

令和5年度 交通のあり方についての住民来訪者等との  
コミュニケーションに関する調査

報告書

令和6年3月

内閣府沖縄総合事務局

# 目次

---

はじめに .....	1
1. 調査実施の背景と目的 .....	1
2. 業務内容 .....	1
3. 調査フロー .....	3
第一章 PI の概要 .....	5
1. PI とは .....	5
2. 本調査での PI の実施 .....	15
第二章 PI 実施結果 .....	34
1. 第1フェイズ .....	34
2. 第2フェイズ .....	39
3. まとめ .....	44
第三章 住民・訪問者との対話による交通サービスデザイン手法の整理 .....	45
1. 本パートの趣旨 .....	45
2. PI の実施と総括 .....	45
まとめ .....	51
1. PI の結果とそれを踏まえた目指すべき姿 .....	51
資料編 .....	52
1. 第1フェイズ PI .....	52
2. 第2フェイズ PI .....	96

## はじめに

### 1. 調査実施の背景と目的

交通は、沖縄のくらしや企業活動・観光などを支える重要な社会ツールである。その中で、沖縄においては通学通勤をはじめ、くらしや働く環境などライフスタイル全般に、自家用車使用が深く浸透している。自家用車中心のライフスタイルはこれまでの沖縄の着実な経済発展を支えてきた一方、昨今は自動車保有台数の増加、まちの拡大、レンタカー利用の増加などに伴い渋滞が慢性化する要因となるなど、問題が顕在化している。また、こうした問題は主要な公共交通機関であるバスの定時性・利便性を低下させ、公共交通機関離れとさらなる自動車依存につながるなど、道路交通サービス低下の悪循環が生じている。さらに、交通をめぐる問題は単純に利便性を低下させるだけでなく、くらしや働き方、企業活動、学び、観光、自然環境といった様々な領域に波及しており、これからの沖縄の発展を阻害する要因になりかねない状況となっている。

こうした状況を改善し、美ら島にふさわしい持続可能なくらしや旅行、それを支える交通環境をつくっていくためには、これまでのような供給サイド主導での検討ではなく、利用主体である地域住民や来訪者が望む生活・滞在の形の実現に貢献し、その社会ツールとしての役割を十分に発揮できる交通環境をめざす必要がある。

そこで今回調査においては、需要サイドである利用者の意見を十分に反映するため、住民や来訪者との対話（パブリックインボルブメント、以下、「PI」と表記する）を通じ、彼らのありたい姿やその背景に抱える課題・事情をくみ取りながら、その実現のために必要な交通の選択肢・施策などを提案する。これにより、沖縄の生活や滞在の質の向上に寄与する交通の実現に向けた政策の方向性を明らかにするとともに、その結果について、県内の各自治体の計画作成等に反映を促すことで、需要サイドが主体となった沖縄の交通サービスデザインを実現していく。

### 2. 業務内容

上記目的を実現するため本調査では、並行して実施した「沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討調査」（以下、「交通の在り方検討調査」と表記する）と連携し、2回にわたって住民・来訪者向けPIを実施した。具体的には、第1フェイズのPIでは、「交通の在り方検討調査」において検討した沖縄の交通の諸課題がもたらす影響を住民・来訪者に提示しながらインタビューを実施することで「ありたい姿」を描きだした。第2フェイズのPIでは、「ありたい姿」を踏まえて「交通の在り方調査」内の「沖縄交通り・デザイン実現検討会」で検討した「ありたい姿の実現に必要な交通の姿」について、住民・観光客の意見を募った。

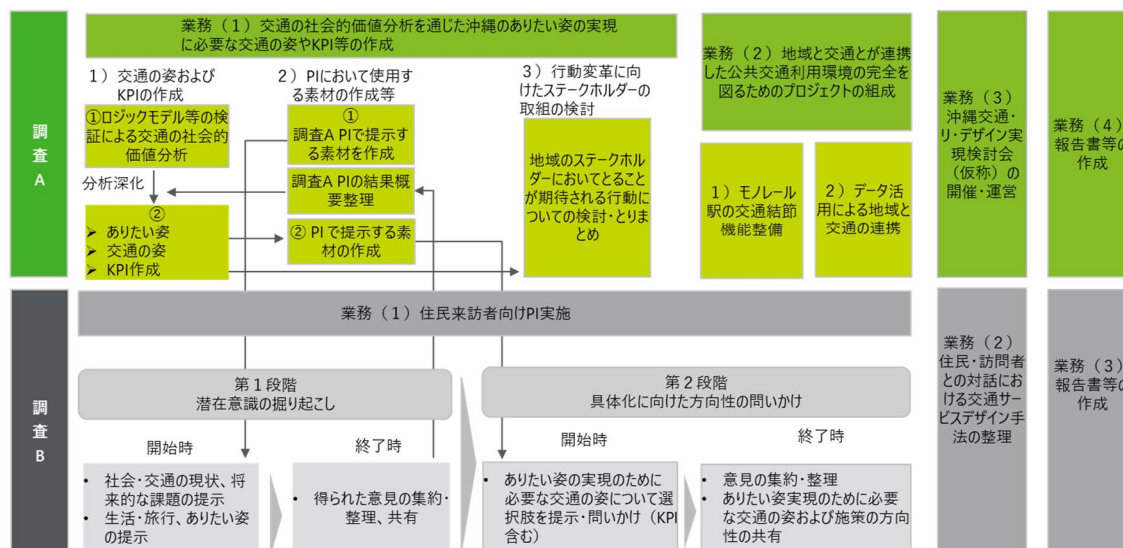
本調査と「交通の在り方検討調査」の業務の関連性と全体像を、以下図に示す。

図 0.1 「沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討調査」および「交通のあり方についての住民・来訪者等とのコミュニケーションに関する調査」の業務関連図

#### 本件調査業務関係図

調査A：沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討調査

調査B：交通のあり方についての住民・来訪者等とのコミュニケーションに関する調査



また、今回のPIを用いた調査事業を通じて得られた成果や課題を踏まえて、今後の県内自治体が交通関係計画策定時のPI実施に資するよう、PIによる交通サービスデザイン手法の整理を行った。

#### (1) 住民・来訪者向けPIの実施

住民や来訪者のありたい姿やその背景に抱える課題・事情をくみ取りながら、その実現のために必要な交通の選択肢・施策などを提案し、需要サイドが主体となった沖縄の交通サービスデザインを実現していくため、欧州等で実施されている「持続可能な都市モビリティ計画(以下、「SUMP」と表記する。詳細後述)」の考え方を参照し、「潜在意識の掘り起こし」、「具体化に向けた方策の問いかけ」の2段階にわたってPIを実施した。

#### (2) 住民・訪問者との対話による交通サービスデザイン手法の整理

本調査におけるPIを用いた住民・訪問者との対話、そしてその声を交通サービスデザインに活かすための取組を、一つのロールモデルとして県内自治体の交通関係計画策定時においてPI手法の導入を検討できるよう、今回実施成果の振り返りおよび留意点等の整理を行った。



### 3. 調査フロー

本調査における各種項目の進め方について以下の通りである。

#### (1) 住民・来訪者向け PI の実施

下記、①から⑦のステップにて住民・来訪者向け PI を実施した。

##### ① PI 手法および SUMP についての理解促進

今回 PI を実施するにあたっては、PI および SUMP の手法についての理解を深めるため、手法や先行事例の Research を行うとともに、学識者の方に講師を務めていただき勉強会を実施した。

##### ② 第1フェイズの PI 設計

第1フェイズの PI では、現状感じている交通に関する課題や、本来はこうありたいという姿を幅広い層から聴取することを目的とした。その目的に照らして、PI の実施手法や実施場所などを検討した。

##### ③ 第1フェイズの PI 実施

②にて検討した内容を踏まえ、対面インタビュー、団体へのヒアリング等を中心とする形で第1フェイズの PI を実施した。

##### ④ 第1フェイズの PI 結果振り返り

第1フェイズの PI にて住民および観光客から得られた多くの意見をカテゴリーごとに分類・集約し、結果報告を実施した。

##### ⑤ 第2フェイズの PI 設計

第2フェイズの PI では、第1フェイズの PI にて得られた「ありたい姿」を踏まえて、「ありたい姿」の実現に向けて必要な施策の方向性およびアクションについての意見を聴取することを目的とした。

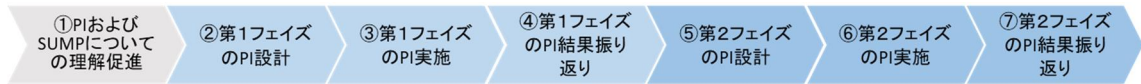
##### ⑥ 第2フェイズの PI 実施

⑤にて検討した内容を踏まえ、対面インタビューを中心とする形で第2フェイズの PI を実施した。

##### ⑦ 第2フェイズの PI 結果振り返り

第2フェイズにて得られた意見を集約し、今後取り組むべき施策の方向性を確認した。

図 0.2 業務実施フロー（住民・来訪者向け PI）



（2）住民・訪問者との対話による交通サービスデザイン手法の整理

下記、①から③のステップにて住民・訪問者との対話による交通サービスデザイン手法の整理を実施した。

① PI の実施

PI は国内において実施されている事例が複数あるが、比較的明確な目的と手段があり、それについての合意を得る、または選択肢の中から好ましいものを選ぶ内容がほとんどであった。しかし、今回 PI においては後述する SUMP（持続可能な都市モビリティ計画）の考え方を参照し、「Yes or No」や「A or B」といった単純な問いかけではなく「潜在意識の掘り起こし」「ありたい姿の抽出」といったプロセスが必要になるという点で先進的な取組であり、慎重に設計を行う必要があった。そのため、上記 PI 実施フローにおいてもそれらの点を留意し検討・実施した。

② PI 実施の振り返り

PI の実施を受けて、想定通り実施できた点、今後検討すべき点を整理した。

③ 今後の実施時に向けた示唆の整理

今後、県内外の自治体にて同様の形で PI を実施する際に参考とできるよう、留意点や検討にあたってのポイントを整理した。

## 第一章 PI の概要

### 1. PI とは

パブリックインボルブメント（Public Involvement、PI）は「市民参画」とも呼ばれ、計画の早い段階から市民等の関係者に積極的に情報を提供し、コミュニケーションを図りながら、意見を計画に反映する取組である<sup>1</sup>。特に欧米各国で積極的に取り入れられており、我が国では国土交通省道路局により平成 8 年ころから取組が始まった。その後、平成 17 年には「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」が制定され、道路整備などの公共事業を中心に近年活用が進んでいる。

日本国内での PI 実施事例としては、全国各地の道路整備の構想において PI が実施されているほか、羽田空港の増便計画に伴う PI、沖縄県では那覇空港の空港能力向上に関する PI などが実施されている。

図 1.1 羽田空港における PI パンフレット



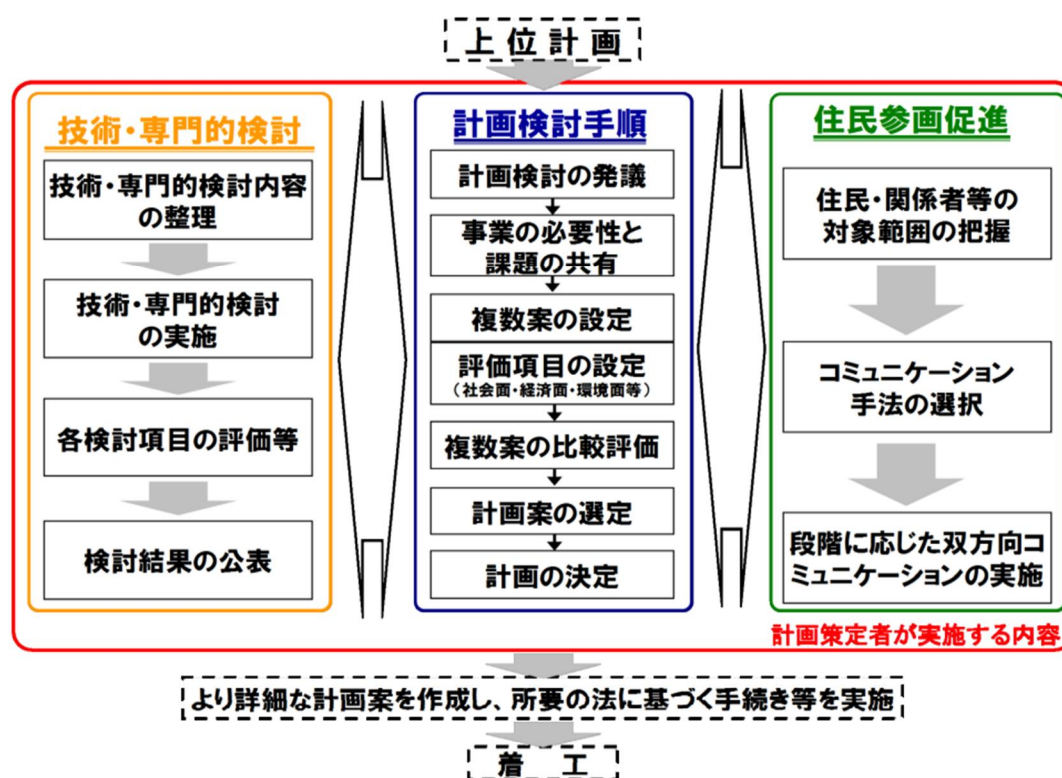
出所：国土交通省ホームページ「羽田空港のこれから」より

<sup>1</sup> 国土交通省 「市民参画型道づくり Q&A」  
<https://www.mlit.go.jp/road/pi/6qa/index.html>

# (1) PI の考え方

PI（住民参画促進）は、一連の公共事業計画策定プロセスである計画検討手順の中で、住民との適切なコミュニケーションを確保するための枠組みである。とりわけ、構想段階から情報公開・提供の努力、住民参加の促進を図ることにより、双方向的なコミュニケーションを通じて住民からのニーズを把握するとともに、計画策定プロセスにおける透明性、客観性、合理性、公正性の確保に努めることを目的としている。

図 1.2 公共事業の計画策定プロセスにおける PI（住民参画促進）の位置づけ



出所：国土交通省『公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドラインの概要』

## ・ どのようなときに PI を利用するのか

国土交通省の策定した「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」では、ガイドラインの適用にあたって以下の点を考慮するとしている。

### ① 適用事業

河川、道路、港湾、空港等の国等が実施する事業。国民生活、社会経済または環境への影響が大きい事業

### ② 適用段階

計画の構想段階にあるもの

これらを踏まえて PI を実施する際には、事業の特性や地域の実情等を勘案し、

画一的になることなく柔軟に実施方法を検討することが必要としている。

・ PI 実施時の留意点

構想段階における住民参画にあたっては、双方向のコミュニケーションとなるように、次の4点に留意する必要がある。

① 住民参画の進め方について早期に公表すること

住民参画をどのような形態、スケジュールで実施するかなどについてできるだけ早い段階で公表する。早期の準備が計画策定プロセス全体の円滑な進行に貢献する。

② 計画策定者から積極的に情報提供を行うこと

計画策定者が積極的に情報を提供することが、計画策定者と住民の両者が正しい情報の下で議論をすること、ひいては適切な結論を導くことにつながる。

③ 住民・関係者に対し、適切な参画の機会と期間を確保すること

住民が自らの意見を表明する機会を確保することは、計画策定者が住民の多様な意見を把握する上で必要不可欠なステップである。

④ 住民・関係者に対し、適切な参画の機会と期間を確保すること

住民からの質疑応答に真摯に回答することは、計画を策定していくうえで行政機関（計画策定者）として当然の責務である。

(2) SUMP について

近年、交通システムの一部についての整備計画に関して住民参画にて構想を作成するだけでなく、まち全体、地域のくらし全体に着目し、あらゆる交通手段を総合的に検討していく計画策定手法が、欧州を中心に広まりを見せている。これは SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan、持続可能な都市モビリティ計画) と呼ばれ、「生活の質 (QoL) を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画」と定義されている<sup>2</sup>(SUMP という言葉は、策定された計画そのもの、また計画策定のプロセス双方を意味する言葉として使われている)。SUMP は 2013 年に欧州委員会で提示されたコンセプトであり、同年には SUMP 実施にあたってのガイドラインが制定され、欧州などの各都市において取組が進められている。本調査を実施するにあたっては、関西大学経済学部において交

---

<sup>2</sup> (一財) 地域公共交通総合研究所『持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン第 2 版』(邦訳版)

通と統計を専門に研究されている宇都宮浄人教授から勉強会を実施いただき、SUMP に対する理解を深めた。

図 1.3 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン（邦訳版）



出所：（一財）地域公共交通総合研究所ホームページ

「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン第2版」を参照し、SUMP に求められる 8 つの原理原則について簡記する。

#### ①「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画

SUMP が対象とする範囲は、日々の人とモノ流れによって結び付くいわゆる「都市圏域」とを対象とする。自治体をまたいだとしても、それが中心部となる都市と通勤などによって結び付きの強い地域であれば、一つの「都市圏域」としてアクセス性を向上させ、高品質で持続可能なモビリティを提供することを目指す。

#### ②組織の垣根を超えた協力

SUMP の実現のためには様々な行政組織、事業者などと協力していく必要がある。それにあたっては、関連するセクター（土地利用、空間計画、社会サービス、エネルギー、教育等）の政策・計画との整合性を取りながら策定、実行していくことが必要となる。

### ③市民やステークホルダーの参加の枠組み作り

SUMP は住民や訪問者などの個人、拠点を置く企業などの交通に対する様々なステークホルダーのニーズを満たすことを目指している。そのため、これらのステークホルダーに計画の策定から実施に至るまでの早い段階から積極的に関与してもらい、当事者意識を強く持つてもらうことが必要である。これにより支持を得やすくなるほか、政治的なリスクを抑えることができる。

### ④現況の診断と将来求められる成果の見極め

SUMP の実施にあたっては、現状を包括的に評価することと、現況と将来のビジョンを踏まえた目標値を設定することが求められる。目標値は、野心的でありながらも現実的であることが望ましい。

### ⑤長期的なビジョンと明確な実施計画の策定

SUMP は都市圏域エリア全体の交通に関する長期的なビジョンに基づくものであり、あらゆる交通手段、さらにはインフラとサービス（ハードとソフト）双方を網羅したものである。そのため、長期的な目的・目標値に加え、具体的な短期的施策も盛り込み、責任分担を明確にしながらスケジュールや予算を定めていくことが必要となる。

### ⑥すべての交通手段の統合的な発展の促進

SUMP は、地域において導入されている既存の交通手段だけでなく新しい交通手段、それらを組み合わせた手段などあらゆる交通手段が対象となり、その品質、セキュリティ、安全、アクセス性、費用対効果を向上させるための統合的な施策のパッケージを通じて各交通手段のバランスの取れた発展を目指す。

### ⑦モニタリングと評価の事前の織り込み

SUMP を実行する過程では、選択したパフォーマンス指標（KPI）に基づいて定期的に評価をする必要がある。継続的なモニタリングによって必要に応じて目標値や施策を途中で変更することも可能である他、市民やその他のステークホルダーに対して共有することで進捗状況を報告し、その内容についての議論を深めることにもつながる。

### ⑧品質の保証

SUMP は都市圏域の発展に向けた重要な計画であるため、現在の取組が SUMP の枠組みに準拠しているかを確認する必要がある。また、データの品質保証や施策実施中のリスク管理は、必要に応じて外部の有識者なども交えて実施することも考えられる。

上記 8 つが SUMP において重要な原理原則である。これらを総合すると、計画構想段階の早期から市民や企業などのステークホルダーを巻き込んで将来の大きなビジョンを描くこと、そのニーズを満たすような計画を既存の交通手段にとらわれずに構築し、KPI を設定して適正にモニタリングをしながら実行していくことが SUMP の条件といえる。

SUMP の実施ステップについて以下の 12 段階である。本件調査においては、フェイズ 1 の 3、及びフェイズ 2 の 4-6 に焦点を置いて調査を実施した。

図 1.4 SUMP における 12 ステップ

フェイズ	項目	内容
フェイズ 1 準備と分析	1 作業体制の構築	計画策定に必要な知識・経験とリソースの評価 部局横断コアチームの立ち上げ 政治家や各機関の当事者意識の確保 ステークホルダー・市民参加の計画
	2 計画の枠組みの決定	計画に求められる事柄の評価と都市圏域の定義 他の計画との関連付け スケジュールと作業計画の合意 外部からの支援獲得の検討
	3 モビリティの現状分析	各種情報源の道程とデータ所有者との協働 課題と機会の分析
フェイズ 2 戦略策定	4 ステークホルダーとの協働による複数の将来シナリオの構築	複数の将来シナリオの構想 市民やステークホルダーとの将来シナリオの検討
	5 ステークホルダーとの協働によるビジョンと目的の作成	市民やステークホルダーとの将来ビジョンの共創 主たる問題と全交通モードに係る目的の合意
	6 アウトカム指標の選定と目標値の設定	目的達成をモニタリングする指標の道程 目標値の合意
フェイズ 3 施策計画	7 ステークホルダーとの協働による施策パッケージの	ステークホルダーとの施策の洗い出しと評価 統合された施策パッケージの定義 施策のモニタリングと評価計画の策定



	選択	
	8 アクションと責任に関する合意	アクションの概要の記述 財源の特定と資金調達見込みの評価 優先順位、実施主体、スケジュールの合意 政治家や市民の幅広い理解の促進
	9 議決・議会承認と資金調達の準備	資金調達計画と費用負担の合意 SUMP 文書の完成と質の確保
フェイズ 4 実施とモニタリング	10 実施管理	各種アクション実施のための調整 必要な財・サービスの調達
	11 モニタリング・施策の調整・コミュニケーション	進捗状況のモニタリングと施策の調整 市民やステークホルダーと情報共有、参画の促進
	12 レビューと次へ向けての学習	成功と失敗の分析 結果と教訓の共有 新たな課題と解決方法の検討

図 1.5 SUMP の 12 のステップイラスト



出所：『持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン第2版（翻訳版）』

SUMP と従来の交通計画との差異をまとめると以下表のようになる。特に、従来の交通計画では目的が交通の改善そのものであったところ、SUMP ではあくまでも生活の質の向上等を目的とし、その実現のためにバックキャスティングで必要な交通の姿を計画していく点に大きな違いがある。

図 1.6 従来の交通計画と SUMP の主な相違点

	従来の交通計画	SUMP	論点
計画の焦点	交通流に焦点	人に焦点	一定の交通流の基準は満たしたうえで人々が暮らしやすい都市計画を策定
主たる目的	交通流の容量と速度	アクセシビリティと生活の質	居住している市民の生活の質向上とアクセシビリティ向上を主眼とした計画の策定
計画のスパン	短期、中期の実施計画	長期ビジョンと戦略に基づく実施計画	長期的な都市圏域の今後を考えながら計画を策定
対象地域	単一行政区域をカバー	通勤パターンに基づく都市圏域をカバー	異なる地方自治体を巻き込んだ計画の策定
基盤となる学問	交通工学の領域	学際的なプランニングチーム	特定の専門分野に偏らないよう、様々な視点から計画を策定していく
計画の関与	専門家による計画	ステークホルダーや市民を巻き込んだ計画	行政によるトップダウン式ではなく、市民も巻き込んだボトムアップの計画策定
影響評価方法	限られた影響評価	学習と改善を促進する影響評価	今後もよりよいまちづくりを目指してPDCAを回していくことができるような影響評価

出所：『持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン第2版（翻訳版）』より作成

現在の沖縄の交通上の課題および交通に起因する社会の諸課題を解消するためには、供給サイド主導で個々の交通手段の利便性向上を目指すだけでなく、SUMP の考え方に準拠して、社会全体で交通のあり方を再考することが適切であると考えられる。

### （３） SUMP の考え方を取り入れた PI の事例

SUMP は前述の通り、主に欧州において拡大しており、事例も蓄積されてきている。関西大学の宇都宮浄人教授のご提供資料をもとに、そのうち 1 事例を取り上げる。

#### <オーストリア ウィーンの事例>

##### ① ウィーンの交通課題と取組の背景

- ・ ウィーンではかつて、自動車利用の過多に伴い、慢性的な渋滞や路上駐車横行、

安全な歩行空間が確保されないことなどが問題となっていた。

- ・ そのような中、ウィーンでは公共交通の充実等を通して自動車依存からの脱却を目指し、自動車利用率の低下等が進んできたが（自動車の交通分担率は 1993 年の 40%から 2013 年には 28%まで低下）、更なる交通の改善と生活の質の向上を目指し、SUMP によって交通体系の再編を図った。

・

## ② ウィーンのアーバン・モビリティ・プラン

- ・ ウィーンでは SUMP を通じて、2013 年から 2025 年までの目標として、交通における KPI、生活の質に関する KPI を含む目標を掲げた。以下は目標と、その KPI の抜粋である。
  - i. 公平さ (Fair)
    - ・ 道路空間はあらゆるユーザーに公平に配分され、持続的なモビリティがあらゆる人に利用可能でなければならない。
    - ⇒あらゆる都市開発プロジェクトにおいて、自転車、徒歩、公共交通の空間を増加させる
  - ii. 健康 (Healthy)
    - ・ 日常におけるアクティブ・モビリティ（徒歩・自転車）を増やし、交通事故を減らす。
    - ⇒1 日のアクティブ・モビリティの時間を 23%から 30%に
  - iii. コンパクト (Compact)
    - ・ 職場、自宅、外出先などの活動の間の距離を可能な限り縮める
    - ⇒交通における徒歩、自転車のシェアを 38.8%から 45%に
  - iv. エコ・フレンドリー (Eco-Friendly)
    - ・ 交通手段からの大気汚染を低下させるため、自転車の比率を上昇させ、公共交通の利用者を増加させる一方、自動車のシェアを低下させる
    - ⇒交通における自動車のシェアを 28%から 20%に
  - v. 頑健 (Robust)
    - ・ 交通手段を自ら保有しなくても、移動手段が確保される
    - ⇒自転車、カーシェアリングの推進等により CO2 排出量を 20%削減
  - vi. 効率的 (Efficient)
    - ・ 革新的な技術で、資源を有効利用
    - ⇒ウィーンにおけるエネルギー最終消費を 20%削減

## ③ ウィーンにおける交通政策

- ・ ウィーンでは、SUMP を通じて定められたアーバン・モビリティ・プランに則って、

様々な交通政策がとられている。以下はその一部である<sup>3</sup>。

- 従来民間事業者の裁量に委ねられていたバスのダイヤや路線の追加等は自治体と相談し、テストを行いつつ「トライアル・アンド・エラー」で決定
- 自転車や e スクーターの地下鉄持ち込み許可、駅周辺駐輪スペース改善、モビリティ事業者郊外展開支援により、公共交通と他交通手段を統合
- ソフトウェア企業による、複数の交通手段を組み合わせた経路検索、乗車券購入、運行情報リアルタイム更新などの機能を持つシステムの展開
- ・ 上記のようにウィーンでは、交通機関と行政、民間が連携し、様々な交通手段を統合的に利用できるよう、ハード面、ソフト面での整備が進められている。

---

<sup>3</sup> 国土交通省 国土交通政策研究所『持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）の概念及び展開状況』

## 2. 本調査でのPIの実施

ここまでPIおよびSUMPの考え方について整理を行ってきた。本パートでは、これらを踏まえた本調査におけるPIの検討ステップを示していく。

### (1) PI実施の全体像

今回は具体の計画の策定を目的とするものではなく、構想段階から対話を通じて需要サイドである住民等の意見を明らかにし、彼らの十分な理解の下で合意形成や計画への反映を図っていく手法を実践していくための試行的なものとしてPIを実施した。

このため、住民等が望むくらしや観光の姿とその実現ためのアクションについて、住民等の理解を得ながらその意見の反映を図ることを目標とし、【潜在意識の掘り起こし】と【ありたい姿の実現に向けた問いかけ】からなる2段階の設計とした。

#### <第1フェイズ 潜在意識の掘り起こし>

住民や来訪者が望むくらしや滞在の姿を実現するためには、今感じている表層的な課題を問い、断片的に施策を検討するだけでなく、現在の環境でそれぞれが実現できていないこと、しかし潜在的に望んでいることを掘り起こして総合し、そこからバックキャストする形でその実現に必要な施策や取組を複合的に検討していく必要がある。

そのため、第1フェイズのPIでは、「交通の在り方検討調査」において分析した沖縄の交通に関する現状と、このままだと直面する課題、またそれらがくらしや企業活動、観光にどのような影響を及ぼしているかを、住民や来訪者と共有した上で、共感することや自身の考えるありたい姿を聞き出すとともに、ありたい姿と現状のギャップを作り出している課題を引き出すことを目的とし、インタビューや意見交換会、アンケートを実施した。

#### <第2フェイズ ありたい姿の実現に向けた方策の問いかけ>

第1フェイズで得られた住民や来訪者が望むくらしや滞在の姿を踏まえて、第2段階においてはその実現のために必要な取組の方向性の選択肢と、具体的な方策について提示し、問いかけを実施した。

取組の方向性や具体的な方策については、並行して実施している「沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討調査」と連携し、当該事業において開催する「沖縄交通リ・デザイン実現検討会」でも議論を行ったうえで、提示した。

図 1.7 PI 実施の概要

段階	目的	実施期間	実施場所
第 1 フェイズ	<b>【潜在意識の掘り起こし】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄の社会や交通の現状、このままだと直面する課題を提示</li> <li>将来の沖縄でどのような生活、旅行がしたいか、ありたい姿を問いかけ</li> </ul>	2023 年 11 月～12 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>うるマルシェ</li> <li>県庁前</li> <li>南城市役所</li> <li>那覇空港</li> <li>那覇メインプレイス</li> <li>オンラインアンケート（パネル調査）</li> <li>その他、多様な方から意見を頂くため、下記においてもヒアリングを実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 沖縄県立首里高等学校</li> <li>➢ なんじょう市民大学</li> <li>➢ 那覇地区老人クラブ連合会</li> <li>➢ NPO 法人バリアフリーネットワーク会議</li> <li>➢ 公益社団法人那覇市母子寡婦福祉会</li> <li>➢ 国頭村、大宜味村、東村</li> </ul> </li> </ul>
第 2 フェイズ	<b>【ありたい姿の実現に向けた問いかけ】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ありたい姿の実現に必要な取組の方向性、選択肢を提示・問いかけ</li> </ul>	2024 年 2 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>南城市役所</li> <li>那覇メインプレイス</li> <li>那覇空港</li> <li>具志川メインシティ</li> </ul>

また、上記に加え、沖縄総合事務局運輸部ホームページに Microsoft Forms によるオンラインアンケートを設置し、インタビュー実施場所に限らず意見を収集できるような体制を構築した。

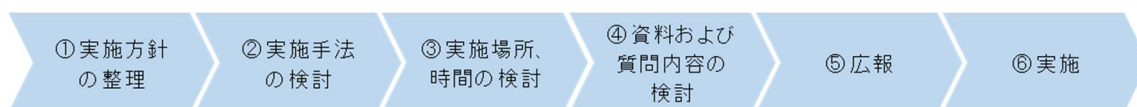
## （２） 第１フェイズの PI （2023 年 11 月～12 月）

第 1 フェイズの主要なテーマは、住民や来訪者が将来沖縄でどのような生活、旅行がしたいか、ありたい姿を問いかけることであった。そのために、第 1 フェイズの PI では、「交通の在り方検討調査」において分析した沖縄の交通に関する現状の課題と、このままだと直面しうる課題、またそれらがくらしや企業活動、観光にどのような影響を

