

令和5年度 沖縄本島における陸上交通体系の在り方検討
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. 調査プロセス	5
第一章 本件業務の概要	11
1. 沖縄社会の課題	11
2. 本件業務における調査の方向性	22
第二章 沖縄のありたい姿の検討に向けた住民の巻き込み ―交通の社会的価値分析を通じた沖縄のありたい姿の実現に必要な交通の姿や KPI 等の作成―	23
1. 交通の社会的価値分析	23
2. PI 第 1 フェイズ	31
3. PI 第 2 フェイズ	33
4. モニタリング指標（案）の作成	37
第三章 幅広いステークホルダーの巻き込み ―沖縄交通リ・デザイン実現検討会の開催・運営―	41
1. 検討会の運用	41
2. 沖縄交通リ・デザインに係る勉強会	41
3. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（1 回目）	41
4. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（2 回目）	42
5. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（3 回目）	43
6. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（4 回目）	44
第四章 ケーススタディ ―地域と交通とが連携した公共交通利用環境の改善を図るためのプロジェクトの組成―	46
1. モノレール駅の交通結節機能	46
2. データ活用による地域と交通の連携	82
まとめ	111
1. 本件取組の成果	111
2. 次年度以降の取り組みについて	112
3. 今後の課題	113
資料編	114

プレヒアリング	114
第1 フェイズ PI	137
第2 フェイズ PI	156
ヒアリング結果	172
検討会	187

はじめに

1. 調査実施の背景と目的

交通は、沖縄の暮らしや企業活動・観光などを支える重要な社会ツールである。しかしながら沖縄県内の交通の現状は、自家用車送迎・通勤をはじめ、自家用車の利用割合が依然として高く、渋滞が慢性化し生活や経済に影響するとともに、公共交通サービスの利用者は減少し、コロナ禍とその後の人材不足等も相まって、その役割に支障をきたしかねない状況にある。また、運輸部門のCO2排出量割合は全国に比して大きく、排出量も増加傾向にある。

今後、沖縄が持続可能な暮らしや経済、それを支える交通環境を作っていくためには、交通インフラ整備を進めつつ、交通関係者だけでなく、地域に住まう方や訪れる方、地域の企業や観光・教育・まちづくり関係者など交通を活用する側とともに、交通が沖縄の暮らしや企業活動にどのように貢献できるか、そのために必要な交通や利用環境の在り方を議論し、彼らの在り方を含めたトータルでのサービスの再デザイン（リ・デザイン）に取り組むことが有用と考えられる。

上記を踏まえ、本調査では、「住民や地域のステークホルダーの参加による交通サービスデザイン」の基礎を築く観点から、住民のパブリックインボルブメントをはじめとして、地域と交通とが連携した公共交通利用環境の改善を図るためのプロジェクト組成、及び沖縄交通リ・デザイン検討会の運営を実施した。これにより、交通サービスデザインの基礎を築き、各自治体や、企業等の行動計画等への反映を図る方針である。

2. 業務内容

本件業務の内容については以下の（１）～（３）により構成している。

- （１） 沖縄のありたい姿の検討に向けた住民の巻き込み－交通の社会的価値分析を通じた沖縄のありたい姿の実現に必要な交通の姿やKPI等の作成－

沖縄のありたい姿の検討に向け、交通関係者のみならず、住民・来訪者や地域のステークホルダー（組織団体・企業等）も含め、現状の課題を住民等や地域のステークホルダーで共有し、自治体や企業等の行動計画の共通指針・目標となりえる沖縄の生活や旅行のありたい姿・その実現に必要な交通の姿、およびそれをモニタリングできる指標案等を検討した。

なお、本調査は別途実施する「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」において行うパブリックインボルブメントと密接に連携の上、情報共有のための資料を作成し、住民や来訪者とのコミュニケーションを図りなが

ら実施した。このため、同調査におけるパブリックインボルブメントの実施設計に対して、以下の１）～３）を適切に実施する観点から必要となる要素（下記１）の仮説検証に必要となる対象者数やペルソナ像等については、本調査においても検討・提案し、両調査事業で調整のうえで実施設計を行った。

１）社会的価値分析を通じた沖縄のありたい姿・その実現に必要な交通の姿に関する仮説の作成

- ① 交通環境が沖縄のくらしや企業活動に与える影響について、ロジックモデル等の手法により検証し、交通の貢献（＝交通の社会的価値）についての仮説を作成する。その際、沖縄振興上の課題である以下に関する観点を含めてアウトカムを設定し、データ収集・分析・検証を行った。
 - ・ ポストコロナにおける企業の人手不足・人材確保
 - ・ 今後減少する生産年齢人口の働く時間の確保（生産性向上）
 - ・ 構造的貧困（全国最下位の一人当たり県民所得、子どもの貧困（子育て世帯の労働雇用環境）
 - ・ 脱炭素化（特に増加する運輸部門のCO2排出）
 - ・ 世界から選ばれる持続可能な観光地づくり 等
- ② ２）①のパブリックインボルブメントにより得られる沖縄に住もう方・訪れる方の生活や旅行のありたい姿をもとに、①での成果をブラッシュアップし、社会的価値分析を深化させ、沖縄のありたい姿・その実現に必要な交通の姿やそれをモニタリングできる指標案を作成した。

２）パブリックインボルブメントの実施

① パブリックインボルブメントにおいて使用する素材の作成等

１）①の成果に基づき、別途実施する「交通のあり方についての住民・訪問者等とのコミュニケーションに関する調査」において実施する第 1 回目の住民・訪問者等へのパブリックインボルブメントにおいて対象者に提示するための素材を作成した。この調査では以下の項目の問いかけを実施したため、その問いかけに必要な素材を作成した。

- ・ 沖縄の交通の現状
 - ・ 現状のままだと沖縄が直面すると考えられる課題
 - ・ 将来沖縄でどのような生活・旅行をしたいか、ありたい姿の問いかけ（働き方や旅行の仕方、その他子育て介護など望ましい姿の背景にある各々の事情を汲み取る）
- ② パブリックインボルブメントの結果概要（得られた意見の集約・整理）
- １）②の成果に基づき、①の「交通のあり方についての住民・訪問者等とのコミュ

ニケーションに関する調査」において2回目に実施するパブリックインボルブメントにおいて提示するための素材を作成する。これには、今後住民や地域のステークホルダーが沖縄の交通を考えていく上で共有すべき点として、以下の項目を含んだ。

- ・ 沖縄の生活や旅行のありたい姿の実現に必要な交通の姿の選択肢（沖縄振興の課題に交通がどのように貢献するべきか、そのための交通サービスのあり方）
- ・ パブリックインボルブメントを経た結果としての沖縄の交通の姿
- ・ ありたい姿の実現のために必要とされる交通およびライフスタイルの姿

3) 行動変革に向けたステークホルダーの取組の検討

2) ②でとりまとめた沖縄のありたい姿やその実現に必要な交通の姿及びそのモニタリング指標を踏まえ、地域のステークホルダーにおいてとることが期待される行動について検討しとりまとめた。

(2) 地域と交通とが連携した公共交通利用環境の改善を図るためのプロジェクトの組成

地域のステークホルダーと交通関係者との連携による公共交通利用環境改善に向けた具体の取組検討のモデル事業として、交通利用環境改善の上で広域的かつ重要なテーマについて、(1)の検討状況も踏まえつつ、以下を行った。

