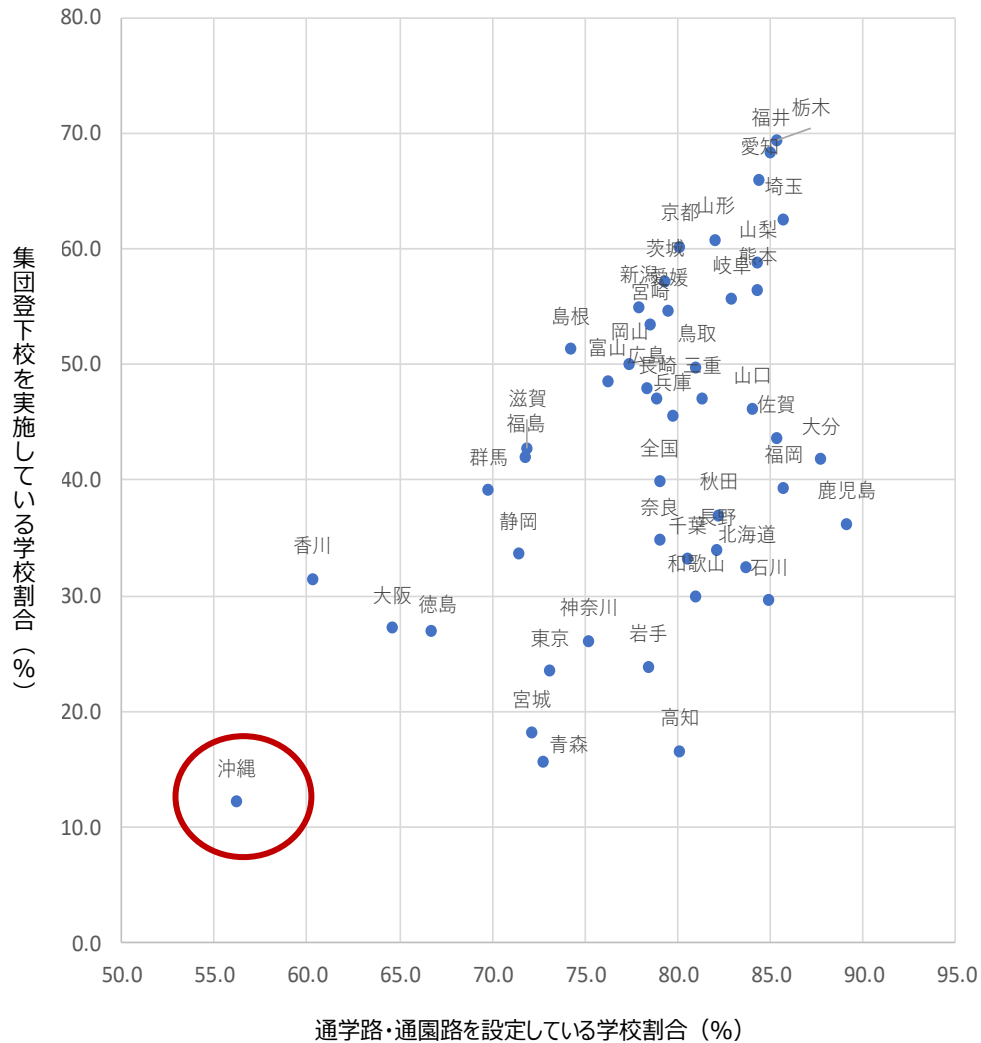


図 2-26 都道府県別の通学路・通園路設定、集団登下校実施率

出典：学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査〔平成30年度実績〕（文部科学省）、警察庁交通事故統計情報のオープンデータの2020年の人対車両事故による死傷者数、令和2年国勢調査

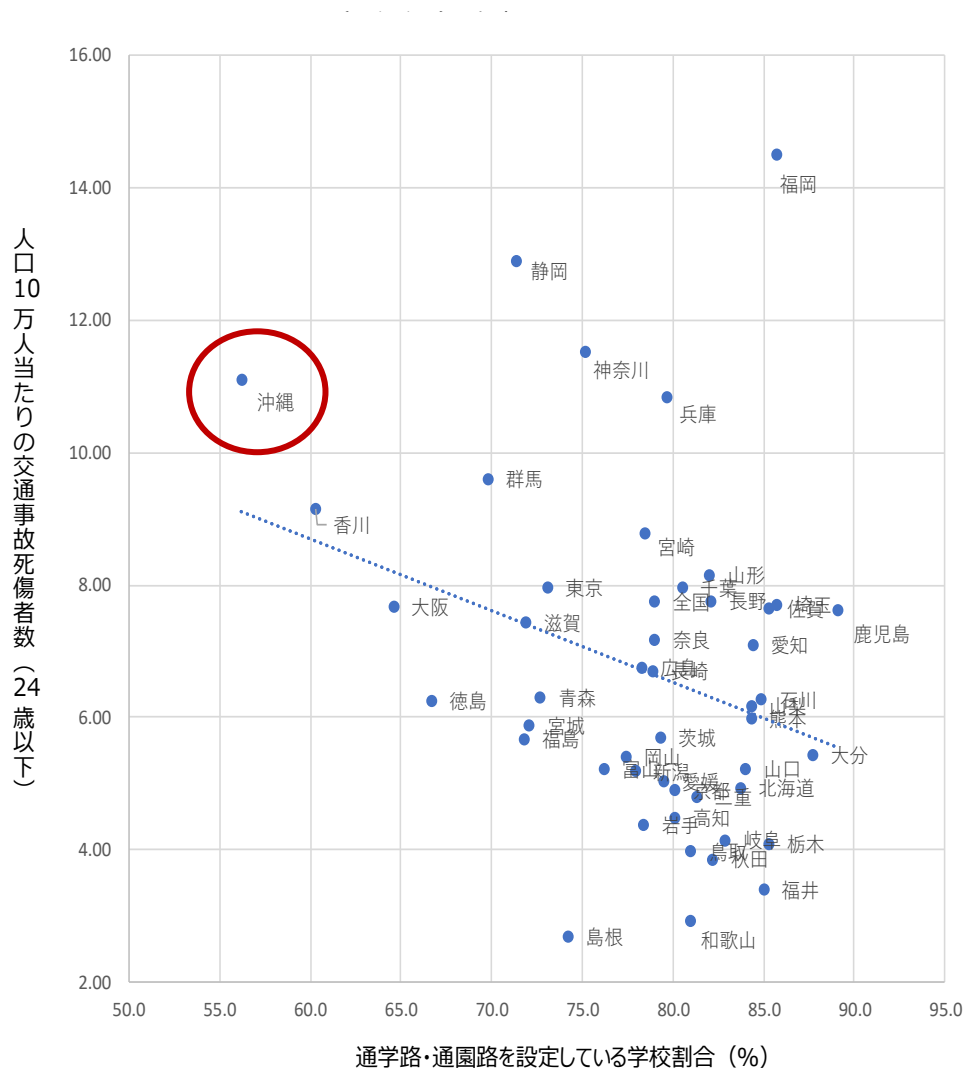


図 2-27 都道府県別の通学路・通園路設定状況と交通事故死傷者数

出典：学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査〔平成30年度実績〕（文部科学省）、警察庁交通事故統計情報のオープンデータの2020年の人対車両事故による死傷者数、令和2年国勢調査

(3) 自由時間の確保：国民生活時間調査

- NHK放送文化研究所が公表しているより調査データより、生活時間に関する定量的な整理が可能。ただし、都道府県別のデータはない。
- 参考として、40代の男性・女性では、通勤時間帯に新聞を読む層が存在している。公共交通利用転換のターゲット分析の一つとして活用も想定される。

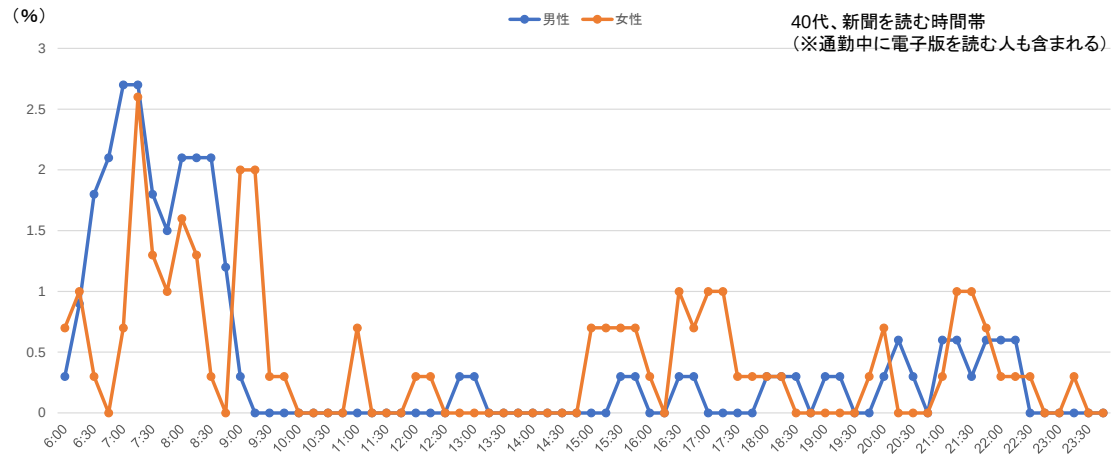


図 2-28 新聞を読む時間帯

出典：NHK 放送文化研究所「国民生活時間調査」

<https://www.nhk.or.jp/bunken/yoron-jikan/terms-of-service.html> のデータを基に作成

第3章 ポストコロナにおけるマイカーから公共交通への 転換を促進する意識醸成の検討及び実証調査

3.1 検討の概要

- 公共交通への利用転換にメリットがある人々の類型を整理・モデル化（例えば、公共交通への利用転換により経済的負担の軽減が図られる類型など）し、これに該当する人々をターゲットにした利用転換方策を検討した。
- 2章及び3章の内容を踏まえ、マイカーから公共交通に転換する方策について実証調査を行った。
- 実証調査の結果を踏まえ、検討内容の改善が必要な箇所について、修正検討を行った。

3.2 公共交通への利用転換にメリットがある人々の類型を整理・モデル化及び、利用転換方策の検討

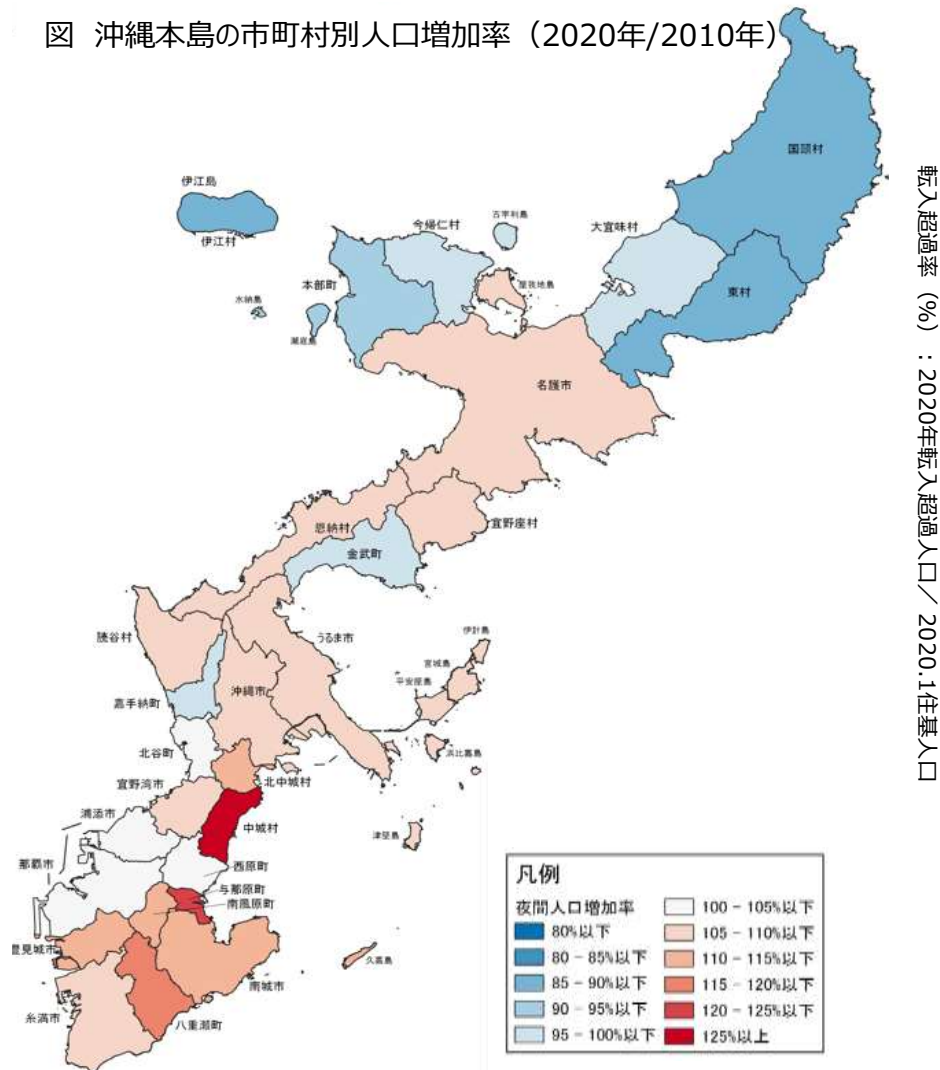
3.2.1 公共交通利用転換のターゲット整理

- 公共交通利用転換のターゲット整理にあたり、沖縄県内の基礎情報の整理を行った。

(1) 人口

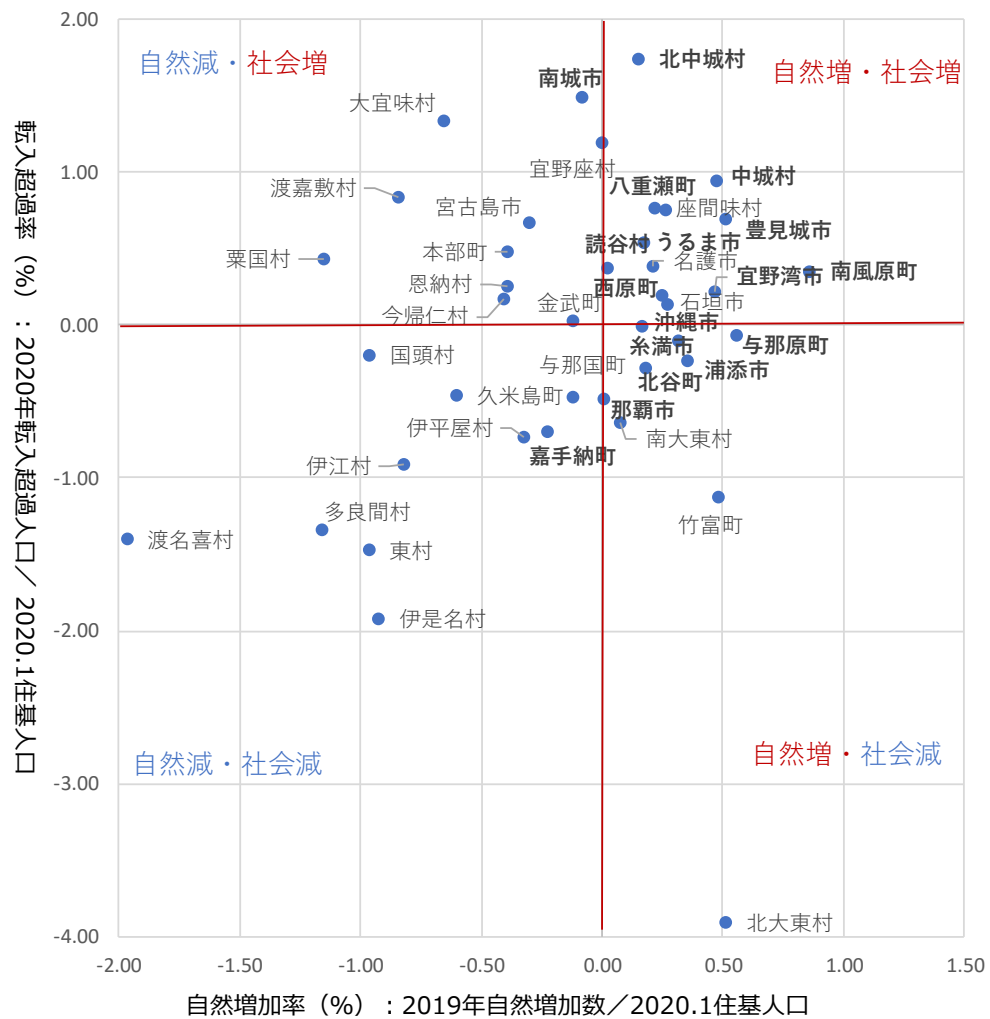
- 那覇市、浦添市、西原町では2010年から2020年にかけて夜間人口が微増(5%以下)、一方で隣接市町村での人口増加(5%以上)となっている。那覇市、浦添市から隣接市町村へ転出が想定される。一方で就業地は那覇が中心であることから、より一層の自家用車への依存が想定される。

図 沖縄本島の市町村別人口増加率(2020年/2010年)