及ぼしているかを住民や来訪者に提示し、共感することや自身の考えを聴取することとした。

また、第1フェイズにおいては、特に幅広い関係者の目線からの意見を集めることを重視しつつ、予算や効率性の観点も考慮し、設計を行った。設計の検討内容を以下に示す。

図 1.8 PI 設計の検討フロー



#### ① 実施方針の整理

PI の実施にあたっては、意見の偏りを少なくし、幅広い属性からの意見を収集することが重要となる。具体的な手法や場所等の検討に先立ち、今回調査の対象をどのような地域や属性に分けることができ、どのように捕捉できるかを整理した。

##### i. 地域の検討

沖縄県は都心部である那覇市、那覇市への通勤エリアである南城市や八重瀬町等の南部および沖縄市やうるま市などの中部、北部に位置する名護市や以北の人口減少が激しい地域である国頭村や大宜味村、さらには島嶼部など、地域によって特色が様々であり、それに伴って交通や生活の様式、抱える課題も異なる。

今回の調査では、主に沖縄本島の交通の在り方を検討することを主眼においた事業であるため、中心都市部であり渋滞が慢性化している那覇市と、通勤圏である中南部の市町村を中心にしつつ、北部や、島嶼部についても個別の聞き取りやアンケートを用い、広く意見を募ることとした。

##### ii. 属性の検討

学生、働く世代、高齢者などの年代による区分、子育てをしている世帯（中でもシングルマザー世帯）、介護をしている世帯などの家庭の状況による区分が考えられるほか、障がいのある方など特殊な事情を持つ方も想定される。また、沖縄県は観光が主要な産業であることも踏まえると、観光客も重要な主体となりうる。

今回の調査では、可能な限り不特定多数の人々が集まる場所での実施とすることで、多様な年代の意見を集めるとともに、比較的集めにくい属性について個別の聞き取りを行うこととした。

## ② 実施手法の検討

①で整理した実施方針を踏まえて、今回のPIに用いる具体的な手法の検討を行った。なお、検討にあたっては、先行事例や「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」などを参考にし、以下の5つの手法を主な検討対象とした。

- i. 対面インタビュー
- ii. 意見交換会
- iii. 説明会
- iv. オンラインアンケート
- v. 郵送

検討の詳細は以下の通り。

### i. 対面インタビュー

#### ➤ 論点

対面インタビューでは、対話の中でインタビュー対象者の反応を見ながら話題を膨らませていき、関心のある内容について深く話を聞くことができること、また角度の違う問いかけを行うことによって潜在意識の掘り起こしが可能となることが利点である。

一方で、1件の意見の聴取にかかる時間と労力が相対的に大きく、多くの回答件数を収集するのは難しい点が課題である。また、実施する場所によっては属性の偏りや想定した回答数が得られないといった事態が生じる可能性もあり、実施場所や時間帯の検討が肝要となる。

#### ➤ 今回の設計の方針

今回の調査においては、普段の生活において感じている課題といった比較的回答しやすい内容に加えて、「本来はこういった生活・観光がしたい」という潜在意識の聴取が趣旨であることから、意見を深く聞くことができる対面インタビューを手法の主軸とすることとした。

なお、対面インタビューの実施手法としては、街頭や商業施設の前などで通行する人々に声をかける手法、および商業施設や公共施設内においてポスター等を掲示するブースを設置し、ブースに立ち寄った人々に声をかけるいわゆる「オープンハウス形式」と呼ばれる手法がある。前者の手法では、声をかけても立ち止まって回答に応じてくれる人が少ないと考えられることから、可能な場所ではブースを設置してポスターを掲示し、興味を持って立ち止まった人にインタビューを実施することとした。

### ii. 意見交換会

#### ➤ 論点

意見交換会は、日時と場所を決めて対象者に集まってもらう、あるいは特定の属性



の人々が集まる施設に出向くなどして、複数人を1グループとしてディスカッション形式で意見を聴取する手法である。フォーカスしたい特定の属性からの意見を効率的に聴取しやすい点、複数人が相互に意見を表明しあうことから、1対1では得られない意見を得られることが期待できる点が利点である。

一方で、対面インタビューと同様に1件の聴取にかかる時間と労力が相対的に大きい点に加えて、グループ内の特定の意見に同調が発生し、偏った意見になってしまう可能性がある点が課題である。

➤ 今回の設計の方針

今回の調査においては、街頭等での対面インタビューでは十分に意見を集められない可能性がある特定の属性からの意見を収集するために、特に初期的に広く意見を収集することを目指した第1フェイズにおいて補完的に活用することとした。

iii. 説明会

➤ 論点

説明会は、住民や観光客に対して幅広く日時や場所の事前告知を行い、関心を持って集まった人々に対して事業の説明を実施し、その後質疑応答の形で意見を聴取する手法である。関心を持つ人々に対してしっかりと時間をとって説明を実施することで、内容を理解の上での意見を聴取することが可能である。

一方、会場となる会議室や説明用資料の用意、大掛かりな告知、当日のイベント運営などへの必要な費用や労力が大きいこと、集まる人数や属性をコントロールしづらいことが課題である。

➤ 今回の設計の方針

これらの課題に加えて、今回調査は住民らに対してある施策の方向性についての理解を求めるのではなく、幅広い意見を集めることが目的であるという目的との親和性の観点から、今回は実施しないこととした。

iv. オンラインアンケート

➤ 論点

オンラインアンケートは、オンライン上であらかじめ用意したアンケートフォームに回答者がアクセスし、回答を送信する形式である。

一度フォームを用意すれば以降の労力をかけることなく回答が収集可能であること、場所や時間に制限されずに回答が可能であること、さらに電子データにて回答を収集できるため集計時の負担も小さいことが利点である。

一方で、定型的な質問項目の表示しかできないことから、複雑な内容の調査においては十分に趣旨が理解されず有効な回答が得られない可能性があるとともに、回答途中での離脱が発生する可能性、適切な告知を行わなければアンケートフォームに到達できず、

十分な回答数が得られない可能性があることが課題である。

➤ 今回の設計の方針

今回は、潜在意識の掘り起こしや深い意見を聴取するという趣旨に鑑みるとオンラインアンケートは必ずしも最適な手法とは言えないものの、対面インタビューの会場には出向けないが回答の意思がある人や、対面インタビューの会場にて時間がなく後ほど回答したいという人からの意見を受け付けるために、対面インタビューの補完的位置づけとして実施することとした。

また、オンラインアンケートは①調査者自身にて用意したフォームをホームページなどに掲載する方法と、②アンケート収集業者に委託してパネル調査を実施する方法の2パターンに大別される。上述のような意図して回答をする回答者に向けたアンケートは①にあたるが、②は相応の費用が必要となる一方で居住地や年代、職業などの属性を一定程度指定し、かつ目標回答数を定めて収集することができる。今回調査では、特に幅広い層からの意見収集を目指した第1フェイズにおいては、①に加えて②の方法も採用することとした。

v. 郵送

➤ 論点

郵送による回答の収集は、①商業施設や公共施設に資料と回答用紙を据え置き、それを手にした人が回答用紙に記入して郵送する方法、②地域内の無作為に抽出した世帯あるいは全世帯に対して郵送ないし投函で資料および回答用紙を配布し、対象者が回答用紙に記入して郵送する方法の2パターンに大別できる。

回答を収集したい地域・属性に特化して配布することができるほか、時間の制限なく回答できることが利点であるが、配布と回収にかかる費用と労力が相対的に大きくなることや、回収率の低さに加え、回答者からしても手書きでの記入、投函と一定の手間がかかることが課題である。

➤ 今回の設計の方針

予算・効率性の問題に加え、対面アンケートの補完的役割については概ねオンラインアンケート等にて果たすことが可能であることから、今回は実施しなかった。

③ 実施場所、時間の検討

上記検討を行った結果、今回は実施手法として i. 対面インタビュー、ii. 意見交換会、iv. オンラインアンケートを採用することとしたため、それぞれの手法の実施場所、回数を検討した。なお、どの層からどの程度の声を収集したいかを念頭におき、それを目指すために適当と思われる場所・回数を検討した。

i. 対面インタビュー

対面インタビューにおいては、働く世代、高齢者、家族連れ、観光客など多様な属性

からの意見を収集するため、場所、時間帯を分散させて実施することとした。

➤ 時間帯

働く世代については、日中は勤務中であることが多いため、日中だけでなく帰宅時間帯の夕方にも実施することとした。また、休日は家族連れで商業施設を訪れることも多いと考えられることから、平日および休日に分散して実施することとした。

➤ 場所

地元の住民が訪れる商業施設等および観光客が集まる空港にて、対面インタビューを実施することとした。地元の住民向けには、那覇市内を中心としつつ、各自治体でインタビューを実施した。また、上述の通り、通り過ぎる人に声をかけるだけでなく、可能な限りポスター等で目を惹く形で実施することが望ましいと考えられることから、可能な場所についてはポスターを掲示するブースを設置して実施することとした。

◇ 幅広い地元の住民の意見を聴取

- ・沖縄県庁前
- ・那覇メインプレイス（ブース設置）
- ・うるマルシェ
- ・南城市役所バスターミナル
- ・道の駅ゆいゆい国頭
- ・東村道の駅サンライズひがし

◇ 主に観光客の意見を聴取

- ・那覇空港（ブース設置）

ii. 意見交換会

第1フェイズにおいては、回答者の属性の多様性を確保するため、特定の属性については施設や団体（支援団体）に対して意見交換会を実施することとし、協力を仰いだ。意見交換会にご協力いただいた組織・団体は以下の通り。

属性	実施場所・参加団体
学生	沖縄県立首里高等学校1年生
高齢者	那覇地区老人クラブ連合会
障がい者	NPO 法人バリアフリーネットワーク会議
経済的困窮家庭（特にシングルマザー世帯）	公益社団法人那覇市母子寡婦福祉会
働く世代	なんじょう市民大学
住民（人口減少地域）	大宜味村喜如嘉集落

iv. オンラインアンケート

今回は、対面インタビューの場で回答できない人や、本取組をHPや報道等で知った人が回答できる機会を設けるため、オンラインアンケートフォームを作成し、沖縄総合事務局ホームページに掲載することとした。加えて第1フェイズでは、年代や性別、居住地域の多様性を確保するために、オンラインアンケート収集業者に委託してアンケートを実施した。

なお、今回上記2種類のオンラインアンケートはそれぞれ位置づけを異なるものとした。前者の沖縄総合事務局ホームページに掲載するアンケートは、対面インタビューで想定する質問内容を掲載することとし、いわば対面インタビューのオンライン回答といった位置づけを想定した。一方、後者のアンケート収集業者に委託するアンケートは、実施タイミングを少し遅らせて対面インタビューの後に実施することとし、これまでのインタビューで挙げられた声に対する共感度合いを質問することを主な内容とした。これは、今回は表層的な不満の表明だけではなく潜在意識の掘り起こしを目的とすることから、あくまで対面インタビューを主軸の調査方法と位置づけ、オンラインアンケートは対面インタビューの回答が著しく偏ったものではないことを確認するための補完的手段として活用するという趣旨である。

上記検討を通じ、実施する施設や団体を定めたうえで調整を行い、最終的に以下日程にて実施することとした。

【対面インタビュー】

実施場所	日程	時間
うるマルシェ	11/16（木）	15:00-19:00
沖縄県庁前	11/17（金）	15:00-19:00
南城市役所	11/20（月）	17:00-19:00
那覇空港（ブース設置）	11/23（木・祝）	11:00-18:00
	11/24（金）	11:00-15:00
那覇メインプレイス （ブース設置）	11/24（金）	16:00-18:00
	11/25（土）	11:00-18:00
	11/26（日）	
東村道の駅サンライズひがし	12/6（水）	13:00-16:00
道の駅ゆいゆい国頭	12/7（木）	9:00-11:00

### 【意見交換会】

実施場所・参加団体	日程
沖縄県立首里高等学校 1 年生	11/15（水）
なんじょう市民大学	11/20（月）
NPO 法人バリアフリーネットワーク会議	11/28（火）
那覇地区老人クラブ連合会	12/1（金）
大宜味村喜如嘉集落	12/7（木）
那覇市母子寡婦福祉会	12/14（木）

### 【オンラインアンケート】

実施形態	日程
①ホームページ上での掲載	11/15（水）～12/1（金）
②アンケート収集業者への委託	12/8（金）～12/11（土）

#### ④ 資料および質問内容の検討

インタビューの実施にあたっては、本調査の趣旨を回答者に理解していただき、現状についての認識を持ったうえで回答していただくために、インタビュー資料の作成が必要である。第1フェイズでは、回答者が自身に関連する項目を見やすいよう、回答者の属性・テーマごとにページを作成した資料とし、インタビュー対象者に配布、オンラインで掲載した。

検討内容の詳細については「交通の在り方検討調査」報告書を参照されたいが、資料の構成は以下のように決定した。

- 本調査の趣旨、スケジュール
- 沖縄の交通に関する現状の課題（自動車依存の進行、慢性的な渋滞等）
- 社会の各分野への影響
  - ✧ 企業活動・働き方への影響
  - ✧ まち、くらし、環境への影響
  - ✧ 学生、高齢者への影響
  - ✧ 観光への影響
  - ✧ 人口減少地域への影響
- 今後懸念される影響（生活・社会、ビジネス、観光の質の低下）

※資料の各ページは巻末の資料編に掲載。

また、資料と並行して質問の方法を検討した。表面的な意見にとどまることなく、潜在的なありたい姿への思いを聞き取ることができるよう、どのような会話の流れとするかを事前に想定しチーム内で共有することで、インタビュアーが代わっても共通の認識のもとインタビューを進められるように準備した。また質問内容も踏まえて、資料構成の検討にも反

映した。

具体的な質問項目を以下に示す。また、意見の分布について参考とするため、属性についてはヒアリング、あるいは観察によって収集を行った。なお、調査項目の詳細については、資料編を参照のこと。

■ 属性項目

年代、性別、居住地、職業、勤務地（沖縄県内かどうか）、扶養対象の家族の有無、（県外の方のみ）観光で訪れた経験の有無

■ 沖縄社会と交通課題についてのヒアリング項目

- ・ パンフレットに記載の内容の中で、共感した課題（影響）とその理由
- ・ 課題によってくらしや旅行の中で実現できていない点
- ・ 課題がないとしたときに実現したいありたい姿

⑤ 広報

PI の広報については、実施を多くの人に周知し幅広い回答を収集する目的に加え、必ずしも回答というアクションに結びつかなくとも、実施している旨を周知すること自体にも意義がある。先行事例を参考にしつつ今回の趣旨を考慮し、適切な広報手段を検討した。具体的には以下のような手法を検討した。

- i. ホームページ（特設ページ）
- ii. SNS での周知
- iii. 公共施設等へのパンフレット等の据え置き
- iv. マスメディアでの広報

検討の詳細は以下の通り。

- i. ホームページ（特設ページ）

➤ 論点

ホームページの作成は、今や必須と言っても過言ではない広報手段である。自身でコンテンツの見せ方や配置を調整でき、かつ時間や場所にとらわれず内容を参照することができる。

一方で、ホームページへの掲載それ自体は、活動そのものを知らない人に対して周知を行う方法としての効果は薄く、自らそのページにたどり着いてもらわないと意味がない。そのため、他の広報手段にて活動を知ってもらう、他のサイトにリンクを掲載してもらうなどして事業およびホームページの存在の認知を広め、そのうえで理解を深めるためのツールとするのが良い。

➤ 今回の活用方針

今回は、本件 PI や、各ステークホルダーとの連携の場である「沖縄交通り・デザ

イン実現検討会」を含むリ・デザイン事業全体を紹介するページを作成し、事業の目的と事業の内容を体系的に理解できるようにした。

また、ホームページ内にオンラインアンケートフォームを掲載し、事業に興味を持ってページを見た方が回答できるようにしたほか、パンフレットやインタビュー会場に掲示したポスターに二次元コードを掲載し、インタビュー会場に来た人が後から本調査について見返すことができるようにした。加えて、沖縄県や沖縄観光コンベンションビューローのHPにバナーを掲載することで周知を図った。

なお、特設ページをどのサーバーに作成するかについても議論の余地があるが、今回は事業終了後も自由に掲載できるよう、事業実施主体である沖縄総合事務局のホームページ内に特設ページを作成することとした。

図 1.9 沖縄総合事務局ホームページ内の特設ページ

[お問い合わせ](#)
[シンボルマークについて](#)
文字の大きさ
標準
大きく

[組織・制度](#)
[目的別から検索](#)
[広報・情報提供](#)
[暮らし・お役立ち情報](#)

[事務局トップ](#) > [運輸部](#) > [公共交通支援](#) > [沖縄交通リ・デザインに向けた取組](#)

## 沖縄交通リ・デザインに向けた取組

くらしや旅行、地域企業の活動に貢献できる  
交通やまちの形を目指して

○ 自家用車前提のライフスタイルは、これまでの沖縄の経済成長を支えてきました。

○ 一方で、今の状況が続くと、沖縄の生活・社会、ビジネス、観光の質の低下につながることも懸念されます。

○ 住まう人、訪れる人のくらしや旅行、あるいは地域の企業の活動に貢献できる交通やまちの形とはどのようなものでしょうか。

○ 沖縄総合事務局では、今後の持続可能な沖縄の発展に向けて、皆様の声を聴きながら、経済・金融・エネルギー・観光・教育・交通・まちづくりなど多様な主体と連携して取組を進めてまいります。

皆様の声

各主体  
との連携

関連リンク

[バブリックインボルブメントの実施](#)
[沖縄交通リ・デザイン検討会](#)
[地域の公共交通リ・デザイン  
実現会議（国土交通省）](#)
[共創モデル実証プロジェクト  
（国土交通省）](#)



[事務局トップ](#) > [運輸部](#) > [公共交通支援](#) > [沖縄交通・デザインに向けた取組](#) > [パブリックインボルブメントの実施](#)

## パブリックインボルブメントの実施

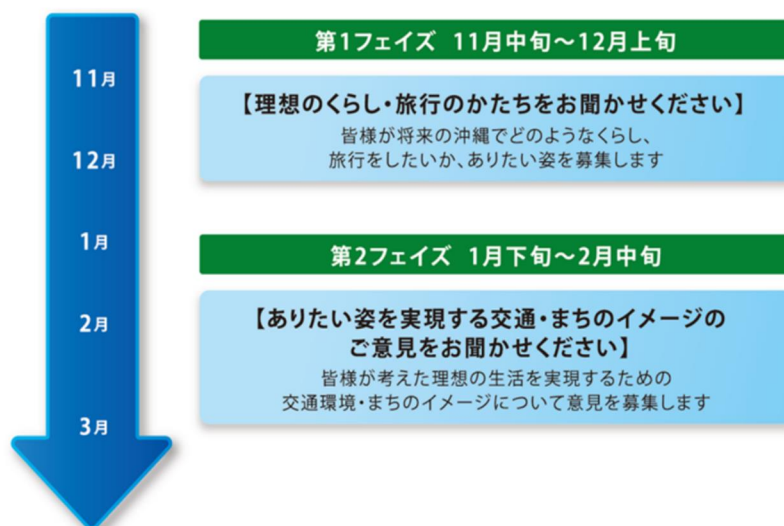
概要・スケジュール	第1フェイズの実施について	第1フェイズの結果について (実施次第掲載)	第2フェイズの実施について (実施次第掲載)	第2フェイズの結果について (実施次第掲載)	沖縄交通・デザインに向けた取組 トップページはこちら
-----------	---------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------	-------------------------------

第1フェイズのオンライン回答受付は終了いたしました。  
 ご回答いただいた皆様におかれましては、ご協力いただきありがとうございます。

### 概要・スケジュール

## 「沖縄のくらしや旅行のありたい姿とそのための交通の姿」について、皆様の声をお聞かせください。

- 沖縄では、通勤・送迎・買い物・仕事など、自家用車中心のライフスタイルは深く根付き、これまでの経済成長を支えてきました。一方で、そのライフスタイルが、慢性的な渋滞の発生・運輸部門のCO2排出量増加など、生活、社会、経済の質を低下させる要因ともなりつつあります。
- 今後、持続可能なくらしや旅行、それを支える交通環境をつくっていくためには、地域に住まう方や訪れる方とともに、ライフスタイルや旅行のあり方を含めたトータルでの交通サービスの再デザインに取り組むことが求められています。
- このため、今般、沖縄の交通や沖縄でのくらしの現状と課題を整理し、ご紹介しつつ、皆様考える「沖縄のありたい姿」について、第1フェイズ、第2フェイズの計2回のパブリックインボルブメントを通じて、ご意見を募集いたします。



第1フェイズの実施について

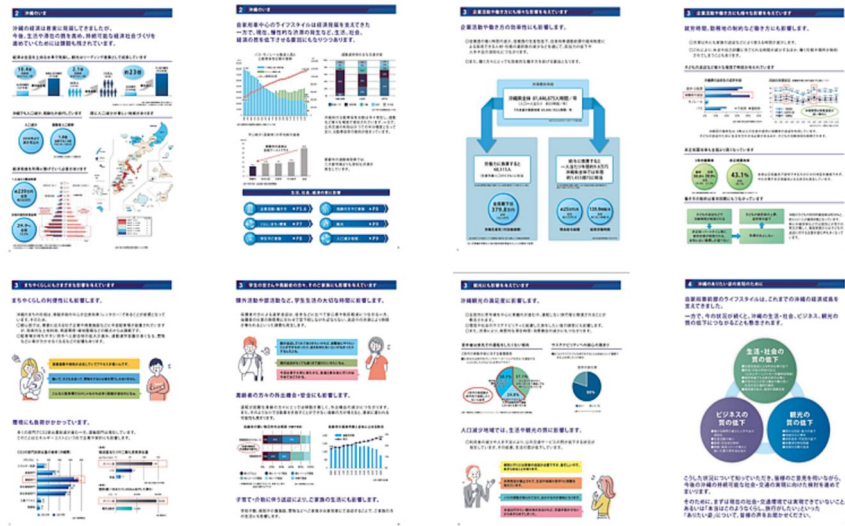
# 沖縄のくらしや旅行の「ありたい姿」について、声をお聞かせください。

- 第1フェイズでは、現在の社会・交通環境では実現できていないこと、あるいは「本当はこのようなくらし・旅行がしたい」といった「ありたい姿」への思いをお聞かせください。
- 県内でインタビューを実施し、皆様からのご意見を受け付けています。

場所	日程	時間	場所	日程	時間
うるマルシェ	11/16 (木)	15:00-19:00	那覇空港内 (ブース設置)	11/23 (木・祝)	11:00-18:00
県庁前	11/17 (金)	15:00-19:00		11/24 (金)	11:00-15:00
南城市役所	11/20 (月)	17:00-19:00	サンエー那覇 メインプレイス (ブース設置)	11/24 (金)	16:00-18:00
				11/25 (土)	
				11/26 (日)	11:00-18:00

- オンラインでの意見募集は終了いたしました。  
ご回答いただいた皆様におかれましては、ご協力いただきありがとうございました。

パブリックインボレブメント（第1フェイズ）パンフレット全体版リンク



出所：内閣府沖縄総合事務局ホームページ

ii. SNS での周知

➤ 論点

多くの人々が SNS を利用している現代においては、SNS の活用も重要なツールになりうる。しかし、SNS で広範囲に対して周知を行うためには、一定程度の影響力のあるアカウントにて広報を行う必要があるなど、実施すれば必ず一定の効果が見込めるものではない。

➤ 今回の活用方針

今回調査にあたっては、積極的には活用しなかったが、メディアとの連携も含め有効活用していくことが望ましい。

iii. 公共施設等へのパンフレット等の据え置き

➤ 論点

公共施設や商業施設など、人が集まる場所にパンフレット等を据え置き、手に取ってもらうことで周知を行う方法も広報手段の一つである。しかし、比較的長期間にわたって施設に場所を確保していただく必要があること、置いている間の管理や補充が必要であること、その場で質問等があった際には一時的に施設側の方が対応しなければならないこと、トラブルがあった際の対応の責任などが課題である。

➤ 今回の活用方針

上記課題や、据え置くためのパンフレット等の印刷に伴う予算上の問題などから、今回は実施しないこととした。ただし、那覇空港、那覇メインプレイスなど複数の日程にわたって同じ施設でブースを設置する際には、インタビュー実施時間外にはその場所にパンフレットを据え置き、ブースを見た人に手に取ってもらうこと、オンラインアンケートにて回答いただくことができるようにした。

iv. マスメディアでの広報

➤ 論点

新聞、テレビ、ラジオなどのマスメディアを通じた広報は、非常に大きな影響力を持っている。一方で、その影響力の大きさから意図せざる形での反響を呼ぶことにつながるよう、内容等については慎重に検討する必要がある。また、取材のタイミングや放送・掲載のタイミングなどはメディア側に主導権があるため、事前によく調整を実施した上で、仮に予定通りの広報が行えない可能性も考慮し、そのみに頼らない広報を行う必要がある。

➤ 今回の活用方針

今回は、沖縄総合事務局から各新聞社、テレビ局に情報提供を行い、取材を受けることとした。結果として、第1段階のPIでは琉球新報にて記事として取り上げていただき、多くの方の目に触れさせることができた。

図 1.10 琉球新報における本調査に関する記事

**交通環境の調査開始**

総合事務局 空港などにブース設置

沖縄総合事務局は17日、渋滞を引き起こす過度な自家用車依存社会から脱却し、暮らしやすい新たな交通サービスやまちづくりを検討する「沖縄交通リ・デザイン」の一環で、街頭インタビューを開始した。

住民や観光客ら利害関係者を巻き込んだ形でニーズを把握する「パブリックインボルブメント（PI）」方式で意見を聞く。

23～24日には那覇空港、24～26日には那覇市おもろまちのサンエー那覇メインプレイスに専用ブースを設置し、インタビューをして望ましい街の在り方について聞く。

街頭インタビューは既にうるま市で実施したほか、20日には南城市でも実施する。

17日は総合事務局の職員らが那覇市のパレットくもじ前で道行く人々から話を聞き「交通環境で困っていること」や「望ましい生活の在り方」などを聞いた。

総合事務局運輸部の村上隼企画室長は「皆さんの率直な思いを吸い上げて、県内全体で共有し、施策の実現につなげたい」と話した。

（梅田正寛）



交通環境の在り方について街頭インタビューをする総合事務局の職員ら17日、那覇市

出所：琉球新報 2023 年 11 月 19 日 朝刊（2 面）

## ⑥ 実施

実施にあたっては、ご協力いただく各施設などと準備・実施の時間や場所などを十分に事前相談のうえ、インタビューを実施した。なお、インタビューへ協力いただいた方への御礼としてウェットティッシュを用意したが、あくまで事後的に渡す形をとった。

### (3) 第2フェイズのPI (2024年2月)

第2フェイズのPIは、第1フェイズのPIにて挙げられた意見を集約した「ありたい姿」への共感を問うとともに、その「ありたい姿」を実現するための施策の方向性と具体的なアクションについて意見を聴取し、来年度以降の取組につなげることがテーマであった。

実施方針については概ね第1フェイズと同様の方針をとり対面インタビューを中心に実施する方針としたが、第2フェイズにおいても多様な意見を聞くことを目指しつつも、第1フェイズと比較して発散から収束に向かう、つまり施策の方向性を見出していくフェイズとなるため、回答数を多くすることに過度に固執せず、第1フェイズでの経験をもとにある程度インタビュー実施箇所を絞って効率化することも検討した。

設計の内容について、第1フェイズとの相違点・変更点を中心に以下に示す。

#### ①、②手法の検討

第2フェイズにおいても、第1フェイズ同様、幅広い属性からの意見を収集することを目指した。また、対話の中から自身の今後のアクションを含めた方向性について考えていただくことを促すために、対面インタビューを中心として設計することとした。変更点としては、時間的制約から特定団体との意見交換会は行わず、必要に応じてオンラインアンケートの情報を配布して回答いただくこととした。また、オンラインアンケートについては、今回はサンプル数を増やすことなく、関心のある層からのしっかりとした意見を聞くことを趣旨として、アンケート収集業者を通じたパネル調査は行わないこととし、ホームページ上へのオンラインアンケートの掲載は継続した。

#### ③ 実施場所、時間の検討

実施場所、実施時間帯についても第1フェイズの実施状況を踏まえて、より効率的に意見を収集できるよう、人が集まりやすい時間帯に人員を集中して実施するなど、一部削減、変更して設計した。

#### 【対面インタビュー】

実施場所	日程	時間
南城市役所（なんじょう市民活動フェスタ）	2/4（日）	11:00-16:00
那覇メインプレイス （ブース設置）	2/9（金）	16:00-19:00
	2/10（土）	13:00-18:00
那覇空港（ブース設置）	2/12（月・祝）	13:00-18:00
具志川メインシティ	2/20（火）	15:00-18:00

## 【オンラインアンケート】

実施形態	日程
①ホームページ上での掲載	2/4（日）～2/26（月）

### ④ 資料および質問内容の検討

第2フェイズでも第1フェイズ同様資料を作成し、インタビュー対象者に配布、オンラインで掲載した。第2フェイズの資料では、まず第1フェイズで寄せられた声を列挙し、そこから「ありたい姿」を抽出し掲載した。そのうえで、「沖縄交通り・デザイン実現検討会議」での議論も踏まえた施策の方向性と個別のアクションを掲載し、それに対する意見を問いつける構成とした。

- 本調査の趣旨、スケジュール
- 第1フェイズで寄せられた声
- 第1フェイズの声を集約した「ありたい姿」
- 「ありたい姿」を踏まえた取組の方向性
- それを実現するためのアクション
  - ◇ ライフスタイル（通勤、通学、観光、公共交通、まちづくり）の転換
  - ◇ 交通サービスの利便性向上

また、質問内容についても第1フェイズ同様に検討し、インタビューの流れを想定して実施に臨んだ。

具体的な質問項目は、下記の通り。なお、調査項目の詳細については、資料編を参照のこと。

- 属性項目
  - 年代、性別、居住地、職業
- 沖縄社会と交通課題についてのヒアリング項目
  - ・ ありたい姿についての意見
  - ・ ありたい姿を実現していくための方向性についての意見
  - ・ ありたい姿を実現していくうえで、考えられるアクションについての意見
    - ライフスタイルの転換に関する選択肢への意見
    - 行政・事業者による取組に関する選択肢への意見

### ⑤ 広報

第2フェイズでは、第1フェイズ同様、ホームページへの掲載、マスメディアでの広報を実施した。

マスメディアでの広報に関しては、第2フェイズでは那覇メインプレイスでのPI実施の



様子を QAB（琉球朝日放送）に取材いただき、夕方の時間帯のニュースにて放送いただくことができた。

図 1.11 QAB（琉球朝日放送）での報道



出所：QAB（琉球朝日放送）ホームページより

## ⑥ 実施

実施にあたっては、第1フェイズ同様、ご協力いただく各施設などと準備・実施の時間や場所などを十分に事前相談のうえ、インタビューを実施した。第2フェイズでも、対面インタビューでご回答いただいた方には御礼として事後的にウェットティッシュを配布した。

## 第二章 PI 実施結果

### 1. 第1フェイズ

第1フェイズのPIでは、沖縄での生活や観光に関するありたい姿を引き出すための問いかけを、対面インタビュー、意見交換会、オンラインアンケートにて実施した。

#### (1) 実施概要

##### 【対面インタビュー】

実施場所	日程	回答数
うるマルシェ	11/16 (木)	13 件
沖縄県庁前	11/17 (金)	20 件
南城市役所	11/20 (月)	10 件
那覇空港 (ブース設置)	11/23 (木・祝) 11/24 (金)	42 件
那覇メインプレイス (ブース設置)	11/24 (金) 11/25 (土) 11/26 (日)	58 件
東村道の駅サンライズひがし	12/6 (水)	5 件
道の駅ゆいゆい国頭	12/7 (木)	5 件
合計	10 日程	153 件