1) モノレール駅の交通結節機能整備

まちと交通の「核」となる生活商業機能・2次交通機能を備えた交通拠点形成に向け、沖縄都市モノレールのでだこ浦西駅（以下「本駅」とする。）を選定し、関係者が協働した本駅の交通結節機能整備のビジョンを作成する。

① 本駅及びその周辺の現状及び予定されている開発事業等を踏まえ、駅利用実態の調査、有識者や住民・観光事業者等のユーザーサイドからのヒアリング等を通じ、利用者像・ネットワークイメージ・駅周辺に備えるべき機能など本駅の期待される活用方法について検討を行った。

② 本駅の交通結節点整備の参考となる国内外の事例について、知見や実績ある者（有識者・鉄道会社・デベロッパー・先進2次交通サービス事業者等）へのヒアリングを実施した。

③ ①②を踏まえ、本駅及び本駅周辺に求められる生活商業機能・乗継を円滑化する施設設備・2次交通サービス等を確認し、駅前整備や駅周辺の未利用土地の活用等を含め、本駅の交通結節点としてのビジョン、あるべき姿をとりまとめた。

2) データ活用による地域と交通の連携

地域と交通一体での交通戦略立案・顧客確保のための関係者の連携の在り方について検討を行った。

① 沖縄県内の交通事業者におけるデータ活用（ユーザー情報（属性、利用区間、利用時間、乗継情報等）や運行情報等）の現状を、事業者へのヒアリング等を通じて整理した。

② 交通事業者間の情報、行政や観光等の非交通分野と交通事業者間との情報を連携し、地域一体として利便性向上と顧客獲得に戦略的に取り組んでいる国内外の事例について、有識者を招いた講演や調査等を行った。

③ ①②を踏まえ、データ活用やデータ連携を核にした今後の沖縄の交通の利便性向上・顧客確保のための関係者の連携の在り方についてのビジョン、あるべき姿をとりまとめた。

(3) 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（仮称）の開催・運営

住民等や地域のステークホルダーと交通関係者とが協働して（1）及び（2）の検討等を実施する主体として、関係機関で構成する検討会を開催・運営した。なお、検討会に先立ち勉強会を開催し、同検討会の狙い、沖縄の社会課題の状況と交通に関して情報交換の実施、そしてヨーロッパにおける先進事例の SUMP（持続可能な都市モビリティ計画）について関西大学の宇都宮教授に講演いただいた。

1) 検討会の運営事務

- ① 検討会開催に係る調整対応
- ② 検討会資料作成
- ③ 検討会の開催運営
- ④ 議事録作成

2) 検討会構成メンバー

地域のステークホルダーと交通関係者を中心とした以下を構成員とした。

- 学識経験者、○経済団体、○地域金融機関、○地域基幹産業、○観光団体
- 交通事業者・団体、○沖縄県（まちづくり・交通・観光・教育関係）
- 国（内閣府・沖縄総合事務局・沖縄労働局）

※構成員詳細については「資料編」参照

3) 各検討会での議事内容

回	議事内容
第1回	検討会の狙い、沖縄の労働環境に関する講演、パブリックインボルブメントの進め方について
第2回	パブリックインボルブメント第1フェイズ実施結果報告
第3回	パブリックインボルブメント第2フェイズの進め方、次年度以降の取組方針、講演（東急株式会社様、三井住友カード株式会社様）
第4回	パブリックインボルブメント第2フェイズ実施結果報告、次年度以降のアクションについて

3. 調査プロセス

本調査におけるプロセスは以下の通り。沖縄の社会課題解決のために必要なステークホルダーを巻き込みながら実施した。全体の調査方針概要は以下の通り。

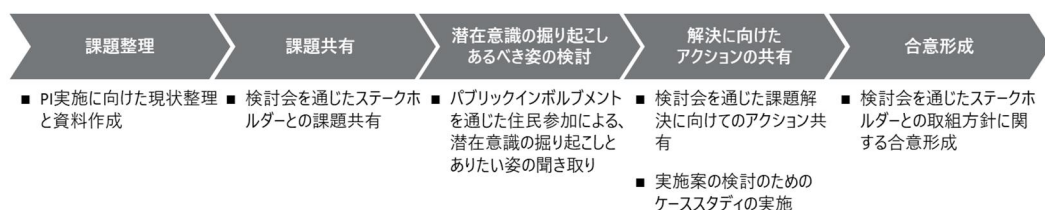
【調査内容整理表】

項目	パブリックインボルブメント（PI）の実施	検討会
コンセプト・狙い	本件業務を通じた交通のり・デザインに向けた意見聴取、手段の共有	PI で聴取される意見を踏まえ、交通の姿がどうあるべきか、そのために各事業者や自治体においてできることについて検討
ありたい姿の共有	ありたい生活としてどのような像を描くかを、主要なステークホルダーに聴取し、総体としてどのような形を目指すかを検討	PI で聴取された意見を踏まえ、沖縄社会のありたい姿について合意
必要なアクションの共有	ありたい姿の実現に必要なアクションとして、生活者側、あるいは公共交通事業者としてどのようなことができるのかを聴取	ありたい姿の実現に必要な事業者としてのアクションを整理
アクションプランの合意	アクションプランとして何をしていきたいかの意見聴取	検討会やその後のコンソーシアムを通じてどのような手段を講じて住民・観

		光客の変化を支え、公共交通を変えていくべきかを検討
--	--	---------------------------

【調査プロセス図】

本件業務においては、「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」と連携し、下記のステップにて実施した。



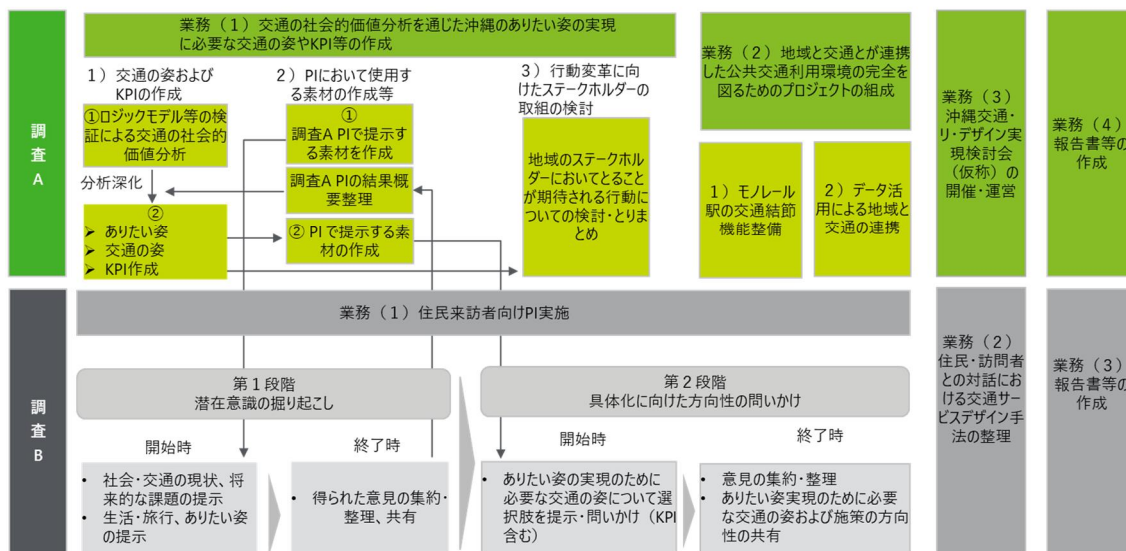
なお、「交通のあり方についての住民・来訪者等とのコミュニケーションに関する調査」との関係性は下記の通りである。