出典：国勢調査（総務省）

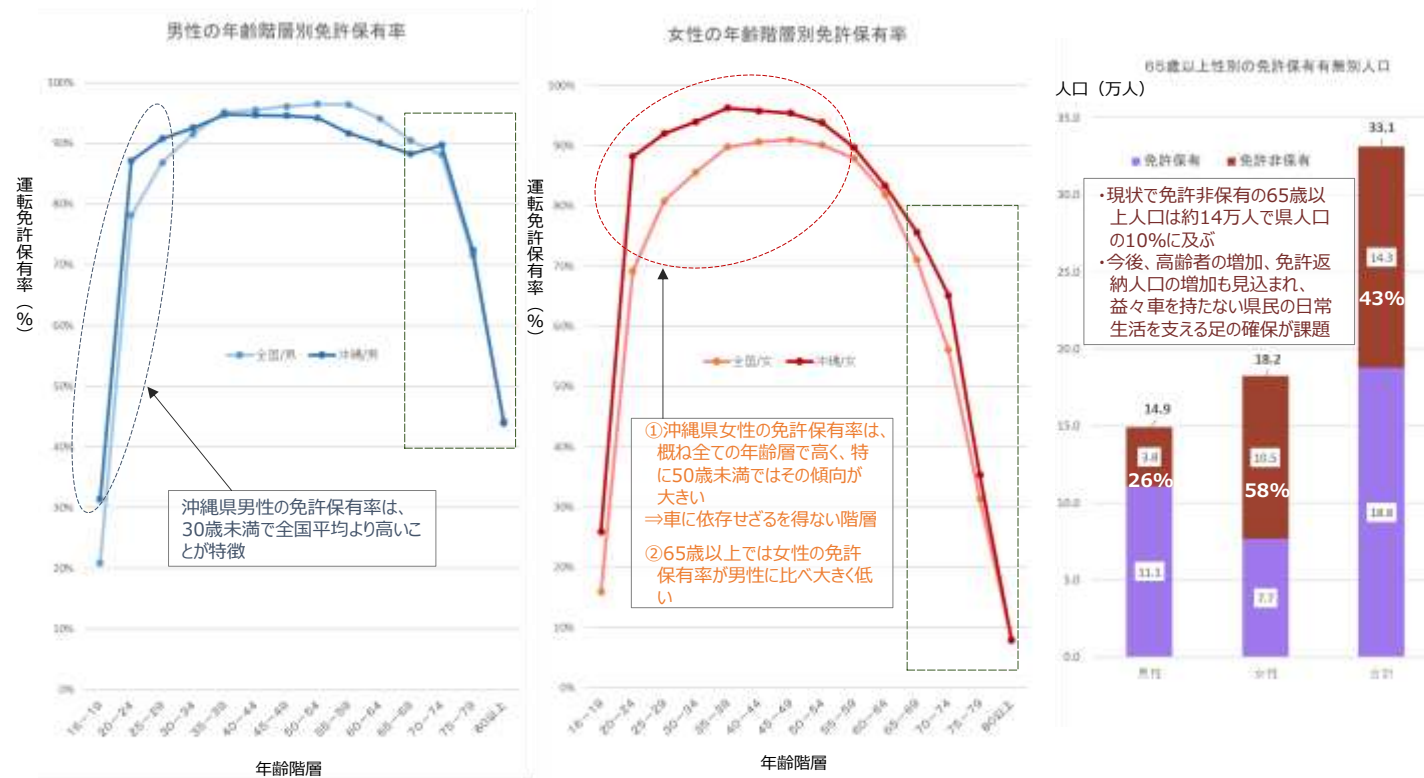
図 3-1 沖縄本島の市町村別人口増加率(2020年/2010年)



出典：住民基本台帳人口移動報告、人口動態統計

(2) 免許保有率等

- ・ 沖縄の男女別免許保有率を見ると、男性は30歳未満で全国平均より高く、女性は50歳未満で全国平均より高くなっている。
- ・ 今後、免許を持った高齢者の増加、免許返納人口の増加も見込まれることから、車を持たない県民の日常生活を支える足の確保が重要となる。



出典：国勢調査（総務省）、運転免許統計（警察庁）より作成

図 3-2 沖縄県の運転免許保有率（性年齢階層別）と 65 歳以上人口の免許保有有無別人口（性別）／令和 2 年

(3) 定期利用率

- 沖縄はバス定期率が全国一低く、沖縄のバス交通は、鉄道がある他県と比べても、現状骨格軸を担う公共交通として機能しきれていないと推測される。

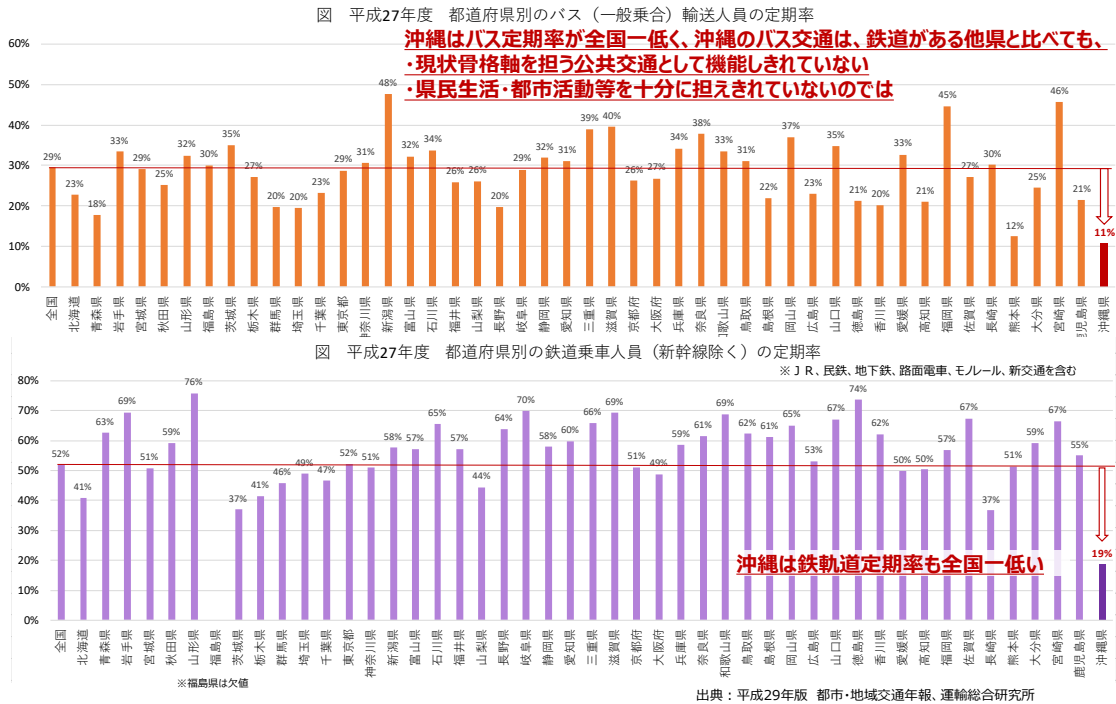
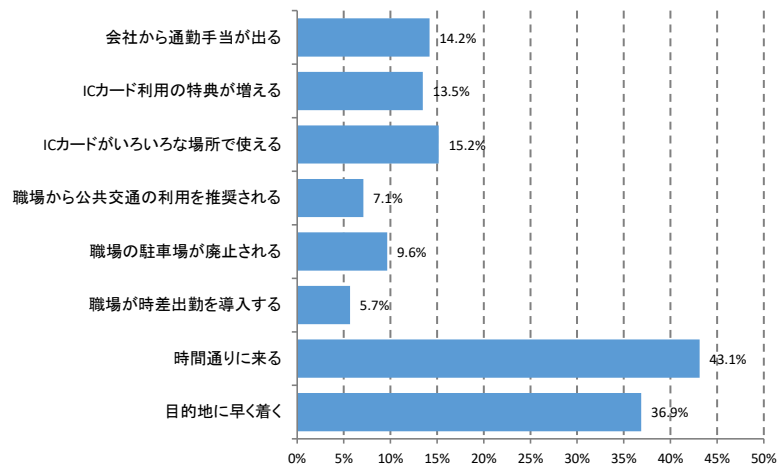


図 3-3 平成 27 年度 都道府県別のバス（一般乗合）輸送人員の定期率

(4) 自動車利用者の転換の可能性

- バスを利用しない人（自動車ユーザー）に対して、どんな取り組みがあれば転換するかの設問に対し、「時間通りに来る」、「目的地に早く着く」等の定時性・速達性が重要視。
- 一方で、通勤手当、ICカード利用場所の増加、職場駐車場の廃止等、環境の変化に併せた転換を考える人も少なからず存在。

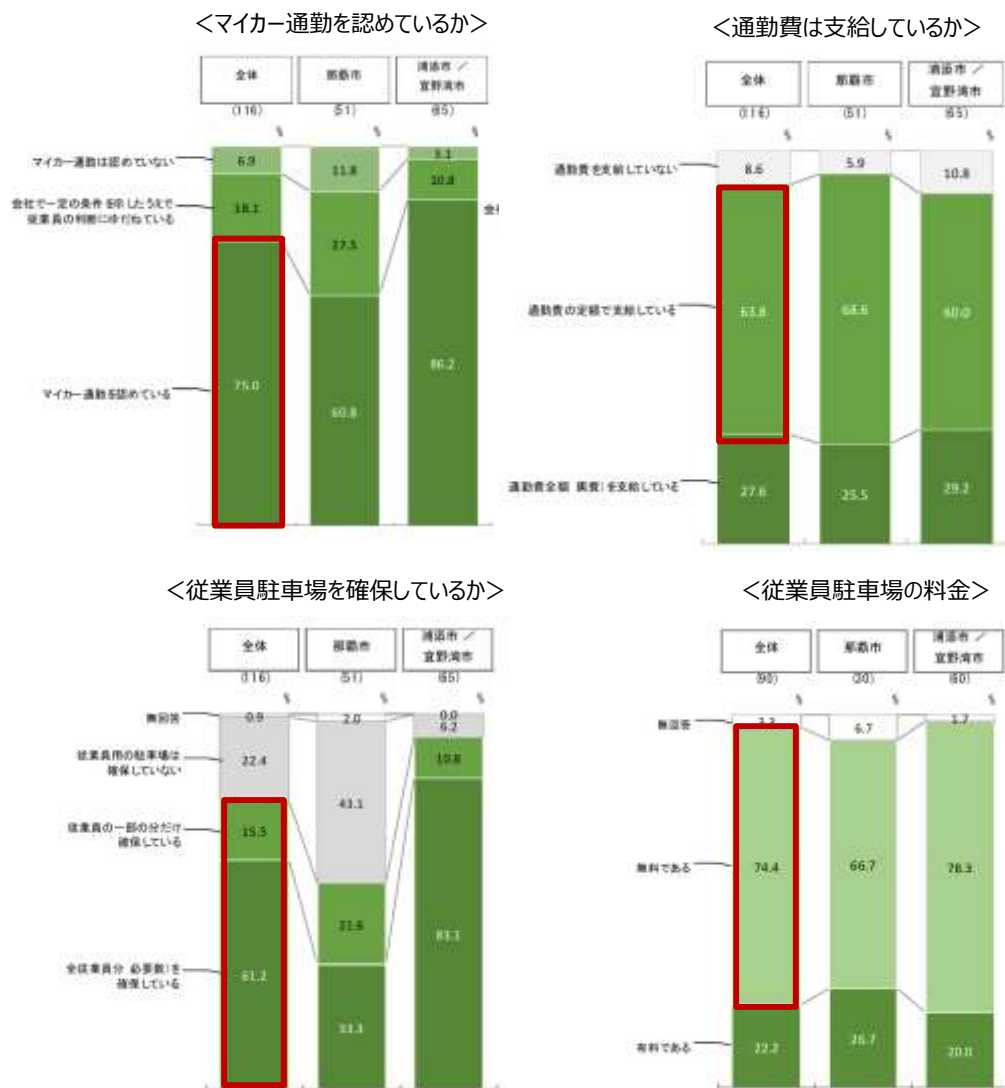
■バス利用しない人が、利用するために必要な取組（N=705）



出典：バスレーン拡充調査検討業務報告書（平成31年3月 沖縄県）

(5) 通勤手当

- ・ 沖縄では、マイカー通勤を認めている企業が 75%であり、76.7%の企業が従業員のための駐車場を確保し、また料金を無料としている企業は 74.4%となっている。
- ・ 一方で、通勤費については、全額支給が 27.6%、定額支給が 63.8%となっている。



出典：国道 58 号（「基幹バス構想」における主要幹線区間）を通勤ルートとする民間企業等従業員の通勤手段等に関する調査検討業務（平成 28 年 3 月）、運輸部
 国道 58 号線沿線（概ね 300m 以内：主に従業員が国道 58 号線経由で通勤する）の従業員数 20 名以上の事業所対象（郵送数 557 社 回収率 20.8%）

図 3-4 勤務先企業のマイカー通勤の駐車場

(6) 目的別のトリップ数（沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査）

- ターゲットとして、通勤需要はピーク時のまとまった需要規模があり、かつ定常的であることから、ターゲットの対象として想定される。

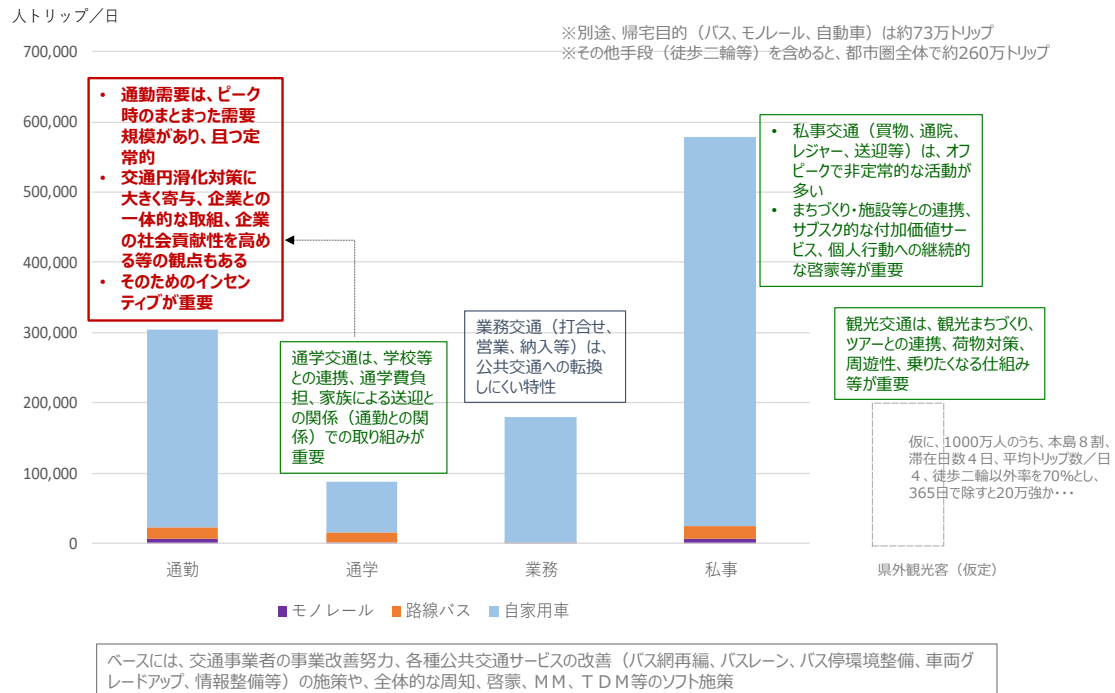


図 3-5 沖縄中南部都市圏（H18）の主な移動目的と手段別のトリップ数

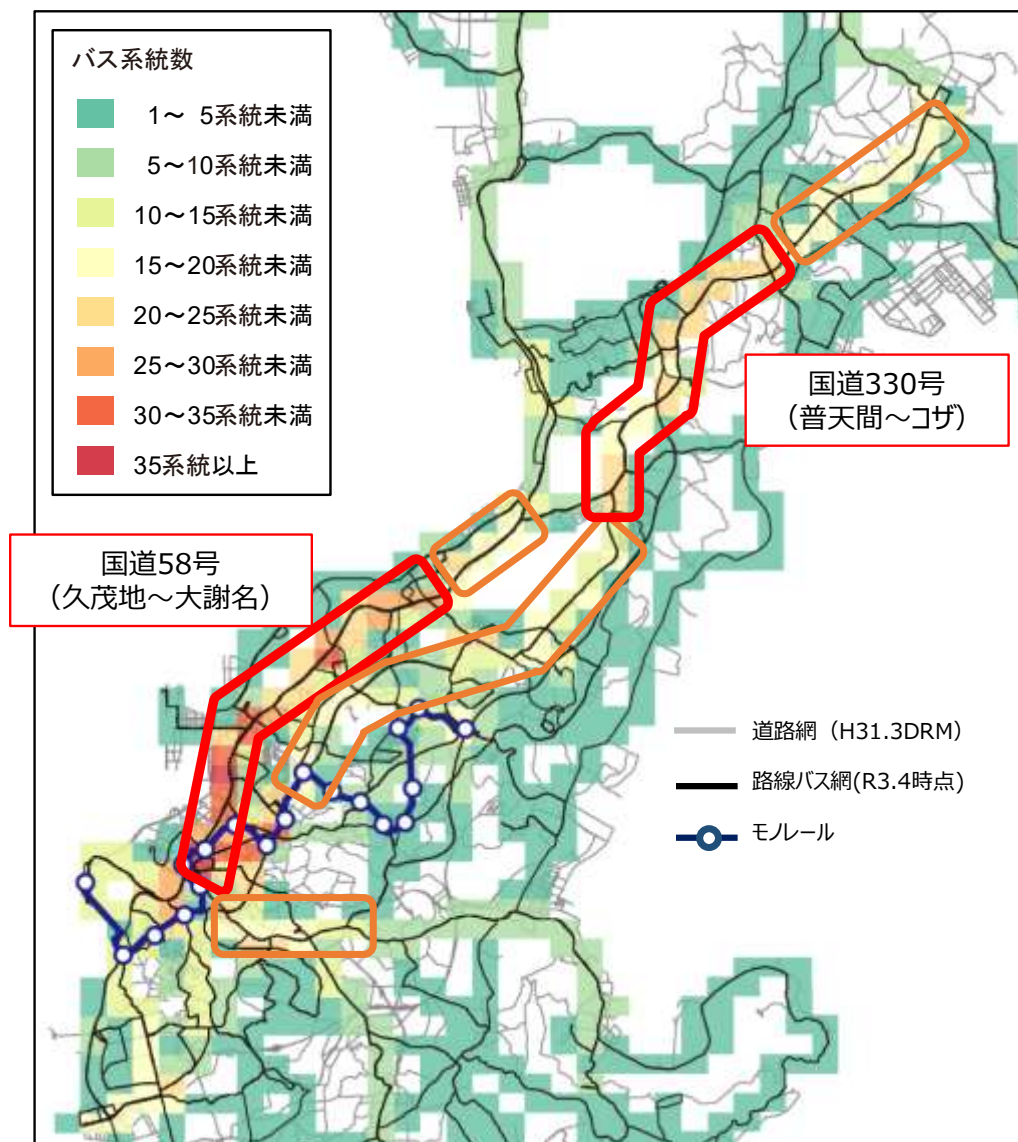
3.2.2 公共交通の利用頻度が比較的高い軸の抽出

(1) 【公共交通のサービス水準（系統数）】

- ・ 沖縄本島内の路線バスの系統数について、100mメッシュごとの系統数を整理。
- ・ 系統数から見るサービス水準の高い軸として、国道58号を中心とした基幹バスルート（久茂地⇄伊佐⇄普天間⇄コザ）が挙げられる。特に、国道58号（久茂地～大謝名）、国道330号（普天間～コザ）区間では他方面からバスが集中する区間であるため、結果的に20本以上もの系統が走行。