##### 【意見交換会】

実施場所・参加団体	日程
沖縄県立首里高等学校 1 年生	11/15 (水)
なんじょう市民大学	11/20 (月)
NPO 法人バリアフリーネットワーク会議	11/28 (火)
那覇地区老人クラブ連合会	12/1 (金)
大宜味村喜如嘉集落	12/7 (木)
那覇市母子寡婦福祉会	12/14 (木)



【オンラインアンケート】

実施形態	日程	回答数
①ホームページ上での掲載	11/15（水）～ 12/1（金）	98 件
②アンケート収集業者によるパネル調査	12/8（金）～ 12/11（月）	643 件 (沖縄県民 343 件、 観光客 300 件)

図 2.1 沖縄県立首里高等学校の PI の様子（第 1 フェーズ）



図 2.2 那覇空港での PI の様子（第 1 フェーズ）



図 2.3 那覇メインプレイスでのPIの様子（第1フェイズ）



## (2) 得られた声の概要

今回第1フェイズでは、パンフレットを活用しながら、「企業活動・働き方」「まちや暮らし」「環境」「学び」「高齢者」「観光」の各分野について、自身が感じている課題感とありたい姿を聴取した。

第1フェイズのPIを通して得られた声の概要は以下の通り。なお、詳細は資料編に別途掲載する。

分類	得られた声
企業活動・働き方について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 働き方については、渋滞を避けるため、送迎のための早朝の時間損失について多くの声があった。移動の制約により、時短での勤務や近隣での勤務など仕事の選択や労働時間が限定的になっているとの声も少なくなかった。</li><li>➤ このため、フレックス等の時間に柔軟な働き方を望む声や、公共交通を利用しやすくなるよう通勤支援を求める声もあった。</li><li>➤ ビジネス面では時間損失による生産性の低下やビジネス機会の損失に繋がっているとの声があった。</li></ul>
まちのあり方について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ まちづくりが車優先になっているのではないかという意見が多かった。</li><li>➤ 特に、買い物について歩いて回れる環境を求める声や、商業施設や子育て施設が駅などの交通結節点の近くにあるとよいという声があった。</li><li>➤ また、歩行、自転車で移動しやすい環境や、もっと公園・緑地が近くにある街を望む声があり、駐車場は車を呼び込み都市の魅力を低下させるといった声もあった。また、地元向けの商店など沖縄らしいくらしが残るまちを望む声もあった。</li></ul>
くらし方について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 移動や送迎による時間損失が家事などの生活面にも影響しているとの声が多くあり、移動中の時間も有効活用したいという声もあった。また、送迎や車の有無によって生活が制限されるといった声もあった。</li><li>➤ 家計への影響については、購入費、駐車場費、ガソリン代などが固定費となり可処分所得が上がらないという声もあった。</li><li>➤ このため、公共交通の利用したくらしを求める声があった一方、これまで通り自家用車を利用したいという声もあった。</li></ul>

	た。
環境について	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 沖縄らしい自然を残してほしいとの声が多く、現在の自家用車社会や運輸部門の CO2 排出量増加を懸念する声もあった。</li> <li>➤ このため、電動車などの環境に配慮した移動手段が必要との声があった。</li> </ul>
学びについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 保護者からは、子供の成長や将来のために友人とともに自立的に通学できる環境を望む声が多く、また、保護者自身の送迎負担を訴える声もあった。</li> <li>➤ 学生からは、親の負担なく、自由な課外活動等を行えるよう自ら通学・移動できる環境を求める声があった。</li> <li>➤ 一方で、費用負担・安全性・親子のコミュニケーション等の観点から、送迎を望む声もあった。</li> </ul>
高齢者について	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 健康維持などのためにも外出機会の確保が重要である一方、高齢者が運転を続けるのは安全面から望ましくなく、家族による送迎も家族の負担が大きいため、送迎に頼らず出かけやすい環境を求める声が多くあった。</li> </ul>
観光について	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 渋滞やレンタカーでの移動によって、訪問機会や消費機会を損なっているとの声があった。また、もっと沖縄の自然や文化、くらしなどをゆっくり楽しみたいとの声もあった。</li> <li>➤ レンタカーだけでなく公共交通機関やレンタサイクルなど多様な手段で観光を楽しみたいとの声があった。</li> <li>➤ また、観光客増加にともなう車の増加を懸念し、地元住民が使いやすく、観光客も活用できる公共交通を望む声が双方からあった。</li> </ul>

第1フェイズでは、働く世代をはじめとする各世代において、自家用車依存の社会に起因する時間的・経済的損失や移動手段の制約が、それぞれの生活に悪影響を与えていること、また、そういった諸問題が軽減され、より豊かで選択肢の多い社会が望ましいとする声が多く挙げられた。さらに、観光客からも概ね同様に、沖縄らしい自然や文化を楽しめるよう、交通によって観光の時間が損なわれたり、訪れられる場所が制限されたりすることのないような観光地であってほしいとの声が挙げられた。

第1フェイズのPIの結果は、「交通の在り方検討調査」にて実施している「沖縄交通リ・デザイン実現検討会」の場でも共有し、沖縄県内の交通事業者や経済界といったステ

ークホルダーにフィードバックするとともに、沖縄総合事務局ホームページにて結果を掲載し、参加いただいた方、参加できなかった方双方に対して報告を実施した。

## 2. 第2フェイズ

第2フェイズのPIでは、第1フェイズの声を集約したありがたい姿について、またそれを実現するための方向性と方策についての意見を、対面インタビュー、オンラインアンケートにて収集した。

### (1) 実施概要

#### 【対面インタビュー】

実施場所	日程	回答数
南城市役所（なんじょう市民活動フェスタ）	2/4（日）	27 件
那覇メインプレイス （ブース設置）	2/9（金） 2/10（土）	31 件
那覇空港（ブース設置）	2/12（月・祝）	22 件
具志川メインシティ	2/20（火）	12 件
合計	5 日程	92 件

#### 【オンラインアンケート】

実施形態	日程	回答数
①ホームページ上での掲載	2/4（日）～ 2/26（月）	71 件

図 2.4 南城市役所での PI の様子（第 2 フェイズ）



図 2.5 那覇空港での PI の様子（第 2 フェイズ）





図 2.6 那覇メインプレイスでのPIの様子（第2フェイズ）



## (2) 得られた声の概要

第2フェイズにおいても第1フェイズ同様、パンフレットを活用しながら、インタビューを行った。第1フェイズの声から得られた「ありたい姿」やそれを実現するための取組の方向性とアクションについての意見を伺った。

第2フェイズのPIを通して得られた声の概要は以下の通り。なお、詳細は資料編に別途掲載する。

分類	得られた声
第1フェイズで得られた「ありたい姿」について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 沖縄らしい文化や自然を残しつつ発展していきたいという声を得られたほか、高齢者や子どものためにもそれぞれが移動手段に困らない社会であってほしいとの声があった。</li><li>➤ 住民、観光客双方から、便利で豊かな観光地としての沖縄であり続けてほしいとの声があった。</li><li>➤ 沖縄経済の発展のためにも、社会一体となって交通を再考する必要があるとの声があった。</li></ul>
「ありたい姿」を実現していくための方向性について	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 現状の生活に満足しているという声や、現状を変えることに対する現実性を懸念する声、変化を起こすためには行政によるインフラ整備等を先行させるべきというも一定数あった一方、現状のライフスタイルの課題を感じ、当事者意識を持って自ら変えていくべきとの声や、企業・行政も含めて一体となり変革すべきとの声が多く挙げられた。</li></ul>
ライフスタイルを変えていくためのアクションについて	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 通勤について、公共交通機関を使って通勤してみたいとの声や、時差出勤やテレワークを活用したいとの声が挙げられた。一方、現時点ではそのような環境が整っていないため、企業等にも制度の導入を求めたいとの意見が挙げられた。</li><li>➤ 通学について、自家用車以外での通学を行いたい（行わせたい）との声や、公共交通機関に触れる機会を増やすことで子どもの意識を変えたいとの声があった。また、行政からも子どもに対し公共交通に関する教育、通学支援を行ってほしいとの声が挙げられた。</li><li>➤ 観光について、利用しやすい環境であればレンタカー以外での観光もできると良いとの声が挙げられた。また、レンタカー以外の交通手段に関する情報を積極的に発信してほしいとの声もあった。</li><li>➤ モノレール・バス等の公共交通機関について、休みの日に</li></ul>



	<p>乗ってみるなど、無理のない範囲で触れる機会を設けたいとの声が挙げられた。また、利用してみたいと思うきっかけを行政や交通事業者側から提供してはどうかとの意見もあった。</p> <p>➤ まちづくりについては、住民自らまちや交通について考える機会の必要性を感じるとの声があった。また、行政等に対しても現在の自家用車前提のまちづくりから脱却し、歩行者や自転車などに配慮した道路づくり、まちの拠点づくりを求める声が多く挙げられた。</p>
交通サービスに期待するアクションについて	<p>➤ 今後ライフスタイルを転換し、自家用車以外の交通手段を活用するにあたっては、交通サービスの充実を期待する声が多く挙げられた。</p> <p>➤ 具体的には、公共交通機関のネットワークの維持・充実や定時性や分かりやすさの向上、通勤・通学時間帯にフォーカスしたダイヤの見直し、決済手段の多様化、交通拠点の整備などによって、より使いやすい交通手段となることを期待する声が挙げられた。</p> <p>➤ その他、ライドシェアや地域内輸送サービスなど、新しい交通手段によって既存の公共交通を補完することを期待する声もあった。</p>
その他、本調査や手法について	<p>➤ 第1フェイズで得られた声に対して、同じ悩みを抱えているのは自分だけではないのだと分かったなどの声があった。</p>

第2フェイズでは、第1フェイズで挙げられた声を集約した「ありたい姿」を支持する声が多く挙げられた。「ありたい姿」を実現するための方向性としては、現状非常に重要な移動手段となっている自家用車中心のライフスタイルから大きく変えることは想像しづらいといった声も挙げられたものの、自身のライフスタイルの転換も含めて、行政、企業、交通事業者などの関係者が一体となってより良い社会を県全体で目指していきたいとの意見が多く挙げられた。

第2フェイズのPIの結果も第1フェイズ同様、「沖縄交通リ・デザイン実現検討会」および沖縄総合事務局ホームページにて掲載し、ステークホルダーに対し結果報告を実施した。

### 3. まとめ

今回、2段階にわたるPIを通じて、住民および観光客の「ありたい姿」を描き出し、「ありたい姿を実現するための施策の方向性とアクション」についての意見を集約することで、次年度以降の取組につなげるための材料を得ることができたと考えている。また、得られた意見の中には、住民等の意見を聴く手法自体を評価する意見も見られた。次章で詳述する整理を踏まえて、今後沖縄県内各自治体でもSUMPの考え方に基づくPIを用いた調査と、幅広いステークホルダーの参画によってよりよい交通・社会が形成されていくことに期待したい。

## 第三章 住民・訪問者との対話による交通サービスデザイン手法の整理

### 1. 本パートの趣旨

本パートは、本調査にて行ったPIを通じて得られた成果や留意点を整理することで、今後沖縄県内の自治体においてPIを用いたプロセスで事業計画を策定する際に、実行の一助となる示唆を提供することを企図している。

本調査におけるPIの総括と、今後に向けた示唆を記載していく。

### 2. PIの実施と総括

本調査においては、2段階のPIを通じて住民および観光客の「ありたい姿」を描き出し、「ありたい姿を実現するための施策の方向性とアクション」についての意見を取りまとめるという目的を達成することができたと考えているが、目的を達成するに至った要素や、今後改善を検討すべき事項を、「検討プロセス」「実施手法」「広報」「コミュニケーション」の4つの観点から記載する。

#### (1) 検討プロセス

##### ① 2段階でのPI実施

本調査の最終的な目的は、住民等が望むくらしや観光の姿とその実現のためのアクションについて、住民等の理解を得ながらその意見の反映を図ることであった。交通環境の改善のために、一足飛びに望む交通の姿をインタビューにて聞いたとしても、自動車の渋滞をなくしてほしい、モノレールを延ばしてほしいなど、現状に対する表層的な不満の裏返しである個別の要望が多く聞かれた可能性が高いと考える。今回は、交通だけでなく生活・社会全体のありたい姿を描き出し、そこからバックキャストिंगでそれに必要なアクションを考えることが趣旨であった。そのためには、第1段階のPIにて現状の課題とこのままでは直面するかもしれない課題を共有した上で、「本来はどういった生活・旅行がしたいのか」を引き出すこと、第2フェイズにて改めて第1フェイズでどのような意見が得られたのかを示し、共有した上で、その実現のための方策について意見を聞くというプロセスは重要であったと考える。なお、特に第1フェイズにおける潜在意識の掘り起こしのための問いかけ方については、「(4) コミュニケーション」も併せてご参照されたい。

##### ② 多様な属性の意見の聴取

本調査においては、様々な属性の方々が日々の暮らしや滞在の中で車社会によってもたらされる影響をどう感じているか、どう変革していきたいかを聴取することが最大のポイントであった。そこで得られた意見をフィードバックしていくことで、他の人がどのように考えているのか、相互理解を醸成することが可能となる。合意形成や計画策定を行う上では、策定主体と住民等のコミュニケーションはもちろん、

住民等の中にも立場、属性によって多様な意見があるため、それぞれがどのような意見を持っているのか、それを相互に理解することも非常に重要となる。

### ③ 事前ヒアリングの実施

目標や仮説の設定と関連して、事前ヒアリングの実施も有効な手段である。今回事前ヒアリングについては、第1フェイズの準備にあたる現状の沖縄の交通に関する課題分析の一環として「交通の在り方検討調査」にて実施した。具体的には、

- 特定の属性に関する課題整理として学生や地域 DM0 などに対してのヒアリング
- 働く世代に関する課題整理として沖縄総合事務局内でのオンラインアンケートを実施した。事前ヒアリングを通して、課題等に関する仮説に大きな間違いがないか確認するとともに、声の引き出し方のシミュレーションも可能である。

時間や労力の制約にもよるが、事前ヒアリングを実施することで大規模なインタビューの前に方向性を確認・修正しておくことは準備として有効であると考ええる。

## (2) 実施手法

### ① 対面インタビュー

- 対面インタビューの有効性

今回、第1フェイズ、第2フェイズともに対面インタビューを手法の中心に据えて実施した。今回の趣旨に照らして、「課題を共有する」⇒「対話の中で潜在意識を掘り起こしていく」という順を追って対話をすることができる対面インタビューは適切な手段であったと考えられる。

- 対面インタビューの実施形態（ブースの設置、ポスターの掲示等）

対面インタビューを実施するにあたっては、本調査をもともと認識していなかった対象者にインタビューをすることがほとんどとなる。そういった場合に、通り過ぎる人に声をかけて足を止めてもらえる確率は非常に低い。一方で、ブース等を設置することによって興味のある人が足を止めて眺めているところに声をかけることは有効であった。特に、今回は一部日程において通常のポスターだけでなく、意見交換会でもご協力をいただいた沖縄県立首里高等学校の学生の制作した壁新聞も掲示していたが、そのような制作物はやはり足を止めて見る人が多かった。

もう一点、通り過ぎる人に声をかけた際の回答率の低さへの対応として、実施場所付近でベンチ等に座っている人に声をかけることも有効であった。一度座った人は数分程度話をする時間があることが多く、またリラックスして話をすることができるため、良い対話をすることができる確率が高かった。この点も加味して実施場所を選定することが良いと考える。

➤ 対面インタビューの実施場所・時間帯

想定する属性と、収集したい目標数に応じて、場所・時間によって集まる層が異なることを考慮の上で設計する必要がある。

(場所・時間による傾向の例)

- ◇ 地元の商業施設：日中は主婦や高齢者、夕方以降は働く世代、休日は家族連れが多い、等
- ◇ 空港：連休初日はこれから出発する地元の住民あるいは到着したばかりの観光客、連休後半は観光を終えた観光客、オフシーズンや平日は比較的その土地の旅行に慣れた人が多い、等

調査事業全体のスケジュールや人員の手配、施設の利用許可など、必ずしも最善の場所・時間帯で実施できるとは限らないものの、上記傾向なども考慮の上で、目標を達成するために必要な計画を策定する必要がある。

なお、実施場所の選定に関しては、回答数を集める効率性だけを考えれば人の多い場所で実施すればよいが、人が少ない場所であるからこそその意見もあり、かつ住民全体の合意という形をとるためにも一か所で実施するのは望ましくない。人が少ない場所で実施する場合には、事前に参加者を募る座談会形式にする、戸別配布で広報するなど手法を工夫する必要がある。

② 意見交換会

第1フェイズにおいて実施した意見交換会に関しても、意見の多様性を確保する上で非常に有益であった。街頭や商業施設等でのインタビューではアクセスしづらい層から意見を聞くためには、学校、高齢者福祉施設などターゲットの層が集まる施設や支援団体等にアプローチすることが有効である。また、実施結果の開示にあたっては、偏りなく幅広い層からの意見を聞いた旨を示せることで、納得感が醸成できる点も重要な意義である。

③ オンラインアンケート

今回、ホームページ上に掲載しているアンケートフォームから、第1フェイズ、第2フェイズ合わせて160件以上の回答が寄せられた。かつ、回答としても非常に内容の濃いものが多く、興味を持った人がいつでも回答できる手段としてオンラインアンケートフォームを用意しておくことは非常に有効であった。

また、今回第1フェイズにて活用したアンケート収集会社を利用したオンラインアンケートは、サンプルの偏りを抑えつつ回答数を多く収集する手段としては有効であった。ただし、今回のような性質の調査においてはやはり対話を通じた意見の収集が特に有効であることから、あくまでも予算の余裕度等も考慮の上で補完的な手段として検討すべきである。

上記手法ごとのまとめを踏まえて、実施手法は、調査の目的・趣旨、質問のタイプ、併せて予算や時間的制約等を考慮の上で適切な手段を選択し、可能であれば複数の手段を併用することが望ましい。

図 3.1 各手法の概要

	適する内容	実施コスト（時間・金額あたりの回答収集数、集計の労力）
対面インタビュー	潜在意識の掘り起こし等、対話の中で膨らませていく内容	高い 深い回答が得やすいものの、回答収集数を増やす際には不向き。回答集計の労力も
特定団体へのヒアリング	アクセスしづらいターゲット層との対話	高い 深い回答が得やすいものの、回答収集数を増やす際には不向き。回答集計の労力も
説明会	方向性を1つないしは数個提示する際に、住民等の理解を得る	高い 理解を得る場としては良いものの、得られる具体的な意見の数は少ない
オンラインアンケート	択一式など、回答が容易な内容	安い 一度作成すれば展開が容易。かつ回答集計もデータのため労力は小さい
郵送	択一式など、回答が容易な内容	中程度 オンラインと比較して郵送費、印刷費等がかかる。回答集計の労力も相応にかかる

- 方向性について同意を得たい、選択肢の中から選んでほしいのであれば、回答数を増やしやすいオンラインアンケート等が有効である。
- 対話の中で様々な意見を掘り起こしたいのであれば、対面インタビューや特定団体へのヒアリングが有効である。

### （３） 広報

広報は、多くの人に事業を周知し回答数を増やすことはもちろんのこと、必ずしも回答に結び付かなくとも事業を認知してもらうこと自体にも意義がある。そのため、可能であれば複数の広報手段を用いて幅広く周知することが望ましい。

今回活用した広報手段のうち、マスメディアでの広報の意義は大きかった。特に記事が新聞に掲載された後、あるいはニュースが放送された後にオンラインアンケートの回答数が急激に伸びたことから、マスメディアでの報道をきっかけに本調査を知る人は多かったと思われる。また、対面インタビューにおいても、その報道を知っている人が訪れた場合には事前情報があることによって信認しやすく、回答しやすくなる効果も期待できる。

なお、今回は沖縄総合事務局でのホームページ掲載に加え、第1フェイズでは新聞社、

第2フェイズではテレビ局のそれぞれ1社ずつの取材を受け報道していただき、一定の効果が得られた。一方で、対面インタビューではその報道を見て回答しに来たという人はごくわずかであり、その場で初めて知った人がほとんどであった。マスメディアのより広範な活用に加えて、SNS やポスターの掲示等多様な媒体での広報を行うことで認知度を上げるとともに、有効な回答を増やすことが可能かと考えられ、今後改善を検討すべき事項である。

#### (4) コミュニケーション

##### ① インタビューの事前準備

###### ➤ 事前準備の有効性

今回対面インタビュー実施にあたって、実施担当者内でインタビューのシナリオの想定、必要な姿勢(心構え)について認識を共有していたことは有効であった。特に択一式の回答を得るためのインタビューではなく、潜在意識の掘り起こしや、今後のアクションについての想像をしてもらう必要がある今回事業では、一方的に説明したり、問いかけをしたりするだけでなく、「共感」を起点に会話を膨らませていくことが非常に重要であった。インタビューの流れを事前に想定しておくことは、スムーズなヒアリングのためにも、また意図せざる方向に話がそれてしまう場合への対処としても有効であったと考えられる。

###### ➤ インタビューの心構え

インタビューの実施にあたっては、事前にインタビューの流れを想定しておくことが重要であるが、これは有意義な対話をするための問いかけ方についての心構えを共有しておくことも意味している。

具体的には、表層的な不満や要望(Needs)だけでなく、その裏にある希望(Wants)を掘り起こすことが重要ということである。例えば、「モノレールを延伸してほしい」という Needs を表明する回答者がいたとした場合、そこでとどまるのではなく、その裏にある「時間通りに移動できるようにしたい」とか、「自分で車を持たなくても楽に移動したい」などといった Wants を引き出すことが必要である。Needs のみにとどまった場合であれば、モノレールを延伸することがその人の希望を叶える唯一の手段となるとともに、対立する意見が出た際に双方を叶えることができなくなる。一方で、「時間通りに移動したい」という Wants を叶えるためであれば、それを叶える手段はモノレール以外にも考えることが可能である。すべての人の Needs を即座に叶えることは困難であるが、その Wants を集約した「ありたい姿」を描き出し、それを実現するための手段を考えることは可能である。

こうした Wants を引き出すためには、「何に困っているか」「どんな交通手段がほ

しいか」だけでなく、「なぜそう思うのか」「その困りごとがなければ何を叶えたいのか」といった踏み込んだ質問をすることが考えられるが、回答者としてはこの質問に対して即座に潜在意識を回答することは難しい。そのため、事前に考えられる内容を想定しておき、「それは、モノレール等を使って時間通りに動きたいということですか」「それは、自分で車を運転しなくても楽に移動したいということですか」、など、具体的な投げかけをすることも一つの方策である。

こうして入念に準備をしたうえでインタビューを実施していくことで、手段ありきではなく「ありたい姿」からバックキャスティングで手段を検討していくというSUMPの考え方に則った問いかけをすることが可能となり、各人の望む社会を目指すための近道になると考える。

なお、本調査におけるインタビューは択一式の調査と異なり問いかけ方によって得られる回答が変化する可能性があり、慎重に実施する必要がある調査であることから、調査の実施背景や目的、上記心構えをしっかりと共有した調査員がインタビューを実施することが望ましい。



## まとめ

### 1. PI の結果とそれを踏まえた目指すべき姿

今回調査においては、近年活用が広がっている SUMP の考え方に基づいて 2 段階での PI を実施し、住民と観光客からの意見を収集してきた。

このような調査は欧州などで取り組まれている先進的な手法であり、国内では県単位での取組実績は多くないが、今回調査を通して潜在意識の掘り起こしとそれに向けたアクションについて、Yes or No や択一式の質問ではない対話によって普段は聞くことができない意見を聞くことが可能であるということを確認することができた。

また、第 1 フェイズの声をホームページや第 2 フェイズパンフレットにて掲載するとともに、「沖縄交通・デザイン実現検討会」にても共有するなど、意見の収集と還元のプロセスを踏むこととした。これによって、他の人がどのような意見を持っているのか、そして中には「同じ悩みを持っているのは自分だけではない」「協力して社会を良くしていきたい」という思いを、参加者が相互に確認できたことも大きな意義であると考ええる。このようにして得られた参画の実感、相互理解や共同性を再構築していくことにつながり、それらが計画に反映され、実践されていくことで、策定主体に対する信頼感や計画自体を自分ごととして捉えることにつながっていく。全国的にも策定されただけで住民の関心が低い計画が多々ある中、強く根付いた自家用車中心のライフスタイルを転換し、持続可能な沖縄社会を築いていくためには、こうした手法を通じ、地域住民がしっかりとオーナーシップをもった実効性のある計画を策定していくことが重要である。なお、本調査において PI を通じて幅広い意見を収集し、方向性を確認することができたものの、全ての住民・観光客・ステークホルダーの意見を収集できたものではない。今後、今年度の「沖縄交通・デザイン実現検討会」を受けたプラットフォームの取組や、沖縄の各自治体の計画策定などの機会を通じ、構想段階からの住民等の参画を図る手法の普及を図っていくことが必要と考える。

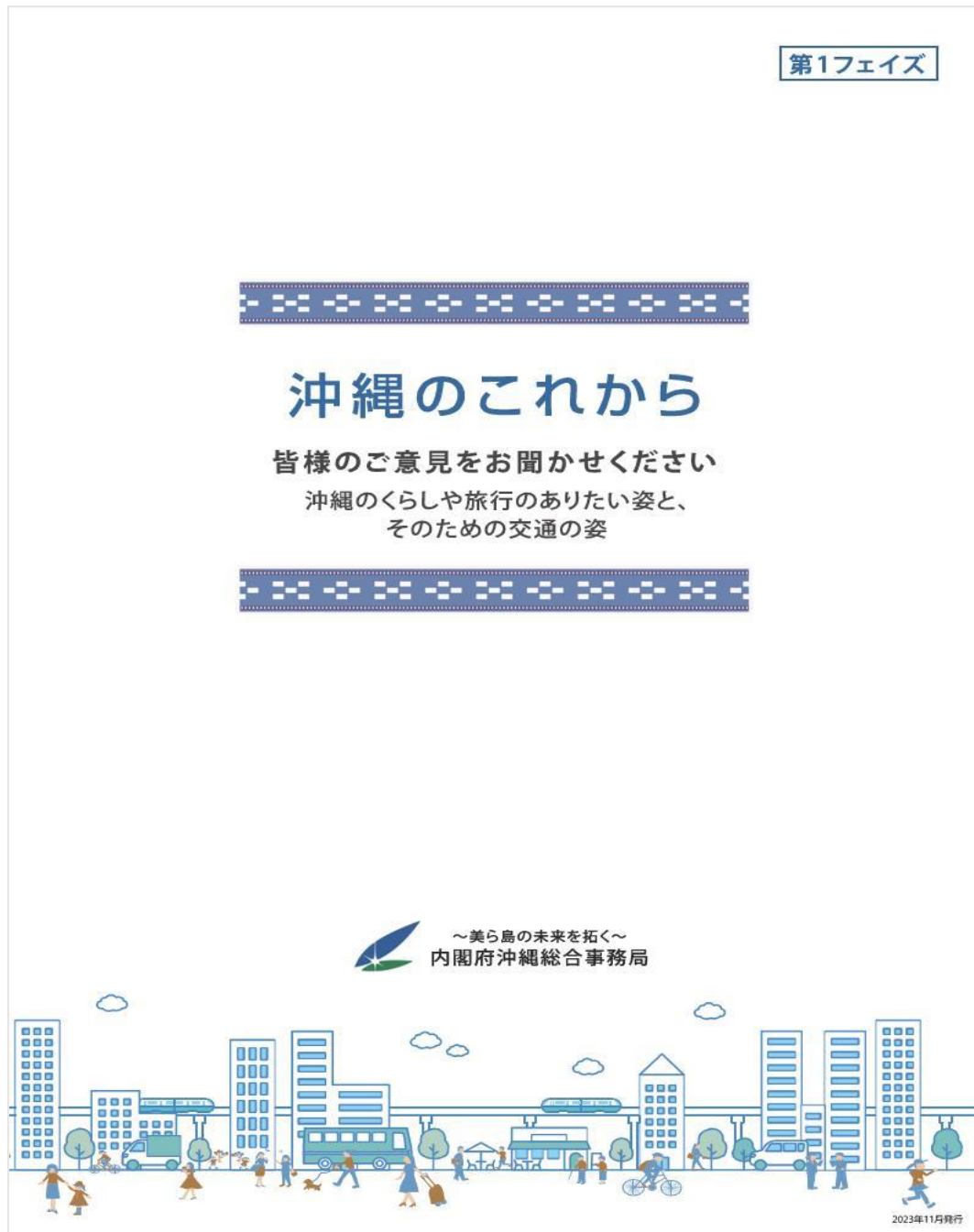
## 資料編

### 1. 第1フェイズPI

#### (1) 第1フェイズPI 配布パンフレット

パンフレット配布期間：2023年11月14日～12月14日

パンフレット発行部数：500部



## 1 今回のパブリックインボルブメントについて

「沖縄のくらしや旅行のありたい姿とそのための交通の姿」について、皆様の声をお聞かせください。

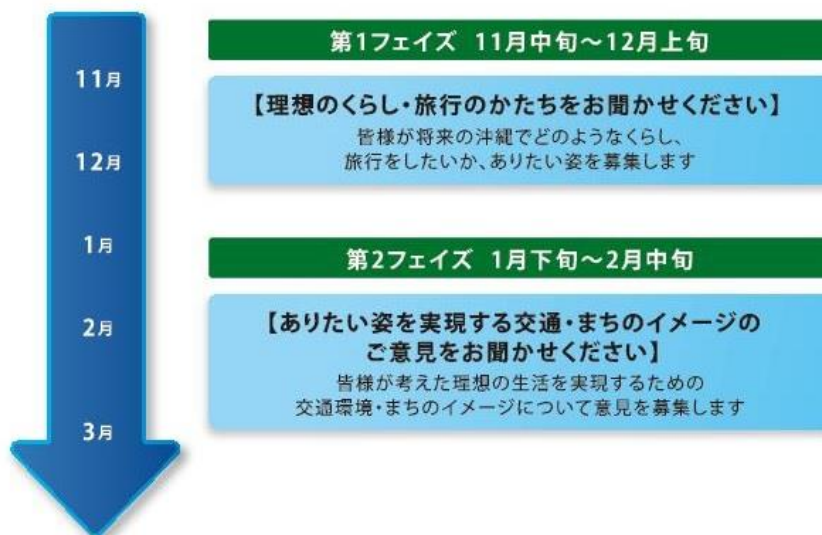
- 沖縄では、通勤・送迎・買い物・仕事など、自家用車前提のライフスタイルが深く根付き、これまでの経済成長を支えてきました。  
一方で、そのライフスタイルが、慢性的な渋滞の発生・運輸部門のCO2排出量増加など、生活、社会、経済の質を低下させる要因ともなりつつあります。
- 今後、持続可能なくらしや旅行、それを支える交通環境をつくっていくためには、地域の住まう方や訪れる方とともに、ライフスタイルや旅行のあり方を含めたトータルでの交通サービスの再デザインに取り組むことが求められています。
- このため、今般、沖縄の交通環境やくらしの現状と課題を整理し、ご紹介しつつ、皆様が考える「沖縄のありたい姿」について、インタビューやアンケートなどを通じて、皆様のご意見を募集いたします。
- 沖縄での望ましいくらしや旅行の姿、そして沖縄の未来と、その実現に必要な交通環境、まちの姿について、皆様の声をお聞かせください。



## 1 今回のパブリックインボルブメントについて

今回は、沖縄のくらしや旅行の「ありたい姿」について、  
声をお聞かせください。

- 皆様のくらしや旅行の質を高める交通環境を実現していくためにご意見を募集します。  
今回は、全2フェイズのご意見募集のうち、第1フェイズとなります。
- 第1フェイズでは、現在の社会・交通環境では実現できていないこと、あるいは「本当は  
このようなくらし・旅行がしたい」といった「ありたい姿」への思いをお聞かせください。
- なお、第2フェイズでは、今回のご意見募集の結果を踏まえて、沖縄のくらしや旅行の  
ありたい姿の実現に必要な交通・まちのイメージについてご意見を伺い、来年度以降の  
取組につなげてまいります。