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



1) 調査方針全般

- ・ 本調査のコンセプト・狙い
 - 住民や事業者、行政等の様々な主体の意見を反映するため、パブリックインボルブメントやヒアリング、検討会等の会議体を活用し、多くの主体の参加を推進することで、業務を実施した。

- 2) 沖縄のありたい姿の検討に向けた住民の巻き込みー交通の社会的価値分析を通じた沖縄のありたい姿の実現に必要な交通の姿や KPI 等の作成ー
- ・ 沖縄のありたい姿・ビジョンの共有（パブリックインボルブメント）
 - 住民インタビュー・意見交換・アンケートなど、様々な手法を用いてパブリックインボルブメントを実施し、多くのステークホルダーから沖縄のありたい姿について意見を聴取した。パブリックインボルブメントは「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」の2段階で実施した。
 - ◇ 潜在意識の掘り起こし
沖縄の社会や交通の現状、このままでは直面するであろう課題を提示し、将来の沖縄でどのような生活・旅行がしたいかを問いかけた。
単にニーズを聞き取るだけではなく、背景にある個別事情についてもヒアリングを行うことで、本当に解決すべき点は何かを把握することに努めた。

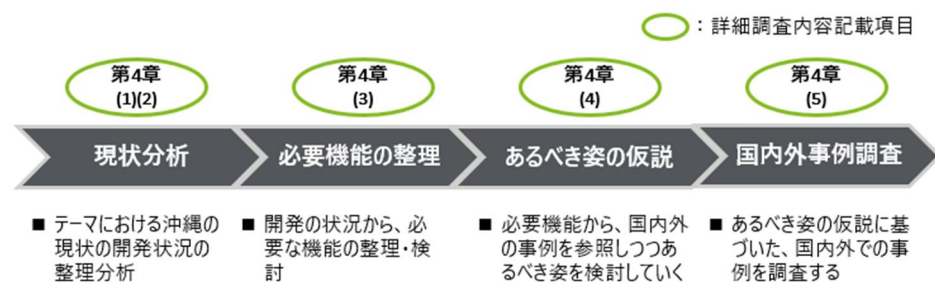
 - ◇ ありたい姿の実現に向けた問いかけ
潜在意識の掘り起こしを通じて明らかになった「ありたい姿」を実現するために、どのような取り組みが必要か、方向性について選択肢を提示し、問いかけた。

- ・ パブリックインボルブメントの対象者
 - 沖縄の社会課題抽出に向け、沖縄に住み・訪れる人々から多様な意見を聴取し、課題の背景を探るため、下記の幅広いエリアを対象としてパブリックインボルブメントを実施した。また、オンラインアンケートを併用し、多くの市民・来訪者が参加できる手段を確保した。
 - ◇ 県庁前
 - ◇ 那覇メインプレイス
 - ◇ うるマルシェ
 - ◇ 那覇空港
 - ◇ 首里高等学校

- ◇ 南城市
- ◇ その他個別ヒアリング

3) 幅広いステークホルダーの巻き込みー沖縄交通・デザイン実現検討会の開催・運営ー

- ・ 検討会に出席するステークホルダーの選定理由
 - 沖縄の社会課題解決にあたり参加が必要なメンバーは多岐にわたるが、特に影響力を持つ主体として、経済界（金融や観光等）、交通事業者（バス、モノレール等）、及び行政（教育やまちづくり）に関連したステークホルダーを選定した。
- ・ 沖縄の現状課題の共有
 - 現状課題の整理
 沖縄の現状課題を共有するため、検討会にてパブリックインボルブメントで利用する資料を用いて沖縄の社会課題（人口減少、県民所得の水準、こどもの相対的貧困率等）と交通の関係について説明した。
- ・ 沖縄に必要なアクションの共有（ステークホルダーの巻き込み）
 - 先行事例調査
 調査テーマを「モノレール駅の交通結節機能」と「データ活用による地域と交通の連携」に大別し、沖縄のあるべき姿として既に機能している国内外の事例を調査した。実施のプロセスは下記の通り。



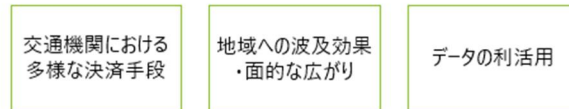
- ヒアリング調査
 国内外事例調査をもとにして、ヒアリング事業者の選定を行った。その上で、ヒアリングの実施に伴い「モノレール駅の交通結節機能」と「データ活用による地域と交通の連携」の2つテーマについて、詳細テーマにおける意見交換や検討を通じてあるべき姿の検討へつなげた。ヒアリングテーマ

の詳細は下記の通りである。

(1) モノレール駅の交通結節機能整備に関するテーマ



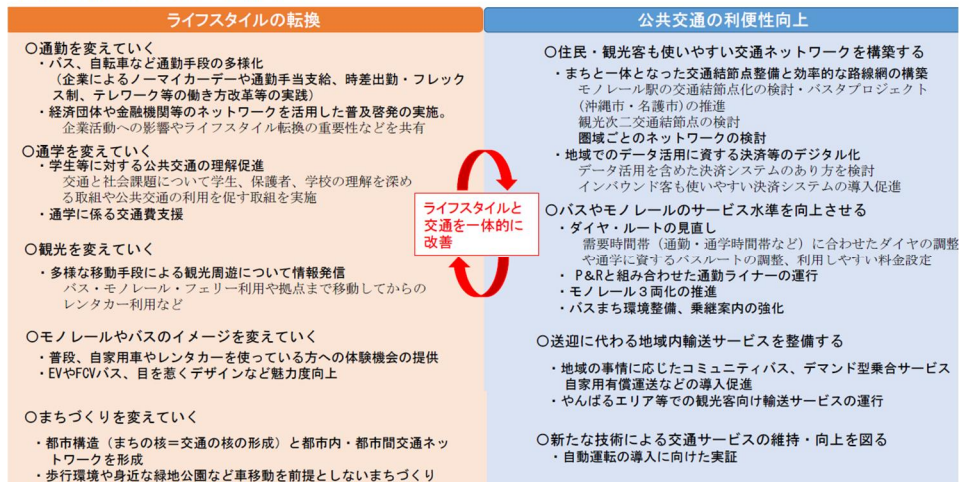
(2) データ活用による地域と交通の連携に関するテーマ



- ・ 持続可能な沖縄社会の構築に向けた各主体のアクションの合意
 - 来年度以降、企業や個人のアクションを後押しするプラットフォームを構築し、各主体によるライフスタイルの転換に向けた取組と、交通の利便性向上に向けた取組を官民連携の下、一体的に推進する。

持続可能な沖縄社会の構築に向けた各主体のアクション

来年度以降、企業や個人のアクションを後押しするプラットフォームを構築し、各主体によるライフスタイルの転換に向けた取組と、交通の利便性向上に向けた取組を官民連携の下、一体的に推進。