※路線バスネットワークは、令和3年4月時点で弊社作成のデータを使用

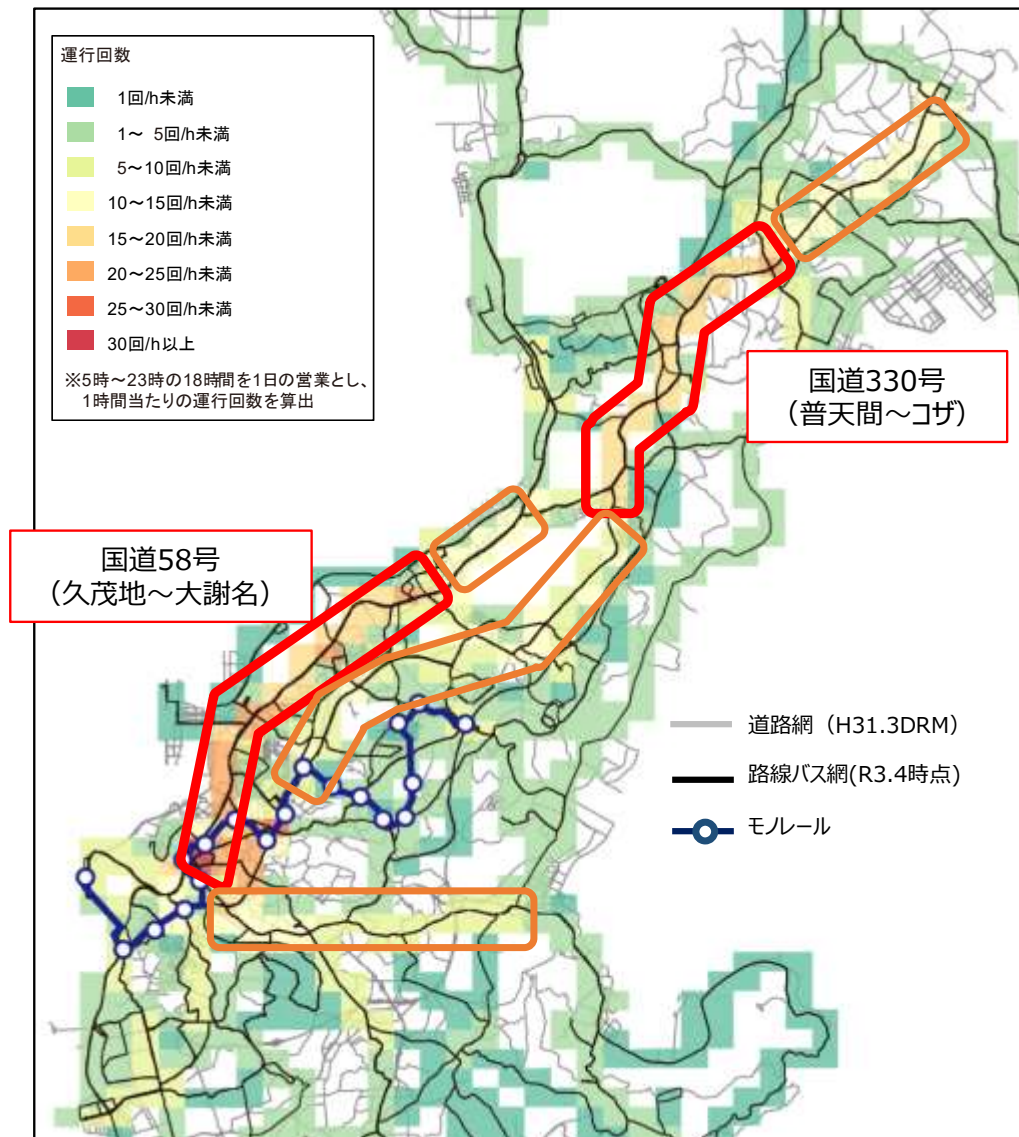
※道路ネットワークは令和元年3月時点のDRM（デジタルロードマップ）を使用



(2) 【公共交通のサービス水準（便数）】

- 沖縄本島内の路線バスの1時間あたり便数（※5時～23時の18時間を営業時間として1時間あたりの便数を算出）について、100mメッシュごとの便数を整理。
- サービス水準の高い軸として、国道58号を中心とした基幹バスルートに加え、国道329号を中心としたルート（那覇⇄与那原）が挙げられる。国道329号を中心としたルートでは、系統数は少ないものの、他区間よりも便数が多い。

※便数は、令和2年時点の運行実績報告書を使用



(3) 【公共交通のサービス水準（バスレーン規制）】

- バスレーン規制が行われている道路は、国道 58 号（旭橋～伊佐）、国道 329 号（兼城→古波蔵）、国道 330 号（古波蔵→与儀）、その他県道となっており、朝・夕の定時性・速達性の確保が行われている。



出典：沖縄県警HPより記載

(4) 【公共交通促進に関する取組（基幹バスシステム）】

- ・ 沖縄県では、公共交通利用促進に向け、基幹バスシステム導入の取組を実施。
- ・ 基幹バスとは、「需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置し、わかりやすいバス」、「高い輸送力、走行性、快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステム」とされている。
- ・ 全体イメージでは、国道 58 号、国道 329 号、国道 330 号を中心とした 3 つの基幹バスルートが位置付けられている。

○基幹バスシステム全体イメージ



○基本方針

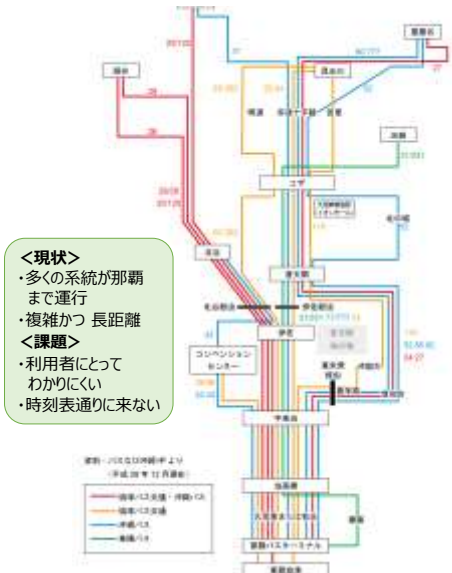
本連携計画の基本的な方針	
①バス網再構築計画(H17)の3方向のうち、当面は、バス交通活性化・再生に対する必要性・重要性が最も高いと考えられる、国道 58 号沿線地域を中心にバス網再構築を推進する	
②当該地域の需要形態への適合を考慮して、那覇市～沖縄市(コザ)間において基幹バスシステムの導入を図る	
国道 58 号を中心とした基幹バスシステムの基本的な実施方針	
【基幹バス】	→主に国道58号の那覇市～沖縄市(コザ)間で展開 →必要に応じて急行運行の導入を図り、モビリティの向上を図る
【支線バス】	→コザ、普天間、伊佐、平地泊を中心とした支線バスを構築
【結節点】	→コザ～読屋についてはリニアバスターミナルを形成 →普天間・伊佐・宇地泊については既存のバス停や道路空間等を活用
【バス走行環境の確保】	→バスレーンの段階的拡充等の実施

出典：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（R3）

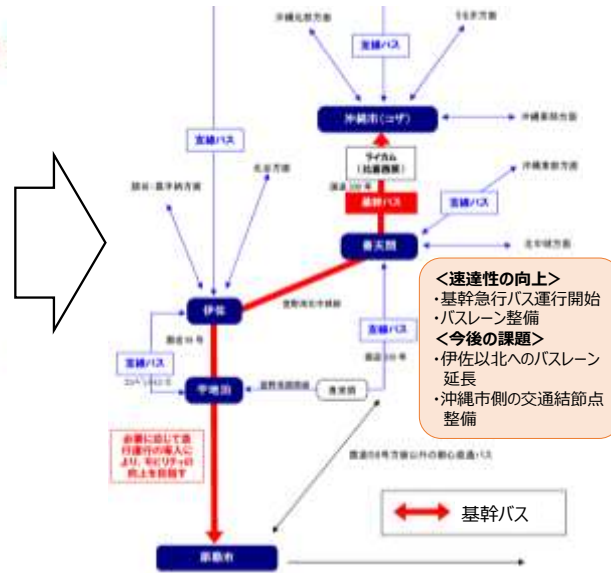
(5) 【公共交通促進に関する取組(国道58号を中心とした基幹バスシステム導入)】

- ・ 沖縄県では、公共交通利用促進に向け、基幹バスシステム導入の取組を実施。
- ・ 基幹バス導入により、現況の複雑で国道58号等の一部過剰に供給されている状況を分かりやすくしつつ、束ねて減らすことで効率化を図る。

【現況】複雑、一部過剰供給



【将来】幹線軸とフィーダー役割分担



出典：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（R3）

■ 参考：基幹バスシステムの重要性

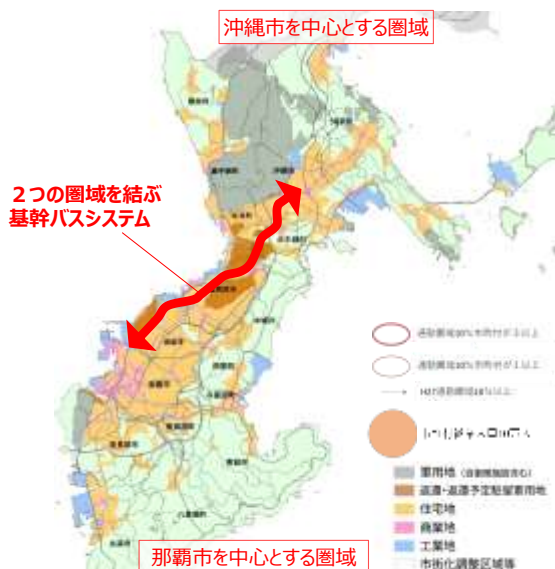
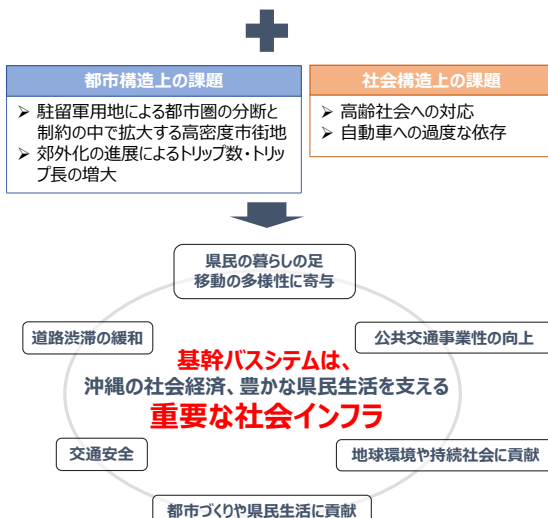
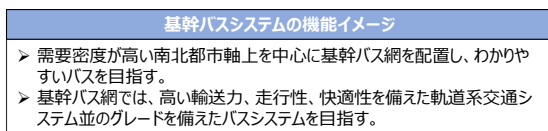


図 国道58号を中心とした基幹バスシステム

出典：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（R3）

(6) 【公共交通促進に関する取組（沖縄都市モノレール延長事業）】

- 沖縄県における戦後初の軌道系交通機関として、沖縄都市モノレール（愛称：ゆいレール）が平成15年8月から運行している。（那覇空港から首里区間の全駅15駅、12.9km、所要時間27分）、首里駅から沖縄自動車道西原インター付近までの約4.1km、4駅を延長。（平成31年度開業）



(7) 【公共交通促進に関する取組（沖縄都市モノレール3両化事業）】

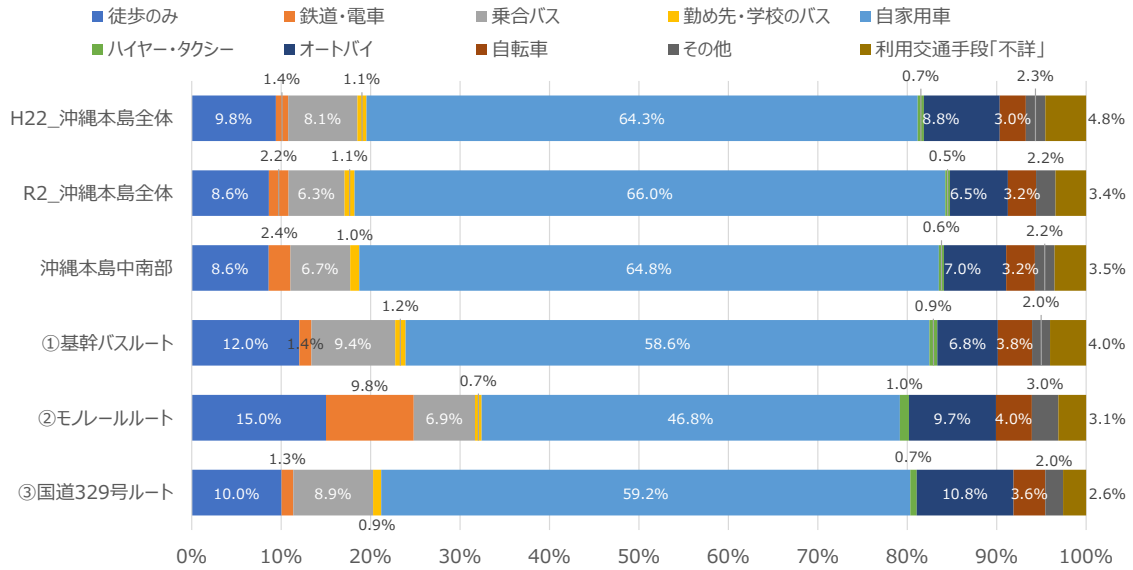
- 沖縄県・沖縄都市モノレールでは、令和4年度に着工又は完成（一部完成）し、本県の新たな飛躍を展望する大型プロジェクト等を県民をはじめ県内外に周知し、利用を促進するとともに、本県経済社会の自律的な発展を推進。



出典：沖縄県HP

■参考：国勢調査による通勤・通学者の移動手段別の分担率

- 令和2年度国勢調査結果より、選定ルート沿線の通勤・通学時の移動手段別の分担率を算出。沖縄本島全体では公共交通（バス・モノレール）が8%程度に対し、各ルートでは10%を超えており、公共交通が選ばれていることが分かる。



出典：令和2年度国勢調査（男女、利用交通手段別通勤者・通学者数（15歳以上）－町丁・字等）

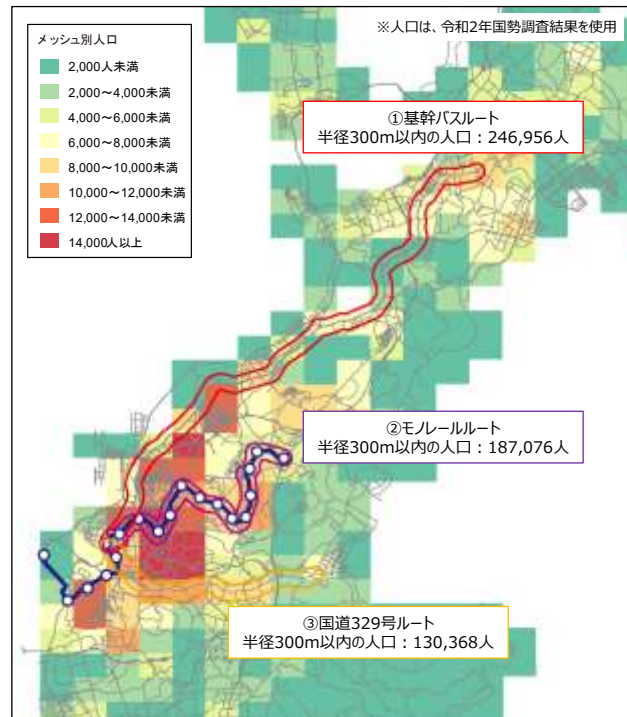
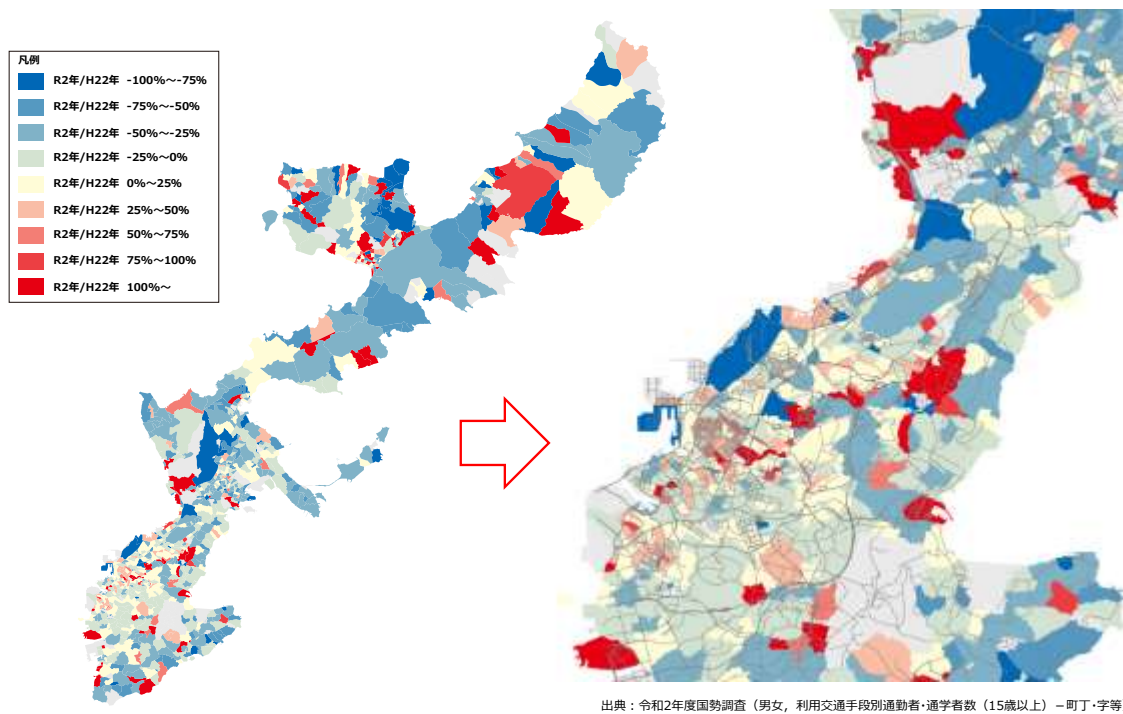
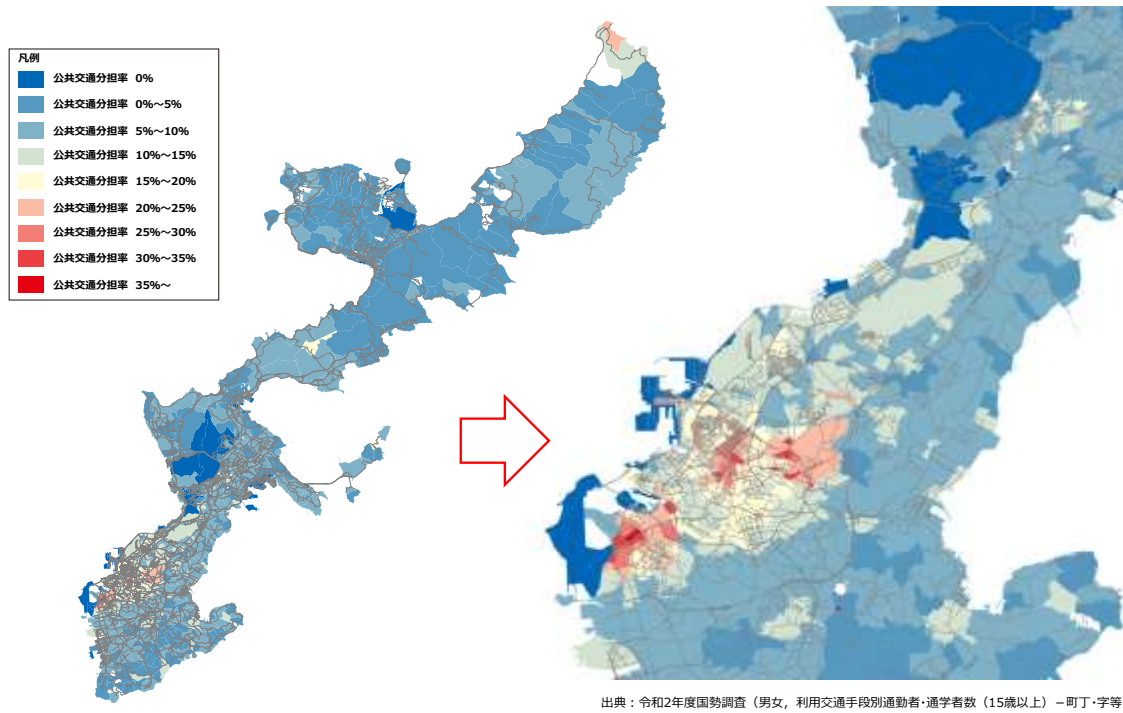
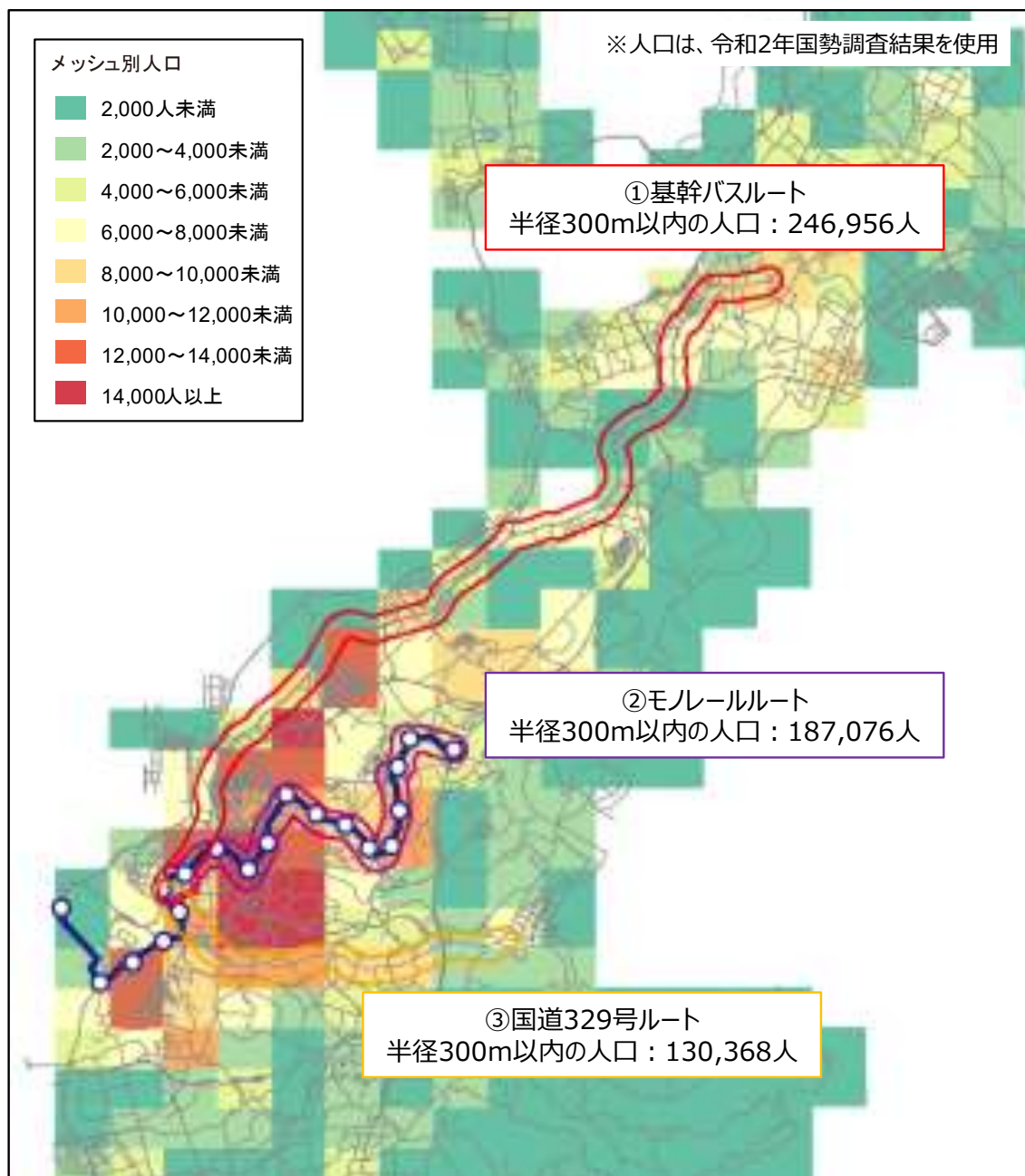