## 2 沖縄のいま

沖縄の経済は着実に発展してきましたが、  
今後、生活や滞在の質を高め、持続可能な経済社会づくりを  
進めていくためには課題も残されています。

経済は全国を上回る水準で発展し、観光はリーディング産業として成長しています



出典：内閣府沖縄振興対策委員会（第38回）資料より  
（注）観光についてはコロナ前のデータを転載。直近データは観光収入2,924億円（令和3年度）

沖縄でも人口減少、高齢化が進行しています

既に人口減少が著しい地域があります

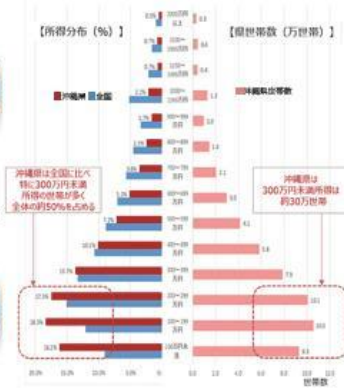


経済発展を所得に繋げていく必要があります

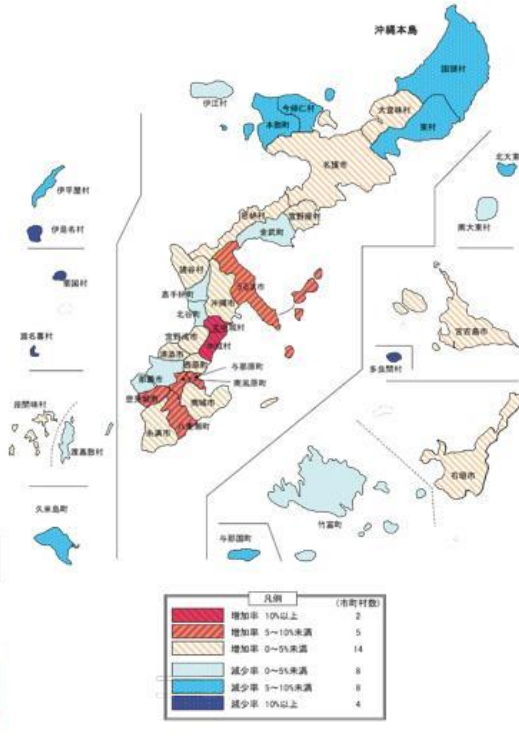
一人当たり県民所得



子供の相対的貧困率



出典：令和元年度国民生活基礎調査（厚生労働省）、平成27年度沖縄県子どもの貧困実態調査（小中学生等）について（沖縄県）、平成29年度県民生活実態調査（経済省）

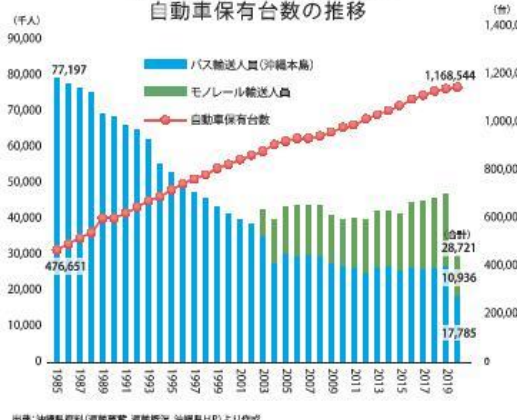


出典：令和2年度県民生活実態調査（経済省）

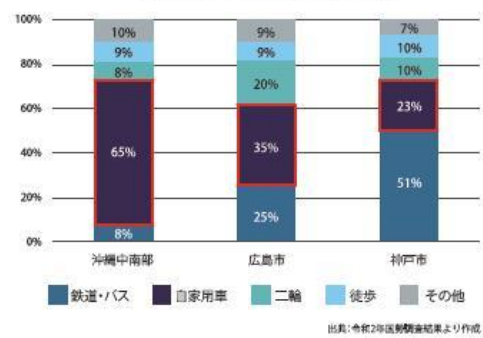
## 2 沖縄のいま

自家用車中心のライフスタイルは経済発展を支えてきた一方で、現在、慢性的な渋滞の発生など、生活、社会、経済の質を低下させる要因にもなりつつあります。

バス・モノレール輸送人員と自動車保有台数の推移

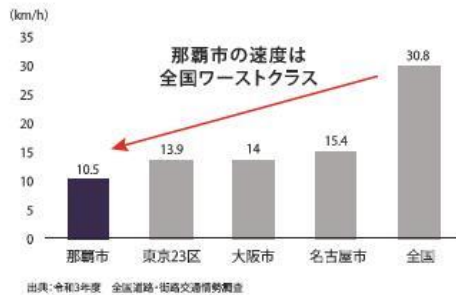


通勤通学時の主な交通手段



沖縄県の自動車保有台数は年々増加し、通勤など様々な場面で使用されています。一方で、公共交通の利用はかつての半分程度となっており、自動車依存の傾向が強まっています。

平日朝夕(混雑時)の平均旅行速度



那覇市の通勤時間帯では、三大都市圏よりも深刻な渋滞が発生しています。

### 生活、社会、経済の質に影響

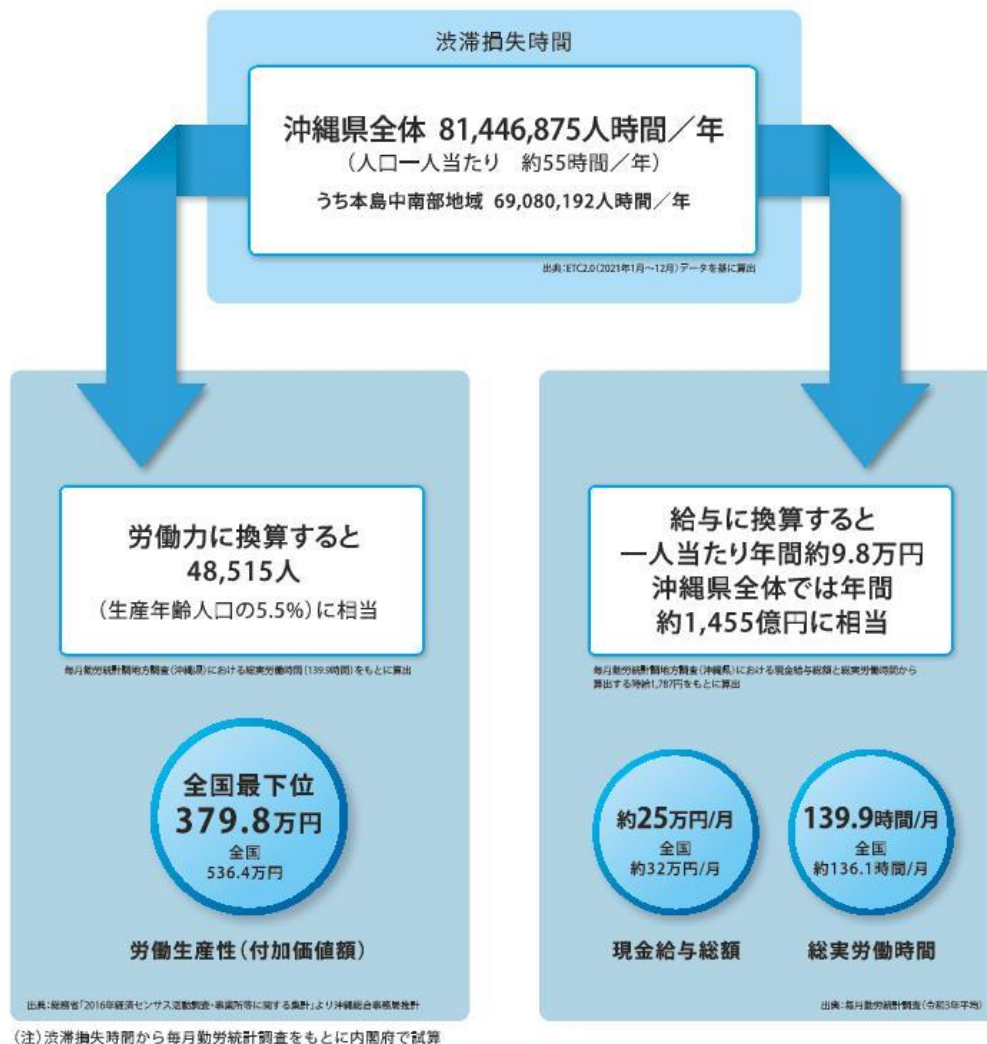


### 3 企業活動や働き方にも様々な影響を与えています

#### 企業活動や働き方の効率性にも影響します。

○従業員の働く時間の減少、従業員の生産性低下、自家用車通勤前提の雇用制度による採用できる人材・形態の選択肢の減少などを通じて、収益力の低下や人手不足の深刻化につながります。

○また、働く方々にとっても効率的な働き方を妨げる要因となります。





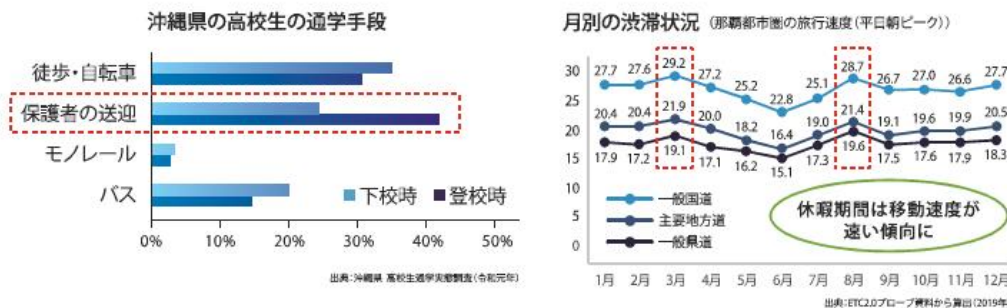
### 3 企業活動や働き方にも様々な影響を与えています

就労時間、勤務地の制約など働き方にも影響します。

○渋滞以外にも家族の送迎などにより使える時間が減少します。

○これにより、休息や自己研鑽に充てられる時間が減少するほか、働く形態や場所が制約されてしまうこともあります。

子どもの送迎など様々な場面で時間が失われています

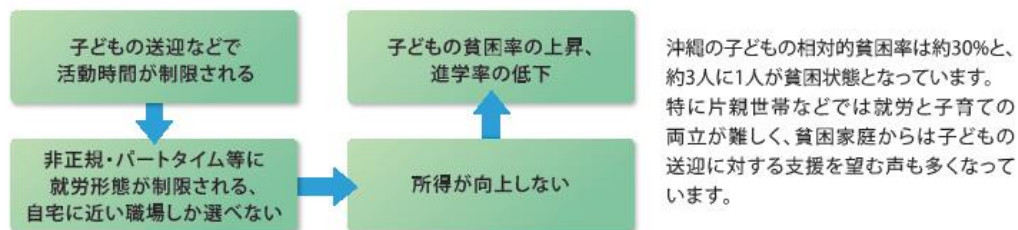


沖縄県の高校生は、4割以上の生徒が通学に保護者の送迎を利用しています。  
子どもの送迎のために生活を合わせる必要があるほか、子どもの活動時間も制限されます。

非正規雇用率も全国より高くなっています



働き方の制約は貧困問題にもつながっています



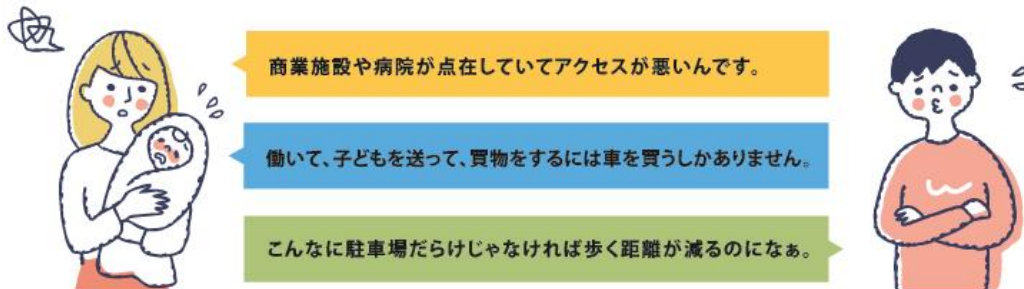


### 3 まちや暮らしにもさまざまな影響を与えています

#### まちや暮らしの利便性にも影響します。

沖縄のまちの形成は、移動手段の中心が自家用車（レンタカー）であることが前提となっています。そのため、

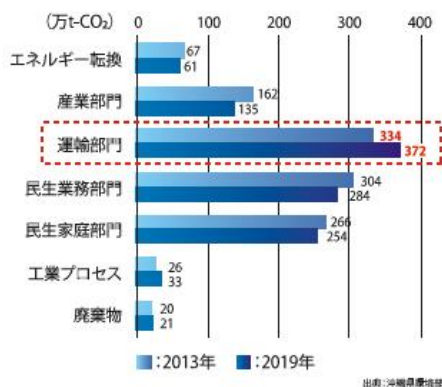
- 都心部では、需要に応える形で企業や商業施設などに平面駐車場が設置されていますが、効率的な土地利用、周遊環境・緑地整備などの観点からは課題です。
- 駐車場が持ちやすい郊外へと居住地の拡大が進み、通勤通学距離が長くなる、買物などに車が欠かせなくなるなどの影響もあります。



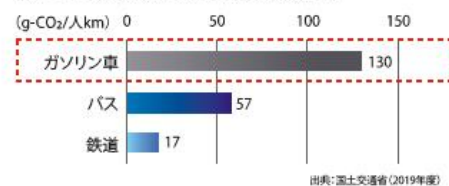
#### 環境にも負荷がかかっています。

多くの部門でCO2排出量削減が進む一方、運輸部門は増加しています。このことはエネルギーコストという形で企業や家計にも影響します。

CO2の部門別排出量の推移（沖縄県）



(参考)  
輸送量当たりの二酸化炭素排出量



(参考)  
燃料費（1年あたり5,000km走行した場合）



### 3 学生の皆さんや高齢者の方々、そのご家族にも影響を与えています

#### 課外活動や部活動など、学生生活の大切な時間に影響します。

保護者の方による通学送迎は、徒歩などに比べて安心感や負担軽減につながる一方、保護者の仕事の時間帯に合わせて登下校しなければならない、送迎中の渋滞により時間が奪われるといった課題も発生します。



親が送迎してくれてありがたいけれど、放課後にやりたいことができなかったり、迎えを待たないといけなかったりするんだよね。

親の送迎がなくても遠くまで遊びにいきたいなあ。

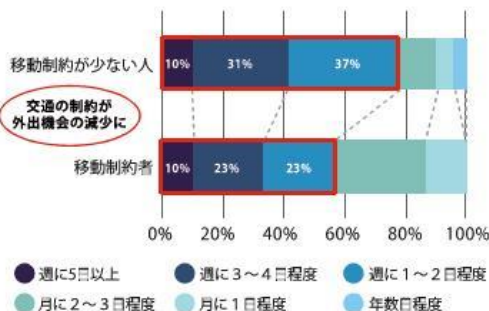
今日は車で大学に来たから、友達と飲み会に行くのはやめておこうかな。



#### 高齢者の方々の外出機会・安全にも影響します。

運転が困難な高齢の方々にとっては移動が難しく、外出機会の減少につながります。また、そのような中で自動車を手放すことができない高齢の方が増えると、事故に遭われる可能性も高まります。

高齢者の買い物目的外出頻度（沖縄中南部）



\* 移動制約者：自ら運転できない方、家族・知人等の送迎が週1回以下の方

出典：内閣府調査（2022年度）

高齢者の事故件数と全体に占める割合



出典：沖縄県交通安全協会

#### 子育て・介助に伴う送迎により、ご家族の生活にも影響します。

学校や塾、病院や介護施設、買物などへご家族が自家用車にて送迎することで、ご家族の方の生活にも影響します。

### 3 観光にも影響を与えています

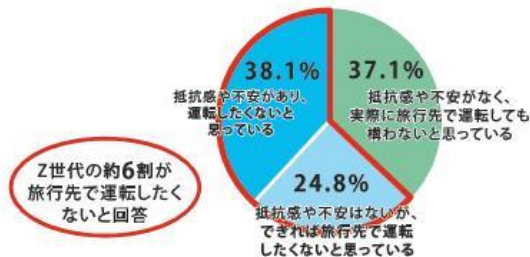
#### 沖縄観光の満足度に影響します。

- 全国的に若年層を中心に車離れが進む中、運転しない旅行客に敬遠されることが懸念されます。
- 環境や社会のサステナビリティに配慮した旅をしたい層の誘客にも影響します。
- また、渋滞により、実質的な滞在時間・消費機会の減少にもつながります。

#### 若年層は旅先での運転をしたくない傾向

##### Z世代の移動手段に対する意識調査

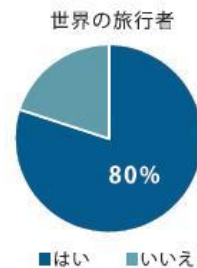
■Q:あなたは旅行先でレンタカー（カーシェアを含む）を運転することにに対してどのようにお考えですか？



出典:一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー「沖縄 旅行における移動手段に関する意識調査」

#### サステナビリティへの関心の高まり

■Q:「よりサステナブルな旅行をすることは自身にとって重要である」と回答した人の割合



出典:ブッキング・ドットコム(2023年)

#### 人口減少地域では、生活や観光の質に影響します。

- 利用者の減少や人手不足により、公共交通サービスの質が低下する状況が発生しています。その結果、生活の質が低下しています。



病院に行くには家族の送迎が必要ですが、皆忙しいので、あきらめることがあります。

共同売店が廃止されて、生活や地域の見守りに問題を抱えています。

バスの便数が限られており、出かけるのが億劫になります。

本当は行きたい観光地があるけれど、交通手段が少ないからあきらめてしまった。

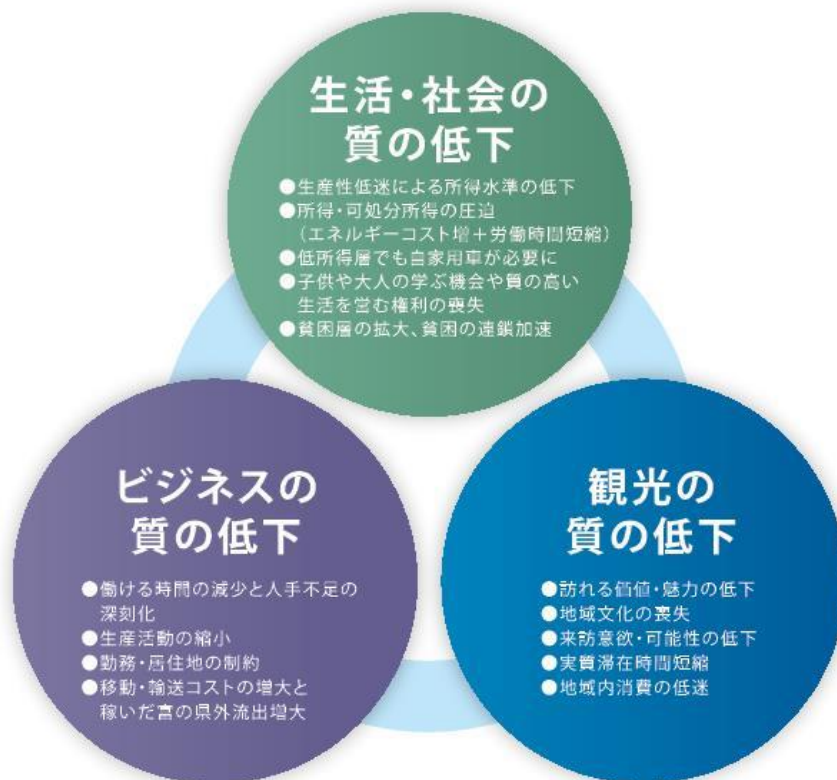




#### 4 沖縄のありたい姿の実現のために

自家用車前提のライフスタイルは、これまでの沖縄の経済成長を支えてきました。

一方で、今の状況が続くと、沖縄の生活・社会、ビジネス、観光の質の低下につながることも懸念されます。



こうした状況について知っていただき、皆様のご意見を伺いながら、今後の沖縄の持続可能な社会・交通の実現に向けた検討を進めてまいります。

そのために、まずは現在の社会・交通環境では実現できていないこと、あるいは「本当はこのようなくらし、旅行がしたい」といった「ありたい姿」について、皆様の声をお聞かせください。

今回のパブリックインボルブメントについて、  
オンラインにてご意見を募集しております。

皆様のご意見をお聞かせください。

〈ご意見募集フォーム〉

以下二次元コードのご意見募集フォームから  
ご回答をお願いいたします。



〈内閣府 沖縄総合事務局 パブリックインボルブメント特設ページ〉

今回のパブリックインボルブメントの情報や、  
実施中のインタビュー等について掲載しております。



<https://www.ogb.go.jp/nyuu/9280/okiko-ridezaln/P1z1ss1>

会場では担当者がご意見を伺います。  
上記二次元コードのご意見募集フォームより回答いただくことも可能です。



(2) 内閣府沖縄総合事務局ホームページへの掲載

沖縄交通リ・デザインに向けた取組

### 沖縄交通リ・デザインに向けた取組

くらしや旅行、地域企業の活動に貢献できる  
交通やまちの形を目指して

沖縄総合事務局

編纂・制度 目的別から検索 広報・情報提供 暮らし・お役立ち情報

[県政トップ](#) > [運輸部](#) > [公共交通](#) > [沖縄交通リ・デザインに向けた取組](#) > [パブリックインボルブメントの実施](#)

#### パブリックインボルブメントの実施

概要・スケジュール

第1フェーズの実施について

第1フェーズの結果について  
(実施済)

第2フェーズの実施について  
(実施済)

第2フェーズの結果について  
(実施済)

沖縄交通リ・デザイン  
に向けた取組  
トップページはこちら

第1フェーズのオンライン調査受付は終了いたしました。  
ご回答いただいた皆様におかれましては、ご協力いただきありがとうございました。

#### 概要・スケジュール

### 「沖縄のくらしや旅行のありたい姿とそのための交通の姿」について、皆様の声をお聞かせください。

○ 沖縄では、通勤・通学・買い物・仕事など、自家用車中心のライフスタイルは深く根付き、これまでの経済成長を支えてきました。一方で、そのライフスタイルが、慢性的な渋滞の発生・運輸部門のCO2排出量増加など、生活、社会、経済の質を低下させる要因ともなりつつあります。

○ 今後、持続可能なくらしや旅行、それを支える交通環境をつくっていくためには、地域に住まう方や訪れる方とともに、ライフスタイルや旅行のあり方を考えたトータルでの交通サービスの再デザインに取り組むことが求められています。

○ このため、今後、沖縄の交通や沖縄でのくらしの現状と課題を整理し、ご紹介しつつ、皆様が考える「沖縄のありたい姿」について、第1フェーズ、第2フェーズの計2回のパブリックインボルブメントを通じて、ご意見を募集いたします。

11月

12月

1月

2月

3月

**第1フェーズ 11月中旬～12月上旬**

**【理想のくらし・旅行のかたちをお聞かせください】**  
皆様が将来の沖縄でどのようなくらし、旅行をしたいか、ありたい姿を募集します

**第2フェーズ 1月下旬～2月中旬**

**【ありたい姿を実現する交通・まちのイメージのご意見をお聞かせください】**  
皆様が考えた理想の生活を実現するための交通環境・まちのイメージについて意見を募集します

3  
第1フェイズの実施について

## 沖縄のくらしや旅行の「ありたい姿」について、声をお聞かせください。

- 第1フェイズでは、現在の社会・交通環境では実現できていないこと、あるいは「本当はこのようなくらし・旅行がしたい」といった『ありたい姿』への思いをお聞かせください。
- 県内でインタビューを実施し、皆様からの意見を受け付けています。

場所	日程	時間	場所	日程	時間
うるマルシェ	11/16 (木)	15:00-19:00	那覇空港内 (ブース設置)	11/23 (木・祝)	11:00-18:00
県庁前	11/17 (金)	15:00-19:00		11/24 (金)	11:00-15:00
南城市役所	11/20 (月)	17:00-19:00	サンエー那覇 メインプレイス (ブース設置)	11/24 (金)	16:00-18:00
				11/25 (土) 11/26 (日)	11:00-18:00

- オンラインでの意見募集は終了いたしました。  
ご回答いただいた皆様におかれましては、ご協力いただきありがとうございました。

3 パブリックインボルブメント(第1フェイズ)パンフレット全体図リンク



### (3) 第1フェイズPI オンラインアンケート質問項目

アンケート詳細：

「沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討調査」および「交通のあり方についての住民・来訪者等とのコミュニケーションに関する調査」について

#### オンラインアンケート①

期間：2023年11月15日～12月1日

##### 【タイトル】

沖縄のくらしや旅行のありたい姿に関するアンケート

(沖縄交通リ・デザインに向けた取組 パブリックインボルブメント 第1フェイズ)

##### 【あいさつ文及び注意書き】

この度は、アンケートへのご協力をいただき誠にありがとうございます。

本アンケートは、内閣府沖縄総合事務局が実施する、沖縄のくらしや旅行のありたい姿に関するアンケートです。

皆様が普段沖縄で生活していて感じる、あるいは沖縄を観光して感じる課題と、沖縄の理想の姿についてご意見をお聞かせください。

※記載いただいた個人情報は、実施委託会社であるデロイト トーマツ ファイナンシャル アドバイザリー合同会社のポリシーに則り厳重に管理されます。また、個人情報保護等に関する法令を遵守して適正に取扱い、下記の事項のないよう厳重に管理します。

知りえた情報の第三者提供 / 調査の目的以外の利用 / 個人情報の承諾なき複製 / 受注者における業務従事者以外の個人情報へのアクセス及び目的外の利用

上記のため、安全管理措置を十分に行い、業務委託期間終了後、個人情報は適切に業務委託者にて廃棄いたします。なお、調査結果については個人が特定できない形で公表させていただきます。

##### 【質問】

■あなたについて教えてください。

Q1 あなたのご年代を教えてください。(10代、20代、30代、40代、50代、60代、70代以上)。選択式

Q2: あなたの性別を教えてください。(男性、女性) 選択式

Q3: 沖縄県在住の方は「はい」を選択してください。その他の方は、「いいえ」を選択してください。

Q4: (Q3で沖縄県と答えた方) お住いの市町村をお選びください。( ) 選択式

Q5: お住まいの都道府県をお選びください。(北海道～沖縄県) 選択式

Q6: あなたの職業を教えてください。(複数の場合はメインのものについてお答えください)

(経営者・役員, 会社員, 契約社員・派遣社員、パートアルバイト、公務員、医療関係者、自



営業・自由業、士業、専業主婦・主夫、大学生、大学院生、専門学校生・短大生、高校生、定年退職後、無職、その他)

■沖縄のくらしや旅行のありたい姿についてお聞かせください。

本項目の質問は、パンフレットをご覧になりながらご回答ください。

※パンフレットは、下記 URL からご確認ください。

<https://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Unyu/koutsu/ridezain/ri016.pdf>

Q7 パンフレットの中で、あなたが最も共感した課題はどれですか。

※2項目以上選択したい場合は問9以降でご回答ください。(最大3項目回答可能)

P5 (働き方) : 通勤時等の渋滞により時間が奪われ、効率的な働き方を妨げる要因になります

P5 (企業) : 従業員の働く時間の減少や採用の選択肢の減少等を通じて、企業の収益力の低下や人手不足の深刻化につながります

P6 (働き方) : 子どもの送迎など様々な場面で時間が失われています

P6 (働き方) : 非正規雇用率も全国より高くなっています

P6 (働き方) : 働き方の制約は貧困問題にもつながっています

P7 (まち・くらし) : 都市部では平面駐車場が設置され、効率的な土地利用、周遊のしやすさ、緑地整備などの観点から課題となっています

P7 (まち・くらし) : 駐車場が持ちやすい郊外へと居住地が拡大し、通勤通学時間が長くなる、買い物などに車が欠かせなくなるなどの影響があります

P7 (環境) : 環境にも負荷がかかっており、エネルギーコストという形で企業や家計にも影響します

P8 (学生やご家族) : 課外活動や部活動など、学生生活の大切な時間に影響します

P8 (高齢の方やご家族) : 高齢者の方々の外出機会・安全にも影響します

P8 (学生・高齢の方やご家族) : 子育て・介助に伴う送迎により、ご家族の生活にも影響します

P9 (観光) : 全国的に若年層を中心に車離れが進む中、運転しない旅行客に敬遠されることが懸念されます

P9 (観光) : 環境や社会のサステナビリティに配慮した旅をしたい層の誘客にも影響します

P9 (観光) : 渋滞により、実質的な滞在時間・消費機会の減少にもつながります

P9 (人口減少地域) : 利用者の減少や人手不足により、公共交通サービスの質が低下する状況が発生しています

Q8 : それを選択した理由を教えてください。

Q9 : その課題によって、くらしや旅行の中で実現できていない・できなかった点、もしその

課題がなかったらどのようなくらしまたは旅行がしたいかといった、ありたい姿について具体的に教えてください。

Q10：パンフレットの中で、2 番目に共感した課題があれば、選択してください。

※ない場合は、「特になし」を選択すると回答をスキップできます。

Q11：それを選択した理由を教えてください。

Q12：その課題によって、くらしや旅行の中で実現できていない・できなかった点、もしその課題がなかったらどのようなくらしまたは旅行がしたいかといった、ありたい姿について具体的に教えてください。

Q13：パンフレットの中で、3 番目に共感した課題があれば、選択してください。

※ない場合は、「特になし」を選択すると回答をスキップできます。

Q14：それを選択した理由を教えてください。

Q15：その課題によって、くらしや旅行の中で実現できていない・できなかった点、もしその課題がなかったらどのようなくらしまたは旅行がしたいかといった、ありたい姿について具体的に教えてください。

Q16：その他全体を通じて、現在の沖縄の交通環境の中で、くらしや旅行に関するご意見、課題感がありましたら自由に記入ください。また、選択肢にうまく合致していないくらしや旅行に関するご意見がありましたらこちらに記入ください。

■あなたについて、ご回答可能な範囲でより詳しく教えてください。

Q17：配偶者の有無を教えてください。(有・無)選択式

Q18：同居されているお子様の人数を教えてください。(いない場合は0)

Q19：同居されているお子様がいる方にお伺いします。お子様の年代を教えてください。

(未就学/小学生/中学生/高校生/大学生・大学院生・専門学校生/その他)

Q20：配偶者、お子様以外で、同居されているご親族の人数を教えてください。

(いない場合は0)

Q21：現在あなたまたはご家族が介護している方はいますか。

Q22：あなたの世帯での自家用車の所有台数を教えてください。※自家用車には原付やバイク等二輪車を含みます

Q23：あなたのご家庭の世帯年収（生計を一にされる方の収入合計）を教えてください。

(0-299 万円/ 300-1000 万円/ 1000 万円以上/無回答)

## オンラインアンケート②

期間：2023 年 12 月 8 日～12 月 11 日

### 【タイトル】

沖縄のくらしや旅行のありたい姿に関するオンラインアンケート

### 【あいさつ文及び注意書き】

この度は、アンケートへのご協力をいただき誠にありがとうございます。

本アンケートは、内閣府沖縄総合事務局が実施する、沖縄のくらしや旅行のありたい姿に関するアンケートです。

皆様が普段沖縄で生活していて感じる、あるいは沖縄を観光して感じる課題と、沖縄の理想の姿についてご意見をお聞かせください。

当アンケートの内容及び当アンケートで知りえた情報については、決して第三者(掲示板、SNS を含む)に口外しないようご協力お願いします。

※記載いただいた個人情報は、実施委託会社であるデロイト トーマツ ファイナンシャル アドバイザリー合同会社のポリシーに則り厳重に管理されます。また、個人情報保護等に関する法令を遵守して適正に取扱い、下記の事項のないよう厳重に管理します。