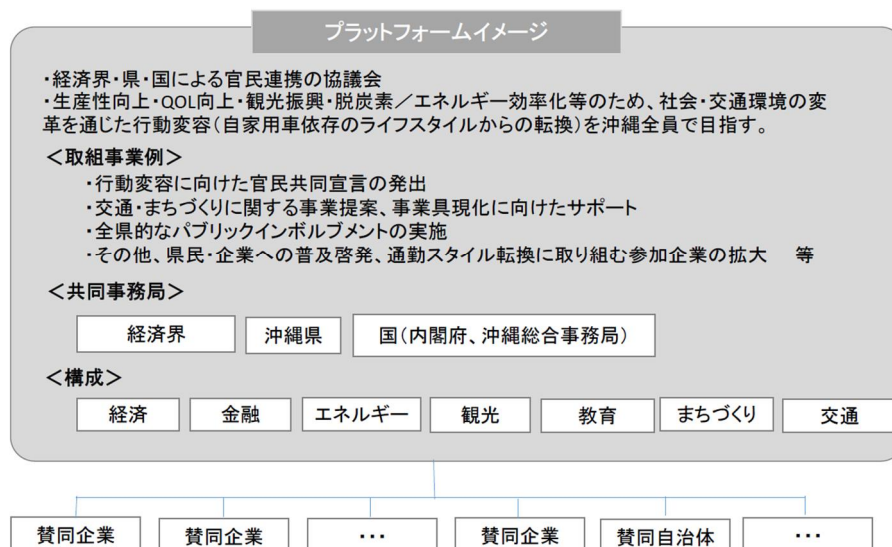
官民連携プラットフォーム

〇リ・デザインについて機運醸成を図り、企業や個人の取組を後押し。参加者の取組状況について共有し、更なる展開につなげる。

10

- ・ 沖縄交通・デザイン推進のためのプラットフォームイメージ
 - 来年度以降のプラットフォームイメージは下記のとおりであり、今後官民連携プラットフォームの立ち上げ、具体的施策の調整を行う。

沖縄交通リ・デザイン推進のためのプラットフォームイメージ ※今後調整



4) ケーススタディー地域と交通とが連携した公共交通利用環境の改善を図るためのプロジェクトの組成ー

- 上記2) の様々なステークホルダーの巻き込みを行うにあたり、モノレール駅(てだこ浦西駅)の交通結節機能整備、データ活用による地域と交通の連携の2つのケースにおいて、どのような沖縄交通の姿、交通結節点整備があるべきか、また交通戦略立案・顧客確保手段としての地域でのデータ利活用について、それぞれの現状分析、国内外事例調査を行い、特に、知見や実績ある者(有識者・鉄道会社・デベロッパー・先進2次交通サービス事業者等)へのヒアリングを実施した。
- また、上記3)の沖縄交通リ・デザイン実現検討会において、上記ヒアリングを実施した企業から、各ステークホルダーのアクションの整理となる参考事例について講演いただいた。

第一章 本件業務の概要

1. 沖縄社会の課題

本件調査にあたり、沖縄社会における現状のくらしや企業活動、及び観光の課題について下記に示す。

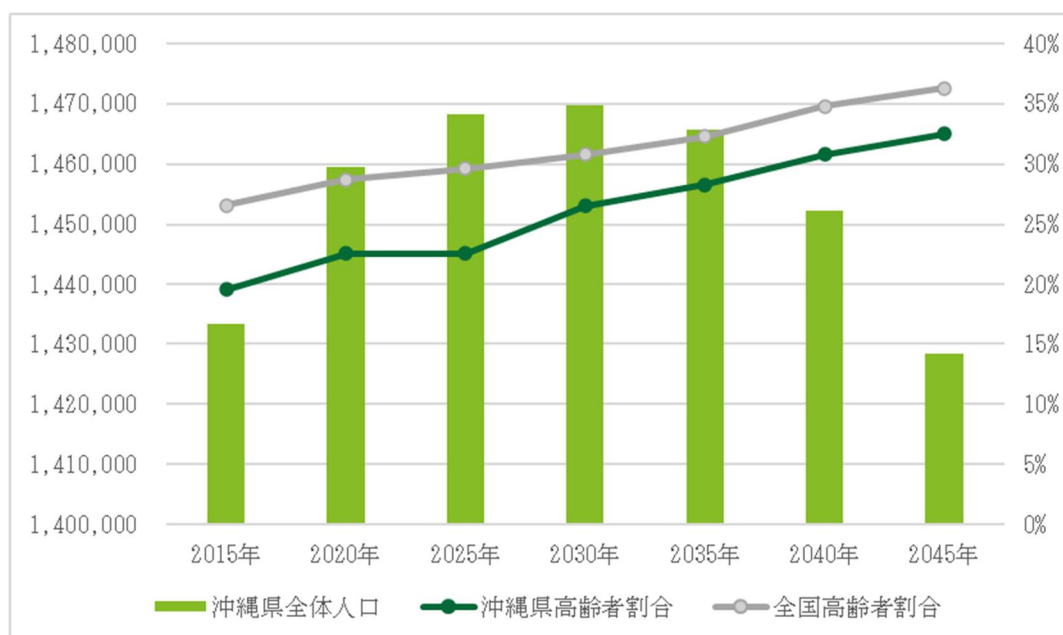
(1) 沖縄における社会課題

沖縄社会における現状のくらしや企業活動及び観光の課題として、「人口減少・少子高齢化の進行」「不安定な雇用」「労働生産性」の3点があげられ、その結果が「所得水準」の低さにつながっている。

1) 人口減少・少子高齢化の進行

沖縄県全体の人口は、現状増加傾向にある。しかしながら、全国より遅れながらも2030年前後の約147万人をピークとして人口は減少へと向かい、2045年には約143万人まで減少すると推測されている。また、少子高齢化についても今後沖縄県において進行していき、全国平均との差が縮まっていくと推計されている（高齢者割合は65歳以上割合を指す）。

図 1.1 沖縄県の人口と高齢者割合（2025年以降は推計、国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所より作成）