図 3-6 ルート概要



3.2.3 対象エリアの決定

- 前述の整理を基に、本検討では、①国道 58 号を中心とした基幹バスルート、②沖縄都市モノレールルート、③国道 329 号ルート（那覇 B T～与那原）の軸を対象に、検討を実施。令和 2 年国勢調査結果より、各ルート沿線 300m 圏内の人口は 10 万人となっており、需要の多い路線と想定。



3.2.4 公共交通、自動車を利用した際のコスト比較

(1) 公共交通、自動車のコスト条件の整理

- 対象エリアにおける公共交通利用及び、自動車利用のコストを算出し整理するため、以下の条件での整理を実施。なお、定期料金については、日当たりに割り戻す際に1円単位で切り上げ。

	基幹バスルート	国道 329 号ルート	モノレールルート
公共交通利用コスト	起点：那覇 B T	起点：那覇 B T	起点：県庁前駅
バス料金（通常券）	安謝橋： 480 円 （片道 240 円） コザ： 1,780 円 （片道 890 円）	国場： 480 円 （片道 240 円） 与那原： 880 円 （片道 440 円）	—
バス料金（通勤・定期）	安謝橋： 460 円 （片道 230 円） コザ： 1,700 円 （片道 850 円）	国場： 460 円 （片道 230 円） 与那原： 840 円 （片道 420 円）	—
バス料金（通学・定期）	安謝橋： 390 円 （片道 195 円） コザ： 1,110 円 （片道 555 円）	国場： 390 円 （片道 195 円） 与那原： 710 円 （片道 355 円）	—
モノレール料金（通常券）	—	—	おもろまち駅： 460 円 （片道 230 円） 浦添てだこ駅： 680 円 （片道 340 円）
モノレール料金（通勤・定期）	—	—	おもろまち駅： 390 円 （片道 195 円） 浦添てだこ駅： 570 円 （片道 235 円）
モノレール料金（通学・定期）	—	—	おもろまち駅： 250 円 （片道 125 円） 浦添てだこ駅： 370 円 （片道 185 円）
自動車利用コスト			
1km 当たりガソリン料金	11 円 （ガソリン 158 円/ℓ ÷ 燃費 15km/ℓ） ※小売物価統計調査（2021）		
日当たり駐車場料金	660 円 （駐車場料金 14,453 円 ÷ 1 ヶ月 22 日） ※小売物価統計調査（2021）		
日当たり車両維持費	1,290 円 （（車両購入+整備費+自動車等部品+自賠責+任意保険+税金）÷ 1 ヶ月 22 日） ※全国家計構造調査（令和元年）、小売物価統計調査（2021）等		

■参考：自動車のイニシャルコスト、ランニングコスト

				費用	単位	1ヵ月換算	備考	出典
維持管理等	①	車両購入		12,500	/月	12,500	自動車の減価償却10年 車両購入費150万円で想定	全国家計構造調査_沖縄県（令和元年）
	②	自動車整備		2047	/月	2,047	車検・定期点検	
	③	自動車等 部品	オイル	3,723	/6ヵ月	621	1.5Lクラス（乗用車）	小売物価統計調査（2021）
			タイヤ	69,452	/2年	2,894	17,363/本	
			バッテリー	4,439	/2年	185	普通品	
	④	自賠責保険		634	/月	634		全国家計構造調査_沖縄県（令和元年）
	⑤	任意保険		3,044	/月	3,044		
	⑥	税金	自動車税	34,500	/1年	2,875	1L～1.5L	
			重量税	41,000	/2年	3,417	2.5 t	国土交通省HP
合計				-	-	28,217	-	
通勤	⑦	ガソリン		158	/ℓ	-		小売物価統計調査（2021）
	⑧	駐車場		14,453	月極	14,453		

参考)

		費用	単位	1ヵ月換算	出典
①	車両購入	4892	/月	4,892	全国家計構造調査_沖縄県（令和元年）

■参考：路線バスの通勤・通学定期料金

令和元年10月1日実施

大人	小人	通勤		通学		小人		身体障害者(通勤)		身体障害者(通学)	
		1ヶ月(A)	3ヵ月(B)	1ヶ月(C)	3ヵ月(D)	1ヶ月	3ヵ月	1ヶ月	3ヵ月	1ヶ月	3ヵ月
		3割引	1ヶ月の3倍の5割引	4割引1部引	1ヶ月の3倍の5割引	(C)の5割引	1ヶ月の3倍の5割引	(A)の3割引	1ヶ月の3倍の5割引	(C)の3割引	1ヶ月の3倍の5割引
150	80	6,300	17,980	5,310	15,130	2,660	7,580	4,410	12,570	3,720	10,600
160	80	6,720	19,150	5,680	16,130	2,830	8,070	4,700	13,400	3,960	11,290
170	90	7,140	20,350	6,020	17,160	3,010	8,580	5,000	14,250	4,210	12,000
180	90	7,560	21,550	6,370	18,150	3,190	9,090	5,290	15,080	4,460	12,710
190	100	7,980	22,740	6,730	19,180	3,370	9,600	5,590	15,930	4,710	13,420
200	100	8,400	23,940	7,080	20,180	3,540	10,090	5,880	16,780	4,960	14,140
210	110	8,820	25,140	7,430	21,180	3,720	10,600	6,170	17,580	5,200	14,820
220	110	9,240	26,330	7,790	22,200	3,900	11,120	6,470	18,440	5,450	15,530
230	120	9,660	27,530	8,140	23,200	4,070	11,600	6,760	19,270	5,700	16,250
240	120	10,080	28,730	8,500	24,230	4,250	12,110	7,060	20,120	5,950	16,960
250	130	10,500	29,930	8,850	25,220	4,430	12,630	7,350	20,950	6,200	17,670
260	130	10,920	31,120	9,200	26,220	4,600	13,110	7,640	21,770	6,440	18,350
270	140	11,340	32,320	9,560	27,250	4,780	13,620	7,940	22,630	6,690	19,070
280	140	11,760	33,520	9,910	28,240	4,960	14,140	8,230	23,460	6,940	19,780
290	150	12,180	34,710	10,270	29,270	5,140	14,650	8,530	24,310	7,190	20,490
300	150	12,600	35,910	10,620	30,270	5,310	15,130	8,820	25,140	7,430	21,180
310	160	13,020	37,110	10,970	31,260	5,490	15,650	9,110	25,960	7,680	21,890
320	160	13,440	38,300	11,330	32,290	5,670	16,160	9,410	26,820	7,930	22,600
330	170	13,860	39,500	11,680	33,290	5,840	16,640	9,700	27,650	8,180	23,310
340	170	14,280	40,700	12,040	34,310	6,020	17,160	10,000	28,500	8,430	24,030
350	180	14,700	41,900	12,390	35,310	6,200	17,670	10,290	29,330	8,670	24,710
360	180	15,120	43,090	12,740	36,310	6,370	18,150	10,580	30,150	8,920	25,420
370	190	15,540	44,290	13,100	37,340	6,550	18,670	10,880	31,010	9,170	26,130
380	190	15,960	45,490	13,450	38,330	6,730	19,180	11,170	31,830	9,420	26,850
390	200	16,380	46,680	13,810	39,360	6,910	19,690	11,470	32,690	9,670	27,560
400	200	16,800	47,880	14,160	40,360	7,080	20,180	11,760	33,520	9,910	28,240
410	210	17,220	49,080	14,510	41,350	7,260	20,690	12,050	34,340	10,160	28,980
420	210	17,640	50,270	14,870	42,380	7,440	21,200	12,350	35,200	10,410	29,670
430	220	18,060	51,470	15,220	43,380	7,610	21,690	12,640	36,020	10,650	30,350
440	220	18,480	52,670	15,580	44,400	7,790	22,200	12,940	36,880	10,910	31,090
450	230	18,900	53,870	15,930	45,400	7,970	22,710	13,230	37,710	11,150	31,780
460	230	19,320	55,060	16,280	46,400	8,140	23,200	13,520	38,530	11,400	32,490
470	240	19,740	56,260	16,640	47,420	8,320	23,710	13,820	39,390	11,650	33,200
480	240	20,160	57,460	16,990	48,420	8,500	24,230	14,110	40,210	11,890	33,890
490	250	20,580	58,650	17,350	49,450	8,680	24,740	14,410	41,070	12,150	34,630
500	250	21,000	59,850	17,700	50,450	8,850	25,220	14,700	41,900	12,390	35,310

令和元年10月1日実施

大人	小人	通勤		通学		小人		身体障害者(通勤)		身体障害者(通学)	
		1ヶ月(A)	3ヵ月(B)	1ヶ月(C)	3ヵ月(D)	1ヶ月	3ヵ月	1ヶ月	3ヵ月	1ヶ月	3ヵ月
		3割引	1ヶ月の3倍の5割引	4割引1部引	1ヶ月の3倍の5割引	(C)の5割引	1ヶ月の3倍の5割引	(A)の3割引	1ヶ月の3倍の5割引	(C)の3割引	1ヶ月の3倍の5割引
670	440	36,540	104,140	24,010	68,430	12,010	34,230	25,580	72,900	16,810	47,910
680	440	36,960	105,340	24,130	68,770	12,070	34,400	25,670	73,730	16,890	48,140
690	450	37,380	106,530	24,250	69,110	12,130	34,570	26,170	74,580	16,980	48,390
700	450	37,800	107,730	24,370	69,450	12,190	34,740	26,460	75,410	17,060	48,620
710	460	38,220	108,930	24,490	69,800	12,250	34,910	26,750	76,240	17,140	48,850
720	460	38,640	110,120	24,610	70,140	12,310	35,080	27,050	77,090	17,230	49,110
730	470	39,060	111,320	24,730	70,480	12,370	35,250	27,340	77,920	17,310	49,330
740	470	39,480	112,520	24,850	70,820	12,430	35,430	27,640	78,770	17,400	49,590
750	480	39,900	113,720	24,970	71,160	12,490	35,600	27,930	79,600	17,480	49,820
760	480	40,320	114,910	25,090	71,510	12,550	35,770	28,220	80,430	17,560	50,050
770	490	40,740	116,110	25,210	71,850	12,610	35,940	28,520	81,280	17,650	50,300
780	490	41,160	117,310	25,330	72,190	12,670	36,110	28,810	82,110	17,730	50,530
790	500	41,580	118,500	25,450	72,530	12,730	36,280	29,110	82,960	17,820	50,790
800	500	42,000	119,700	25,570	72,870	12,790	36,450	29,400	83,790	17,900	51,020
810	510	42,420	120,900	25,690	73,220	12,850	36,620	29,690	84,620	17,980	51,240
820	510	42,840	122,090	25,810	73,560	12,910	36,790	29,990	85,470	18,070	51,500
830	520	43,260	123,290	25,930	73,900	12,970	36,960	30,280	86,300	18,150	51,730
840	520	43,680	124,490	26,050	74,240	13,030	37,140	30,580	87,150	18,240	51,980
850	530	44,100	125,690	26,170	74,580	13,090	37,310	30,870	87,980	18,320	52,210
860	530	44,520	126,880	26,290	74,930	13,150	37,480	31,160	88,810	18,400	52,440
870	540	44,940	128,080	26,410	75,270	13,210	37,650	31,460	89,660	18,490	52,700
880	540	45,360	129,280	26,530	75,610	13,270	37,820	31,750	90,490	18,570	52,920
890	550	45,780	130,470	26,650	75,950	13,330	37,990	32,050	91,340	18,660	53,180
900	550	46,200	131,670	26,770	76,290	13,390	38,160	32,340	92,170	18,740	53,410
910	560	46,620	132,870	26,890	76,640	13,450	38,330	32,630	93,000	18,820	53,640
920	560	47,040	134,060	27,010	76,980	13,510	38,500	32,930	93,850	18,910	53,890
930	570	47,460	135,260	27,130	77,320	13,570	38,670	33,220	94,680	18,990	54,120
940	570	47,880	136,460	27,250	77,660	13,630	38,850	33,520	95,530	19,080	54,380
950	580	48,300	137,660	27,370	78,000	13,690	39,020	33,810	96,380	19,160	54,610
960	580	48,720	138,850	27,490	78,350	13,750	39,190	34,100	97,190	19,240	54,830
970	590	49,140	140,050	27,610	78,690	13,810	39,360	34,400	98,040	19,330	55,090
980	590	49,560	141,250	27,730	79,030	13,870	39,530	34,690	98,870	19,410	55,320
990	600	49,980	142,440	27,850	79,370	13,930	39,700	34,990	99,720	19,500	55,580
1,000	600	50,400	143,640	27,970	79,710	13,990	39,870	35,280	100,550	19,580	55,800
1,010	610	50,820	144,840	28,090	80,060	14,050	40,040	35,570	101,370	19,660	56,030
1,020	610	51,240	146,030	28,210	80,400	14,110	40,210	35,870	102,230	19,750	56,290

出典：沖縄バスHPより記載

■参考：モノレールの通勤・通学定期料金

(単位：円)