知りえた情報の第三者提供 / 調査の目的以外の利用 / 個人情報の承諾なき複製 / 受注者における業務従事者以外の個人情報へのアクセス及び目的外の利用

上記のため、安全管理措置を十分に行い、業務委託期間終了後、個人情報は適切に業務委託者にて廃棄いたします。なお、調査結果については個人が特定できない形で公表させていただきます。

### 【質問】

#### ■属性に関する質問

あなたについて教えてください。

Q1：あなたのご年代を教えてください（10 代、20 代、30 代、40 代、50 代、60 代、70 代以上）。選択式

Q2：あなたの性別を教えてください。（男性、女性）選択式

Q3：お住まいの都道府県をお選びください。（北海道～沖縄県）選択式

Q4：（Q3 で沖縄県と答えた方）お住いの市町村をお選びください。（ ）選択式

Q5：あなたの職業を教えてください。（複数の場合はメインのものについてお答えください）

（経営者・役員、会社員、契約社員・派遣社員、パートアルバイト、公務員、医療関係者、自営業・自由業、士業、専業主婦・主夫、大学生、大学院生、専門学校生・短大生、高校生、定年退職後、無職、その他）

Q6：（Q3 で沖縄県と答えた方かつ、Q5 が「士業」までの選択肢の方）現在あなたは沖縄県内で勤務していますか（はい、いいえ）

Q7：(Q3 で沖縄県と答えた方) 現在同居する扶養対象のお子様はいますか（はい、いいえ）

Q8：(Q3 で沖縄県と答えた方) 現在、沖縄県内（同居・別居問わず）で暮らす 60 代以上のご家族はいますか。（はい、いいえ）

Q9：(Q3 で沖縄県以外と答えた方) 直近 5 年以内に沖縄県を観光で訪れましたか。（はい、いいえ）

■自家用車中心の社会がもたらす影響に関する質問（全員回答）

本項目の質問は、パンフレットをご覧になりながらご回答ください。

Q10：パンフレットの中で、あなたが共感した課題はどれですか。（複数選択可能）

P5（働き方）：通勤時等の渋滞により時間が奪われ、効率的な働き方を妨げる要因になります

P5（企業）：従業員の働く時間の減少や採用の選択肢の減少等を通じて、企業の収益力の低下や人手不足の深刻化につながります

P6（働き方）：子どもの送迎など様々な場面で時間が失われています

P6（働き方）：非正規雇用率も全国より高くなっています

P6（働き方）：働き方の制約は貧困問題にもつながっています

P7（まち・くらし）：都市部では平面駐車場が設置され、効率的な土地利用、周遊のしやすさ、緑地整備などの観点から課題となっています

P7（まち・くらし）：駐車場が持ちやすい郊外へと居住地が拡大し、通勤通学時間が長くなる、買い物などに車が欠かせなくなるなどの影響があります

P7（環境）：環境にも負荷がかかっており、エネルギーコストという形で企業や家計にも影響します

P8（学生やご家族）：課外活動や部活動など、学生生活の大切な時間に影響します

P8（高齢の方やご家族）：高齢者の方々の外出機会・安全にも影響します

P8（学生・高齢の方やご家族）：子育て・介助に伴う送迎により、ご家族の生活にも影響します

P9（観光）：全国的に若年層を中心に車離れが進む中、運転しない旅行客に敬遠されることが懸念されます

P9（観光）：環境や社会のサステナビリティに配慮した旅をしたい層の誘客にも影響します

P9（観光）：渋滞により、実質的な滞在時間・消費機会の減少にもつながります

P9（人口減少地域）：利用者の減少や人手不足により、公共交通サービスの質が低下する状況が発生しています

特になし

■暮らし・経済に関する質問（沖縄在住の方（Q3で「沖縄県」と回答した方）対象）

Q11： 以下は沖縄で生活される方から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、理想の生活として実際にいただいた声の要約です。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・ 車がなくても日常的な生活ができるような住環境・まちなみになるとよい。
- ・ 車は好きな時に好きなところに行けて便利なので、現状に不満はない
- ・ 徒歩や自転車などで安全・快適に移動できるまちになってほしい
- ・ 車前提の大型店舗ではなく、歩いて回れるような小さい商店があり、地元の人たちが集うような街並みがあるとよい
- ・ 駅やバス停の周辺に商業施設が充実し、買い物が済ませられるようになってほしい
- ・ 車の維持費・燃料代・駐車場代など経済的負担が大きく、車を持たない選択肢がほしい
- ・ 車移動だけでは歩く機会が減るため徒歩と公共交通も使って歩いて健康に暮らしたい
- ・ 渋滞や送迎で時間を奪われることなくもっと仕事や家事、休息など自分の時間に費やしたい
- ・ 沖縄の昔ながらの自然を守るためにも今の車社会よりもっと環境にやさしい交通になってほしい

Q12： 上記に関わらず、沖縄県で生活するにあたり、このような生活を送りたい、あるいはこんなことに困っているといったご意見を記入ください。

■働き方に関する質問（沖縄在住で、沖縄県内で勤務している方（Q6で「はい」と回答した方）対象）

ここでは沖縄県で働き方や働く上での交通とのかかわりについて伺います。

沖縄県在住で沖縄県内勤務の方にお伺いします。

Q13： 現在の職場までの交通手段を教えてください。（自家用車/バス/モノレール/徒歩/自転車/その他（通勤が発生しないも含む））

Q14： 以下は沖縄で生活される方から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、理想の生活として実際にいただいた声の要約です。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・ 移動や渋滞による時間損失を減らし、もっと仕事の効率を良くしたい（生産性を上げたい）
- ・ 免許の有無や運転の上手下手にかかわらず、もっと自由に仕事内容や働く場所を選択したい
- ・ リモートワークやフレックスタイムなど、柔軟に働きたい
- ・ 公共交通機関で通勤し、車内で読書や情報収集など時間を有効活用したい

- ・公共交通機関で通勤しやすいよう通勤手当が充実してほしい
- ・通勤途中で買い物などができるよう融通の利く車で通勤したい
- ・子どもや親の送迎による働く時間への影響（出勤や退社時間を早めるなど）をなくしたい
- ・出勤時、渋滞を気にすることなく、余裕をもってゆつくりと家を出発したい
- ・平日は公共交通機関で通勤し、休日は車で遊びに行くというように使い分けたい
- ・帰りの運転を気にすることなく、飲み会に寄るなど終業後を楽しみたい

Q15：上記に関わらず、沖縄県で勤務するにあたり、上記以外にこのような働き方をしたい、あるいはこんなことに困っているといったご意見を記入ください。

■子育てに関する質問（沖縄県在住で、同居する扶養対象の子どもがいる方（Q7で「はい」と回答した方）対象）

ここからは沖縄県での子育てについて伺います。

Q16：お子様の保育施設・学校への送迎に、自家用車を利用していますか。（はい、いいえ）

Q17：以下は沖縄で子育てに携わる方から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、実際にいただいた声をまとめたものです。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・子供の送迎やその際の渋滞に時間を制限されず、仕事や買い物などの自分の時間を確保したい
- ・子どもたちには公共交通機関や徒歩・自転車で自立的に、また友達と通学してほしい
- ・送迎の可否によって学校選択や部活動、塾などの選択が制約されないようにしたい
- ・子どもの送迎は重要なコミュニケーションの時間なので車で送迎したい
- ・公共交通機関や徒歩・自転車よりも車で送迎した方が安心なので車で送迎したい

Q18：上記に関わらず、今後沖縄で子育てをするうえで、このような生活を送りたい、あるいはこんなことに困っているといったご意見を記入ください。

■学生に関する質問（沖縄県在住で、10代～20代の方が対象）

※既に卒業済みの方もご自身の学生時代の目線でご回答ください。

ここでは学生の移動について伺います。

Q19：通学時の移動手段を教えてください（自家用車による送迎/バス/モノレール/徒歩/自転車）

Q20：以下は沖縄の学生から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、実際にいただいた声の要約です。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・親の送迎に頼らず、自主的に自由な時間に、また友達と通学したい
- ・親の送迎に頼らず、公共交通機関などを使って遠くまで遊びに行きたい
- ・送迎によって親に負担をかけたくない
- ・送迎の可否によって学校選択や部活動、塾などの選択が制約されないようにしたい
- ・混雑するバスの中では勉強できないので送迎してほしい。
- ・送迎は親との重要なコミュニケーションの時間なので車で送迎してほしい
- ・公共交通機関や徒歩・自転車よりも車で通学した方が安心なので車で送迎してほしい

Q21：上記に関わらず、今後沖縄の学生として、このような生活を送りたい、あるいはこんなことに困っているといったご意見を記入ください。

■ご高齢のご家族がいる方への質問（沖縄在住で、沖縄に 60 代以上の家族がいる方（Q8 で「はい」と回答した方）対象）

ここからは、ご高齢のご家族がいらっしゃる方に伺います。

Q22：以下は、ご高齢のご家族がいらっしゃる方から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、実際にいただいた声の要約です。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・車で移動できない親の送迎やその際の渋滞に時間を制限されず、仕事や買い物などの自分の時間を確保したい
- ・高齢者が事故を起こすケースもあるので、免許を返納しても、送迎に頼らず買い物や病院に自由に行けるコンパクトで公共交通が充実したまちになってほしい
- ・車がなければ移動が難しい場合は、周囲の誰かに気軽に送迎を依頼できるようになるといい

Q23：上記に関わらず、今後ご高齢のご家族に、沖縄でこのような生活を送ってほしい、あるいはご自身が高齢となった際にこのような生活を送りたいといったご意見や、現在、こんなことに困っているというご意見を記入ください。

■60 代以上の方へのご質問（沖縄在住で、60 代以上の方（Q1 で 60 代以上と回答、かつ、Q3 で「沖縄県」と回答した方）対象）

ここからは 60 代以上の方へお伺いします。

Q24：以下は、沖縄で生活される方から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、実際に頂いた声の要約です。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・健康を維持するためにももっと歩いて買い物や散歩に出かけられるまちになってほしい

- ・免許返納後、家族や周囲の人に送迎を頼ることなく自由に外出したい
- ・地元への訪問販売車などにより、近所の人と交流しながら買い物したい

Q25：上記に関わらず、今後、沖縄で暮らすにあたって、このような生活を送りたいといったご意見や、現在、こんなことに困っているというご意見をご記入ください。

■観光について（沖縄県在住の方（Q3で「沖縄県」と回答した方）向け）

Q26：以下は、沖縄で生活される方から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、実際にいただいた声の要約です。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・旅先で運転はできればしたくないと思うので、観光客も使いやすい公共交通を実現してほしい
- ・運転に不慣れな観光客には、なるべく運転して欲しくない
- ・観光客には公共交通や自転車など、環境に優しい手段で移動してほしい
- ・観光客目線だけでなく、住民との共存を重視して交通網を整備してほしい
- ・観光客向けの地域が増えてきているが、地元の住民も使いやすい店などが増えるといい

Q27：上記に関わらず、今後の沖縄について、このような観光の形が実現してほしいといったご意見や、現在、こんなことに困っているというご意見をご記入ください。

■観光について（県外からの観光客（Q3で「沖縄県」以外と回答した方）向け）

Q28：以下は、沖縄観光する方から、パンフレットをご紹介しながらインタビューを行った際に、実際にいただいた声の要約です。それらの声にどの程度同意するかご回答ください。（各項目、選択肢は「とてもそう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」）

- ・運転はできればしたくないので、観光客も使いやすい公共交通を実現してほしい
- ・沖縄の観光地を周遊するためには車が便利なので、レンタカーで自由に観光したい
- ・レンタカーだけだとお酒が飲めなかったりするので、もっと移動手段の選択肢が増えて気軽にあちこちの観光地を訪問したい
- ・自転車でも観光しやすいまちになってほしい。
- ・渋滞や混雑を避けるために沖縄への訪問時期や訪問時間帯を制約されたくない。
- ・渋滞で失われる時間や、渋滞を考慮して早めに出発する時間をもっと観光に充てたい
- ・移動手段がない、移動しにくいことによって、訪問先を我慢することがないようにしてほしい
- ・レンタカー代も高いので、より安価な交通手段があればそのお金を宿や食事、お土産などに充てたい



- ・環境に配慮した旅行をしたい
- ・ドライブにこだわらず、ゆっくりと沖縄らしい文化や自然を楽しみたい。

Q29：上記に関わらず、今後、観光地としての沖縄がこうなってほしいという理想の姿や観光業への期待といったご意見、あるいは現在、こんなことに困っているというご意見を記入ください。

■全体を通じて（全員回答）

Q30：これまでご回答いただいたもののほか、このような生活を送りたい、旅行がしたい、沖縄がこうなってほしい、という理想の姿についてのご意見や、現在、こんなことに困っているというご意見を記入ください。（任意）

#### (4) 第1フェイズのPIで頂いたご意見

##### 企業活動・働き方について

###### 働き方に影響を与えているとの声

###### (場所の制約)

- ・免許を持っておらず、モノレールの駅の近くでしか働けない。制約を感じる
- ・妻は自宅近くの徒歩で通える範囲で仕事をする選択をした
- ・給料を考えると働くなら那覇だが、姪は遠くまで車で通勤するのが怖いので、うるま市の中にて掛け持ちで働いている

###### (時間の制約)

- ・通勤時間を短くできれば、労働に充てられる時間も多くなり、家に帰る時間も早くなるので、家族とのコミュニケーションにより時間を充てることが出来る
- ・渋滞を考慮して子供の送迎を行うには、会社を定時前に退勤する必要がある、就労時間を制約されている
- ・子供が学生の頃は送迎しており、それらの時間は出社時や仕事終わりにしわ寄せが発生していた
- ・出産後に仕事に復帰するが、遠方で渋滞もあるので時短勤務などを考えないといけない
- ・短時間勤務ではなく、フルタイムで仕事がしたい
- ・職場の方はバス通勤だが、本数少ないのでバスに合わせて早く切り上げることもある
- ・渋滞がひどく早く起きて早めに出勤しなければならない
- ・保育園への送迎もあるため、さらに早く起きなければならない苦勞している

###### (仕事自体の制約)

- ・自動車免許がないと就職先が限られてしまい負の連鎖に繋がる
- ・通勤時の渋滞が嫌なのでフリーランスの道に進んだ。交通の問題が働き方に影響している。
- ・働くのに車が必要でシングルマザーでも車が必要。女性が働きやすい環境がいい
- ・生活保護申請にあたり車があるとNGとなってしまうと職業の選択肢の減少にもつながる
- ・障害者の移動は基本送迎。だからこそ、いざ就職先が決まっても自分で移動する手段がないと辞退することになってしまう
- ・学術機関で勤務する外国人研究者がみんな運転免許をとらないといけない。研究に集中できない

###### (ビジネスに影響することを懸念する声)

- ・渋滞損失時間と労働力への影響を懸念
- ・渋滞が生産性を下げていることに共感
- ・職員が那覇から浦添の現場まで移動するのに1時間半かかることも。とても非効率

- ・移動を伴う業務では渋滞を考慮して時間を多めにとる必要があり、純粋に仕事の時間が減る
- ・渋滞により仕事も遅れる可能性が出てくる
- ・移動がしにくいので、エリアの制限を自分でかけている。本当は沖縄市などにも営業をかけていきたい
- ・実家が会社を経営しており、浦添に出店しようとしたものの駐車場が取れず断念した
- ・本当はもう少し早く準備をして店を開けてあげたいが子供の送迎がありできない
- ・渋滞を減らし、私生活や就業時間に余裕を生み、生産性の向上や時間的な暮らしの豊かさを実現したい

(柔軟な働き方を求める声)

- ・通勤の負担に関しては、テレワーク促進や通勤時間の分散化などの施策と併せて総合的に対応すべきと思う
- ・オンラインでのテレワークを増やせば渋滞が減ると思う
- ・フレックス勤務も渋滞解消につながるのではないかな

(公共交通での通勤支援を求める声)

- ・会社側も通勤手当をしっかりと出すなど協力をしてほしい
- ・パークアンドライドは便利なので推奨してほしい。会社が駐車料金を負担すれば進むと思う
- ・社員にも健康維持の取組として手当等のインセンティブがあるといい
- ・通勤・通学定期券や一日乗車券の購入に補助を行ってはどうかな
- ・バス利用の従業員が多い会社で賞金や表彰などをすると良いのではないかな
- ・公共交通で移動すると、汗をかくのが嫌。会社でシャワー室があればうれしい

くらし方について

**移動に係る時間が家事・余暇等に影響しているとの声**

(渋滞・送迎)

- ・交通の時間が減ったら、仕事や家の時間に使えるかもしれない
- ・歩いて通勤できる場所に引っ越したため、渋滞から解放され、今は自己研鑽に時間を使えている
- ・移動時間を減らして余裕が欲しい、趣味の時間が欲しい
- ・家事の時間を増やしたい。家族と家事を分担して負担を減らしたい
- ・時間のロスがなければゆとりも生まれるし、家事もできる
- ・親や子など家族の送迎だけで一日の時間を取られる人もいる
- ・母が送迎をすべて担当。渋滞で時間を使い大変。ただ他の選択肢もない
- ・送迎の必要がなくなれば、空いた時間は読書などの趣味や休息にあてたい
- ・送迎の必要がなくなれば、食事の準備が楽にできる
- ・子供二人が違う保育園なので、送迎に時間がかかり大変

- ・朝のコーヒーを飲みたい。朝は6時前に子供を起こしているので、子どもももう少し寝られる
- ・車がないと移動できない。バスでもすごく時間がかかり、夕飯の準備が遅くなる
- ・時間が読めない、夕食の時間も不規則になる
- ・バスも待ち時間がかかるので、徒歩を選択することもある

(移動中の時間の有効活用)

- ・運転で奪われる時間がなければ勉強や情報収集に使いたい。電車通勤が理想
- ・渋滞で時間を損失していると感じる。バス通勤ならスマホで本を読んだりすることができる
- ・移動時間は本読むなどに時間を使いたい
- ・運転の自動化されたら嬉しい。移動時間を情報収集などに有効活用できる

**交通上の制約によって、生活における活動の選択肢が狭まっているとの声**

- ・送迎の有無や友達の車の有無によって休日の過ごし方が限られている。行きたいときに出かけられるのが理想
- ・車なしで行ける範囲ではスーパーを回って価格を比べるなどもできないので困る
- ・夕方は渋滞がひどいので活動範囲が狭まってしまう
- ・店舗の駐車場や周辺道路の混雑で、店舗へ行くことを諦める時がある
- ・渋滞や駐車場を探すことがストレスとなって外出を取りやめることが多い
- ・お酒を飲んでも帰れないから、那覇の人がうらやましい。本当はもっと長く飲みたい
- ・公共交通が充実していればお酒をのもうかなと考えられる

**家計への影響を訴える声**

- ・購入費、駐車場費、ガソリン代など経済的な負担も大きい
- ・移動手段として車が必要であり、家族1人1台の所有を余儀なくされる。状況が変われば経済的負担も軽減される
- ・沖縄は現実的に車がないと生活ができないようになっており、コスト（保有コスト、燃料コスト）が余分にかかってしまう
- ・車での生活は運動不足にもなるし、維持費もかかるし、公共交通で生活できるならその方がいい
- ・車が当たり前の固定費になっている、沖縄の可処分所得が上がらない
- ・車の維持費、燃料費も負担が大きく貯金ができない
- ・お金がない中でも、車保有のコストを優先せざるを得ない
- ・沖縄は全国に比べて所得が低いので、若いうちから車の維持費などでお金がかかると大変
- ・低所得の家庭も多いので、子供の送迎・車の費用は大変だと思う
- ・車のコストが減れば、家計にゆとりが生じて、ちょっとした贅沢ができるのだが
- ・ガソリン代が高く、遠出を避けている部分がある

- ・ガソリン代と公共交通のコストを比較してバス移動に変えた。バスの中でゆったり過ごせるのが良い
- ・車が一台しか持てなくて、ガソリン代も高くて、家の近くに保育園もスーパーも無くて不便している

#### 公共交通を利用したくらしを求める声

- ・車、レンタカーは過剰だと思う。公共交通の利用を促してほしい
- ・沖縄のバスをもっと活用できたらいいのにと常日頃思っている
- ・本当は車に乗らずにバスを利用したい
- ・公費にてバスの運賃を無料にして自家用車が減少する未来を見たい
- ・普段は公共交通で、休日などはプライベートで車を、といった使い方をしたい
- ・内地ほどではなくても公共交通機関で自由に行き来したい
- ・公共交通機関が整備されることを望む。乗りたいときに乗れるのが理想
- ・北から南まで自由に移動でき、どこの泡盛メーカーでも試飲でき、どこの食堂でも飲酒ができる環境になってほしい

#### これまで通り自家用車を利用したいという声

- ・渋滞は避けているので苦ではない。むしろ車の中の空間が、仕事と家の間の自分ひとりの空間として好き
- ・車が快適なので、バスに多少の改善があっても車以外の選択肢は考えられない
- ・渋滞はなくなった方がいいが、時間をずらせばいいのでそこまで影響受けていない
- ・通勤で車を使う。渋滞はそこまでひどくない。定額で通勤費が支給されている
- ・渋滞が起きるのは仕方ないと思っている。車内で休めたり、着替えられたりする便利さもあるので
- ・バスの混雑や移動時間、帰り道での買い物、早く帰れる時に子供の送迎など利便性を考えると自家用車を選択してしまう。どんなに公共交通が便利になっても自家用車を選択すると思う
- ・今はバスに乗っているが時間がかかって大変なので可能であれば免許を取りたい

#### 人口減少地域のくらしへの影響に関する声

- ・高齢の方が増え、運転ができなくなり困っている。子供や孫に送ってもらう人はお小遣いをあげているが日々の買い物だけでお願いしていたらお金が足りない
- ・小さな集落なので高齢者は少しの外出でも大変喜ぶ。それで精神面、体力面でも健康が保たれている
- ・公民館でイベントをしても、車や送迎がない人は来ないため、イベントが減ってきている
- ・小さな車両でもいいので移動手段があれば。集まっておしゃべりしながら買い物に出かけたい
- ・JAの移動販売がなくなってしまった。共同売店にそうした機能があると嬉しいが人手

が足りない

- ・田舎は不便で、大きい買い物は車が必要。だからこそ免許返納できない
- ・コミュニティバスが1日当たり5〜6便の時もあったが、乗客が少ないため減便した。今は乗っていないが周りの方や将来を考えると維持してほしい
- ・年齢が高くなるにつれて運転が怖くなってくる。最近はいちいち運転するのも嫌で外出が億劫になる。(国頭村)
- ・バスは使いづらいので乗る習慣がなく、老後が心配
- ・JAの移動販売はありがたいが、地元にお金が落ちないのは課題
- ・病院は送迎をしてくれるところもあり、買い物に寄ることもできるのでありがたい
- ・夫婦でお互いシフト制で仕事の合間を縫って高齢の母の送迎をやっているがやはりストレスになる
- ・現状は車がないと生活できない環境。せめて住民が生活する範囲での移動には、便利な公共の移動手段があるといい。年を取って運転できなくなると、外出も難しくなる
- ・離島のため輸送コストが高い
- ・バスを利用したいが、バス路線、便数が限られているので利用しづらい
- ・小さな離島の為車は必需品である
- ・徒歩で通勤なので、困った事はないが、街灯が少なく、準夜勤の帰り道が暗い

#### その他様々な方の暮らしへの影響に関する声

- ・沖縄では障害を持った方の移動は基本的に送迎。このため公共交通リテラシーが身につかず、県外に出たときにせつかく公共交通があっても適応に苦慮してしまう。これはバリアフリー以前の話で車社会の弊害だと思う。このせいか障害を持った方の県外進出はとても少ないと思う
- ・障害者の場合、交通を使えないことで外出しなくなったりするなど活動の制約に。ずっと自宅と支援センターだけが生活の活動範囲となっている方もいる
- ・車イスの子が通える自動車教習所は中部に一つしかない。車両の改造費用の負担もあり、教習所への親の送迎も必要であり、費用と時間の親の負担が大きい
- ・若いひとり親世帯はお金がなく自動車免許を取得できない。自動車を保有していないため就職できず働くことが出来ない人がある。また、車を持っていたとしても駐車場料金をまかなうことが出来ず、離職を余儀なくされる方もいる
- ・食糧支援をやっているが、車がないから受け取りに来られないという方もいる
- ・ハローワークの支所が旭橋にできて助かっている。こうした場所は駅の近くに設置するなど必要な方が行きやすいよう配してほしい

#### まちのあり方について

徒歩・自転車ですらせる街を求める声、車前提のまちづくりによる影響を訴える声

(まちづくり全般)

- ・まちづくりがどこも車で人が訪れることを前提としている(基地返還跡地や土地区画

整理事業 等)

- ・交通機関がまとまっていると移動しやすい。今は車目線でまちづくりをしている
- ・車だけでなく、歩きや自転車でも動きやすい街が良い
- ・バス交通網が充実している衣食住がコンパクトにまとまっている福岡市を目指してほしい
- ・車以外の移動をしたくなる社会になって欲しい(歩きやすくするため、歩道に木陰や日除けを設置する。半径 1 キロ以内ですべてがまかなえる小さな社会にして、移動自体を減らすなど)
- ・街のつくりが歩く人にフレンドリーじゃない。高齢者が横断歩道がないところを無理に渡ろうとして危ない
- ・健康のためにも、お年寄りが移動しやすいまちになってほしい
- ・弱者に配慮した交通・まちづくりをしてほしい
- ・暗いバス停は子供にとっては怖い。子供の行動しやすい住環境、街並みであってほしい

(買い物・子育て・その他機能)

- ・車前提の大きい店ではなく、歩いて回れるような商店がある社会がいい
- ・貧困割合と高齢化割合が高くなっていく中、生活必需品を歩いて買い物がすぐに見えるような街づくりを考えた方がいい
- ・ちょっとした買い物なら歩いていけるといい。今は、車に乗らないといけない。駐車場からお店までが遠い。大きいショッピングセンターばかり要らない
- ・昔は歩いて 20 分圏内に商店が 4 件くらいあり、ちょっとした買い物がすぐできた。スーパーばかりではなく、そういう商店を支援してほしい
- ・駅の近くに認定保育園があればもっと便利ではないか
- ・県外だと駅の周りにお店が集中している
- ・モノレールの駅と商業施設など目的地との結節が悪く、駅から一定の距離を歩かなければならない
- ・モノレール駅が様々な施設と直結して、連携してほしい。駅ビルみたいな施設でもいい
- ・モノレールは国道付近を通らないのに、他の機能は国道周辺に集まってしまっている
- ・那覇市内は色々なものが密集しているがそれはそれで便利とも思う

(歩行・自転車環境)

- ・暗い道路が多く、歩道が整備されていない。工事中で車道に出たりしなければならない
- ・道路整備が車道だけ。もっと歩道にも目を向けてほしい。車道が便利になるとより車が便利になるだけだし。渋滞対策が車推進施策になっている気がする
- ・自転車通勤通学が便利になるような安全な道路整備ができていることが理想
- ・沖縄は自転車に乗りにくい。景色がきれいなのもったいない
- ・自転車が増えたが追い越してくるときなど危ないときもある
- ・沖縄は路上駐車が多く、安全面でも怖い、子供たちや車いすにも危ない

- ・路上駐車が多く渋滞の要因となっている

#### (駐車場)

- ・駐車場が多すぎるのもっと土地を有効活用してほしい
- ・狭い沖縄で駐車場のために土地を使うのはもったいない
- ・都市部の平面駐車場の乱立は見苦しい状況
- ・都市部で進む商業施設の駐車場の立体化を促進し、そこから環境負荷の少ない交通手段に乗り換えを促す仕組みや都市部への車の乗り入れを規制を導入することで、交通渋滞を緩和を促すことができないか
- ・駐車場などは都市の魅力を低下させる要因。住み続けたい、また来たいと思えるまちづくりが重要
- ・駐車場を増やすということは、過密な市内により車を呼び込むことになる。そうではなく都市における空き家、空き地をもっと住民の楽しめる場所にしてはどうか

#### (緑地・公園)

- ・都市部で進む平面駐車場の増加により、公園や緑地が減少していると感じる
- ・歩いて気軽に行ける公園などの場所があってほしい
- ・公園が増えたりしたらもっと住みよい街になる
- ・公園など公共的な空間に乏しいと感じる

#### 沖縄のくらしが残るまちを求める声

- ・沖縄の文化がなくなってしまうような街づくりをしてほしい
- ・昔からの沖縄らしさである入り組んだ道が失われている
- ・地元向けの商店が少なくなり、観光客向けの街になってきている。引っ越す人も多く、将来的には自分もどうするかわからない
- ・昔ながらの沖縄が失われているような気もする
- ・ゆっくりしたい。昔のような、近所に売店があり、車があってもなくてもいい時代がいい。現状は結局郊外には買い物する店舗がなく、車で外出するしかない
- ・市町村合併を経て広がったが、イベントなど人との繋がりが浅くなった。もっと繋がりが深まるといい

#### 居住地選択への影響を訴える声

- ・賃貸アパートで駐車場が家族の台数分あるところを探さないといけない
- ・都市部に住みたくても駐車場が確保できなく諦める事がある
- ・那覇市に住んでいたが、時間ロスがすごくて沖縄市に引っ越した経験がある
- ・新都心に魅力を感じて引っ越したが、渋滞がひどく引っ越した
- ・渋滞が嫌で歩いて通勤できるエリアに引っ越した。家賃は上がったが快適
- ・車がないと生活できない土地に人口が増加している

#### 沖縄の美しい自然環境を守りたいとの声

- ・今の車社会は環境にもよくないと思う



- ・ 交通インフラの課題はあるが、これからも美しい島でいてほしいと思っている
- ・ 自然を残してほしい（道よりも緑を増やしたい）
- ・ 環境負荷（温暖化）が心配
- ・ 運輸部門の CO2 増加が気になる
- ・ CO2 の排出については問題だとは思う
- ・ 渋滞によって CO2 で大気を汚しているし、時間が奪われていると思う
- ・ 車はエコの観点や事故の観点でできるだけ減らしたい
- ・ 那覇はゆいレールを使っている、歩くのは大変だが車を使うことによる事故や環境への影響を考えるととても自分で運転する気にはならない
- ・ 豊かな自然環境に恵まれた土地だとの思いが年々薄れていく。ウォーキングも排気ガスを避けたくて遠くの公園まで行くのや自宅で AI を利用したウォーキング、ジョギングにしようか悩んでいる
- ・ 沖縄独特の自然環境を維持し、環境保護や社会のサステナビリティに配慮した観光業を県の中心産業として育てることで、薄利多売で環境負荷が高い現在の観光業から脱却を図り、付加価値の高い旅行を楽しめる場所としたい

#### **環境負荷が少ない交通手段を求める声**

- ・ 地球温暖化対策として、ガソリン自動車やトラックから排出される二酸化炭素を抑えたい
- ・ 環境に配慮した移動方法を検討すべき
- ・ 車が多く、EV の導入も少ない。韓国の済州島は同じ観光地だが、自転車や EV で回れて気分が良い
- ・ 環境のためにも EV が普及してくれたらよい、充電設備を早めに整備してくれたら
- ・ 環境負荷的にも公共交通機関を整備して全員が無意識的にエネルギー低減に進められるようにしてほしい
- ・ 今後環境問題に対応して、効率的な交通機関の検討やオンラインの活用を検討すべき
- ・ 目的地別、移動距離別に環境負荷が少ない交通手段を用意し、レンタカー使用からの移行を図るような取り組みを行い、沖縄の貴重な自然環境を後世まで残してほしい。