2) 不安定な雇用

沖縄県は、高校卒業者ならびに大学卒業者の就職後3年内離職率、および非正規雇用の割合が平均より高くなっている。

図 1.2 平成 30 年 3 月卒業者の就職後 3 年内離職率（沖縄労働局資料より作成）

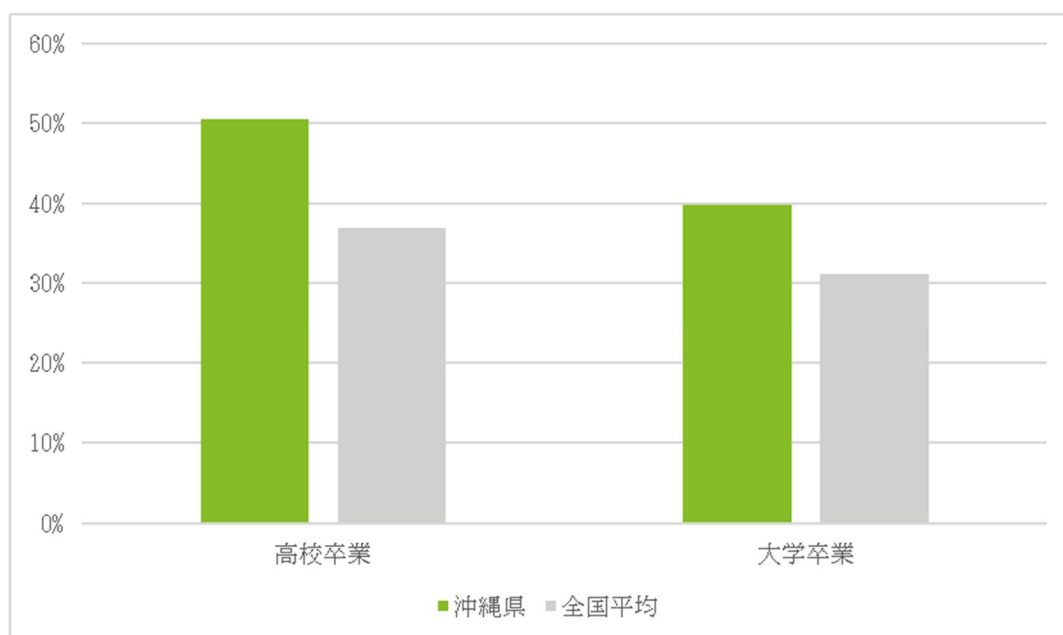
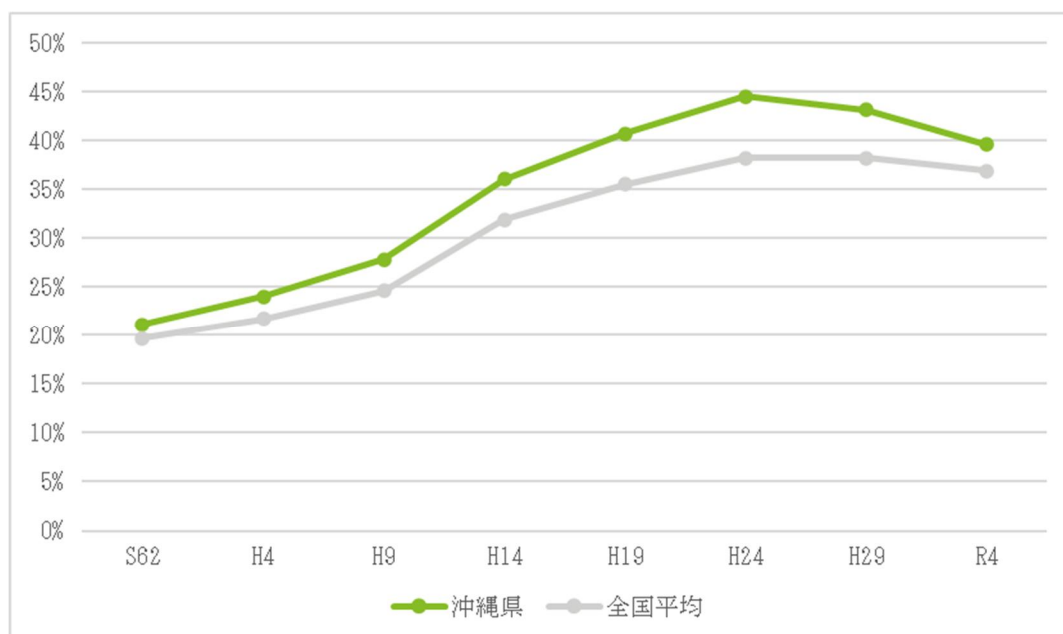


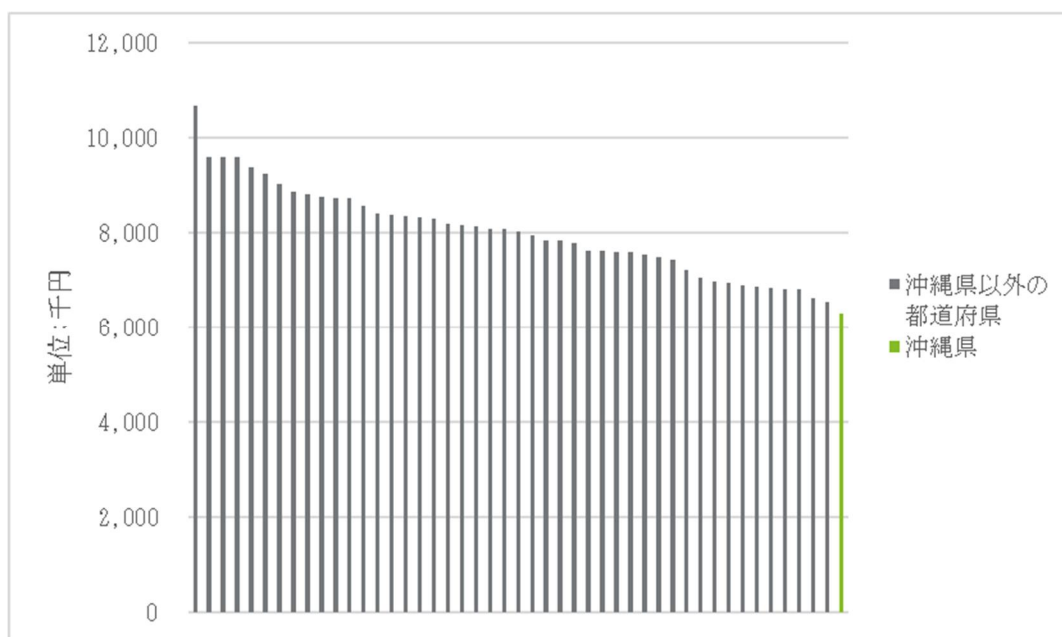
図 1.3: 沖縄県及び全国の非正規雇用割合の推移（令和 4 年就業構造基本調査より作成）



3) 労働生産性

企業の生産活動によって新たに生み出された価値のことを「付加価値額」といい、付加価値額を従業員数で除した数値を「労働生産性」と呼ぶが、沖縄県は労働生産性が全国で最下位の 6,295 千円(全国平均は 8,610 千円)となっている。

図 1.4: 沖縄県及び全国各都道府県の労働生産性 (2017 年都道府県別生産性データベースより作成、金額は名目)



4) 所得水準

沖縄県は県民 1 人当たりの所得が 2,167 千円 (全国平均は 3,123 千円) となっており、全国最下位となっている。また、国民を所得順に並べた際に真ん中の順位(中位数)の方の半分以下の所得で生活している方(貧困層)の比率を「相対的貧困率」と呼ぶが、この割合は平成 25 年度のデータで 17% (全国平均 13%) となっており、全国で最も高い数値となっている。