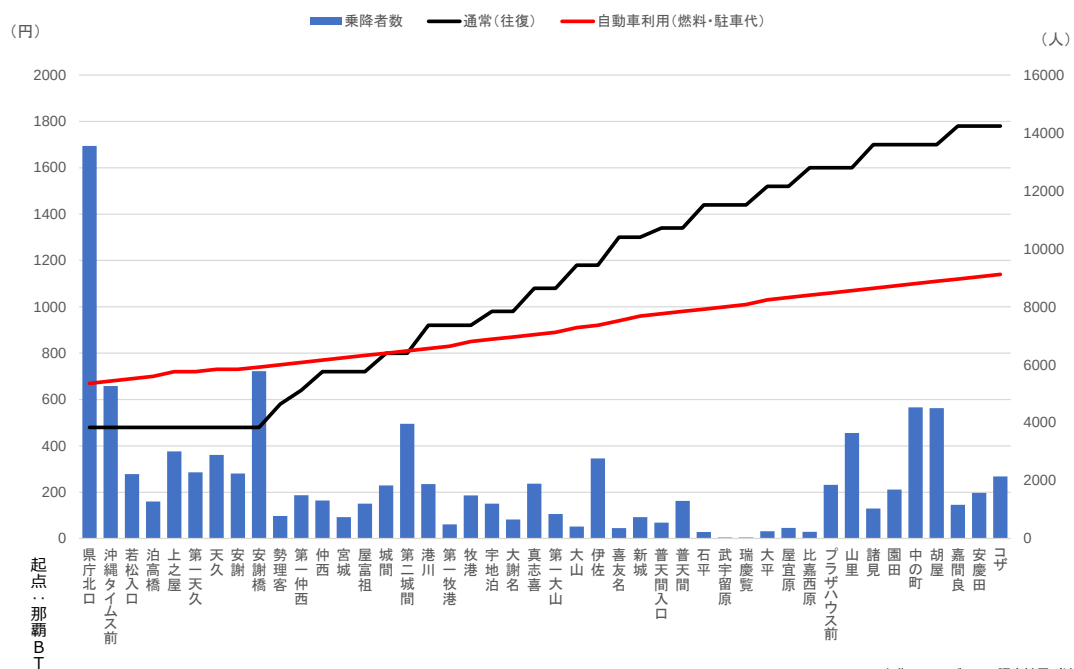
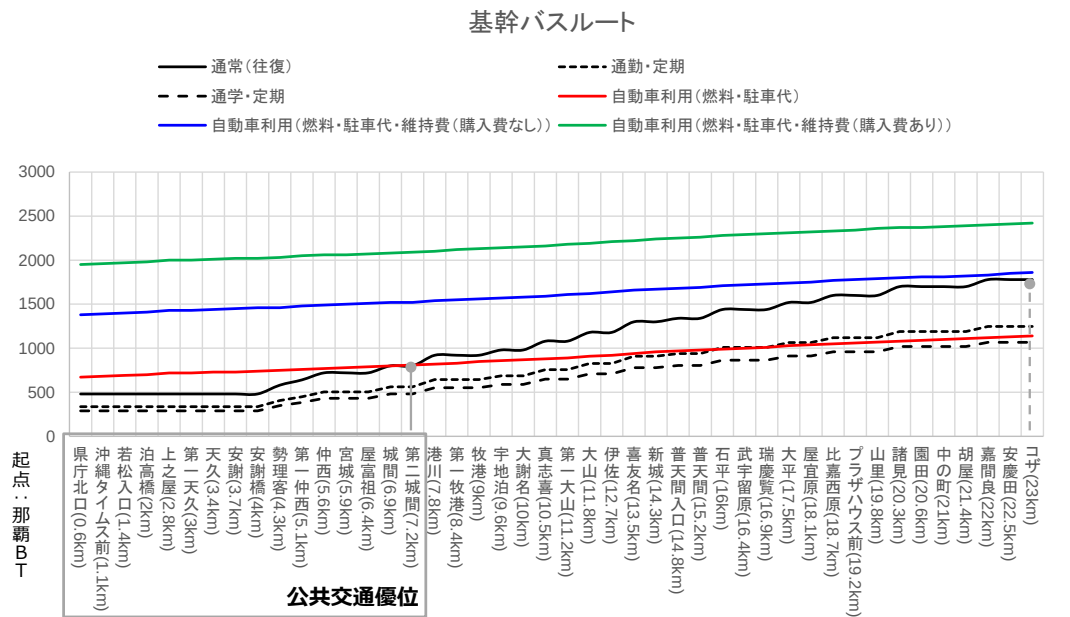
運賃区間	通勤定期券			通学定期券		
	1か月	3か月	6か月	1か月	3か月	6か月
230 (120)	8,580	24,460	46,340	5,530 (2,770)	15,770 (7,890)	29,870 (14,940)
270 (140)	10,140	28,900	54,760	6,540 (3,270)	18,640 (9,320)	35,320 (17,660)
300 (150)	11,310	32,240	61,080	7,290 (3,650)	20,780 (10,390)	39,370 (19,690)
340 (170)	12,480	35,570	67,400	8,050 (4,030)	22,950 (11,480)	43,470 (21,740)
370 (190)	13,770	39,250	74,360	8,880 (4,440)	25,310 (12,660)	47,960 (23,980)

() は小児旅客運賃

出典：沖縄都市モノレールHPより記載

(2) 基幹バスルートでのコスト比較

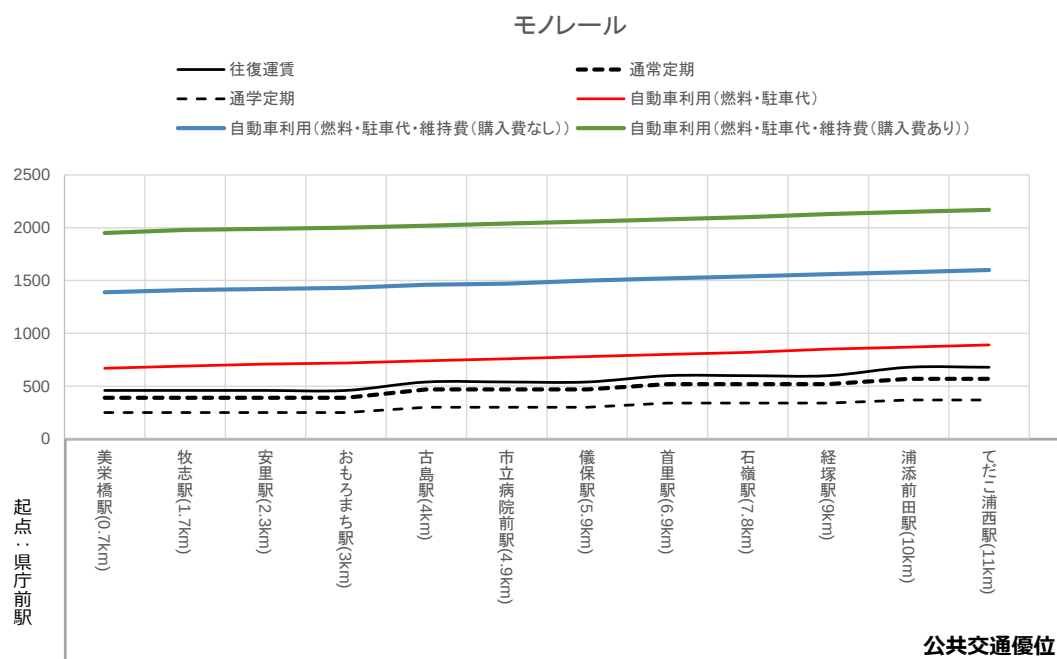
- 基幹バスルートにおいて、公共交通と自動車を利用した際のコスト比較を実施。通常（往復）と自動車利用（燃料・駐車代のみ）の比較では、約 7km 圏内（第二城間バス停）までが公共交通優位となる。また、自動車利用コストに車両維持管理費（購入費用なし）を含めた場合は、約 23km 圏内（コザバス停）まで公共交通優位の範囲が広がる。



出典：H27バスOD調査結果（沖縄県）

(3) モノレールルートでのコスト比較

- モノレールルートにおいて、公共交通と自動車を利用した際のコスト比較を実施。通常（往復）と自動車利用（燃料・駐車代のみ）の比較では、約 11km 圏内（てだこ浦西駅）までが公共交通優位となる。



3.3 自家用車から公共交通に転換する方策について実証調査

3.3.1 公共交通利用に関する他県比較

- ・ 沖縄と首都圏の20km圏からの通勤定期代を比較すると、6か月定期代は、首都圏は5万円台（JRのみの場合）に対して、沖縄は20万円超となっている。
- ・ 首都圏では、通勤費を全額企業が交通費として支給していることから、通勤者は充実した鉄道ネットワークで費用負担もなく早く移動が可能となっている。
- ・ 沖縄は、バス通勤するにも、企業の通勤費支給が限定的であり、個人負担が極めて大きい。
- ・ 結果、車依存（企業も車通勤を容認、駐車場も確保）に繋がっていると想定される。
- ・ 沖縄の特殊性による課題であり、交通面だけでなく、経済的、社会的、環境的にも大きな課題と想定される。

表 沖縄と首都圏における、20km圏から中心部までの通勤費用の比較

		運賃（円／片道）	距離（km）	時間（分）	通勤定期（円／1か月）	通勤定期（円／3か月）	通勤定期（円／6か月）
国分寺	新宿	396	21.1	33	11,850	33,790	56,910
三鷹	霞ヶ関	476	20.4	35	15,830	45,130	79,960
胡屋	県庁北口	850	20.3	63	35,700	101,750	203,500

※運賃、時間は、朝7時台発のJR中央線快速と丸の内線で乗換時間を含む

※運賃、時間は、朝7時台発の基幹急行バス（琉球バス交通23番系統）

※6か月定期代＝3か月定期代×2



※表中の距離、時間、料金はyahoo乗換案内によるもの、図中の重ね図は概ねのもの

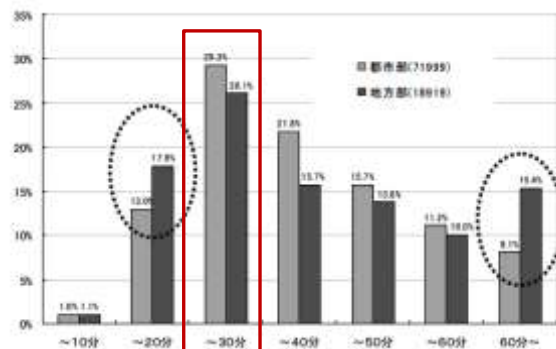
- ・ 沖縄中南部都市圏のバス利用トリップ長は、30 分程度が最頻値で概ね 10km 圏（通勤の那覇着の場合は伸びる可能性あり、東京都心着通勤鉄道は 60 分を超えた程度が最頻値）
- ・ 沖縄の 10km 圏に相当する真志喜～県庁北口で、通勤 6 カ月定期運賃は 13 万円弱に達する。
- ・ 同距離帯の通勤 6 カ月定期運賃を、他モード、他地域と比較すると、沖縄の路線バスは沖縄モノレールより約 2 倍、JR 東と比較すると約 4 倍も割高
- ・ 沖縄のバス定期運賃は、他主要都市バス運賃より割高で、特に熊本、広島ของバス定期運賃より約 1.5 倍程度高い

表 各都市、各モードにおける、10km圏から中心部までの通勤費用の比較

地域、モード	発地	着地	運賃（円／片道）	距離（km）	時間（分）	通勤定期（円／1か月）	通勤定期（円／3か月）	通勤定期（円／6か月）
琉球バス基幹急行	宇地泊	県庁北口	490	8.9	30	20,580	58,650	117,300※
琉球バス各停	真志喜	県庁北口	540	9.9	37	22,680	64,640	129,280※
沖縄モノレール	浦添前田	県庁前	340	10.0	23	12,480	35,570	67,400
J R 東日本	西荻窪	新宿	220	10.3	15	6,580	18,760	31,620
J R 九州	水城	博多	280	10.6	18	8,220	23,440	40,040
西鉄バス	柏原営業所	天神	450	10.0	46	20,250	57,710	114,820
熊本都市バス	下久保	桜町BT	430	9.8	49	15,480	44,120	88,240※
広島バス	寺分	新幹線口	370	10.4	38	17,220	49,080	92,990
広島アストラムライン	安東	県庁前	340	10.3	21	14,190	38,320	68,120
仙台市営バス	岩切東コミ	仙台駅	460	10.1	49	19,290	54,970	104,140

※運賃、時間等は朝 7 時台出発のyahoo乗換案内検索結果

※6か月定期代=3か月定期代×2



出典：第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書【現況分析編】

図 東京都区部への通勤目的、鉄道による集中トリップ数分布



出典：東京都市圏交通計画協議会HP、東京PTインフォグラフ

注意）沖縄PTと東京PTのグラフは、年次、交通手段、移動目的、着地点等が異なり一概には比較できない点に注意

3.3.2 公共交通転換に向けた他県取り組み事例

(1) 東京都

- 東京都では五輪開催に向け約5万社・910団体へTDMプロジェクトを推進のため、国、都、組織委員会職員自らが説明会、企業説明に奔走している。

2020TDM推進プロジェクト（事務局：東京都、内閣官房、東京2020組織委員会）

1. 東京2020公認プログラムを活用した取組

1) TDMを推進する業界団体の輪を広げる
経団連、日商、東商、経済同友会、経済界協議会のほか、運輸・港湾、バス・鉄道、流通、小売、製造等の様々な業界団体の参画を拡大していく。

2) 業界団体によるTDM推進と所属企業への取組促進（取組例）

- 取組を掲げる（全会員に周知する/会員企業のテレワーク率を〇%にする等）
- 会員向けセミナーを開催する
- 公認プログラムマークを活用した機運醸成
- 2020アクションプラン（企業の行動計画）の手引きの作成 等

2. 企業の参画を促す取組

1) 事務局

- TDMの取組に協力していただける企業を募集し、HP等で登録を受け
- 大会時の混雑見通しなどの情報提供
- 企業側からの質問事項の受付
- 取組の好事例の紹介
- 参加企業へのアンケートの実施 等

2) 登録した企業

- 大会時の混雑の見通し等、大会運営情報を適宜受け取る
- TDMプロジェクト運営側と直接やり取りができ、自社活動への影響の見通しや対策が立てやすい
- メールマガジン、セミナー、相談会の開催案内が随時配信される

大臣、知事、各団体会長等によるキックオフ

約5万社・910団体で構成。団体構成員を含めると数十万規模

◆企業向け（中小企業・商店街向け含む）

人の流れ、物の流れについて混雑回避の取組を呼びかけ、説明会約600回、個別相談約3,800回実施（WE）

1) テレワーク、時差出勤などの働きかけ

2) 効率的な物流計画の推進

3) 工事調整による混雑緩和（対象工事：約2,400件*）

企業の取組状況（例）

- テレワーク導入企業
2020年3月 24.0% ⇒ 2021年5月 64.9%
- サマーセールの期間変更
- 集約/共同配送、「大会中」

◆個人向け

テレワークの実践、計画的な夏季休暇取得、自家用車利用の際の時間・ルート変更、宅配を一回で受取ること等と呼び掛け

（2019年秋～延期前）
TDMポスター 約16万枚、チラシ 約26万枚を配布
駅、区市、業界団体、企業等に掲示・配架

（延期後）
コロナ禍を経た意識変化（アンケート R2.11月）
→ テレワーク継続意向は高い
交通規制チラシ（会場周辺・開閉会式） 約48万部配布

混雑情報（予報）の提供

国、都、組織委職員自らが説明会、企業説明に奔走

各行政機関自らが実行計画

テレワーク・オフピーク通勤の実施

- 原則毎日テレワークを実施
 - やむを得ず出勤する必要がある場合には、オフピーク通勤（8時から10時までの出勤を回避（8時以前、10時以降の始業に分散））を徹底
- ※ 感染症対策、東京2020大会関連業務、ライフラインの維持等の都民サービスに従事する場合などを除く

備品やコピー用紙等の納品時期の変更

本庁や出先事業所において、実施期間中、事務用品・コピー用紙を納品しない

コピー用紙・ごみの削減

ペーパーレス化の推進、古紙等ごみの搬出前・後倒し、粗大ごみ回収時期の変更等により、ごみを削減（大会時の目標：ごみ削減約4割）

都庁発注工事の調整

施工中の道路、上下水道等の工事において、車両の現場出入り時間の調整や休日の変更等を実施

庁有車利用の抑制

本庁や出先事業所で利用を控え、利用が必要な場合も高速道路等の利用を控える

行政から各団体等への依頼文書



優秀な取組の表彰

首都高の通行台数減少による効果

- ・平日は通行台数が2019年より約2割減⇒渋滞損失時間が約8割、事故件数が約5割と大幅に減
- ・休日は通行台数が約3割減⇒渋滞損失時間が約9割、事故件数が約5割減



※ 通行台数：首都高営業データ、渋滞損失：首都高トラカンデータ、事故件数：首都高データより集計
交通対策実施期間（2021年7月19日～8月9日・8月24日～9月5日）の平均（2019年は同時期同曜日）

出典：東京都HP、R3バスレーンWT資料

(2) 兵庫県朝来市

- 兵庫県朝来市では、公共交通利用促進を目的に、交通費の企業への補助を実施している。補助額は定期券購入価格の 1/8～3/8 となっている。



朝来市では、鉄道や路線バス（＝公共交通）による通勤利用を推進しています。

この度、公共交通を使って通勤をされる方や法人などを対象とした、補助金・奨励金制度を創設しました。

私たちの大切な公共交通を将来にわたって存続させるため、これをきっかけにあなたも公共交通による通勤をはじめてみませんか？

1 交付対象者

(1) 補助金 市内又は市外の法人等に勤務しており、公共交通の定期券を購入して通勤している者。※市外の法人等に勤務している場合の交付対象者は、市民に限ります。

(2) 奨励金

- ① 市内に事務所若しくは事業所を有する法人等の代表者で、従業員等が定期券を購入しているとき。
- ② 市外の法人等の代表者で、定期券を購入した従業員等が市内に住所を有する者であるとき。※7/1以降の購入分から対象となります。

2 交付対象区間

- (1) 鉄道 JR 山陰本線：JR 養父駅から上夜久野駅までの間
JR 播但線：JR 和田山駅から寺前駅までの間
- (2) 路線バス 全但バス俣及び神姫グリーンバス俣が運行している路線バスの市内全区間

3 補助金・奨励金の額

- (1) 補助金【個人】 定期券の購入価格の 8分の1（100円未満切り捨て）
- (2) 奨励金【法人等】 定期券の購入価格の 8分の3（100円未満切り捨て）

4 交付申請・交付決定

補助金・奨励金とも、所定の様式に必要書類を添付して、交付申請を行います。
市は、提出された申請書等を審査した上で、結果を申請者に通知します。

5 補助金・奨励金についての問い合わせ先

朝来市企画総務部総合政策課

電話：672-6110（直通）

FAX：672-4041

Mail：sougou@city.asago.lg.jp

市ホームページアドレス：<https://www.city.asago.hyogo.jp/>

※本制度の紹介と申請書のダウンロードが可能です。

※裏面に「よくある質問」を記載していますので、参考にしてください。

朝来市公共交通通勤利用補助金・奨励金「よくある質問」

Q：定期券の有効期間は、1・3・6か月のいずれでも対象になりますか。

A：いずれでも対象になります。

Q：アコバスは対象になりますか。

A：アコバスには定期券がないため対象外です。鉄道（JR）と路線バス（全但バス・神姫グリーンバスの市内路線）が対象になります。

Q：私は、豊岡市内の会社に通勤していますが、この助成制度を活用して鉄道通勤に変更しようと考えています。この場合、竹田駅から豊岡駅までの定期券購入経費が対象となるのですか。