#### **沖縄の美しい自然環境を守りたいとの声**

- ・ 今の車社会は環境にもよくないと思う
- ・ 交通インフラの課題はあるが、これからも美しい島でいてほしいと思っている
- ・ 自然を残してほしい（道よりも緑を増やしたい）
- ・ 環境負荷（温暖化）が心配
- ・ 運輸部門の CO2 増加が気になる
- ・ CO2 の排出については問題だとは思う
- ・ 渋滞によって CO2 で大気を汚しているし、時間が奪われていると思う
- ・ 車はエコの観点や事故の観点でできるだけ減らしたい

- ・那覇はゆいレールを使っている、歩くのは大変だが車を使うことによる事故や環境への影響を考えるととても自分で運転する気にはならない
- ・豊かな自然環境に恵まれた土地だとの思いが年々薄れていく。ウォーキングも排気ガスを避けたくて遠くの公園まで行ったり自宅でAIを利用したウォーキング、ジョギングにしようか悩んでいる
- ・沖縄独特の自然環境を維持し、環境保護や社会のサステナビリティに配慮した観光業を県の中心産業として育てることで、薄利多売で環境負荷が高い現在の観光業から脱却を図り、付加価値の高い旅行を楽しめる場所としたい

#### 環境負荷が少ない交通手段を求める声

- ・地球温暖化対策として、ガソリン自動車やトラックから排出される二酸化炭素を抑えたい
- ・環境に配慮した移動方法を検討すべき
- ・車が多く、EVの導入も少ない。韓国の済州島は同じ観光地だが、自転車やEVで回れて気分が良い
- ・環境のためにもEVが普及してくれたらよい、充電設備を早めに整備してくれたら
- ・環境負荷的にも公共交通機関を整備して全員が無意識的にエネルギー低減に進められるようにしてほしい
- ・今後環境問題に対応して、効率的な交通機関の検討やオンラインの活用を検討すべき
- ・目的地別、移動距離別に環境負荷が少ない交通手段を用意し、レンタカー使用からの移行を図るような取り組みを行い、沖縄の貴重な自然環境を後世まで残してほしい

#### 学びについて

##### 子どもの成長や親の負担の観点から、子供が自分で通学/移動できる環境を求める保護者からの声

(成長)

- ・送迎時の学校周辺の危険な乗り降りや渋滞が解消されることを望む。通学時の寄り道も社会経験になるため、基本的には子供（中高生大学生）が自ら通学できる社会になってほしい
- ・若者が自ら移動する自主性を持つような教育をするべき
- ・子供が大きくなったら、車が無くても高校大学通えるなど、住みやすくなってほしい
- ・学生の時に公共交通に慣れ親しむことで、大人になっても車以外の移動選択肢を考えるとと思う
- ・子どもがいたら、友達一緒に自分たちで通ってほしいと思う
- ・学生はバスに乗った方がよいと思う。送迎は贅沢だと思う
- ・高校生の送迎が多いのは甘やかしすぎだと思う。通学くらいは自分でした方がいい
- ・親の世代が子供の送迎をすると、子供も親の背中を見て育つ、親世代の意識改革が必要
- ・朝の支度なども本当は子供のペースをできるだけ子ども自身に作らせてあげたいが、

- どうしても大人の時間に合わせて、(場合によっては叱りながら) 支度せざるを得ない
- ・本土の子ども達にくらべ、生活範囲が狭いと感じる。様々な活動を行ないたくても、活動拠点が離れている場合どちらかを諦めないといけない。送迎によってこのアクセスの悪さをカバーしているが、結果として保護者の時間を奪っている

(負担)

- ・送迎は問題。親も子も時間のロスだし、渋滞を更に引き起こすので悪循環
- ・混雑のせいで子供が学校帰りにバスに乗れないことがある。突然迎えの依頼の電話が来て本当に困る。乗ろうとしている子が乗れるようになってほしい
- ・車の送迎は最初は友人同士でも頼めるが、後々負担になる、お願いばかりで心苦しい
- ・基本的には高校生は自分で通学すべき。親としてはその送迎に相当な時間を取られ、時間を損失している。本来は運動や読書や家でくつろぐ等で親自身のリフレッシュに時間を充てるべき
- ・親の送迎は沖縄独特の慣習。交通渋滞の原因の一つになっていると思う

(環境)

- ・子どもたちが安全で健康に送迎不要な環境になるような地域の整備も併せて必要
- ・通学、送迎は歩く距離が長くなく安全になるといい
- ・送迎の背景には、街灯がなく道が暗い、人通りが少ない、目的地までの歩道が草や木が生い茂り整備されていない、歩道がないなど様々な理由がある

#### 自ら通学/移動できる環境を求める生徒からの声

- ・親の時間、自分の自由な時間も大切
- ・定期券も高いから親に負担をかけられない。だから朝は徒歩で来ている
- ・親の送迎で通っており、親の出発する時間に合わせている。早く着いたら学校で寝ている。早起きは疲れた
- ・送迎で親の出勤時間ぎりぎりになるとイライラされ、申し訳ない気持ちになる
- ・雨の日は早めに出る必要があり、早めに起こされるのは気分がよくない
- ・部活の送迎は親だができないときは祖母。運転が怖くなってきている
- ・送迎がなくても行ける通学手段があればいいのに
- ・部活の後にみんなで集まるとなっても送迎があるからいけない子、バスの時間でいけない子もいる
- ・アメリカンビレッジの方まで遊びに行きたい。費用と時間がかかるのであきらめることも
- ・バスに乗って色んなところに行きたいが、わからないので使っていない。のりもの NAVI もあるが使いにくい
- ・本当は中北部まで遊びに行きたい。バスで行けるなら使いたい
- ・今の行動範囲の幅が狭い。自動車があれば行動の幅が広がるので免許をとったら今まで行かなかった地域に行ってみたい

### 送迎での通学の利便性に関する声

- ・バスだと混んでいて立ちっぱなしなので勉強できない
- ・渋滞でも車の中で単語帳を見ることができる。車の方が安全
- ・バスだとお金がかかるので、親の出勤時間とあっている今は送迎での通学が都合いい
- ・必要と思ってやっているの送迎は苦ではない
- ・親とどちらの時間も有効的に活用出来れば、沖縄県のいくつかの課題はなくなると考える。ただ、送迎を行うことで、子とのコミュニケーションを行なう時間が確保できている可能性もあるため、沖縄の家族行動に影響も出る可能性がある

### 学生の活動や選択への影響を懸念する声

- ・行きたい高校があったが通いづらいため諦めた
- ・定時制の学校に通う子供は路線の減便により利用できるバスが減り、学習機会を失いかねない状況
- ・子供たちのやりたい事へ挑戦する環境も整備されてくるものとする
- ・遠隔地から通学する学生の交通費はかなり高いのではないかと。近隣と遠隔地では交通費の差は大きいと思う
- ・シングル家庭でなどの高校へ行っている人は祖父母が送迎している。部活もしたいが、帰宅時間が遅くなるからできない
- ・送迎がないと部活の練習試合に行く方法がない。あれば練習試合にも参加出来た
- ・送迎がないのでサークル活動に参加できなかった
- ・時間が読めないの大学内で車を止められないことも。授業に間に合うか心配になる

### 高齢者等について

#### 高齢者も出かけやすい環境を求める声

##### (外出機会)

- ・移動手段がないことによって最も影響があるのは通院と買い物
- ・お年寄りにやさしい環境を。外出機会が増えるといい。買い物が社交の場にもなる
- ・母を地域のコミュニティがある市場などに連れて行ってあげたいがなかなかできていない
- ・買い物にはネットスーパーもあるが、お年寄りもなるべく出かけたと言っていた
- ・歳をとってもゴルフに出かけるなど楽しく過ごしたい
- ・本当はもっと出かけたはずだが出かけられなかったり、歳をとっても運転していて危なかったりする
- ・今後も高齢者が増えていく中、この交通環境では移動が大変だと思う
- ・移動販売車はあったら大変有りがたいことだ
- ・手軽に配達してくれる店舗があれば良い

##### (送迎)

- ・知り合いの高齢者は毎回お願いするのが申し訳ないと言っていて、かわいそう

- ・ 平日は仕事をしている家族に送迎を頼みづらく、仕方なくタクシーを利用するが高いしすぐつかまらない
- ・ 移動手段としては、家族の送迎か、免許を持つ人の車に相乗りをしなければならない
- ・ 子供の送迎や高齢者の送迎を地域でできないかと考えている。地域でこうしたサービスを担うことで地域のつながりも強くなるのではないか

#### (免許返納)

- ・ 高齢の父親は免許を返納したので、買い物が大変。物を届けに行っている
- ・ 同居する高齢の父親に免許返納させたいが、日々のジムや買物に公共交通機関が使いづらく、引きこもりと認知症が不安で踏み切れない
- ・ 免許もっていても高齢者の運転は危ない。もっと公共交通機関が使いやすくなるとよい
- ・ 今後、夫の免許の返納で自動車が使えなくなることを考えたことが無かったので、デイケアのバスや公共交通サービスの利用について調べてみたい
- ・ 免許返納するとできることもやらなくなってしまう。極端な有り無し論ではなく緩い免許の在り方もあっていいと思う。海外では運転できる距離を制限して認めるやり方もある

#### (移動環境)

- ・ 普段からバスやモノレールが使いやすい環境なら、家族の送迎なしに用事や県内旅行ができる。しかも、「徒歩」や「乗換え」など頭も体も使うので認知機能や運動機能の維持も期待できる
- ・ 地域循環バスや乗り合いでの送迎などがきめ細かな選択肢が多数あれば（送迎を頼むなど）気を使わなくていいと思う
- ・ インフラ面が整って、高齢者が免許を返却しやすくなり、高齢者による交通事故が減っていく環境にしてほしい
- ・ バス停までも遠い。枝葉の路線が少ない。ご近所あいさつにも行きづらい
- ・ 駅までのアクセス、交通体系を整えてほしい。幹線につながる網の交通の充実化を望む。バスのような大型車両じゃなくても、小型バスでもいいと思う
- ・ 散歩をするのだが、道は整備されておらず、危険で歩きにくい。歩行者のことを考えていない

#### 観光について

##### 訪問機会や消費機会に影響するとの声

- ・ 時間切れで断念した場所もあった
- ・ 時間に余裕を持って動いているが、本当は観光にもっと時間を使いたかった
- ・ 訪れる時期や移動の時間帯で混雑を避けている点で自由が制限されていると感じる
- ・ 中北部以北は公共交通がなく、車で行っているため、飲めなくなるのは悲しい
- ・ 全体的に時間が読めないのが不満、またレンタカーだとお酒も飲めないのは困る

- ・那覇空港はせっかく市内に近いのに渋滞のせいでメリットを失っている
- ・車離れが進む中、車が必須な環境は観光収入に致命的である。また、車移動は目的地を点でつなぐ傾向にあり、観光客の面的な消費はしづらく、観光消費の総額が伸びにくいのではないか
- ・駐車場を探すのに使ってしまった時間を、文化や歴史に触れる時間に振り向けたら、お土産を買ったり飲食する時間にできれば、経済効果もより高まるのではないかと思う
- ・那覇空港があるので那覇で遊ぶ観光客は多いものの、学生や外国人は本部や名護辺まで行く方が少ない。公共交通機関がもっと発達していれば本部、名護、国頭辺りの魅力を伝えられ、観光業の更なる発展や人口増加に繋がるのではないか
- ・車での移動はホテルまでの最低限となり、ホテル周辺しか楽しまなかった
- ・観光業で働いているが、車を運転できない方(外国人や学生など)が遠くまで行く手段がレンタカーしかないという点に対して残念がっている姿をよく見る
- ・中心部だけではなく、沖縄全島に、観光客が来られるように
- ・ホテルから出発できる観光地やイベント参加があれば、個々がレンタカーを借りる必要はないし、免許証を持っていない人も行動範囲が広がる
- ・沖縄は南の観光地のベストワンだと思う。もう少し離島を大事にして観光に行きやすくしてほしい

#### **沖縄の自然や文化、暮らしなどをゆっくり楽しみたいとの声**

- ・名護くらいまで景色を見ながらのんびり行ってみたい
- ・車で通過するだけでは景色をゆっくり楽しめないこともあると思う
- ・渋滞がひどいと聞いた。観光でのんびりするにはよくないが、しょうがないと思う
- ・チェーン店ばかり増えて、もともとの沖縄らしさが失われてきているのは残念
- ・地元の住民の人たちと気軽に触れ合える場所などがあつたらいいと思う

#### **多様な移動手段での観光を求める声**

- ・交通網が把握しやすければ、レンタカーに頼らない観光をしようとなりやすいのでは
- ・沖縄はレンタカーが必須と知られていると思うので、車が運転できない方々には敬遠されるかもしれない
- ・今後若年者の免許取得率が下がると沖縄観光そのものが成り立たなくなる
- ・知らない土地をレンタカーで走りたくないため、電車やバスで移動できない土地には行きたくない
- ・観光客の場合、やむを得ずレンタカーとなる。運転しない若年層や高齢層は敬遠される可能性あり
- ・もっと移動の手段をPRしてほしい。旅行会社がもっと交通手段を知っておくべき
- ・知らない土地だと運転したくない
- ・運転はできればしたくないが、バスを使うときも時間に注意が必要

- ・直近はレンタカーを抑えるのが大変
- ・レンタカーのイメージしかなかった。バスの情報があればバスを使いたい
- ・免許は持っているが、運転の自信がない。バスで回ったが行きたいところは全て行けた
- ・離島ならではの自然豊かな環境が素晴らしく、壊して欲しくないで離島においてはレンタサイクルの充実を実現して頂きたいです
- ・レンタカー代が高い。車があると時間に制約されず自由に好きな場所を選べるけど、やっぱり高いしガソリン満タン返しはガソリン高騰では辛い
- ・レンタカーなしに家族でも楽しめるプランの提供など、わかりやすい材料があるとその選択肢を選ぶかもしれない

#### **レンタカーでの観光に満足しているとの声**

- ・渋滞については「こんなものだ」と思っている
- ・家族がいるのでレンタカーの方が移動しやすい
- ・平日の夕方渋滞には慣れている、また観光客の行きたい時間やルートは外して動いている。交通渋滞はそこまできつと感じない。観光客側のリサーチも必要
- ・そこまで今の沖縄に不満はない。荷物もあるので車での旅行の方が便利。車で安全に移動できればそれでいいと思う
- ・昔の方が渋滞はひどかったと思うので今はそこまで不満はなく、そもそも夕方は走らない
- ・子供がいるのでレンタカーの方が回りやすい。移動しやすさが担保されていればいい

#### **観光客目線の住民生活に対する声**

- ・自然や独特な文化の中で生きている人たちの生活は崩してほしくない
- ・地元の人の生活を変えることはしたくないので、不用意に外部のルールを持ち込まないことが必要
- ・マナーの悪い観光客も多いので羽目を外しすぎないでほしい
- ・県民の生活をベースとしつつ、観光客も活用できるような公共交通機関があれば経済的にも良いと思う
- ・観光客が増加すると車も増加するので地元の人は大変だと思う
- ・観光客が固まって動いてしまっているの、偶数日はノーマルな案内、奇数日は観光のおすすめコースを案内するなど分散する仕組みがあってもいい

#### **住民目線の観光客に対する声**

- ・東京にいた頃は、観光客も大事にしていたが、住民もくらしやすかったので沖縄もそんな社会になるといい
- ・公共交通は観光客でも使いやすいようにして、沖縄の人も乗れるようになるといい
- ・観光立県を目指すなら観光客だけでなく地元住民も使いやすい空港や公共交通にしたい
- ・観光客が来てくれるのはいいことが安全な運転をしてほしい

- ・観光客が信号もない農道をスピードを出して走っているのを見たことがある。また、レンタカーの観光客と接触事故となり、相手が保険に入っていないことで事故処理がスムーズに進まないという話も聞く。沖縄に観光に来てくれる人が増えるのはとてもいいことだが、沖縄県在住者を守るための整備も同時に進めてほしい
- ・沖縄県は観光が盛んなので、観光客のためにも交通の便を良くしてほしい
- ・車が多くて、中には運転が荒い観光客もいるので、公共交通が充実すればレンタカーも減ると思う
- ・外国人は自転車好きが多いので、自転車で回れるようになればもっと人も来ると思う。そういう沖縄の方が良い
- ・マナーが悪い方もいる。沖縄の事情をもっと理解してほしい

## その他

### 自家用車社会自体に対する声

- ・渋滞の影響は大きく、車社会は本当にどうにかしないといけないと思う
- ・車移動が前提ではない社会を目指してほしい
- ・車に依存しない社会にしてほしい
- ・自分は車に乗るが、乗れない人もいるので、車がなくても動き回れる沖縄になるといい
- ・一人1台車が必要というのは所得も低い中でおかしい
- ・車なくても生活できるのが基本だと思う
- ・長寿の国が失われたのも自家用車利用の便利さを求めすぎたからだと思う
- ・渋滞のせいで早く進みたい気持ちがあり、交通マナーが悪くなっていると思う
- ・交通渋滞を当たり前だと思っている。意識を変えられる動画などがあるといい
- ・車に代わる手段があれば、高齢者による事故や飲酒運転などの減少にも繋がるのではないかな

### 自家用車で移動しやすい環境整備に関する声

- ・県民が車を持っているから悪いということにはならない。渋滞は避けられないが流入量などの渋滞の情報が分かるようにすることが必要
- ・ピーク時の交通量に耐えうる道路の整備。ピーク時でも車がきちんと流れていれば時間が奪われず生活の質の向上、燃費の向上によるサステナビリティへの貢献が期待できる
- ・交通に関しては昔より良くなっているのでありがたい、空港までの道路も楽しみ。自家用車を選択する人は減らないと思うので渋滞緩和に力を入れて欲しい
- ・県内は会社や学校、習い事等、自家用車を利用する場面が多々あるため、ガソリン代を安くする等家計の負担軽減になるような対策を講じて頂きたい

### 自家用車利用の規制も必要との声

- ・道を増やすと車も増える、ある程度強制的に制限することもありえるのではないかな
- ・道路や車線を作りすぎてさらなる自家用車増と渋滞を招いている



- ・車を不便にするような経済面から訴える取組があってもいいのではないか
- ・ヨーロッパのように車両番号（偶数、奇数）で流入規制をしてはどうか
- ・都市部への自家用車の規制が必要と思料。外国に習い、課金しても良いのでは
- ・レンタカーを規制しても登録していない会社が出来ると思うのでレンタカーを規制するのでは無くて、給油を規制するのも一つの手段。それによりEVが増えるかもしれない

### 手法自体に関する感想

- ・普段思っていたことを言う機会があつてよかった。中々そういう機会はない
- ・PIは住民の意見を吸い上げる素晴らしい取り組みだと思う
- ・住民の声を聞く仕組みがない。行政が話を聞いてくれるのはうれしい。どう反映されるかがもう少しわかりやすいと良い
- ・課題を自分事として考えることが今まであまりなかったので、いいきっかけになった
- ・ここで示されている資料のようなことを考える機会を皆に持ってほしい
- ・強引に沖縄の諸問題を交通と関連付けているような気もする
- ・大学や県立博物館・美術館でのインタビューもしてほしい
- ・なぜPIという手法を使って今回施策立案をしようとしているかに興味を持った

### その他

- ・県内でよい仕事が見つからず、東京へ就職する。病気の両親と祖母のそばにいたい、沖縄の給与では厳しい
- ・みんな沖縄を離れてしまうのは雇用や賃金の問題の影響が大きい。みんな沖縄のことが好きなので、沖縄で豊かな生活ができれば
- ・定年退職後の人生を自然に恵まれた美しく静かで穏やかな沖縄でゆつたりのんびり暮らしたいと思う。便利でスピード感があることが良い事とは限らない。現状の良さを壊さないで欲しい

### 路線・ダイヤ、交通結節について

#### 路線・ダイヤに関する声

（路線・バス停）

- ・駅までのアクセス、交通体系を整えてほしい。幹線につながる網の交通の充実化を望む。バスのような大型車両じゃなくても、小型バスでもいいと思う（再掲）
- ・地域循環バスや乗り合いでの送迎などがきめ細かな選択肢が多数あれば（送迎を頼むなど）気を使わなくていいと思う（再掲）
- ・小型バスの運行により、きめ細かいルート網を構築することで生活・観光の質の向上に寄与すると思う
- ・バス停までも遠い。枝葉の路線が少ない（再掲）
- ・大型バスを小型化して台数・本数を増やした方がいいのではないかと
- ・路線バスのルートが多くての需要を拾おうとしすぎて、ルートが長すぎるのではないかと

- ・バス路線やバス停の場所が微妙。行きたいところがない
- ・バスに乗っている時間を有効活用したいのでバス停を増やしてもらえればバスを使う

(ダイヤ)

- ・通勤・通学時間帯の積み残しがないようにしてほしい
- ・現状バスは残業次第で終わってしまうので、夜 10 時くらいまで動いていたら使うかもしれない
- ・バスが 2 路線あるが来るタイミングが同時で非効率
- ・路線バスの統合を進める必要があると思う
- ・以前に比べたらバスの遅延が減少し、ダイヤも良くなったと思う
- ・ダイヤを渋滞に考慮して改訂してほしい。運転手とダイヤを考える人の連携が必要

(わかりやすさ)

- ・バスはルールや路線が難しく、子供だけで乗せられない
- ・バスの路線が分かりにくい、バスが渋滞に巻き込まれる
- ・路線がわかりにくく、沖縄の人でさえどれに乗ったらいいかわからない
- ・出勤時間とバスの時間が合わないため利用しにくい
- ・取り急ぎ観光対策としては県外の人にもわかりやすい路線構築や表示（路線名称や空港・駅等での表示など）が有効と考える

### 乗継・交通結節に関する声

(結節点の機能)

- ・交通機関がまとまっていると移動しやすい（再掲）
- ・駅の近くに認定保育園があればもっと便利ではないか（再掲）
- ・県外だと駅の周りにお店が集中している（再掲）
- ・バス乗り継ぎの場所に買い物できる店があると便利
- ・モノレールの駅と商業施設など目的地との結節が悪く、駅から一定の距離を歩かなければならない（再掲）
- ・モノレール駅が様々な施設と直結して、連携してほしい。駅ビルみたいな施設でもいい（再掲）
- ・ゆいレール駅周辺の開発が計画的に実施されていない
- ・沖縄本島の主要な地域を結ぶシャトルバスや交通結節点となる場所が増えるといい

(乗継の利便性)

- ・バス乗り継ぎの接続が悪く感じる。待ち時間が 1～2 時間となる場合がある
- ・駅とバスの接続がうまくできてないように感じる
- ・モノレールとバスの接続も良くないので、使いたくても使うと時間がかかる
- ・バス同士やバスからフェリーを短時間で乗り継げるようになってほしい
- ・主幹交通をモノレールで枝交通をバスでとはできないか

(自動車と公共交通の連携)

- ・パークアンドライドは便利なので推奨してほしい。会社が駐車料金を負担すれば進むと思う（再掲）
- ・都市部以外の家庭へバス利用を促すのであれば、バス停付近への大型無料駐車場の設置や地域ピストン配送車の導入も併せて検討する必要があるのではないか

## サービスの向上について

### 決済に関する声

- ・支払い方法が OKICA か現金だけなので PayPay やクレジットカードも利用できるようにしたらいい
- ・バスは不便ではないが、SUICA とかの IC カードが全部使えるとよい。そうすると切符が必要なく本土への旅行の行き帰りに気にする必要がない
- ・OKICA しか使えないのは不便。SUICA などの IC カードも利用できる環境を
- ・バスについて、Suica など全国の交通系 IC カードが使えず、現金しか使えないのはどうなのか。観光客も使いづらいと思う
- ・バスは OKICA を導入したことで小銭を持たなくてよくなり、多少は利便性が増したと思う

### 運賃等に関する声

- ・通勤・通学定期券や一日乗車券の購入に補助を行ってはどうか（再掲）
- ・学生のバス割引があってほしい
- ・叔父が 90 歳で免許を持っている、免許返納したら割引かれるといい
- ・乗継によってバス代が高くなってしまう
- ・公共交通の定期代を時間帯ごとに分けてはどうか

### その他サービス、環境整備について

- ・バスの停留所の屋根などが整備されるといい
- ・屋根や座るところがなく年寄りとしては体力的にもきつい。せめて椅子がほしい
- ・街灯を増やしてほしい。暗いバス停留所は子供が待つには怖い
- ・バス停の時刻表が小さくてお年寄りには見えない
- ・低床バスは利用しやすい
- ・家族に車椅子ユーザーがいるので、現状の公共の交通機関に不便さを感じる。もっと配慮してほしい
- ・バスの運転手には女性も活用してほしい。アナウンスなど細かい心配りができる人がいい
- ・バスの運転手が他社の路線でも案内できるようにしてほしい
- ・バス停の場所、待ち時間、ルートなどを容易に知れる手段があると良い
- ・バス路線の案内、スマホのアプリでもわかりにくい。わかりやすければ観光客もバスにのるのではないか

## 新たなサービスの導入について

### 近距離の移動サービスを求める声

- ・小さなものでいいので近場を巡回するバスがあれば嬉しい
- ・コミュニティのつながりが弱くなっている。つながりを強くするためにも乗合タクシーが必要
- ・地域で子供の送迎や高齢者の買い物移動を支援できないか（再掲）
- ・生活保護で車を持ってないので、そうした方でも動きやすいタクシー等があるといい
- ・福祉バスが動いているが、高齢者しか乗れない。同じ場所を回っているので子育て世代なども乗れるサービスになるといい
- ・地方では自家用車による輸送の活用も必要ではないか

### モノレールの輸送力増強等に関する声

- ・モノレールの3両化を進めてほしい。もっと座れるようにしてほしい
- ・モノレールが伸びてほしい（名護まで、中部まで、キングスの試合を見やすく 等）
- ・モノレールを伸ばしても、使う人が限定的ではないか。費用も税金なのでみんな納得が得られるだろうか
- ・路面電車のような定時性が高い交通環境が必要ではないか
- ・鉄軌道を整備してほしい（北部まで、中部まで、本島一周 等）
- ・鉄軌道があるといいが赤字になってしまうと意味がない
- ・鉄軌道は時間がかかり、維持管理も大変だと思うので、現実的にバスをもっと充実させてほしい
- ・今既にある道路で公共交通が定時性を担保できる方策を考えるべき

### 新技術の導入を求める声

- ・バスの運転手が足りていない問題もあるので自動運転とかならないか
- ・将来的に空飛ぶ車みたいなものが導入されてほしい

### 観光客の移動ニーズに関する声

- ・レンタカー以外にも気軽に利用できて、島内を色々と周遊できる手段があるといい
- ・バスが定時運行できるようになれば、バスによる沖縄観光を活性化できる
- ・沖縄本島全体の1日乗車券があれば。高速バスは対象外。値段高くてもよいからあるといい
- ・東京にあるような地域を巡る小回りが利く小さいバスがあればいいのと思う
- ・シェアサイクルが充実してほしい。価格も安いものが良い
- ・ゆいレールが北谷まで伸びてほしい。北谷まで行ければ北部は混んでいないのでそこからレンタカーで移動できる
- ・北部に直接行ける手段があるといい。混雑する市街地を通過して移動しなければいけないため半日無駄になる
- ・沖縄県ではゆったりと巡るツアーなどを取り入れてほしい

### その他

### 公共交通の維持を求める声

- ・ 路線バスの減便が相次ぎ、市街地中心のダイヤとなっているが、自然豊かな観光地（農村地域）にも人々の暮らしがあり、都市部以外における公共交通の維持確保も重要
- ・ 現状のコミュバス・福祉バスは維持してほしい。コミュバスのない時間帯の移動手段が欲しい

### 都市構造と交通に関する声

- ・ 道路はできたが、生活圏がただ広がっただけで結局みんな那覇に来る。その結果が渋滞。拠点を作って買い物をしやすくし、那覇に行く人もそこで集約することで地域の経済を回すなど、10年20年後を見据えた街づくりが必要
- ・ 中心地周辺までは、車、急行バスでアクセスし、中心地内は歩行、特定小型現原動機付自転車、路面電車(無人)を活用したトランジットモールにするなど、地域毎の整備を早期に進めてもらいたい
- ・ 都市機能が那覇に集まりすぎているのが慢性渋滞の根本要因のため、基地返還を機に県土構造を改善するように分散すべき
- ・ 車社会というのはある程度容認すべきところもある。大きな都市計画の中で、一極集中の状況を少しずつ改善し、特定の道路にかかる負荷を除く施策につながってほしい
- ・ 沖縄の均衡ある発展を実現するため、交通環境だけでは解決できない部分はあるがせめて理想と現実を思い語り、これまで沖縄県民の生活を支えてきた路線バス事業者にも敬意を示しつつ、持続ある公共交通を検討していただきたい

### その他

- ・ 沖縄の交通環境について真剣に話し合う機会を、未来を支える若者たちに与える事も大事と考える
- ・ 通勤時間の渋滞緩和のために県民の意識改革も当然必要だが、県や国主体で思い切ってルールを作る方が早いと思う。公務員や企業に働きかけて、公共交通機関の利用率目標値を設定するなどにより強制的に実施することで、各人が「案外バス通勤・通学も問題ないな」と気づければ動きは加速すると考える

## 2. 第2フェイズPI

### (1) 第2フェイズPIパンフレット

配布期間：2024年2月4日～

発行部数：200部



## 1 今回のパブリックインボルブメントについて

「沖縄のありたい姿を実現するための取り組み」について、  
皆様の声をお聞かせください。

- 沖縄では、通勤・送迎・買い物・仕事など、自家用車前提のライフスタイルが深く根付き、これまでの経済成長を支えてきました。  
一方で、そのライフスタイルが、慢性的な渋滞の発生・運輸部門のCO<sub>2</sub>排出増加など、生活、社会、経済の質を低下させる要因ともなりつつあります。
- 今後、持続可能なくらしや旅行、それを支える交通環境をつくっていくためには、地域の住もう方や訪れる方とともに、ライフスタイルや旅行のあり方を含めたトータルでの交通サービスの再デザインに取り組むことが求められています。
- 今回は、皆様からこれまで頂いたご意見をもとに紡ぎだした沖縄のありたい姿、これを実現するために必要な考えられる取組の方向性を提示させていただき、インタビューやアンケートなどを通じて、皆様のご意見を募集いたします。
- 沖縄のこれからのために皆様の声をお聞かせください。



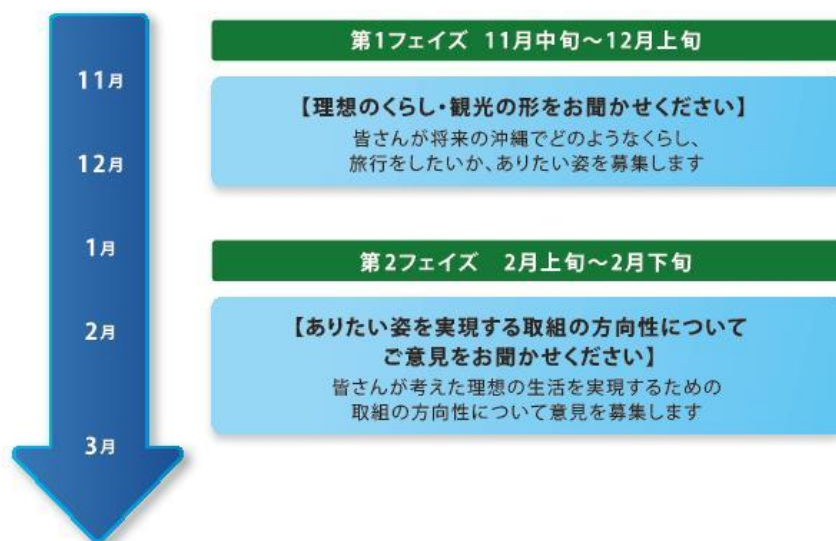


## 今回は、「ありたい姿」の実現に向けて必要な 取組の方向性について声をお聞かせください。

○皆様のくらしや旅行の質を高める社会・交通環境を実現していくために意見を募集します。  
今回は、全2フェイズのご意見募集のうち、第2フェイズとなります。

○第1フェイズでは、現在の社会・交通環境では実現できていないこと、あるいは「本当はこの  
ようなくらし・旅行がしたい」といった「ありたい姿」への思いを皆様からたくさんのご意見を  
頂きました。皆様のご協力ありがとうございました。