図 1.5：沖縄県及び全国各都道府県の 1 人当たり所得（2020 年内閣府「県民経済計算」より作成）

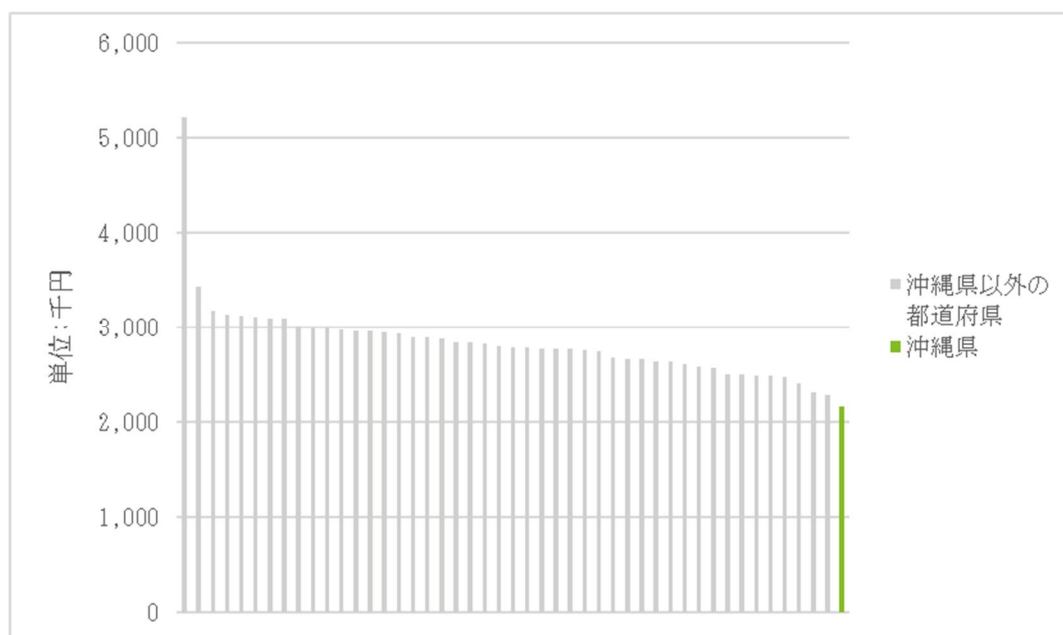
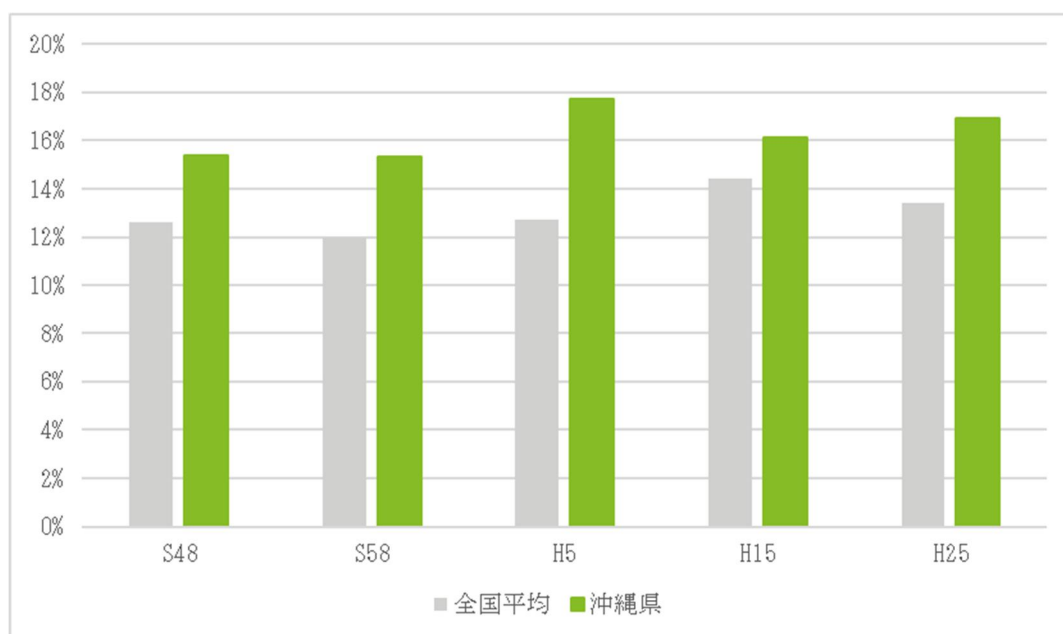


図 1.6：沖縄県及び全国各都道府県の相対的貧困率（田辺和俊・鈴木孝弘『都道府県の相対的貧困率の計測と要因分析』より作成）



(2) 社会課題の要因に関する仮説

上記沖縄社会の課題は、沖縄における交通手段が影響していると考えられる。以下、本項目においては、沖縄交通の現状を「自動車保有台数およびバス・モノレール輸送人員」「通勤通学の手段の割合・交通分担率」「観光におけるレンタカーの使用状況」「渋滞」「高齢者事故」「環境負荷」の6点で分析する。

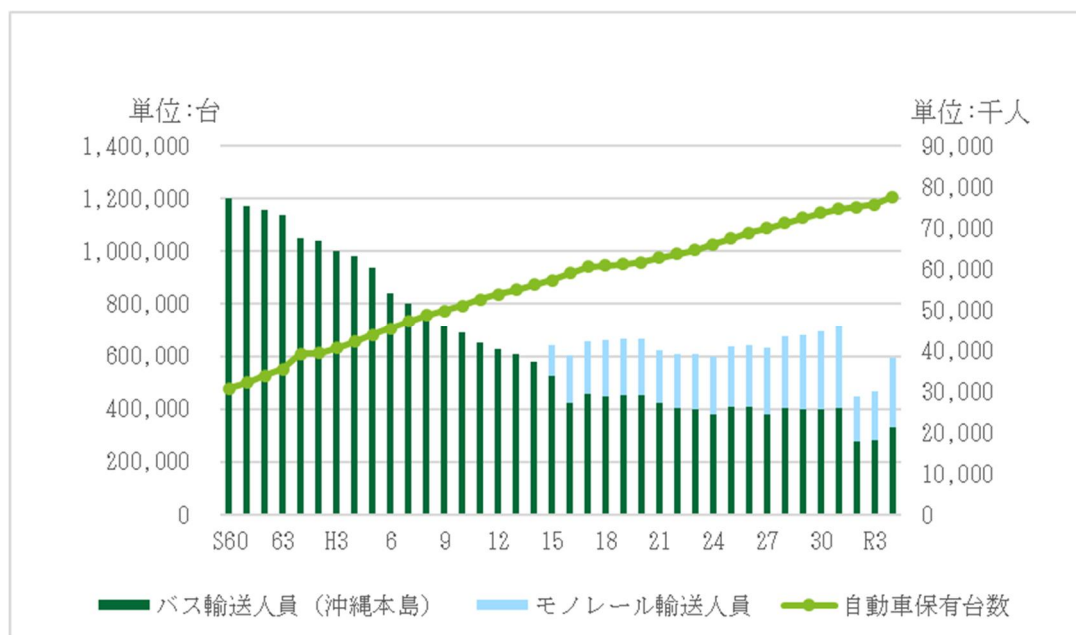
1) 自動車保有台数およびバス・モノレール輸送人員

沖縄県全体の令和元年度人口（約145万人）は昭和60年度人口（約118万人）のおおよそ1.2倍であるのに対し、令和元年度の自動車保有台数（約118万台）は昭和60年度（約48万台）の約2.5倍となっており、年々増加を続けている。その一方で、沖縄本島におけるバスの輸送人員は昭和60年度の約772万人に対して令和元年度は約260万人であり、約40年間でおよそ66%の減少を記録している。

平成15年に沖縄都市モノレール（ゆいレール）が開業したことで、バスとモノレールを合計した公共交通全体での輸送人員は前年比で増加している（ゆいレール開通前の平成14年のバス輸送人員は約373万人であるのに対し、令和元年のバス輸送人員は約260万人、モノレール輸送人員は約198万人である）が、自動車の保有台数は増加の一途をたどっていること、また昭和60年と比較すると公共交通全体での利用者数が減少していることから、沖縄県全体の輸送が自動車に依存しているという傾向が解消されていないことがわかる。