A：竹田駅から養父駅の間が助成対象区間になります。購入された竹田駅から豊岡駅までの定期券の写しを申請書に添付していただき、市で対象区間分の定期券代を基に、助成金額を決定します。

Q：私は、竹田駅から生野駅まで鉄道で通勤し、生野駅から路線バスで生野町内の会社まで通勤しようと思いますが、生野駅からの路線バス分も助成対象になりますか。

A：助成対象になります。ただし、定期券の購入が条件になります。

Q：従業員等と法人等が同じ助成制度になっているのはなぜですか。

A：通勤手段については、従業員等の考え方だけでなく、法人等の理解と協力が必要になることから、従業員等と法人等が一体となり、公共交通による通勤が推進されるようにするためです。

Q：法人等が奨励金を請求する場合、個人ごとに申請するのでしょうか。

A：申請用紙は5名まで記入することができます。5名を超える場合は、複数に分けて申請してください。

Q：補助金や奨励金の使い方に制限はありますか。

A：補助金、奨励金ともに制限はありません。なお、領収書等の提出は不要です。

Q：国や地方公共団体に勤務している職員は対象になりますか。

A：対象になりません。

Q：私は、3交代勤務がある仕事をしているため、通勤での公共交通利用はできませんが、公共交通の維持・存続に協力したいと考えています。通勤ではない公共交通利用に対しての助成制度はないのでしょうか。

A：JR播但線を団体で利用した場合の助成制度がありますが、現在、団体要件や申請方法等について、市民の皆さんが利用しやすい制度に改正すべく検討を行っています。

個人や団体で、通勤以外での利用に対する助成制度としていく予定ですので、改めて市広報誌等を通じてお知らせします。

【具体例】 60,000円の通勤定期を購入した場合

従業員等の個人に補助金として、8分の1にあたる7,500円（60,000×1/8）

法人等に奨励金として、8分の3にあたる22,500円（60,000×3/8）を交付します。

(3) 千葉県睦沢町

- 千葉県睦沢町においても、公共交通利用促進を目的に、交通費の企業への補助を実施している。補助額として、乗車券類の販売額 1/2 程度となっている。

路線バス利用者の方へ運賃の2分の1を補助します。

町では、路線バスの維持活性化および利用者の負担軽減を図るため、町内在住及び町内へ通学・通勤者に対し、定期券・回数券購入代金の一部を補助します。

○睦沢町路線バス利用促進事業助成要綱

(目的)

第1条 この要綱は、路線バスの利用を促進し、地域公共交通の維持活性化及び利用者の負担軽減を図ることを目的とする。

(対象者等)

第2条 助成を受けることができる者は、次に掲げる要件を有する者とする。

- (1) 睦沢町の住民基本台帳に記録されている者又は睦沢町内に通勤し、若しくは通学する者で、これを証する書類を町長に提出したもの
- (2) 睦沢町内を運行する路線バスを利用する者
- (3) 通勤、通学その他の目的のために前号の路線バスの定期券及び回数券（以下「乗車券類」という。）を購入する者

2 前項2号の路線バスは、次の号に掲げる区間を運行する路線バスとする。

- (1) 茂原駅～道の駅つどいの郷むつざわ
- (2) 一宮駅～大多喜車庫

(登録等)

第3条 前条第1項に規定する対象者で助成を受けようとするものは、睦沢町路線バス利用促進事業登録申請書（様式第1号）を町長に提出しなければならない。

2 町長は、前項の規定による申請があったときは、その内容を確認の上、適当と認めるときは、睦沢町路線バス利用促進事業登録台帳（様式第2号）に登録するものとする。

3 町長は、前項の規定により登録した者に対し、睦沢町路線バス利用促進事業登録者証（様式第3号。以下「登録者証」という。）を交付する。

(助成額)

第4条 助成額は、睦沢町内を運行する路線バスの旅客運送事業者（以下「事業者」という。）が定める乗車券類の販売価格の2分の1相当額とする。ただし、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条第4項に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び児童相談所又は知的障害者更生相談所において知的障害者と判定された者で、療育手帳の交付を受けたものに対する助成額は、乗車券類のうち、定期券について事業者の割引後の販売価格の2分の1相当額とする。

2 乗車券類のうち、回数券については、単年度の助成額の上限を5万円とする。

(利用等)

第5条 第3条第3項の規定により登録者証の交付を受けた者（以下「交付対象者」とい

う。)は、事業者に登録者証を提示し、前条に定める助成額を割り引いた額で乗車券類を購入することができる。

- 2 交付対象者は、事業者が運行する路線バスを利用するときは、乗務員等に登録者証を提示するものとする。

(助成金の交付)

第6条 事業者は、睦沢町路線バス利用促進事業登録台帳に記載された交付対象者に乗車券類を販売した場合は、乗車券類販売記録台帳(様式第4号)に必要事項を記載し、当該年度から5年間保管するものとする。

- 2 事業者が助成金の交付を受ける場合は、乗車券類販売記録台帳の写しを添付し、睦沢町路線バス利用促進事業補助金交付請求書(様式第5号)を、町長に提出するものとする。

- 3 事業者は、助成金の請求を9月末日及び3月末日に行うものとする。

(助成金等の返還)

第7条 第5条第1項の規定により乗車券類を購入した交付対象者は、偽りその他不正な手段により乗車券類を購入した場合は、当該助成に係る費用の全部又は一部を町長に返還しなければならない。

- 2 町長は、交付対象者が偽りその他不正な手段により乗車券類を購入した場合は、当該交付対象者に対し、登録者証を返還させ、当該助成に係る費用の全部又は一部の返還を期間を定めて命ずるものとする。

(登録者証及び乗車券類の譲渡等の禁止)

第8条 交付対象者は、登録者証及び助成を受けて購入した乗車券類を本人以外に譲渡、贈与及び貸与してはならない。

- 2 町長は、交付対象者が登録者証及び乗車券類を本人以外に譲渡、贈与及び貸与した場合は、登録者証を返還させ、当該助成に係る費用の全部又は一部の返還を期間を定めて命ずるものとする。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

この告示は、平成25年7月1日から施行する。

附 則(平成26年3月5日告示第4号)

この告示は、平成26年4月1日から施行する。

3.3.3 実証ツールの作成

- これまでの検討内容を踏まえ、簡易的な実証ツールの作成を行った。

(1) ツール概要

- 自動車と公共交通（バス・モノレール）の料金を比較し、どちらが経済的に優位となるのかを可視化するためのツール作成を目指し作成。本ツールを使用することで、どの手段が利用者にとって経済的なのか試算。

(2) ツール使用方法

バス、モノレールと自動車の利用コスト簡易比較ツール

自動車と公共交通（バス・モノレール）の料金を比較し、どちらが経済的に優位となるのかを可視化するためのツール作成を目指しています。本ツールを使用して頂くことで、どちらの手段があなたにとって経済的なのか試算することが出来ます。 ※ご使用に当たり、あくまで試算であることから、正確な金額ではないことにご留意ください。

料金比較結果: ①

【説明】 ご自宅が右図のエリアである場合、黄色セルのプルダウンメニューから選択してください。

①沿線居住地 ②

【説明】 黄色セルのプルダウンメニューから、ご自宅、職場近くのバス停を選択してください。

②出発/バス停・駅 ③ ③到着/バス停・駅

沿線居住 沿線

距離 往復料金

入力されていません 入力されていません

【説明】 上記に当てはまらない場合は、**ご自宅から職場までの通勤距離、バス料金を**お調べいただき、下記のセルに入力してください。①～③まで入力された方は、④としてください。

④距離 ④往復料金

0.0 km 0 円

【説明】 車の利用料金を計算するため、以下の黄色セルに入力をお願いします。詳しい数字が分からない場合は、大まかな数値を入力するか、'0'を入力してください。

あなたが購入した車の金額を入力してください。⇒ 1,500,000 円

車を購入してから年数を入力してください。⇒ 5 年

車の今後の使用予定年数を入力してください。⇒ 5 年

駐車場にかかる月の費用を入力してください。⇒ 20,000 円/月

ガソリンの単価を入力してください。⇒ 158 円/ℓ

車の燃費を入力してください。⇒ 10 km/ℓ

車検等その他費用を入力してください。⇒ 150,000 円

車検の年数が分れば入力してください。⇒ 2 年

通勤手当が支給されていれば入力してください。⇒ 5,000 円/月

1ヶ月の内、通勤する日数を入力してください。⇒ 0 日

⑤

あなたの**1日あたり**のバス利用料です⇒ 0 円/日

あなたの**1日あたり**の車利用料です⇒ 0 円/日

あなたの**1ヶ月あたり**のバス利用料です⇒ 0 円/月

あなたの**1ヶ月あたり**の車利用料です⇒ 0 円/月

あなたの**1年あたり**のバス利用料です⇒ 0 円/年

あなたの**1年あたり**の車利用料です⇒ 0 円/年

合計 0 円/日

図 3-7 簡易比較ツール

- ① 料金比較結果を表示（車が優位、公共交通が優位、車と公共交通は等しい）
- ② 右図を参考に、当てはまるルートをプルダウンメニューから選択
- ③ 自身が利用するバス停又はモノレール駅（出発・到着）をプルダウンメニューから選択
- ④ 右図のルート上にない人でも利用できるように、距離と往復料金を調べて入力することで本ツールを使用可能とした。
- ⑤ 自身が所有する車に関して把握している情報を入力することで、想定される車の維持管理費を算出

3.4 実証調査の結果を踏まえた検討内容の改善

3.4.1 Web アンケートの実施

- 実証ツールを公表するにあたり、Web 調査会社を活用し、対象となるエリアに居住・通勤するモニターへツール使用に関するアンケートを実施した。
- なお、広報資料の検討（5章）の参考とするため、事前に5つの項目についてパンフレット（素案）を作成し、どの項目が行動変容に繋がるのかについてもアンケートを実施した。

(1) Web アンケート概要

- 条件：県内及び、①～③のエリア内に居住且つ、通勤している方
- モニター数：75人

(2) アンケート内容の検討

- アンケートの検討フローを以下に示す。

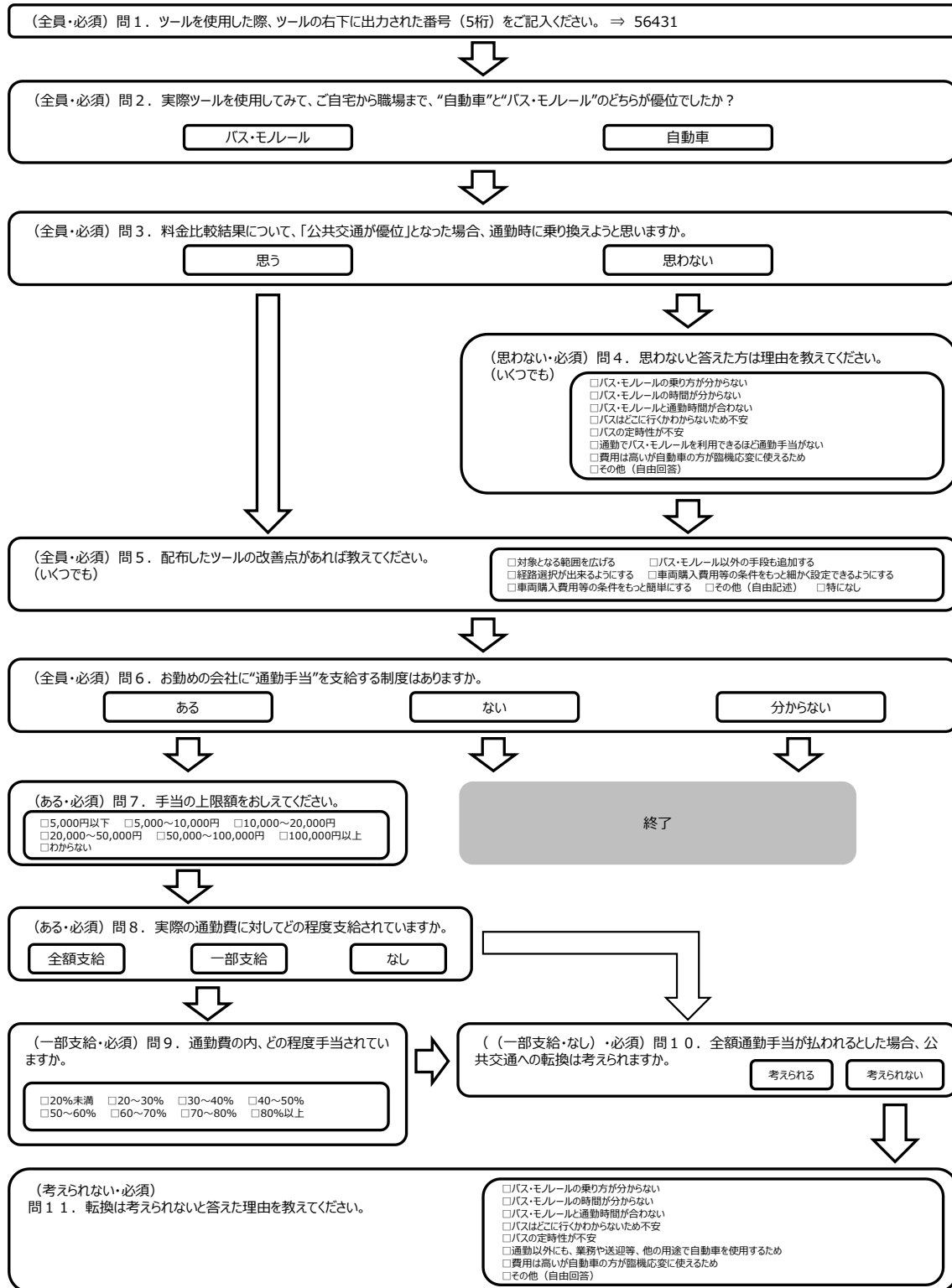


図 3-8 ツール使用に関するアンケート

(全員・必須) 問1. 情報をお読みの上で回答をお願いします。自動車から公共交通へ転換を図るにあたり、5つの項目(①渋滞の緩和、②健康で長生き、③温暖化防止、④経済の向上、⑤安全な社会)について共感できたものをお答えください。(いくつでも)

☐ ①渋滞の緩和 ☐ ②健康で長生き ☐ ③温暖化防止 ☐ ④経済の向上 ☐ ⑤安全な社会 ☐ 特になし

↓

(全員・必須) 問2. ①～⑤の情報を見ることで、公共交通(バスやモノレール)へ転換しようと思いますか。

↓

(思わない・必須) 問3. 理由を教えてください(いくつでも)。

☐ 自分事として捉えられない
☐ 具体の行動に移すための情報(乗り方・時刻表等)が得られない
☐ 具体の行動に移すための経済的余裕がない
☐ 公共交通(バス・モノレール)を信頼していない
☐ その他(自由回答)

図 3-9 広報資料に関するアンケート

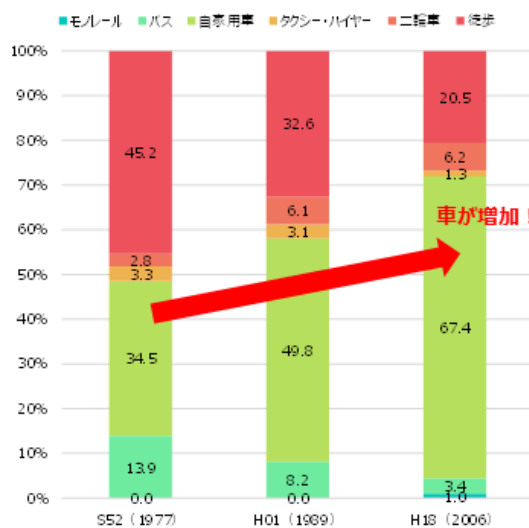
(3) パンフレット（案）作成

- Web アンケート実施にあたり、情報提供資料としてパンフレット（案）の作成を行った。以下に示す。

①渋滞の緩和

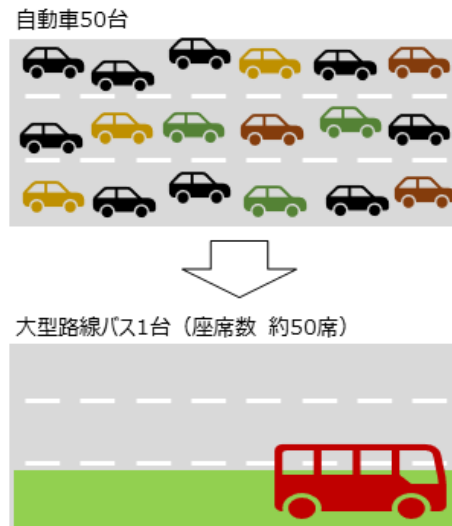
- 沖縄では交通渋滞が問題となっています。特に、那覇市内では三大都市圏（東京23区、大阪市、名古屋市）と比べても混雑しています。
- これは、自動車を利用する人が多いことが原因です。自動車の利用を抑え、公共交通を利用することが、渋滞の緩和につながります。