○第2フェイズでは、前回のご意見募集の結果を踏まえて、沖縄のくらしや旅行のありたい姿  
の実現に必要な取組の方向性についてご意見を伺い、来年度以降の取組につなげてまいり  
ます。



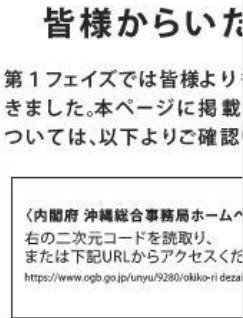
〈内閣府 沖縄総合事務局ホームページ〉

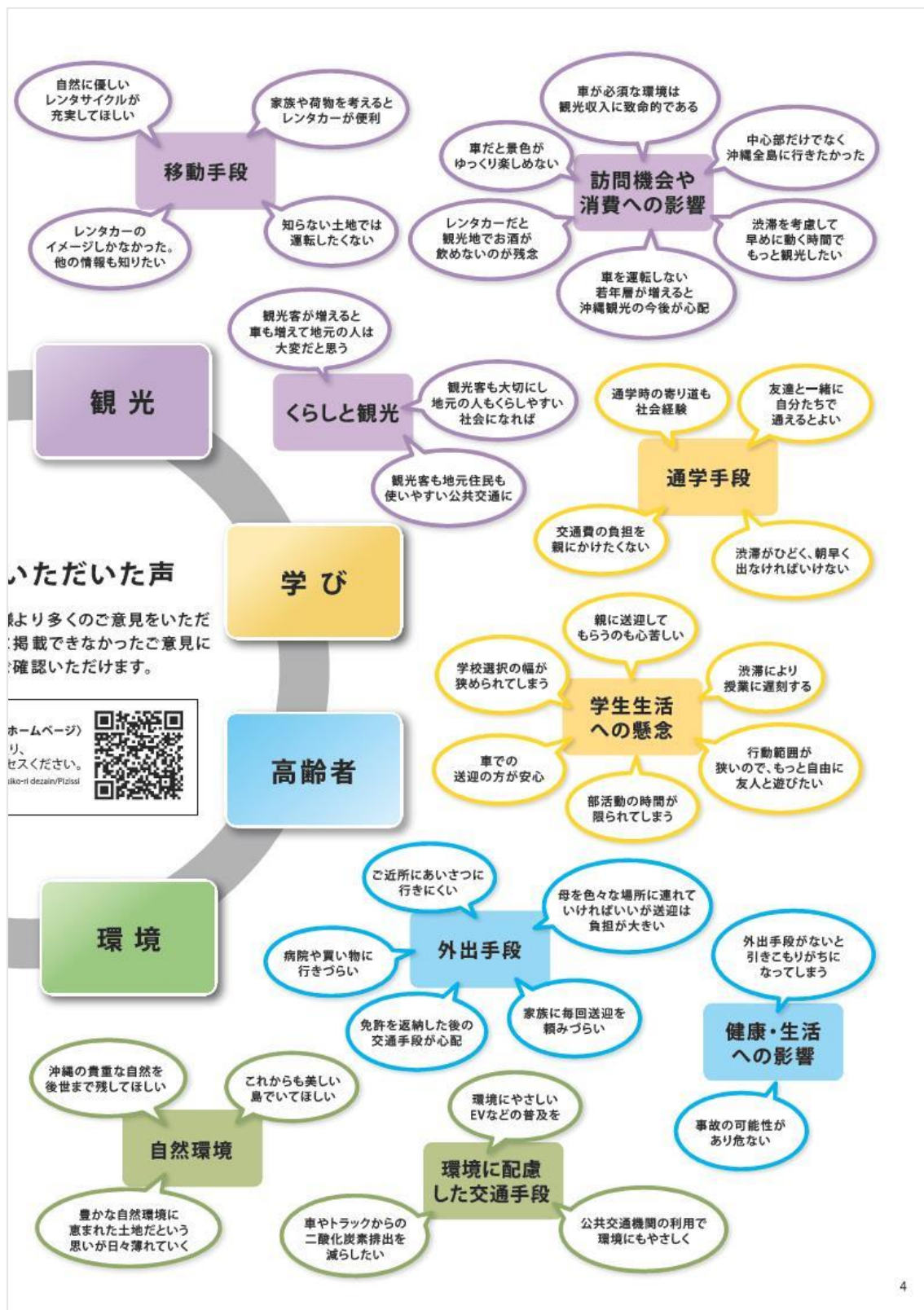
右の二次元コードを読み取り、  
または下記URLからアクセスください。  
<https://www.ogb.go.jp/unity/9280/okiko-ridezain/Pizissi>





## 2 パブリックインボルブメント第1フェイズでいただいた声





### 3 皆様の声を踏まえた「ありたい姿」

#### ✓受け継いできた沖縄らしさの維持・発展

- ・豊かな自然や家族を思う文化などを残していける
- ・昔ながらのコミュニティや街並みの中で暮らすことができる

#### ✓生活の質の向上

- ・自分や家族との時間を大切にできる/学生が自立して友人とともに経験を積むことができる
- ・高齢者等であっても、人口減少が進む地域であっても送迎や運転に頼らず気軽に外出できる
- ・歩きやすく、緑地や公園が身近にある健康的な暮らしができる

#### ✓県民の所得・実質所得の向上

- ・希望する勤務地、時間で働くことができる/自家用車保有により生じる固定費の負担減少

沖縄らしさの残る  
豊かなくらし・  
まちの実現

～持続可能な沖縄社会の構築に向けて～  
互いを思いあう、沖縄らしさを体現し、  
住まう人、訪れる人にとっての  
沖縄の価値を高め次の世代に  
引き継いでいく

選ばれる  
持続可能な  
観光地

沖縄経済の  
発展・生産性向上

#### ✓誰もが訪れたい沖縄

- ・沖縄らしいまちや文化が残り、住民や観光客の交流が生まれる
- ・車に乗らないインバウンド客や若年層にも旅行先として選ばれる
- ・環境や社会のサステナビリティに配慮した旅への関心にも対応

#### ✓地域内消費の向上

- ・滞在時間の増加や周遊を通じた訪問・消費機会の増加
- ・地域にお金落ちる高循環の創出

#### ✓時間損失が少なく、事業効率が高い沖縄

- ・朝夕のラッシュがなくなり、移動が効率化

#### ✓時間や居住地の制約がなく、誰もが担い手になれる沖縄

- ・時短勤務などが減り、人材確保が円滑化

#### ✓環境負荷の少ないサステナブルな企業活動

- ・移動により発生するCO<sub>2</sub>排出量が削減
- ・燃料費などのコスト削減に寄与



- 「チムグクル-心からの思いやりの気持ち-」などに代表される沖縄の文化や精神性は、国内はもちろん、世界からも高く評価されています。
- こうした沖縄らしさを継承しつつ、暮らしの中で体現し、住まう人、訪れる人にとっての沖縄の価値を高めながら、次の世代に引き継いでいくこと、これが沖縄のありたい姿ではないかと考えます。

### 沖縄の歴史的・文化的特性

『なかでも、「命どう宝」や「ユイマール（相互扶助）」、「チムグクル（肝心）」、行き逢えば分け隔てなく付き合う「イチャリパチャーデー」など多様な価値の受容、相互扶助といった精神文化が大切に継承されてきました。沖縄の文化の根底に流れる人間中心の精神文化は、SDGsが目指す「誰一人取り残さない社会」とも一致するものです。また、古くは中国や東南アジア諸国等との交易・交流を通じて多くの文化を吸収し調和させ、日本本土とは異なる歴史の中で培われてきた沖縄の文化は、本県が有する人々を惹きつける魅力「ソフトパワー」の要素としても現在に受け継がれています。』

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画 より

### 世界から見た沖縄

沖縄の言葉「ウムイ（思い）」とは

『ウムイとは、日常生活から切り離されたものではありません。肩に触れる手の優しさ、母乳を吸う赤ん坊のリズムの優しさ。親が子を想い、子が親を思う。恋人の愛しい気持ちや誰かが死んだりいなくなった時の深い悲しみ。祖先とのつながりや、生きとし生けるもの、神々への感謝の気持ち。ウムイは沖縄の人々の長寿の源であり、今まで語られることのなかった物語です。』

Umui A Journey Across Okinawa Everett Kennedy Brown より

#### 4 「ありたい姿」を実現していくためには

3で挙げた「ありたい姿」を実現するためには、  
どのような方向性が望ましいでしょうか？

##### A:現在のライフスタイル、 交通環境を維持する

- ✓自家用車移動が中心の社会を継続
- ✓自家用車移動の利便性を維持、確保する取組に注力



自家用車を運転できる方にとっては便利な社会ですが、運転できない方は移動しにくく、働き方や時間の選択肢が減少します。観光客にとっても沖縄の魅力の低下につながります。  
また、環境負荷も大きく、渋滞が解消されない可能性もあるため、生産性が低下する恐れがあります。

##### B:行政等が公共交通の 利用を促進する

- ✓行政や交通事業者が公共交通の利便性向上を図りつつ、利用を働きかけ



一定の交通利便性向上にはつながりますが、自家用車移動が中心のライフスタイルのままで、個人や企業の需要と一致しないため、十分な効果が発揮できません。  
また、そうした中では持続可能な取組とならない恐れがあります。

##### C:皆でライフスタイル 自体から変えていく

- ✓個人や企業それぞれが自家用車中心のライフスタイルからの転換に向けたアクションを実践
- ✓併せて、公共交通の利便性向上などアクションをしやすい環境づくりを実施

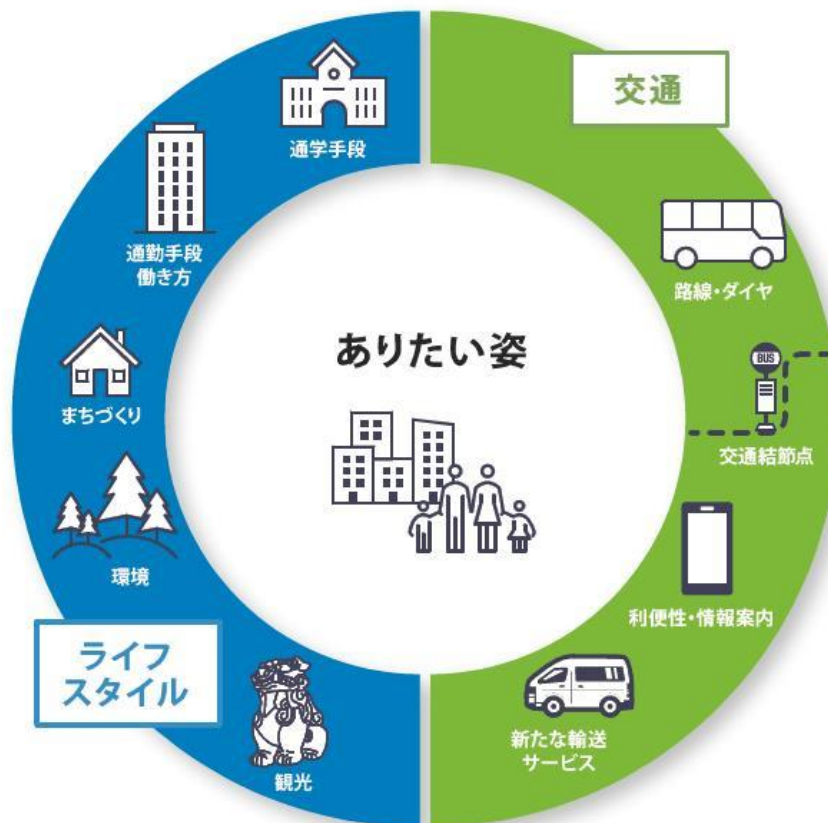


個人、企業の需要、行動と行政、交通事業者の取組が一致することで、取組の効果が最大限発揮できます。  
これにより、将来に向けて環境負荷も軽減できるほか、移動の選択肢の増加や渋滞緩和などにより、沖縄の魅力の向上や生産性の向上も期待できます。



「ありたい姿」を実現するためには、  
Cの「皆でライフスタイル自体から変えていく」  
が必要であると考えます

- 現在、自家用車中心のライフスタイルは、通勤、送迎、買い物、仕事など沖縄社会に深く根付いています。
- ありたい姿を実現していくためには、こうしたライフスタイル自体が変わっていく必要があります。
- このために、私たち一人一人はどのようなアクションができるでしょうか。また、社会、交通はそれをどのように支えていくことが期待されるでしょうか。



## 5 ライフスタイルの転換と交通サービスの利便性向上を進めていくために

皆様と行政や経済、金融、観光、教育、エネルギー、交通などの関係者が、一体となって以下のような取組を進めていくことが考えられます。

### ライフスタイルの転換

#### 〈通勤を変えていく〉

- ☐ 公共交通や自転車、徒歩などでの通勤を実践してみる
- ☐ 時差出勤やテレワークを実践してみる
- 柔軟な通勤を実現できる環境づくり  
(例えば、フレックス制度、ノーマイカーデー、通勤手当など)

#### 〈通学を変えていく〉

- ☐ 公共交通や自転車、徒歩などでの通学を実践してみる
- ☐ 地域の交通課題について考える
- 高校生が送迎に頼らず通学・移動できる環境づくり  
(例えば、通学に係る費用の支援、  
学生等の公共交通への理解促進 など)

#### 〈観光を変えていく〉

- ☐ 公共交通で観光地を回ってみる
- 観光客へモノレールやバス等を使った沖縄の旅情報の発信

#### 〈モノレールやバスへのイメージを変えていく〉

- ☐ 日常生活の中で公共交通を利用してみる
- 普段、車を使っている方への体験機会の提供
- EVやFCVバス、目を惹くデザインなどの魅力度向上

#### 〈まちづくりを変えていく〉

- ☐ まちづくりワークショップに参加してみる
- 人が集まるまちの拠点形成とそれらをつなぐネットワーク形成
- 歩行者や自転車にやさしいまちづくり

など

■：一人ひとりのアクションを支えるための行政・事業者・交通事業者の取組



## 交通サービスの利便性向上

### 〈住民・観光客も使いやすい交通ネットワークを構築する〉

- 効率的な路線網の構築
- まちと一体となった交通拠点の整備  
(例えば、買い物や保育などの日常の用を足せる乗り継ぎ拠点 など)
- デジタル化による利便性の向上  
(例えば、観光客も使いやすい決済システムの導入 など)

### 〈バスやモノレールのサービス水準を向上させる〉

- 通勤通学に合わせたダイヤ・ルートの見直し
- 快適に通勤できる交通サービスの実現  
(例えば、パーク&ライド、通勤利用者向け急行バス など)
- モノレールの混雑緩和
- バス待ち環境の整備や乗継案内の強化

### 〈送迎に代わる地域内輸送サービスを整備する〉

- 地域の実情に応じたコミュニティバス、乗合サービスなどの導入促進
- 交通不便地域での観光客向け輸送サービスの導入促進

### 〈新たな技術による交通サービスの維持・向上を図る〉

- 自動運転の導入に向けた実証

など

沖縄のこれからのため、  
ぜひ皆様のご意見をお聞かせください。



今回のパブリックインボルブメントについて、  
オンラインにてご意見を募集しております。

皆様のご意見をお聞かせください。

〈ご意見募集フォーム〉

以下二次元コードのご意見募集フォームから  
ご回答をお願いいたします。



〈内閣府 沖縄総合事務局 パブリックインボルブメント特設ページ〉

今回のパブリックインボルブメントの情報や、  
実施中のインタビュー等について掲載しております。



<https://www.ogb.go.jp/unity/9280/okiko-ridezain/Pizissi>

会場では担当者がご意見を伺います。  
上記二次元コードのご意見募集フォームより回答いただくことも可能です。



(2) 内閣府沖縄総合事務局ホームページへの掲載

[組織・制度](#)
[目的別から検索](#)
[広報・情報提供](#)
[暮らし・お役立ち情報](#)

[事務局トップ](#) > [運輸部](#) > [公共交通政策](#) > [沖縄交通・デザインに向けた取組](#) > [パブリックインボルブメントの実施](#)

### パブリックインボルブメントの実施

[概要・スケジュール](#)
[第1フェーズの実施について](#)
[第1フェーズの結果について](#)
[第2フェーズの実施について](#)
[第2フェーズの結果について \(実施次第掲載\)](#)
[沖縄交通・デザインに向けた取組トップページはこちら](#)

第2フェーズのオンライン回答はこちらから受け付けております。  
(回答期間：2月26日まで)

[ご意見募集フォーム](#)

[概要・スケジュール](#)

### 「沖縄のくらしや旅行のありたい姿とそのための交通の姿」について、皆様の声をお聞かせください。

○ 沖縄では、通勤・送迎・買い物・仕事など、自家用車中心のライフスタイルは深く根付き、これまでの経済成長を支えてきました。一方で、そのライフスタイルが、慢性的な渋滞の発生・運輸部門のCO2排出量増加など、生活、社会、経済の質を低下させる原因ともなっています。

○ 今後、持続可能なくらしや旅行、それを変える交通環境をつくっていくためには、地域に合った方や結ぶ方とともに、ライフスタイルや旅行のあり方を含めたトータルでの交通サービスの再デザインに取り組むことが求められています。

○ このため、今後、沖縄の交通や沖縄でのくらしの現状と課題を整理し、ご紹介しつつ、皆様が考える「沖縄のありたい姿」について、第1フェーズ、第2フェーズの計2回のパブリックインボルブメントを通じて、ご意見を募集いたします。

11月  
12月  
1月  
2月  
3月

**第1フェーズ 11月中旬～12月上旬**

【理想のくらし・観光の形をお聞かせください】  
皆さんが将来の沖縄でどのようなくらし、旅行をしたいか、ありたい姿を募集します

**第2フェーズ 2月上旬～2月下旬**

【ありたい姿を実現する取組の方向性について  
ご意見をお聞かせください】  
皆さんが考えた理想の生活を実現するための取組の方向性について意見を募集します

第1 フェーズの実施について

## 沖縄のくらしや旅行の「ありたい姿」について、声をお聞かせください。

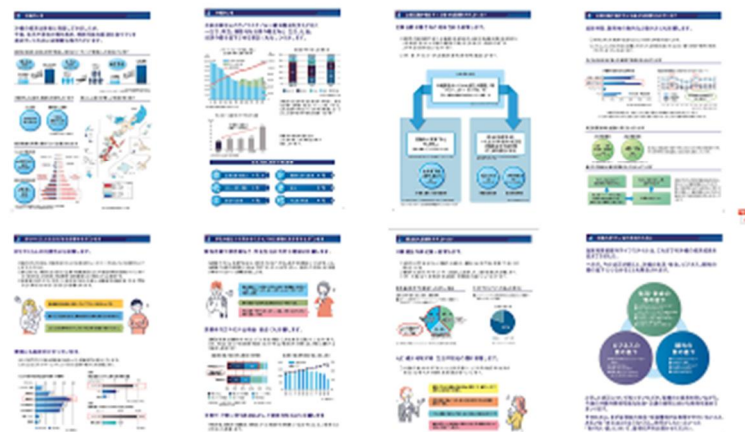
- 第1 フェーズでは、現在の社会・交通環境では実現できていないこと、あるいは「本当はこのようなくらし・旅行がしたい」といった「ありたい姿」への思いをお聞かせください。
- 場内でインタビューを実施し、皆様からのご意見を受け付けています。

場所	日程	時間	場所	日程	時間
うるマルシェ	11/16 (木)	15:00-19:00	那覇空港内 (ブース設置)	11/23 (木・祝)	11:00-18:00
県庁前	11/17 (金)	15:00-19:00		11/24 (金)	11:00-15:00
南城市役所	11/20 (月)	17:00-19:00	那覇 メインプレイス (ブース設置)	11/24 (金)	16:00-18:00
				11/25 (土)	11:00-18:00
				11/26 (日)	11:00-18:00

- オンラインでもご意見を募集しています。以下のフォームからご意見をお寄せください。
- (回答期間：2月26日まで)

### ご意見募集フォーム

パブリックインボルブメント(第1フェーズ)パンフレット全体版リンク





[パブリックインボルブメント（第1フェーズ）でいただいた声リンク](#)

第2フェイズの実施について

## 沖縄のくらしや旅行の「ありたい姿」の実現に向けて必要な取組の方向性について声をお聞かせください。

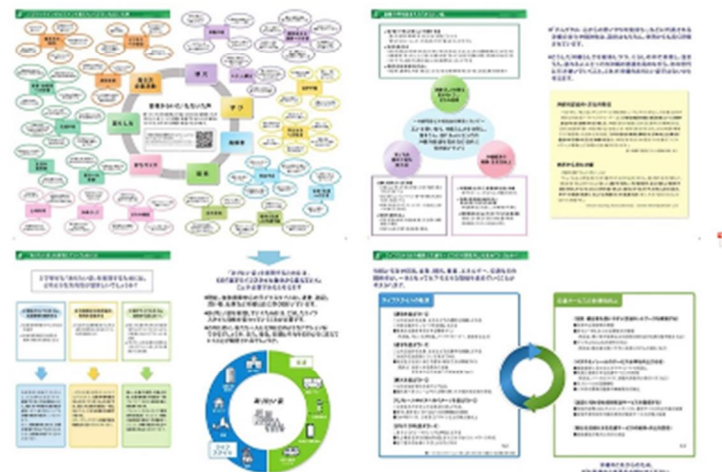
- 第2フェイズでは、第1フェイズでの意見募集の結果を踏まえて、沖縄のくらしや旅行のありたい姿の実現に必要な取組の方向性について声を伺います。
- 県内でインタビューを実施し、皆様からの意見を受け付けています。
- 那覇空港内では、2階ウェルカムホールの中央エスカレーター向かいにて実施いたします。
- 那覇メインプレイスでは、2階フードコート側の吹き抜けスペース付近にて実施いたします。

場所	日程	時間	場所	日程	時間
興志川シティ	2/20 (火)	15:00-18:00	那覇空港内 (ブース設置)	2/12 (月)	13:00-18:00
南城市役所 (なんじょう 市民活動 フェスタ)	2/4 (日)	11:00-16:00	那覇 メインプレイス (ブース設置)	2/9 (金)	16:00-19:00
				2/10 (土)	13:00-18:00

- オンラインでもご意見を募集しています。以下のフォームからご意見をお寄せください。
- (回答期間：2月26日まで)

### ご意見募集フォーム

パブリックインボルブメント(第2フェイズ) パンフレット全体版リンク



第2フェイズの結果について

- 順次更新いたします

### (3) 第2フェイズPI オンラインアンケート詳細項目

「沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討調査」および「交通のあり方についての住民・来訪者等とのコミュニケーションに関する調査」について

【タイトル】 沖縄のくらしや旅行のありたい姿に関するオンラインアンケート  
(沖縄交通り・デザインに向けた取組 パブリックインボルブメント 第2フェイズ)

#### 【あいさつ文及び注意書き】

この度は、アンケートへのご協力をいただき誠にありがとうございます。

本アンケートは、内閣府沖縄総合事務局が実施する、沖縄のありたい姿を実現するための取り組みに関するアンケートです。

本アンケートでは、今年の 11 月から 12 月にかけて実施したパブリックインボルブメント第1フェイズで皆さまから寄せられた、沖縄のありたい姿を実現するために、必要な取組の方向性についてご意見を伺います。

当アンケートの内容及び当アンケートで知りえた情報については、決して第三者(掲示板、SNS を含む)に口外しないようご協力をお願いします。

※記載いただいた個人情報は、実施委託会社であるデロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザリー合同会社のポリシーに則り厳重に管理されます。また、個人情報保護等に関する法令を遵守して適正に取扱い、下記の事項のないよう厳重に管理します。

知りえた情報の第三者提供 / 調査の目的以外の利用 /

個人情報の承諾なき複製 / 受注者における業務従事者以外の個人情報へのアクセス及び目的外の利用

上記のため、安全管理措置を十分に行い、業務委託期間終了後、個人情報は適切に業務委託者にて廃棄いたします。なお、調査結果については個人が特定できない形で公表させていただきます。

今回はパブリックインボルブメント第2フェイズとなります。

パブリックインボルブメント第1フェイズでは皆様から様々な沖縄の交通やありたい姿についてご意見を頂きました。今回は、頂いた意見を基に、ありたい姿の実現に向けて必要な取組の方向性について今回は伺います。

第2フェイズのパンフレットは、下記 URL からご確認ください。

[https://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Unyu/koutsu/ridezain/ri026\\_240205.pdf](https://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Unyu/koutsu/ridezain/ri026_240205.pdf)

#### (参考)

第1フェイズで使用したパンフレットやその際得られた声については下記ページを参照ください。

【質問】

■第1フェイズで得られた声について

本項目の質問は、パンフレット（P3-4）をご覧になりながらご回答ください。

Q1：皆様から頂いた声について考えたこと、またご自身もご意見があれば自由に記入してください(自由記入)

■ありたい姿についてご意見をお聞かせください

ここでありたい姿のイメージについてお伺いします。

本項目の質問は、パンフレットをご覧になりながらご回答ください。

Q2：皆様の意見を踏まえたありたい姿のイメージをパンフレット(P5-6)に記載しております(画像を挿入)。イメージの中の3つの要素についてどの程度共感できますか？

1, 沖縄経済の発展・生産性向上について(とても共感する、共感する、どちらでもない、共感しない、全く共感しない)選択式

Q3：続いて以下の要素についてもお答えください。

2, 選ばれる持続可能な観光地について(とても共感する、共感する、どちらでもない、共感しない、全く共感しない)選択式

Q4：続いて以下の要素についてもお答えください。

3, 沖縄らしさの残る豊かなくらし・まちの実現について (とても共感する、共感する、どちらでもない、共感しない、全く共感しない)選択式

Q5：その他、ありたい姿についてご意見があれば自由に記入してください。(自由記入)※任意回答

■ありたい姿を実現していくための方向性についてお伺いします（P7-8）

Q6：パンフレットではありたい姿を将来実現していくために必要な方向性について選択肢とそれぞれの分析を記載しています。記載している選択肢のうち、それぞれの取組の効果が最大限発揮することが期待でき、沖縄の文化や経済を次の世代に受け継いでいくためにもCが必要ではないかとしています。これについてどの程度共感できますか？

(とても共感する、共感する、どちらでもない、共感しない、全く共感しない)選択式

Q7：その理由を自由に記入ください。※C以外の選択肢がもっとも共感できる場合はその理由も記載ください。(必須記入)

※C以外の選択肢がもっとも共感できる場合はその理由も記載ください。

将来ありたい姿を実現していくうえで、考えられるアクションについてご意見をお伺いします

Q8：P9の「ライフスタイルの転換」では、皆様自身によるアクション（文頭が「□」となっ



ているもの)を記載しています。以下のうち、ご自身が今からやってみたい、あるいは必要と考えることはどれですか。(複数回答可)

- (通勤) 公共交通や自転車、徒歩などで通勤してみる
- (通勤) 時差出勤やテレワークを実施してみる
- (学生) 公共交通や自転車、徒歩などで通学してみる (するよう子どもに促してみる)
- (学生) 地域の交通課題について考えてみる
- (観光) 公共交通で観光地を回ってみる
- (公共交通のイメージ) 日常生活の中で公共交通を利用してみる
- (まちづくり) まちづくりワークショップに参加してみる
- (記載のもの以外で考えられるものがあればいくつでも記載ください: )

Q9: P9の「ライフスタイルの転換」に挙げている行政・事業者による取組(文頭が「■」となっているもの)のうち、皆様のアクションを支えるために必要と感じる取組はどれですか。(複数回答可)

- (通勤) 柔軟な通勤を実現できる環境づくり
- (通学) 学生が送迎に頼らず通学・移動できる環境づくり
- (観光) 観光客へのモノレールやバス等を使った沖縄の旅情報の発信
- (公共交通のイメージ) 普段、車を使っている方への体験機会の提供
- (公共交通のイメージ) EVやFCVバス、目を惹くデザインなど魅力度向上
- (まちづくり) 人が集まるまちの拠点形成とそれらをつなぐネットワーク形成
- (まちづくり) 歩行者や自転車にやさしいまちづくり
- (記載のもの以外で考えられるものがあればいくつでも記載ください: )

Q10: P10の「交通サービスの利便性向上」の取組のうち、皆様の取り組みを支えるために必要と感じる取組はどれですか。(複数回答)

- ・効率的な路線網の構築
- ・まちと一体となった交通拠点の整備
- ・デジタル化による利便性の向上
- ・通勤通学に合わせたダイヤ・ルートの見直し
- ・快適に通勤できる交通サービスの実現
- ・モノレールの混雑緩和
- ・バス待ち環境の整備や乗継案内の強化
- ・地域の実情に応じたコミュニティバス、乗合サービスなどの導入促進
- ・交通不便地域での観光客向け輸送サービスの導入促進
- ・自動運転の導入に向けた実証

(記載のもの以外で考えられるものがあればいくつでも記載ください: )

その他、ご意見があれば記載ください。

Q11: :沖縄の交通と社会について、ご意見があれば自由に記入してください。(自由記入)※



任意

■属性に関する質問

あなたについてご回答可能な範囲で教えてください。

Q12： あなたのご年代を教えてください

(10代、20代、30代、40代、50代、60代、70代以上) 選択式

Q13： あなたの性別を教えてください。(男性、女性、その他) 選択式

Q14： あなたの職業を教えてください。(複数の場合はメインのものについてお答えください)

(経営者・役員、会社員、契約社員・派遣社員、パートアルバイト、公務員、医療関係者、  
自営業・自由業、専業主婦・主夫、士業、大学生、大学院生、専門学校生・短大生、高校生、  
定年退職後、無職、その他)

Q15： 沖縄県在住の方は「はい」を選択してください。その他の方は、「いいえ」を選択してください。

Q16： Q3にて「はい」と答えた方にお伺いします(沖縄県の方にお伺いします) お住まいの市町村名を教えてください(那覇～離島) 選択式

Q17： お住まいの都道府県をお選びください。(北海道～鹿児島) 選択式

#### (4) 第2フェイズのPIで頂いたご意見

##### 「ありたい姿」について

##### 沖縄らしさの残る豊かな暮らし・まちの実現

##### (受け継いできた沖縄らしさの維持・発展)

- ・各地域の独特な文化が感じられるものであってほしい。まずは各々がライフスタイルの中で考え、実践することは大事。移動手段が充実していくことで、生活改善、観光・産業発展、魅力向上につながりより良い沖縄へとシフトしていくと考える
- ・環境に良い行動をしたい
- ・文化だけではなく、きれいな自然を継続して残していきたい
- ・地球のつながりが浅くなっているので心配。震災を機に特に地域の助け合いが大事だと思った
- ・効率化されつつ自然を残し、沖縄の特色を表現できるような街づくり
- ・良い沖縄らしさは維持したいが、沖縄らしくないことを過度に排除することもしないようにしたい
- ・車中心の町ではなく、人中心の町にしたい。県民は車に縛られていることに気づいてほしい
- ・沖縄に移住された方にとって、沖縄の行事の理解がなく寂しい声を聞くこともあり沖縄の人もどうしたら移住者と相互扶助ができてくるかを考える時なのではないでしょうか