図2.1 バス・モノレール輸送人員と自動車保有台数の推移

（運輸要覧・業務概況・沖縄県HPより作成）

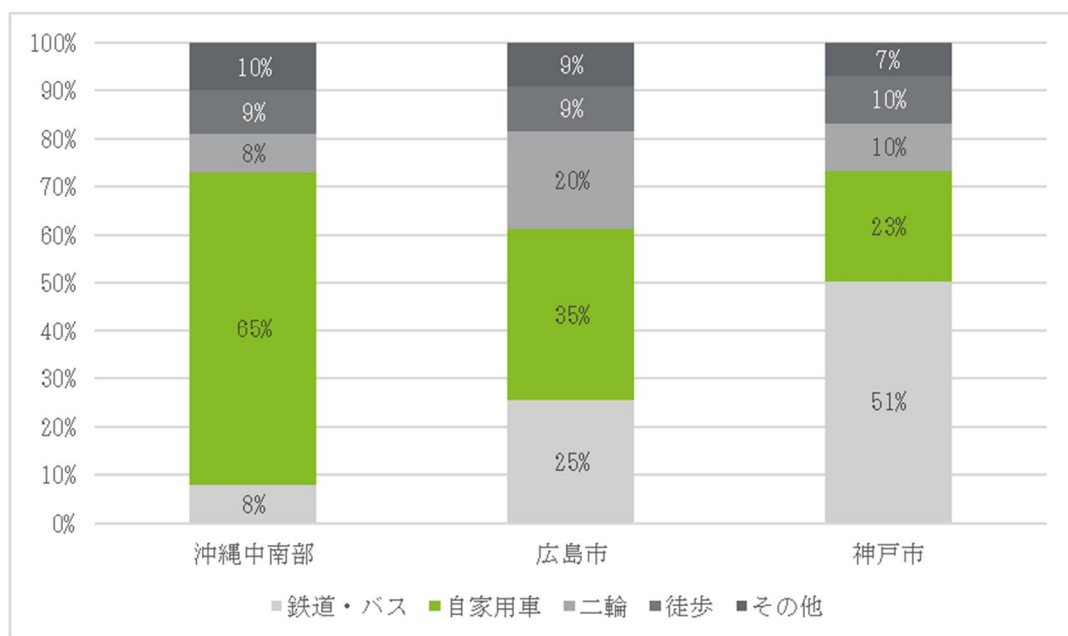


2) 通勤通学の手段の割合・交通分担率

沖縄県中南部都市圏（那覇市・沖縄市・うるま市・浦添市・宜野湾市・豊見城市・糸満市・南城市・読谷村・南風原町・西原町・八重瀬町・北谷町・中城村・与那原町・北中城村・嘉手納町の17市町村）と人口密度に近い都市として、兵庫県神戸市および広島県広島市を選定し、交通分担率における公共交通が占める割合について比較する。なお、人口密度は沖縄県中南部都市圏が2,524人/km²、神戸市が1,768人/km²、広島市が1,324人/km²となっている。

公共交通が占める割合は神戸市で51%、広島市で25%となっている。一方、沖縄県は那覇市などの都市部が集中する中南部でも8%となっており、他県と比較して自動車へ依存している傾向が表れている。

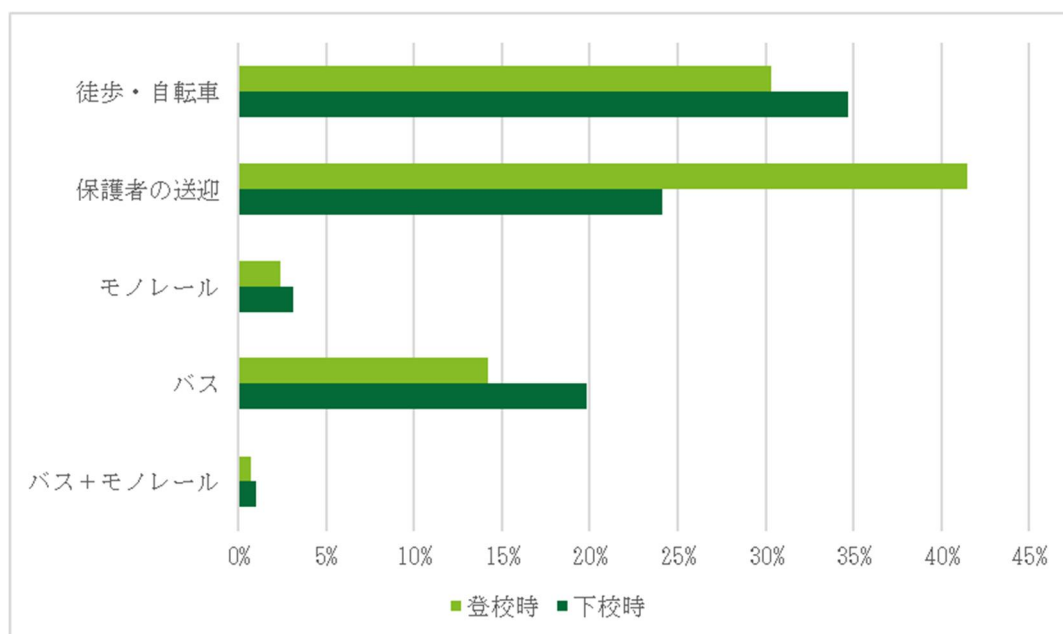
図 2.2 各都市における交通分担率(令和2年度国勢調査より作成)



こうした状況は高校生の通学においても同様となっている。沖縄県における県立高校を対象に通学手段を調査したところ、登校時には42%、下校時にも24%の高校生が保護者による送迎を利用している。特に登校時においては、徒歩あるいは自転車を利用する生徒（30%）よりも送迎を利用する生徒の方が多くなっている。

図 2.3 沖縄県内県立高校の生徒の通学手段

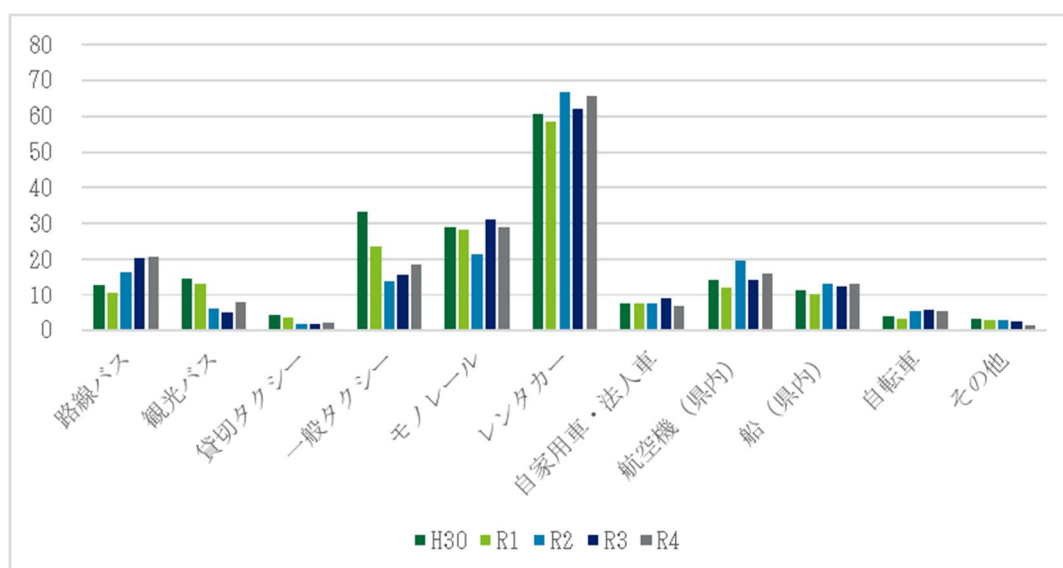
(『令和4年度ポストコロナにおける沖縄管内の公共交通転換への方策調査事業報告書』より作成)



3) レンタカーの使用状況、観光の自動車への偏り

県外から来た観光客が利用した交通手段(複数回答有)の割合を以下に示す。各年とも、最も多く使用されている交通手段はレンタカー(令和4年度調査において66%)であり、次いでモノレール(同29%)、路線バス(同21%)となっている。