①交通手段の利用割合（S52⇒H18）

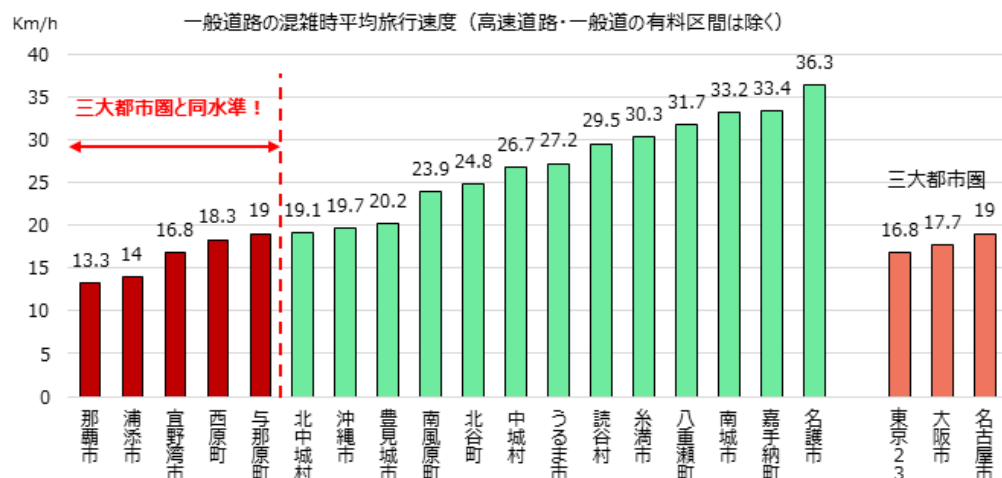


出典：H18パーソントリップ調査

②バス1台で運べる人数



③沖縄の混雑時の速度

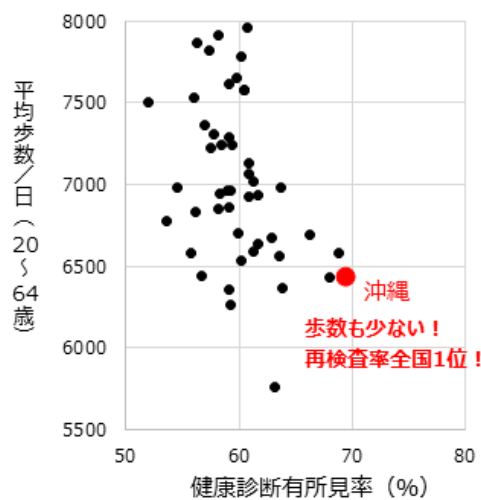


出典：H27道路交通センサス 箇所別基本表をもとに、市町村別の一般道の混雑時旅行速度を算出

②健康で長生き

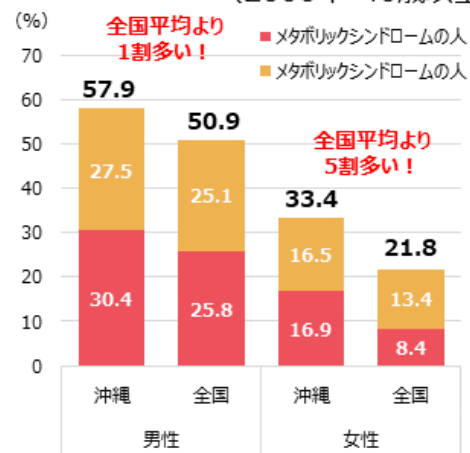
- ・ 長寿県といわれる沖縄も、男女共に平均寿命の順位が下がりつつあり、また、メタボリックシンドロームの割合も高くなっています。
- ・ これは、自動車による移動が多く、歩く距離が短いことが原因の一つかもしれませんが、公共交通を利用すれば歩く距離は増えます。健康のためにも公共交通を利用することが健康につながります。

①全国の平均歩数と健康診断有所見率



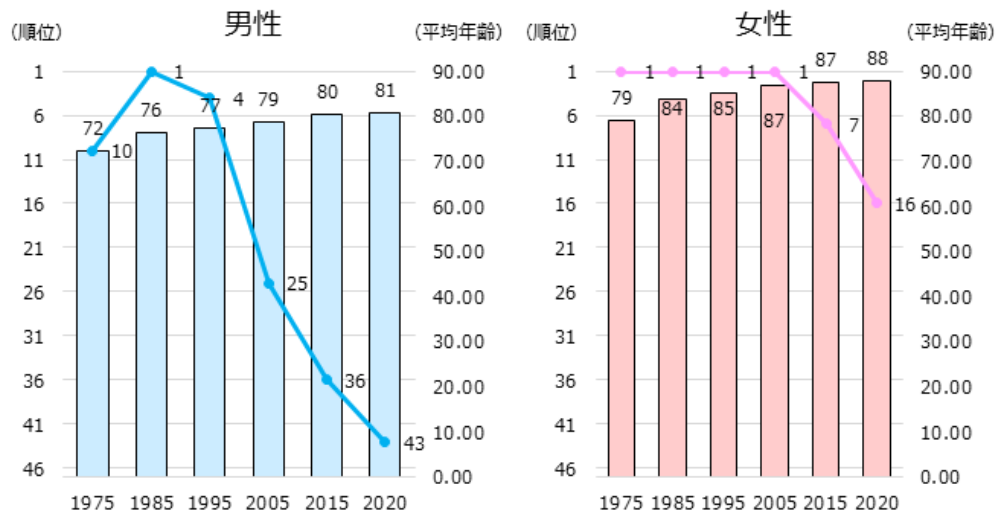
②メタボリックシンドロームの状況

(2006年・40歳以上)



出典：沖縄県福祉保健部データ

②沖縄の平均寿命及びその全国順位

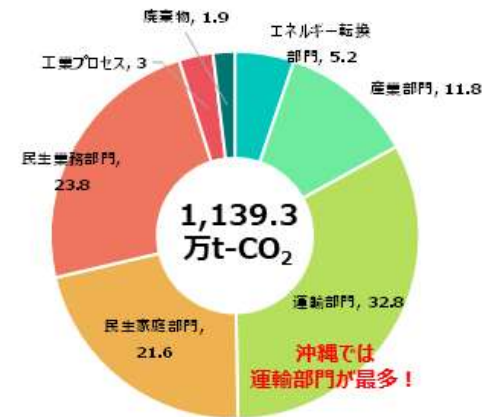


出典：厚生労働省データ

③温暖化防止

- ・ 沖縄では運輸部門からのCO2排出量の割合が高い状況です。
- ・ 車利用を抑えると大幅なCO2削減が期待できます。車利用を抑え、公共交通を利用することが環境に優しい生活につながります。

①沖縄の部門別CO2排出率（%）



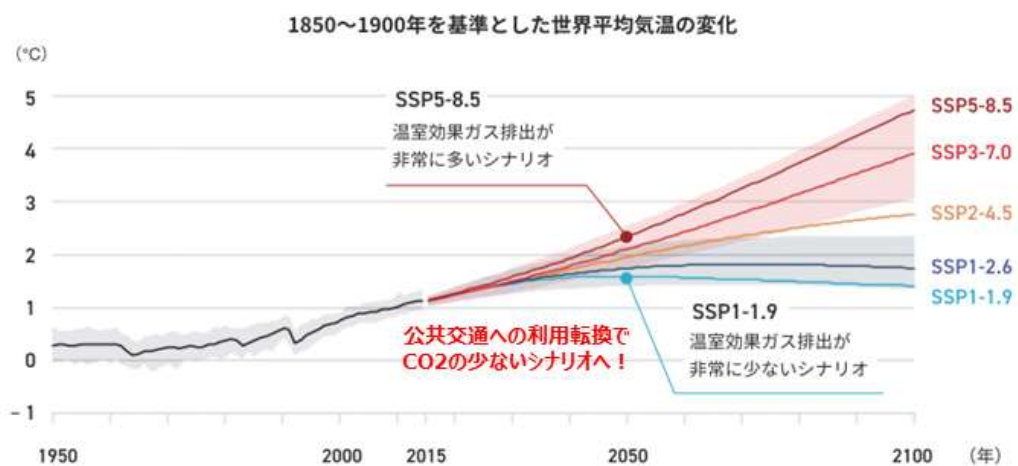
出典：第2次沖縄県地球温暖化対策実行計画
(国立研究所 温室効果ガスインベントリオフィス)

②行動別による1年間当たりのCO2削減量



出典：環境省のデータを基に東京工業大学が算出

③地球温暖化のシナリオ



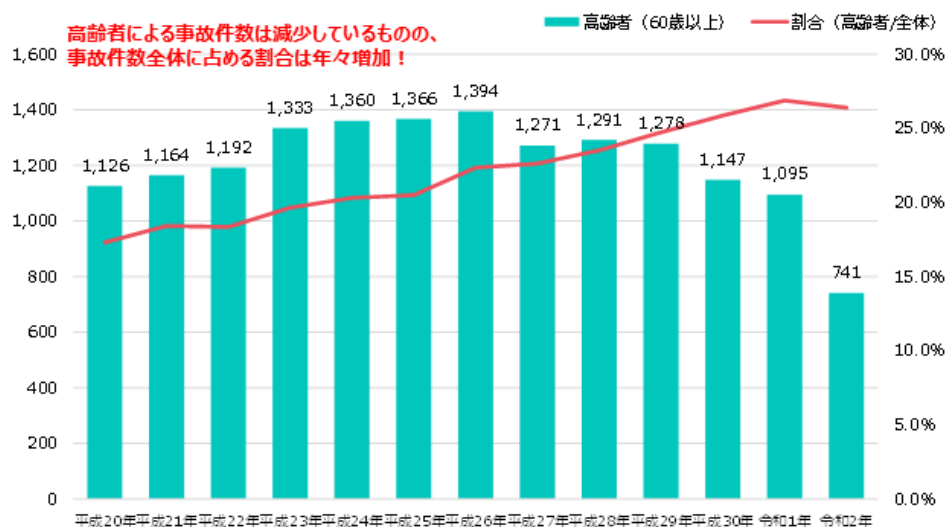
IPCC 第6次評価報告書 第1作業部会報告書 | 気候変動 2021:自然科学的根拠

出典：環境省 脱炭素ポータル

⑤安全な社会

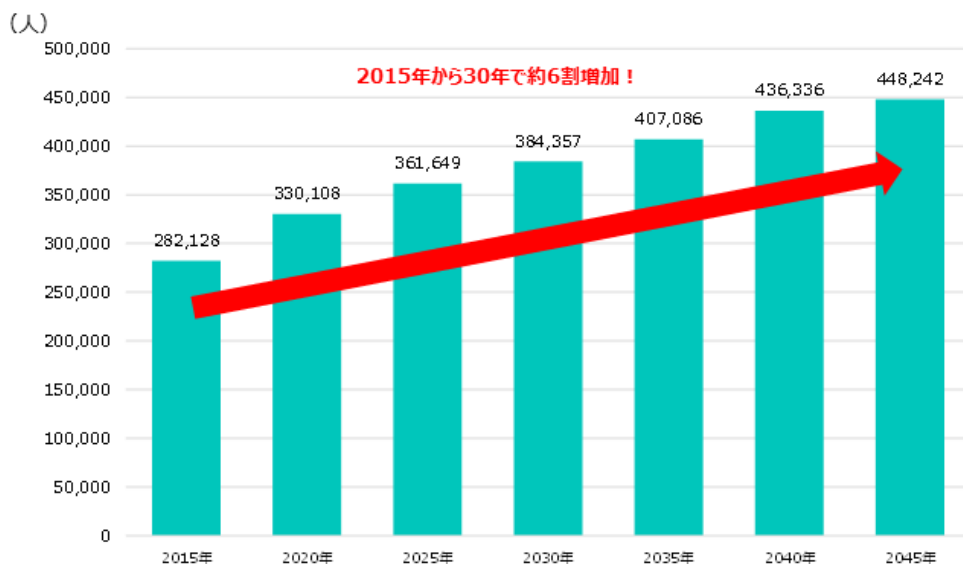
- ・ 沖縄では高齢者が起こす交通事故が増えています。また高齢者の人口は、今後も急激に増加すると見込まれます。
- ・ 公共交通を利用し、高齢者が移動しやすい環境を整備することで、安心安全な生活につながります。

①高齢者の事故件数



出典：沖縄県交通白書より作成

②高齢者の人口（将来予測）



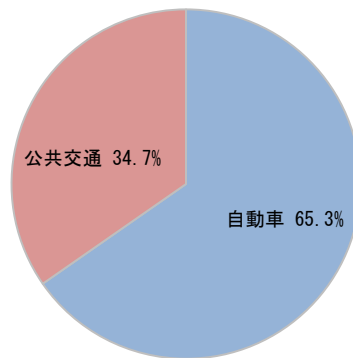
出典：人口問題研究所資料より作成

(4) Web アンケート結果

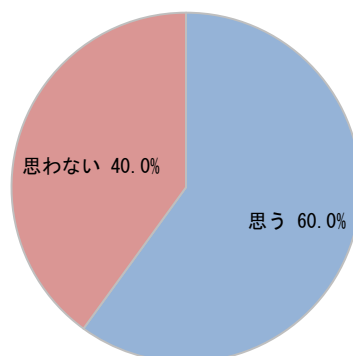
1) ツールに関するアンケート

- ツール利用者の内、自動車が優位であった人は 65.3%、公共交通が優位であった人は 34.7%であった。
- その内、公共交通が優位となった人で、通勤手段を変容したいと思った人は 60.0%となっている。

[Q5]実際に料金比較検討ツールを使用してみて、ご自宅から職場まで、“自動車”と“公共交通”のどちらが優位でしたか？
(n=75)

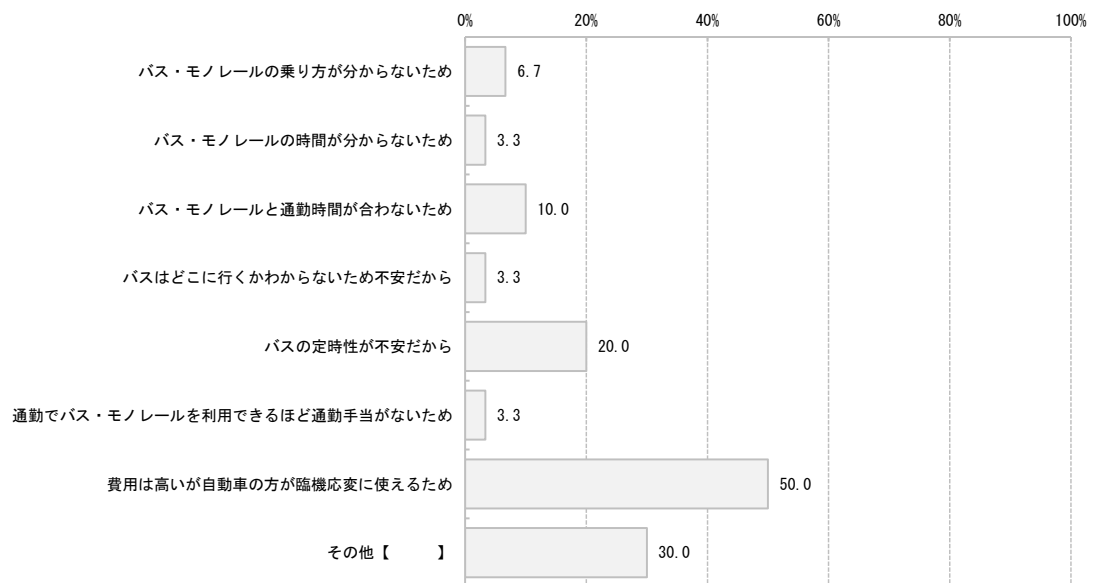


[Q6]料金比較結果について、「公共交通が優位」となった場合、通勤手段を公共交通に乗り換えようと思いますか。
(n=75)

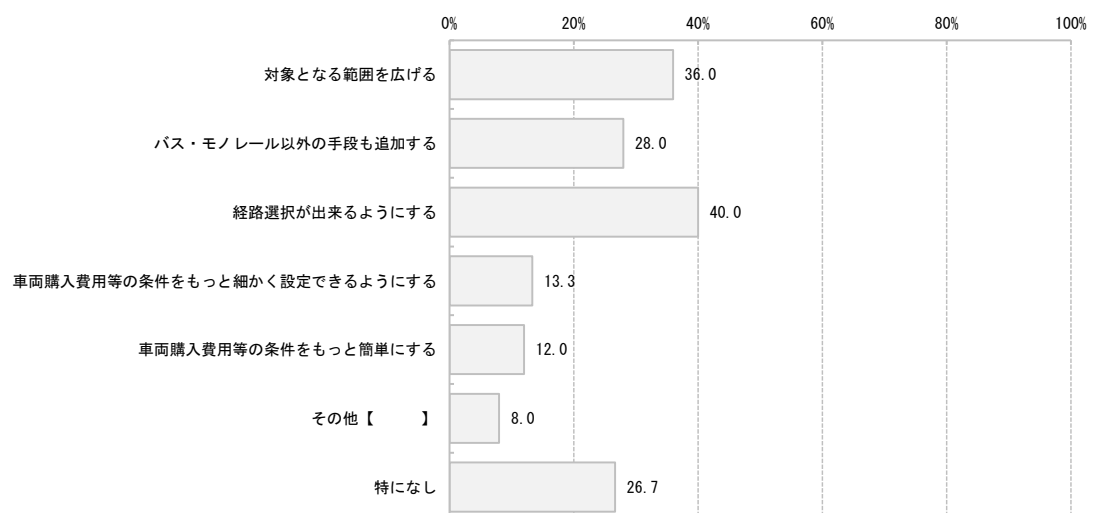


- 公共交通が優位となっても乗り換え用と思わない理由として、「費用は高いが自動車の方が臨機応変に使えるため」と回答した人が 50%となっている。
- また、ツールの改善点としては「経路選択が出来るようにする」が最も多く、次いで「対象となる範囲を広げる」、「バス・モノレール以外の手段も追加する」となっている。

[Q7] 料金比較結果が「公共交通が優位」となっても、通勤手段を公共交通に乗り換えようと思わない理由を教えてください。（いくつでも）
(n=30)



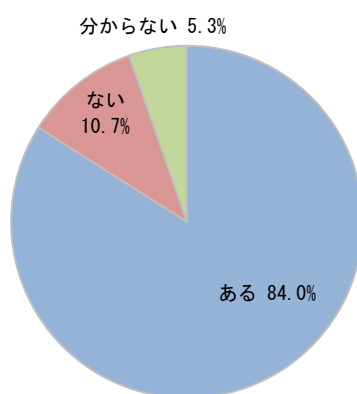
[Q8] お使いいただいた料金比較検討ツールの改善点があれば教えてください。（いくつでも）
(n=75)



2) 通勤手当に関するアンケート

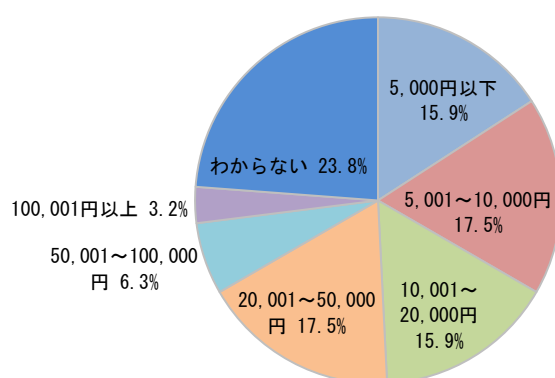
- 通勤手当を支給する制度について、「ある」と回答した人が 84.0%となっている。
- 支給額については、月額 2 万円以下で半数を占める結果となっている。

[Q9] お勤めの会社に“通勤手当”を支給する制度はありますか。
(n=75)



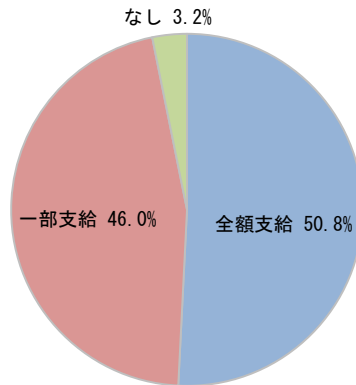
[Q10] 通勤手当の上限額を教えてください。

※月当たりの額をお答えください。
(n=63)

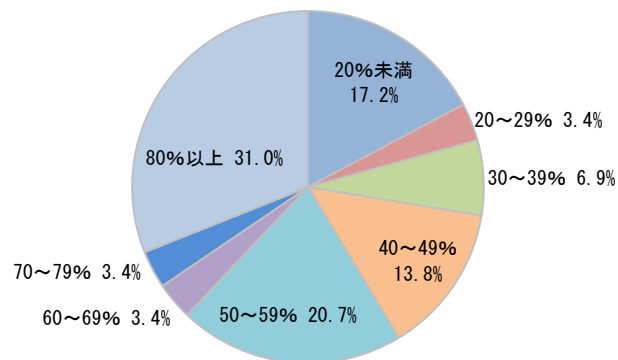


- 「全額支給」と回答した人は **50.8%** となっている。
- 一部支給されている人のうち、どの程度手当されているかについては、約 4 割の人が通勤費の半分以上の支給となっている。