##### (生活の質の向上)

- ・多様性を認めて誰もが移動しやすい沖縄になって欲しい
- ・子供が大きくなった時に1人で動ける状況になっていてほしい
- ・運転できなくても移動しやすくなってほしい
- ・高齢者にも使いやすい公共交通を
- ・高齢者の送迎、買い物サービスを通じて雇用と交流を生みた
- ・10年後、20年後の超高齢化・技術発展を見据えた移動手段を先取りで計画し、技術者を誘導するような計画を立ててほしい。歩行者と車を分離して、渋滞緩和につなげてほしい。個人が車を持つ必要がなくなる社会
- ・高齢者や住民、観光客にも優しい、車に頼らなくてもいい社会を早く実現してほしいです
- ・免許を返納しているが、徒歩などでマイペースに自分の動ける範囲で生活できれば
- ・貧しい人への対応が必要。一番の課題は交通の早期改善だと思う。今すぐは難しくても次の世代に向けてしっかりと変えていくべき
- ・渋滞、交通事故、飲酒運転撲滅のためにも公共交通の充実が必要と考える

##### 選ばれる持続可能な観光地

##### (誰もが訪れたくなる沖縄)

- ・観光客がレンタカーに乗るが、インバウンドが事故起こすので公共交通が使えるよう

になってほしい。また、経済のためにもアクセスを良くしてほしい。そうすればみんないろんな所に行ける

- ・ サービス面で観光客にわかりやすくなるように、外国人からの目線を考える
- ・ 車がないと色々な場所に行きづらいイメージがあるので、車に乗れない人も回遊しやすい観光地に
- ・ インバウンドや若者の自動車離れが顕著と見聞きしている。今後 10 年～20 年後に観光地として競争力を確保するためには車に頼らない方法を早く構築する必要がある
- ・ 交通手段に限定されることのない沖縄観光が実現できれば
- ・ 観光客としては、「沖縄らしさ」に触れたくて訪れました。沖縄らしさとは綺麗な海、ゆったりした時間の流れです。しかし、車を運転しながら景色を見ることはできないし、運転していても道の流れが悪いところが多く、なかなか思いをしました。でも、地元の方が心から沖縄の暮らしに満足していれば、観光客としても何か感じるものがあるだろうし、また来たいと思うのだと思います。沖縄の暮らしが、幸福度高いものであるといいなと願っています

(地域内消費の向上)

- ・ お酒を飲みながら公共交通機関で観光したい。これができたら高くても乗る人はいると思う
- ・ 環境への負荷を低減するため、オーバーツーリズムの解消、量から質への転換、富裕層向けの観光誘致を望みます

### **沖縄経済の発展・生産性向上**

(時間損失が少なく、事業効率が低い沖縄)

- ・ 経済の中心に観光を据える、据えないを問わず、車の利用が少なくてもやっていけるような環境があることが未来には必要
- ・ 沖縄の経済や生活水準が停滞している原因は、交通に要する時間が極めて長いことにあると考える
- ・ 渋滞による機会損失やトラックなどの残業規制を考えると、公共交通機関が充実して車の必要性を薄くすることが必要
- ・ この機会から、労働生産性向上を図る絶好の機会とすべき。条例など法的拘束力を最大限活用し、現状の沖縄におけるライフスタイルを激変させ、労働生産性を向上させることで県民所得を向上させる必要がある
- ・ 経済活動（仕事）と観光、生活が一体的に共有する交通政策を目指すのが良いと考えます
- ・ 沖縄経済の発展・生産性向上については、県内企業の発展、支援や県外企業の誘致などによって、安定的に働く基盤作りも必要では無いか
- ・ 夏休みや冬休みなど、学校の長期休み、さらにはGWやSWなどを、自治体単位で設定することで渋滞緩和、感染症対策も可能。さらには、宿泊施設、観光各所、テーマパーク

側など受け入れ先の繁忙対策、雇用の平準化にも寄与できると考えます

- ・ 那覇は若い人も多くポテンシャルが大きいので、社会インフラに投資してもメリットは大きい。いろんな交通手段を考えてくれば
- ・ バス事業者も人手不足であるし、それは仕事に見合う給料じゃないからではないか。みんなが働きたくなるような魅力的な仕事になれるようにテコ入れしたほうがよい
- ・ 沖縄経済の発展・生産性向上の項目において、企業が主体となって取り組む事項しかない。もっと抜本的改革を求める

#### 「ありたい姿」を実現していくための方向性

##### 「A：現在のライフスタイル、交通環境を維持する」を支持する声

(現状に満足、維持したいとの声)

- ・ 現状に満足している
- ・ ガラッと変わるの嫌だと感じた
- ・ 免許を取って運転したいが、お金が心配なので送迎だと助かる
- ・ 車の送迎が安心。公共交通は治安が不安
- ・ 毎日残業で疲弊している。東京レベルで電車網が発達しない限り、自家用車で通勤しないと睡眠時間が確保できない
- ・ 沖縄観光はレンタカーのイメージが強い。多少の渋滞はあるが、飲酒もしないため公共交通があっても使わないと思う
- ・ 観光時の荷物等も考慮するとやはりレンタカーが便利と感じてしまう

(現状を変えることの現実性が低いとの声)

- ・ 公共交通機関を活用する際に、バスの本数が少ないと感じる(タクシーは値段が高すぎて活用できない。選択肢にも上がらない)。それに加えて、観光客にバス利用を促すことで利用者が増になる事で、時間通りに来ないから又自家用車に戻る等負の連鎖が起きる事が想定できる
- ・ 沖縄全体がCのように動けば素晴らしいが、各々の組織と個人にとってのメリットがなければ実現は難しいように思える
- ・ 通勤や買い物の移動手段として自家用車は必須アイテムであり、現代社会において自家用車中心のライフスタイルからの転換は現実的ではない
- ・ 理想を言うのは簡単だがお金に余裕がないと変えられない
- ・ 理解はできるが、環境が整わない限り変えように変えられないと考えるため
- ・ ありたい姿は理解でき、共感もできるが、自身や家族のライフスタイルを考えると、実践は難しい。ありたい姿の生活をするには、インフラ整備が必要

(その他)

- ・ 個人の意識に任せた結果が現状の交通事情、社会事情なのではないか
- ・ (Cは) 絵に描いた餅。こうありたいと思う姿を強いている風を感じる

##### 「B：行政等が公共交通の利用を促進する」を支持する声

(現状を変えるためにはまず行政等が主導することべきとの声)

- ・ 行政が動いたほうがよい。公共交通を使うほうがお得になるキャンペーンなどである程度改善するのでは
- ・ 公共交通に市民の生活をならす。設計するだけではどうにもならない
- ・ 本当はBが理想だが、少しずつ近づいてほしい
- ・ ライフスタイルを変えるには交通サービスの利便性向上が必要であり、利便性を向上すれば自然と公共交通を利用したライフスタイルに変化すると考えます。時差通勤等は民間事業者の判断で実施していくため、行政には行政の管理内での改善を求めたいです
- ・ 個人や企業の需要は多岐にわたると思われるので、バラバラにアクションを起こしても成果を上げるのは難しいと思うので、結局行政が意見を取り纏めて進めて行くのが効率的だと考える
- ・ ライフスタイルを変えるには環境の整備が不可欠で、それには B の行政による利用促進を先行すべきだと考えます
- ・ 現状の公共交通機関では個人や企業が満足していないことを重く受け止めるべき。Cは行政の甘えです。個人に頼るのではなく個人を誘導しないとダメ
- ・ 公共交通の利便性の環境向上から先行しないとライフスタイルの変革は継続できない

(その他)

- ・ 必要性は理解できるが、どれだけの県民が実際に取り組むのか実現性が不透明のため
- ・ ライフスタイルは個々による
- ・ 考え方には共感するが、現実には道路への投資が偏重され、「交通インフラ」は悪化する一方なので
- ・ 京都のように観光客はレンタカーを使わない(渋滞で使えない)環境づくりが必要。レンタカー数を制限し観光用路線バスを拡充すべきではないか。Cだと県民に負担を強いているだけである。コロナ禍は通勤時も渋滞がなく快適であった

#### 「C：皆でライフスタイル自体から変えていく」を支持する声

(ライフスタイルを転換することへの共感の声)

- ・ ライフスタイルを変えなければいけないことには共感
- ・ 沖縄のライフスタイルを変える時期にきていると考える
- ・ ライフスタイルが変われば、買い物など生活が近所で完結するまちづくりが出来るし、環境への負荷も減る。交通手段やインフラ整備へのコストも抑制できる
- ・ 公共交通衰退の要因はすべて自分たちの車中心のライフスタイルにあるため、ライフスタイルを変えなければこの状況は改善しない
- ・ A, B の選択肢だと、自家用車中心での生活スタイルのまま変わらないため、状況は改善しないと考える
- ・ 現状の生活スタイルが合わなくなっていることを実感している

- ・バスの利用者が増えたら車の台数が減り、渋滞は緩和され、バスの本数は増え便利になると思うため、車依存からライフスタイルを変えた方がいい
- ・今までの生活が「持続可能な社会」を目的に出来上がったものばかりではありません。だからこそ、新しいライフスタイルや、サービス、制度が必要なのだと考えています
- ・ひとりひとりが行動すれば現在よりは確実に状況が良くなると思ったため。また、実際に、晴れの日より雨の日の方が交通渋滞が多くなることからライフスタイルとの関係が深いのだと感じたため
- ・現状の生活スタイルでは変化しない。自己中心ではなく皆で行動を起こすべき
- ・公共交通の利用や自転車・徒歩は実践できると思う
- ・自分はフレックス勤務にこだわって職場を探している。ライフスタイルの転換に共感する
- ・自動車中心のライフスタイルは効率が悪い
- ・自分たちも変化すべき。「そこまでも車なの？」という沖縄県民の意識を変えたい
- ・バスに乗ったことがないから B の生活が分からない、でも A だと免許返納したときに困るのが分かっている
- ・市の循環バスの存在を知った。近くに車で行くことはやめた方がいい
- ・ハード面だけを整備しても個人の意識が変わらなければよい変化は生まれないと思う
- ・一人一人の考え方を変えないといけない、自分も含めて、自己中心的だと思うので、そこを国が支援して欲しい

(各ステークホルダーの参画が必要との声)

- ・市町村や事業者と一緒に変えていけるといい。一気に変えるのは難しい。使える選択肢が多いと良い
- ・一人一人、国全体が協力しないといけないと思う。交通による経済損失はすごいと思う、経済が回ればよいまちづくりができるはず
- ・一人一人の行動が大事。SDGs も意識し、C を通じて環境負荷を軽減するがよいと思う
- ・行政と民間の間でうまく役割分担ができれば。民間のフットワークの軽さを活用してほしい
- ・個人の意識よりも沖縄県、社会全体で取り組まないと達成できない
- ・ひとりひとりのライフスタイルを変えていくためには、社会皆の取り組みが必要だと思うため

(自分の住むまちに対して当事者意識を持ちたいとの声)

- ・自分たちの住んでいる街だから
- ・その地域に住んでいる自分達だからこそ今の状態を変えていく責任があると思う
- ・1人1人が考えて変えるべき。意識付けが大事。A は悲しい。B もちょっと他力本願すぎると思う
- ・今のまま座して待つ状態では、効率化が図れないし、一方的な働きかけだけでは何も変

わってこなかったから

- ・ B と C が現実的。A は自己中心的すぎる
- ・ 公共によるインフラ整備だけでなく、それを使う人の意識が大事
- ・ C が大切。行政がやると安くて当然になってしまう。社会を持続可能にしていくためにこれだけお金が必要とか示していくことが重要

(その他)

- ・ C が最も望ましいが、バス会社も統合や減便等努力して現状維持となっているため、利便性向上はどのようにやるのか。この利便性向上は都心部に限られた話に見える
- ・ 自分の考えは C ではあるが、前からやっている気がする

## 通勤を変えていく取組に関する声

### 自身のアクション

(働き方・通勤手段)

- ・ 公共交通や自転車、徒歩などでの通勤の実践ならできそう
- ・ すでに自転車通勤を行っている。子供にも自転車通勤を行わせている
- ・ 通勤を変えるのは希望する。時差出勤 OK なら公共交通を使いたい
- ・ リモートならば時間に縛られなくなるので良い。その場になくても済む
- ・ 時差出勤できるといいが、子供のお迎えに間に合わない
- ・ フレックスやテレワークの制度があれば利用したい
- ・ 時差通勤を実践している

### 企業・行政等に期待するアクション

(働き方)

- ・ 時差出勤は企業がやらないとできないので、企業から動いてほしい
- ・ 時差出勤ができるようになってくれたら、那覇への通勤も楽になると思う
- ・ 在宅勤務やフレックスタイム導入してほしい、駐車場代の通勤手当が欲しい
- ・ フレックス制度のある職場になるといい、仕事を諦める人も減るのではないかな
- ・ サテライトなど働き方を自由にえらべるようにするとよい
- ・ DX を活用しテレワークを企業に行政が推進する、行政からテレワーク等を行うことなど働き方の転換も必要である
- ・ 働き方が大事。公共交通が変わるなら企業も変わらなないと
- ・ 企業が歩くと楽しくなるような、行動変容を起こすような取組があればいいのではないかな。自動車から徒歩へ選択できるようなメリットや健康につながる取組に給料などのインセンティブを
- ・ ライフスタイルを変えるためにも、企業の働き方改革、勤務制度の柔軟性と託児所、保育所、学童の低年齢の子供がしっかり預けられる政策とマッチさせることが必要と思う

(通勤手段)

- ・自動車を利用しないことに対する手当や優遇などのメリットがあれば会社としても真剣に取り組むのではないのでしょうか
- ・車がないと就職先が限定される。車社会の利便性向上のためには、交通政策を踏まえた企業経営を入れてもらう必要があると考えます

#### 自身のアクション

##### (公共交通等で通学をする、させる)

- ・高校生になれば子供たちもバスに乗るようにさせたい
- ・送迎は慣習化してしまっているの、通学は自転車で頑張るだけ頑張る。リモートでもいいのでは
- ・子供も単独で行き帰りしてほしい

##### (普段の生活で公共交通を意識する)

- ・子供だけでバスで出かけさせてみたい。非日常感を楽しませる
- ・公園・イベント・人が集まる場所など、子供にバスを用いて出かけさせたい。ルールやマナーといった社会性が身につくと思う

#### 企業・行政等に期待するアクション

##### (通学支援)

- ・学校がスクールバスを導入するなどもっと送迎すれば、渋滞は緩和される
- ・高校にバス通学しているので、手当が出ると良い
- ・通学の送迎をサポートできるような交通体系が必要ではないか。子供の時から車で送迎されているのが当たり前で育つと、大人になった時に公共交通機関を使うという思考にならない
- ・子育てしやすくしてほしい。住むまちの魅力を小中学生に伝えてほしい
- ・通学費用支援はやった方が良くと思うが、近くの地域の学校に行くようにしてもよいと思う

##### (公共交通リテラシーの向上、教育)

- ・子供にも関心を持ってもらい、参加することが大切
- ・バス通学のため初めて乗るとき最初は難しかったので、乗り方を教えてほしい
- ・中学生ぐらいのときから公共交通利用、社会参画をさせるべき、最も教育が大事
- ・子供の頃から教育が必要。沖縄県の課題にはどんなものがあるか考える必要がある

##### (学びの在り方の転換)

- ・DX を活用しオンラインでの授業を行政が推進する、行政からテレワーク等を行うことなど学び方の転換も必要である

### 観光を変えていく取組に関する声

#### 自身のアクション

##### (レンタカー以外の手段での観光)

- ・観光客のレンタカー巡りは問題。観光のスタイルも変えていく必要



- ・那覇はレンタカーなしの観光できる。実際に歩くことで周辺の知らない観光資源を知ることができる
- ・自分はレンタカーも使うが、公共交通を使いたい人のために公共交通も増やしてもらいたい
- ・公共交通で観光できるなら便利だと思う
- ・観光地への便利な交通機関があれば使いたい
- ・車で行けないところに別手段で行けるといい
- ・観光客がバスを使えば地域の足を守ることにもつながると思う

#### 企業・行政等に期待するアクション

(情報発信)

- ・レンタカー以外の交通手段を周知する必要があると思う。旅行は事前に計画するものなので、沖縄に着いてからだけでなく、各地の電車内の吊広告など全国ネットで発信すると良い
- ・県外には情報が伝わってこないなので、交通手段に関する情報発信がもっとあれば使ってみたいと思う
- ・観光客のためにバス・モノレールの案内をもっとわかりやすくしてほしい

(その他観光に関連するサービス)

- ・レンタカーを使わなくても観光地を回れる仕組みがあると良い
- ・レンタカーを使わない場合は、荷物の多さがネックになる。空港からホテルまでの荷物運搬などのサービスが充実してほしい
- ・魅力ある沖縄観光を持続させるためには、テクノロジーを活用した快適な交通手段、インフラの構築が必要と考える

#### モノレール・バスへのイメージ変えていく取組に関する声

##### 自身のアクション

(日常生活で公共交通の利用)

- ・土日の時間があるときはバス乗ってもいい
- ・お出かけには自家用車を使っているが、何日かのうち 1 日くらいはバスを使つてのんびり移動したい
- ・市内循環バスへ乗ってみる、体験してみる
- ・バスは以前に比べて時刻通りに来るようになったと感じるので、皆一度乗ってみるべき
- ・子供はバスが好き。休みの日などは一緒に乗って楽しみたい
- ・酒を飲んだ後に乗ってみたい
- ・(自分は普段から公共交通を使うので) 周囲の人に公共交通の便利さを伝えていきたい

##### 企業・行政等に期待するアクション

(公共交通に触れる機会の提供)

- ・ 交換交通の乗り方など教えないとダメ。だから沖縄の人は歩かない
- ・ 「バスに乗る日」など設定して、公共交通を体感するようにすると良いと思う
- ・ 公共機関を利用したくなる仕組みづくりが必要（たとえば金銭的なインセンティブ付与など

(公共交通のイメージの転換)

- ・ 乗り物のコンテンツ化
- ・ EV やハイブリッドに変えるなども環境に良い
- ・ 水/土（日）で無料運転をして需要が上がった例がある（佐賀、岡山）。ほかの事例を参考に変えていくといいが、運転手の負担を考えると区間的にするのがいい

**まちづくりを変えていく取組に関する声**

**自身のアクション**

(まちづくりワークショップなど、市民が考える取組に参加したいという声)

- ・ 「まちづくり WS に参加してみる」というのはできそう
- ・ 持続可能な社会づくりと、市民の幸福な生活の両立は難しい課題ではあるが、一市民として向き合うべきことだと思う
- ・ もっとまちづくりに参画できる機会や案内を充実させてほしい もっと意見を言いたいし話し合いたい
- ・ もっと具体的なメリットを提示できたら企業や私たちのアクションも変化するのではと思います。楽しい参加型イベントもあると実感しやすいのでは
- ・ 一人一人が交通に関する問題について考え、改善策を見つけるためにその場を提供してみてもいいと思う
- ・ 交通渋滞がどれだけの損失になるのか、具体的に思い描けるように。また目指す社会について、学生、社会人、老人、障害者等の目線で描いてみたら自分に置き換えやすいし、アクションを起こしやすいのでは。人は自分にメリットがないと動かないので
- ・ (徒歩・自転車などを利用したいという声)
- ・ 環境を大事にする行動を一人一人がとれば、歩くことにもつながるのではないか
- ・ 歩ける範囲は徒歩による移動を
- ・ この前運動もかねて、祖母の家まで子供と 40 分歩いた。これからもそんなこともしていきたい
- ・ 那覇市内なら自転車も使える

**企業・行政等に期待するアクション**

(まちの拠点形成)

- ・ 公共交通の便利なところに会社を集めると良い
- ・ 子育てしやすいまちにしてほしい
- ・ お年寄りが集まる場所や床屋などの拠点が欲しい

- ・なんでもそろそろ場所があって欲しい。そうすればそこにバスが来るようになるのでそこに行けばなんとかなるということで人が集まる。保育園とスーパーがあれば、朝預けて自分は仕事に行き、帰りによって買い物もできる。
- ・子供と一緒にバスで行って遊べる場所があるといい
- ・図書館など街が集約していると住みやすいのではないか

(徒歩、自転車にやさしいまちづくり)

- ・自転車で行けるような距離でも、自転車で通れる道がない。歩道・自転車道を整備してほしい
- ・健康維持のために徒歩・自転車の利用しやすい環境を作るべき
- ・車社会なので道路と歩行者とを区別してほしい
- ・自転車道をもっと増やすと良い
- ・しまなみ海道のように自転車専用道を作ったらいい。散歩にも使える
- ・商店街などお店が立ち並ぶような、歩きたくなるような町づくり

(まちの機能・環境)

- ・商業施設、オフィスビル、ホテルなどを集積、高層化を推進し、そこに乗り入れる公共交通機関を整備し、個人の乗り入れを制限するなど政策や税制優遇など環境を整えることで、社会インフラを再構築し、郊外は沖縄の原風景が残るようなデザインとなることを望みます
- ・沖縄は、もう少し景観条例を強化してもいいと思う
- ・まずは車(＝移動)を極力不要にする取り組みが必要。可能な限りオンラインで対応し外出不要にする(例：行政の申請手続き等のオンライン化拡大)
- ・環境負荷低減を目指してほしい

(乗り継ぎ・接続の改善)

- ・バスの連携が良くないので、乗り継ぎがうまくいけばみんな使うと思う
- ・乗り継ぎ周りが一番大事。もっとスムーズならいいのに。乗り継ぎさえよければもっと使いたい
- ・相互乗り入れのようにできると便利
- ・乗り継ぎ割引が欲しい。那覇からバス乗り継ぎで来られるのに
- ・(今は周囲の人に送迎してもらっているが)乗り継ぎ環境が改善されれば友達の都合を気にしなくて済み、より外出できる

(ダイヤ)

- ・1時間に1本のバスを、30分間隔に増やす
- ・バス会社はつらいが増便してほしい。うまくできれば儲かるのは
- ・バスで来ているが人手不足で便数が減って待ち時間が長いので増やしてほしい
- ・バスはもっとコンパクトでいいから本数を増やしてほしい

(運賃)

- ・公共交通で安く移動したい
- ・免許・車を持たない世代のためにも料金を下げると使いやすくなる
- ・バス代も路線によって違うのですべて一緒になるべき
- ・毎日移動が多く、町の中で 360～370 円するため安くなると嬉しい
- ・学生にはバスを安くした方がいい
- ・免許ない人でもすぐ移動できるような交通が欲しい。バス、タクシーを安くして乗りやすくしてほしい
- ・補助も必要だけど、高くてもいい。将来に残していくために投資をするのが大切

#### (定期券)

- ・今はバスが 4 社あるが、合同で定期使えるとよい
- ・定期の充実
- ・バス・定期券を利用した形が良い。定期券でタクシー 1 割引などメリットがあると利用が増えるのでは

#### (交通結節点の整備)

- ・鉄道における駅のようなイメージで、各地域にバス利用の拠点として道の駅のような施設を整備し、自転車や自家用車からの乗り換えを促進や、商店や飲食店、観光拠点といった機能を持たせる事で、公共交通の利用を推進しつつ、地域のさらなる活性化につながるものと期待します
- ・モノレール駅を中心に街をつくる
- ・モノレールと店が直結してほしい
- ・公共交通機関と商業施設等を結ぶ手段があるといい
- ・名古屋などのバスターミナルは中央分離帯にあって妨げにならないので便利

#### (決済手段)

- ・バスの決済手段は多様化してほしい、観光客がいつも時間かかる。おつり出ないバスは変えたほうがよい
- ・電子マネー（Apple pay）が使いやすくなるといい
- ・決済手段が便利になってほしい(交通系 IC カードの統一)
- ・タッチ決済はやって欲しい。インバウンド（特にヨーロッパ系）のためには必要
- ・オキカを SUICA や PASMO と連携したサービスにして欲しい
- ・バス運賃をタッチ決済で払えるようにしてほしい。OKICA は沖縄でしか使えない

#### バスやモノレールのサービス水準向上に関する声

##### (バス・モノレールのサービス)

- ・バスの利便性が高まれば使いたい
- ・バス・モノレールのサービス向上
- ・ペットをケージで連れていきたい
- ・バスは空いているので、小さいサイズにしてもよい

- ・悪天候時や、バスが遅れた際にも待てるようにバス待ちの環境を整えてほしい
- ・バス停の環境が場所によって異なる
- ・モノレールの車両を増やしてほしい、混雑を緩和してほしい
- ・バスは公共化し、県民は無料、観光客は 200 円などして、公共交通機関の利用を積極的に促すべき
- ・1 日乗り放題等のお得なチケットを、窓口に行かなくてもスマホで通年購入・利用できるようにしてはどうか。これまで発売されていたバスの 1 日乗り放題券は日常使いするには利便性がないものだった印象がある
- ・定員制で乗客全員の着席サービスを提供する通勤利用者向けバスを運行してはどうか。  
「運賃支払いはキャッシュレス（OKICA 等の IC カード・クレジットカードタッチ・QR 乗車券）のみ」「乗車可能バス停・降車可能バス停を限定する」とすれば、バス停での停車時間も削減できる

#### （通勤・通学に資するサービス）

- ・通勤に合わせたダイヤ・ルートの見直し
- ・夕刻だけでも子供が利用しやすいルートを、通学を変えていくルートを求める
- ・授業時間に合わせてバスを出すといいのでは
- ・登校時にバスを使おうとして、バスが来なくて学校を休むことになったことがあったので、通学時のバスが増えてほしい。混んでいるときにバスに乗り切れなくて、次が 1 時間半後ということもある

#### （案内・情報の充実）

- ・バスの定時性が低く、待ち時間がロスになっている。使いやすいアプリを
- ・アプリがわかりにくいので、電光掲示板などがあればいい
- ・外国人にとってもわかりやすい案内を
- ・案内所があれば価格・時間などを聞きやすい
- ・混雑情報の見える化ができれば移動の選択が増える

#### （定時性）

- ・バスは時間通りに来なかったり、アプリケーションが見にくかったりするなど、車のほうが良いと思ってしまう点がある。なので、それらを改善して、プラス住民のライフスタイルを変える工夫をする必要があるかなと思った
- ・早めにバスが出ていってしまう。時間が分かれば使う。「いつ来るか」読めることが大切
- ・定時で公共交通が動いていれば問題ないし使うのになと思う
- ・バスの定時性が向上し使い勝手がよくなるとよい

### 送迎に代わる地域内輸送サービスに関する声

#### （地域内輸送・送迎サービス）

- ・送迎サービスで雇用・交流を生む環境へ

- ・デイサービスなど高齢者も送迎が必要
- ・空いているときに病院やスーパーなどの送迎してほしい
- ・コミュニティバスの充実
- ・地域を循環するバスが欲しい
- ・公共交通機関の改善として、コンビニと提携してコンビニ間を決められた時間で移動を定額でできる手段がほしい
- ・ボランティアで免許を持っている方が地域の人を送迎するサービスがあってもいい

### 新たな技術による交通サービスの維持・向上に関する声

(ライドシェア・カーシェア・相乗り等のサービス)

- ・ライドシェアなどをもっと増やして欲しい
- ・お金ない学生はカーシェアでどうにかならないか。車を持て余している時間があるので、高齢者から借りるなどの仕組みなので有効活用していけないか。ライドシェアも1つの策
- ・相乗りもしていくべきだと思うが、ただ知らない人と乗るわけにいかない。知り合い同士で乗れるように公共が介入できれば、車が多すぎるのでシェアできるといい。東京と異なり選択肢が少ない、鉄道が通ると北部に行きやすい。船も選択肢かもしれない
- ・ライドシェアの安全面は社会が安全になる必要がある
- ・在住の外国人向けのバス乗り合いを充実させてほしい
- ・カーシェアを息子に使う、駐車場代がかからないし、車もいらないので便利
- ・広島はレンタサイクルステーションがコンビニなどにあり便利
- ・乗合タクシー、自転車シェアも一つの手段。コミュニティバスを充実させてほしい
- ・カーシェアなどがもっと使えるように、乗り捨てできるようにしてほしい
- ・出勤時に自宅とバス停間で利用できるシェアビークルサービスが欲しい
- ・ライドシェアを推進すれば、空き時間や行く道中でピックアップしていくことで所得向上や環境活動、レンタカー等の削減にもつながり、旅行者と県民にとっても win-win の関係になると思います
- ・田舎の住宅地はバスがないので、他府県でも取り入れている AI を使った乗合タクシー導入は良い考えだと思います
- ・登録会員(身分保障あり)の主要行先へ相乗りができる仕組みがあれば。利用者は無料。会員は利用者の走行距離に応じた対価を行政より受け取ることで有益。アプリで会員の走行情報が視覚的にリアルで分かると柔軟に相乗り車を選ぶことができ、計画的に目的地へ向かえる

(その他の交通手段)

- ・南風原も交通の便を良くして欲しい、また新型ロープウェーに期待しています
- ・バスの利用拡大も良いが、別の交通機関(安価な交通費)導入を積極的に検討を行って欲しい

- ・ 北部にも空港を作る
- ・ 国の責任で鉄道を建設してほしい。若いころの勤務先の社長が鉄道の必要性について話していた
- ・ 渋滞も課題であるが排ガス規制や、電気自動車の推進等も重要な施策として取り組むべきだと思う
- ・ 那覇市の渋滞は住居、企業、商業施設が一極集中した結果なので、これ以上は道路整備せず、フランスのようにナンバープレートによる乗り入れ規制を設けてはどうか。試験導入を期待したい
- ・ 改革とは電車や新技術（自動運転、AI による交通網制御等）の導入。夢のようですが、そう遠くない未来に実現していると思います
- ・ 真玉橋に LRT（Light Rail Transit）通してください
- ・ ありたい姿を実現するには、皆のライフスタイルや転換や、企業、交通事業者の取り組みも必要だが、交通渋滞対策を行わなければ、転換は不可能である。信号機の赤や青色が渋滞によって任意に変わる信号機の導入など、DX も必須である
- ・ 主要幹線における鉄軌道の導入、主要駅（バス停）への大型駐車場の設置、中高生への自転車通学の促進、ローカル路線バスの定期運航等により、自家用車の利用低減が見込めると思います

#### その他の声

##### 本調査の取組、手法、行政全般に関する意見など

- ・ 皆悩んでいることは同じだとわかった。なんとか解決してすみやすい沖縄県にしたいと思った
- ・ 住民、観光客の双方が自家用車、レンタカー等の移動手段の必要性および利便性を挙げつつ、経済的負担、渋滞、環境への影響などの懸念も同時に持っていることが読み取れました。これら期待と不安の意見の矛盾の解決を図ることは沖縄にとって非常に大きなメリットなと思います
- ・ 行政の人が話を聞いてくれるのがうれしい
- ・ 集まった意見はすべて必要なことだと思います。すべてを行うことは難しいと思いますが、ぜひ実現してほしいです
- ・ 子供や高齢者の声を、親や働く世代に伝えていくべき（特に母親など子育て世代）
- ・ 離島の交通に対しての策がない。船・空についてはどう考えていくのか気になる
- ・ 交通弱者に対する配慮を感じることができなかった。未成年や大学生たちも除外されている気がする。主体がよくわからない
- ・ 全ての対応策において、具体的な対応策に欠けて抽象的な表現が多いのが気になる、漠然としていてよくわからない
- ・ 事前資料に誘導され、意図された回答になっている