[Q11] 実際の通勤費に対してどの程度支給されていますか。
(n=63)

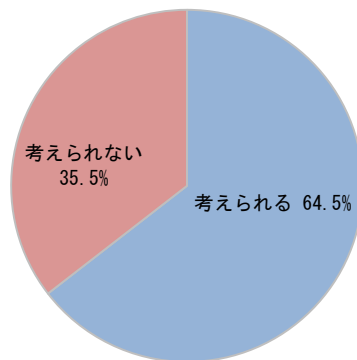


[Q12] 実際の通勤費の内、どの程度手当されていますか。
(n=29)

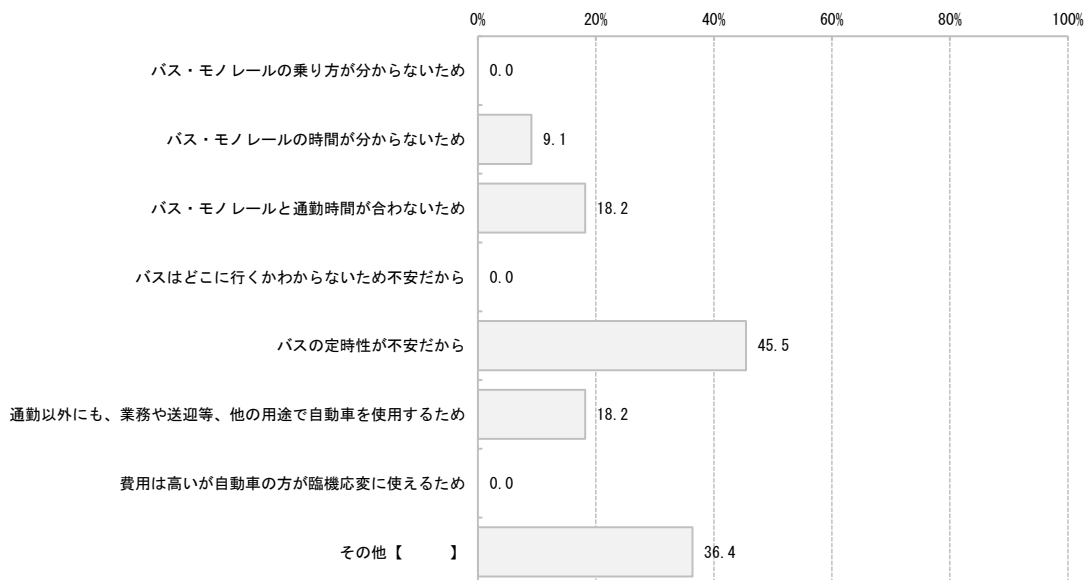


- 一部支給と回答した人で、全額交通手当が支給されるとした場合、公共交通への転換が考えられるとした人が 64.5%となっている。
- 一方で、転換が考えられないと回答した人は、45.5%が「バスの定時性が不安だから」と問題点も挙げている。

[Q13]全額通勤手当が払われるとした場合、公共交通への転換は考えられますか。
(n=31)



[Q14]全額通勤手当が払われるとしても、公共交通への転換は考えられないと答えた理由を教えてください。(いくつでも)
(n=11)

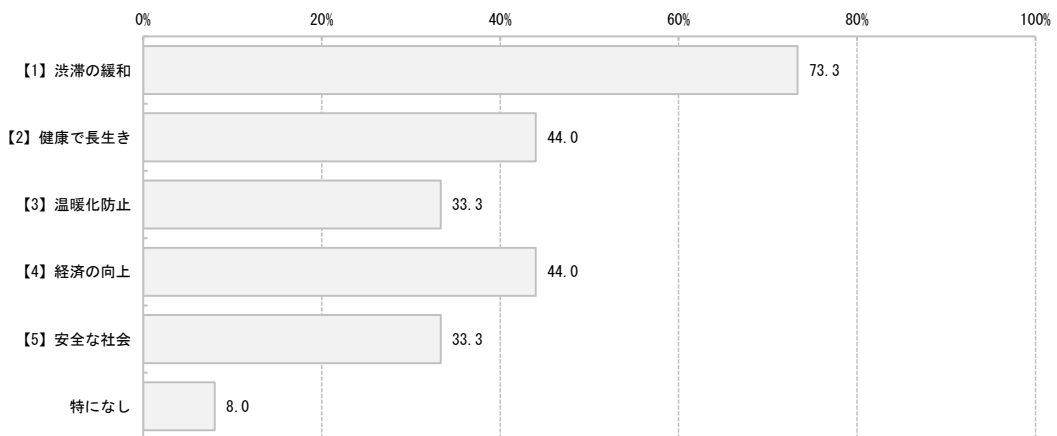


3) パンフレットに関するアンケート

- 配布したパンフレット（案）の内、最も行動変容に繋がると回答されたのは、「渋滞の緩和」で 73.3%、次いで「健康で長生き」、「経済の向上」で 44.0% となっている。
- 「渋滞の緩和」が最も多い理由として、通勤時に渋滞を目の当たりにしており、自分事として捉えやすかったと考えられる。一方、「健康で長生き」、「経済の向上」は、今現在健康の不安を抱えていない人や、交通手段を経済性の視点では見ていない人等も想定され、自分事として捉える人が少なかったものと考えられる。

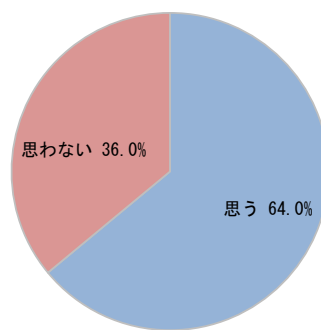
【Q1】以下の画像に記載されている情報をお読みの上で回答をお願いします。

自動車から公共交通へ転換を図るにあたり、5つの項目（【1】渋滞の緩和、【2】健康で長生き、【3】温暖化防止、【4】経済の向上、【5】安全な社会）について共感できたものをお答えください。（いくつでも）
(n=75)

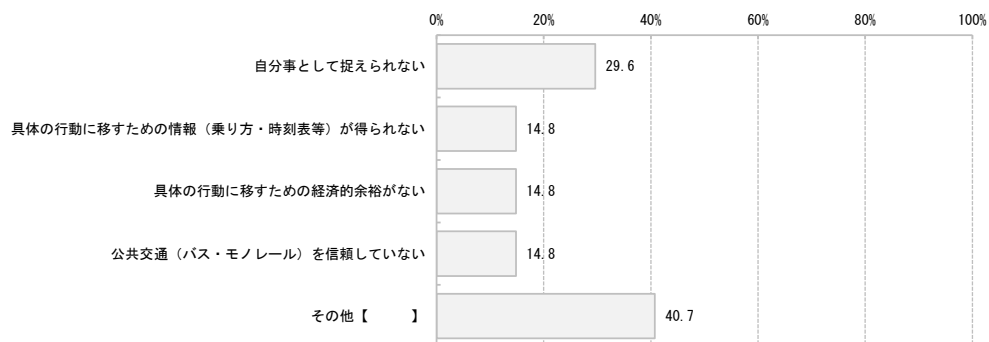


- 5つの情報を踏まえ、転換をしようと思った人は64.0%、思わなかった人は36.0%となっている。
- 転換しない理由として、自分事として捉えられないが最も多く20.6%となっている。その他の理由として、仕事での使用や交通費支給無し、車が好き又は便利といった意見も挙げられている。

[Q2]5つの項目（【1】渋滞の緩和、【2】健康で長生き、【3】温暖化防止、【4】経済の向上、【5】安全な社会）の情報を見ることで、公共交通（バスやモノレール）へ転換しようと思いますか。
(n=75)



[Q3]公共交通（バスやモノレール）へ転換しようと思わない理由を教えてください。（いくつでも）
(n=27)



■その他

1	仕事でも自家用車を使うから
2	自分は契約形態が特殊なので、全額支給は有り得ない。
3	車の運転が好きだから
4	車通勤の方が利便性が良いから

第4章 広報の実施

4.1 検討の概要

- これまでの検討を踏まえて、公共交通への転換を促進する意識醸成について、広報を行った。

(1) 沖縄総合事務局HP

新着情報			一覧を見る
お知らせ	2023年03月31日	公共交通利用で渋滞を減らそう！おサイフにもやさしい！？	
お知らせ	2023年03月31日	「物流拠点機能強化支援事業」（補助事業）の募集開始	
お知らせ	2023年03月30日	一般貨物自動車運送事業の許可等の申請に係る法令試験の結果について（3月実施試験）	
お知らせ	2023年03月29日	安全統括管理者・運航管理者研修の開催について	
お知らせ	2023年03月20日	令和5年2月定期海技士国家試験の総合合格者の公示について	
お知らせ	2023年03月17日	令和5年度「新たな沖縄観光サービス創出支援事業」に係る補助事業者（執行団体）の公募結果について	
プレスリリース	2023年03月13日	沖縄県本島地区タクシーの運賃改定手続き開始	
プレスリリース	2023年03月03日	沖縄県離島地区タクシーの運賃改定を決定	
お知らせ	2023年03月03日	令和5年4月定期海技士国家試験の筆記試験合格者、科目合格者及び口述試験日程の発表日程について	
お知らせ	2023年03月02日	船員の最低賃金改正のお知らせ	
プレスリリース	2023年03月02日	沖縄管内の船員の特定最低賃金が改正されます	
お知らせ	2023年03月01日	トラック運送業に係る標準的な運賃の一部として、燃料サーチャージの算出方法を告示しました～トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進します～	
お知らせ	2023年03月01日	外線電話復旧のお知らせ（陸運事務所）	
お知らせ	2023年03月01日	外線電話不通のお知らせ（陸運事務所）	
お知らせ	2023年02月24日	令和5年2月定期海技士国家試験（航海・機関）の筆記試験合格者及び科目合格者、口述試験日程の公示について（一般）	

パンフレット・事業関連

- [事業所のみなさまへ はじめませんか バス通勤](#) 
- [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～](#) 
- [公共交通利用で渋滞を減らそう！おサイフにもやさしい！？](#) 
- [バス、モノレールと自動車の利用コスト簡易比較ツール](#) 

(2) SNS (Twitter)

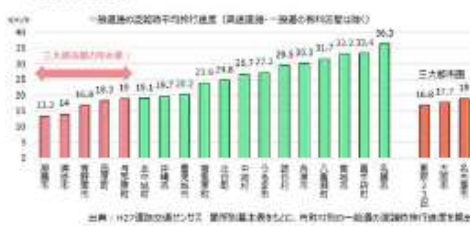
← ツイート

 内閣府沖縄総合事務局
@okisokyoku

車は便利ですが、朝夕の渋滞は付き物ですし、お金がかかります。公共交通を利用すればモノレールやバスレーンで渋滞でも進めて、距離によっては費用も安上がりになるんです。とはいっても...という方、利用コストが簡単に比較できるツールがございます！ぜひ1度ご活用ください😊
ogb.go.jp/nyu/9280/0070...

😊 公共交通を利用することで、沖縄の渋滞を減らすことができます！

- 沖縄では、**自動車を持つ人が年々増加**しており、**交通渋滞が問題**となっています。特に那覇市では三大都市圏と比べて大渋滞が続いています。



出典：H22運輸政策白書「第4章 国土・交通政策」第4-2節 交通政策の取組

- 自動車を利用する人が50人いれば、それだけで道路が渋滞します。しかし、バスやモノレール等の公共交通であれば、たったの1台で50人全員を運べるため、**道路の渋滞緩和に繋がります。**
- 国道58号等のバスレーンにより、バスは渋滞にも**かかわらず進めます。**



😊 車は便利ですが、お金の立方がつなす。

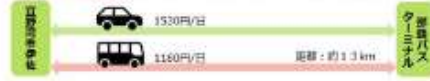
- 車は1台で**97.5万円**のコストがかかります。別の試算では、交通・通信費は県民所得の約14%を占める割合になっています。



- 車購入費：90.0万円/台
(150万円購入、税引後約5年間で)
- 維持管理費：3.10万円/年
- 燃料費：19.2万円/年
- 車検代：1.2万円/年

出典：国土交通省「自動車保有コスト」(2021年) 等

- 公共交通を利用することは不経済と固まっていますか？
- 実は、燃料費や維持管理費を含めると、**バスの方が安くなる可能性があります。**(下記は1.3kmの距離で比較した例)



😊 今車の購入を検討しているあなたへ！

～シミュレーションツールのご案内～

- 公共交通の利便性の高いエリアを対象に、バス・モノレールと自動車の利用コストが簡単に比較できるツールを作りました。**新しく車を持つが悩んでいる方、2台目以降の購入を考えている方、是非ご利用ください。**

掲載先：

(3) SNS（インスタグラム）



(4) 広報資料（確定版）

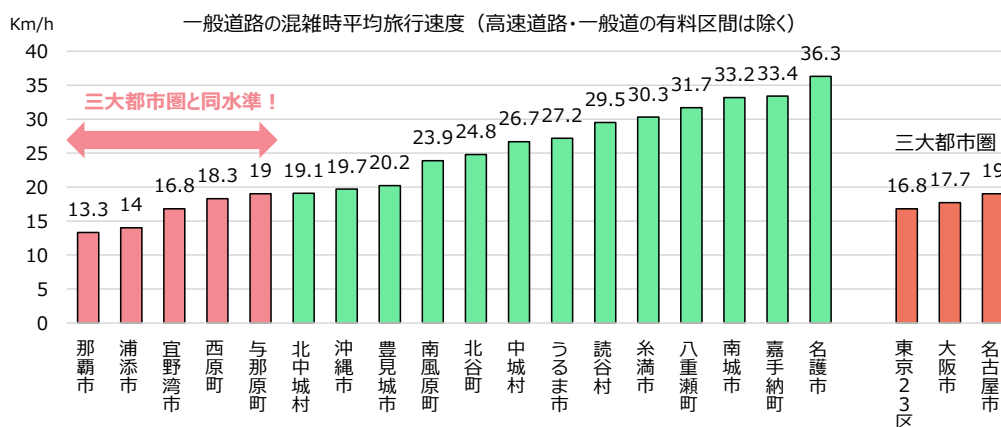
- ・ 広報に使用した資料を以下に示す。

公共交通の利用で交通渋滞を減らそう！



😊 公共交通を利用することで、沖縄の渋滞を減らすことができます！

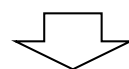
- ・ 沖縄では、自動車を持つ人が年々増加しており、交通渋滞が問題となっています。特に那覇市では三大都市圏と比べて大変混雑しています。



出典：H27道路交通センサス 箇所別基本表をもとに、市町村別の一般道の混雑時旅行速度を算出

- ・ 自動車を利用する人が50人いれば、それだけで道路が混雑します。しかし、バスやモノレール等の公共交通であれば、たったの1台で50人全員を運べるため、道路の渋滞緩和に繋がります。
- ・ 国道58号等のバスレーンにより、バスは渋滞にもかかわらず進めます。
- ・ これをきっかけに、少しでもバス通勤を始めてみませんか。

自動車50台



大型路線バス1台（座席数 約50席）



発行：内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 098-866-1812

賢い選択で上手なやり繰り！

😊車は便利ですがお金がかかります。

- 車は1年間で97.5万円のコストがかかっています。別の試算では、交通・通信費は県民所得の約14%を占める割合になっています。

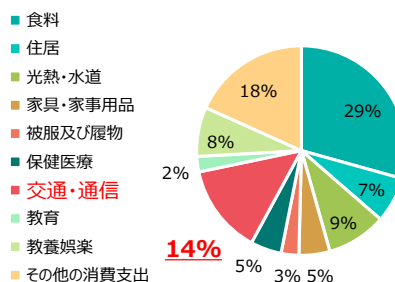
(コザから那覇(約23km)へ通勤する場合)

車両購入費：30.0万円/年
(150万円で購入、使用期間5年想定)

維持管理費：31.0万円/年

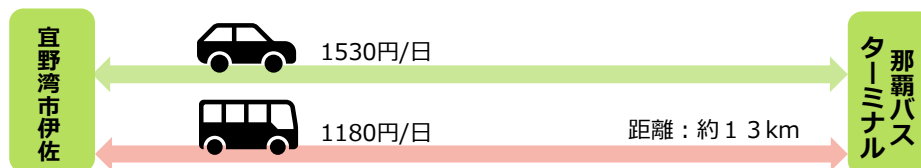
燃料費：19.2万円/年

駐車代：17.4万円/年



出典：全国家計構造調査（令和元年）、小売物価統計調査（2021年）等より試算

- 公共交通を利用することは不経済と思いませんか？
- 実は、燃料費や維持管理費を含めると、バスの方が安くなる可能性があります。（下記は13kmの距離で比較した例）



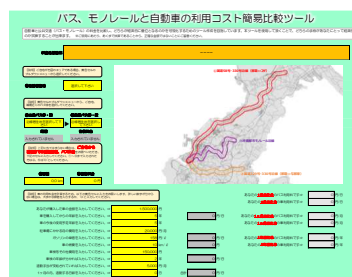
😊今車の購入を検討しているあなたへ！

～シミュレーションツールのご案内～

- 公共交通の利便性の高いエリアを対象に、バス・モノレールと自動車の利用コストが簡単に比較できるツールを作りました。新しく車を持つか悩んでいる方、2台目以降の購入を考えている方、是非ご利用ください。

掲載先：

<https://www.ogb.go.jp/nyu/9280/007029/panfuretto>



発行：  内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 098-866-1812

第5章 本事業実施を踏まえた今後公共交通への転換を 促進する意識醸成を図る上での課題

5.1 今後の課題

- 本事業実施を踏まえた今後公共交通への転換を促進する意識醸成を図る上での課題について整理した。

(1) 目的別の交通への働きかけ

1) 通勤交通への取組

- 通勤需要は、ピーク時のまとまった需要規模があり、かつ定常的となっている。交通円滑化対策に大きく寄与することから、企業との一体的な取組が必要となる。

2) 通学交通への取組

- 学校との連携、通学費の負担、家族による送迎との関係を踏まえた取組が必要となる。

3) 私事交通への取組

- まちづくり・施設等との連携、サブスクリプション等の付加価値サービス、個人行動への継続的な啓発等が必要となる。

4) 観光交通への取組

- 観光まちづくり、ツアーとの連携、荷物対策、周遊性、利用を促す仕組みづくり等が必要となる。

(2) ツールの更新

- アンケートでは経路選択等の要望もあったことから、今後、ツールの更新、バージョンアップも含めて検討が必要となる。