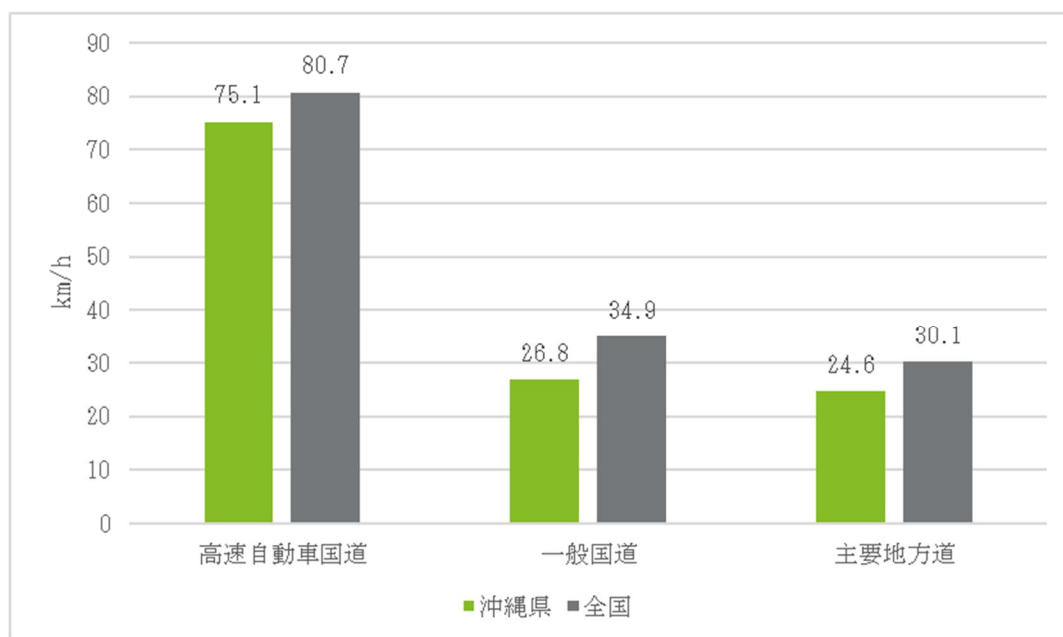
図 2.4 県外客利用交通手段(『令和2年度観光統計実態調査報告書』より作成)



4) 渋滞

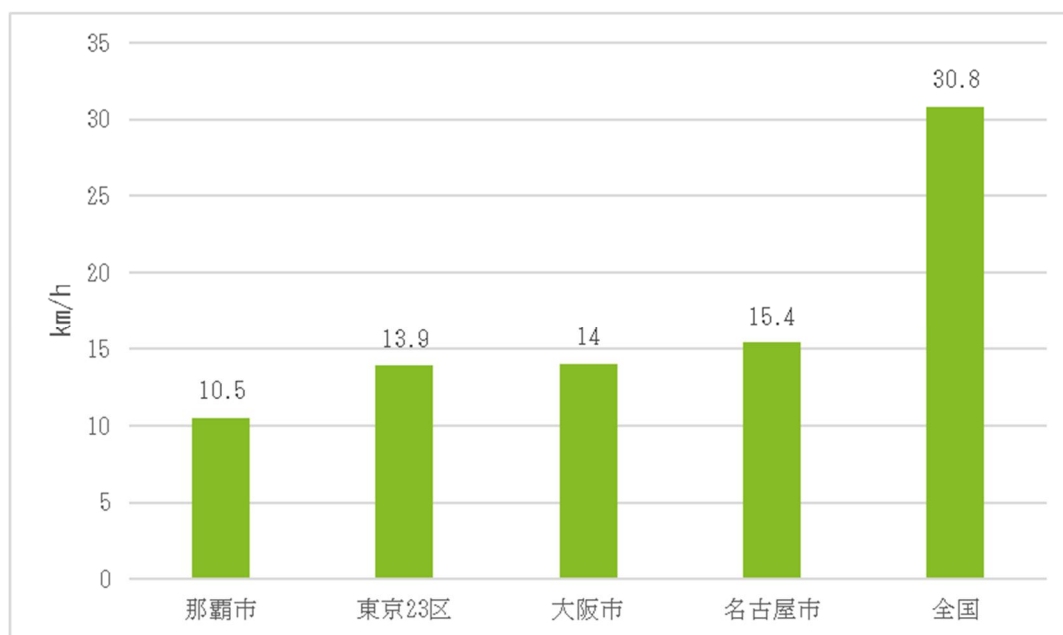
沖縄県の自動車への依存は、道路における平均移動速度の低下にもつながっている。沖縄県の朝夕旅行速度は、高速自動車国道で 75.1km/h(全国平均 80.7km/h)、一般国道で 26.8km/h(全国平均 34.9km/h)、主要地方道(都道府県道)で 24.6km/h(全国平均 30.1km/h)となっており、全国の平均速度を下回っている。

図 2.5 朝夕(混雑時)旅行速度(『全国道路・街路交通情勢調査』より作成)



また、平日朝夕(混雑時)における那覇市の平均旅行速度は全国平均の約 34%であり、那覇市における自動車の移動速度は、東京 23 区内や大阪市、名古屋市よりも遅くなっている。

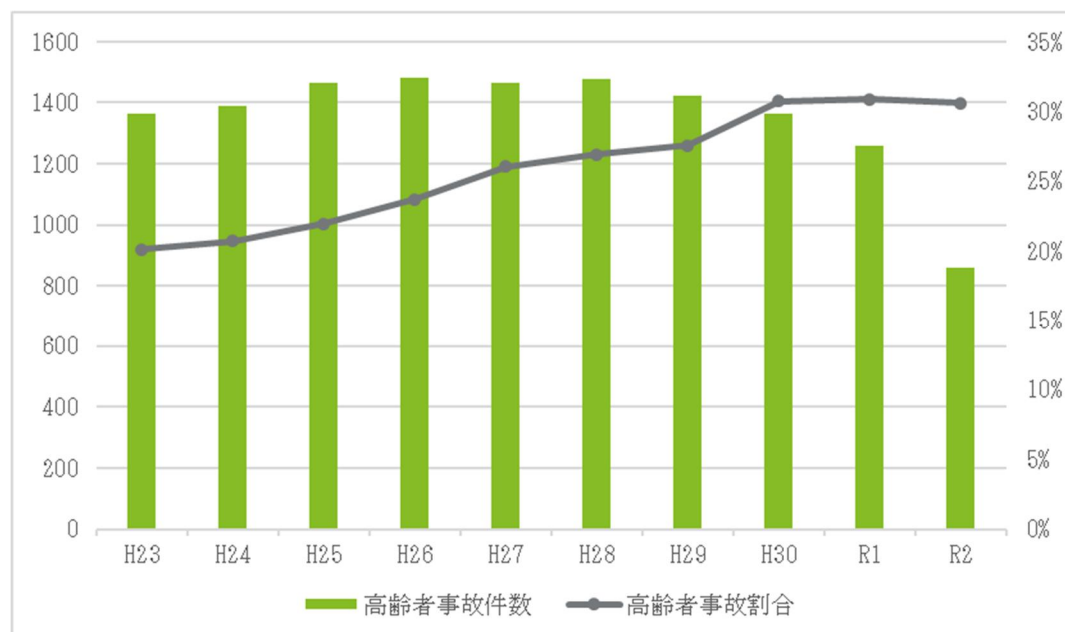
図 2.6 平日朝夕（混雑時）の平均旅行速度（『令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査』より作成）



5) 高齢者事故

高齢者も、生活のために移動が必要になった際にも公共交通で移動できず、自ら運転をしなければならない状況が続いている。沖縄県の交通事故における高齢者の割合は増加傾向にあり、平成30年度以降は事故全体の30%を超えている。

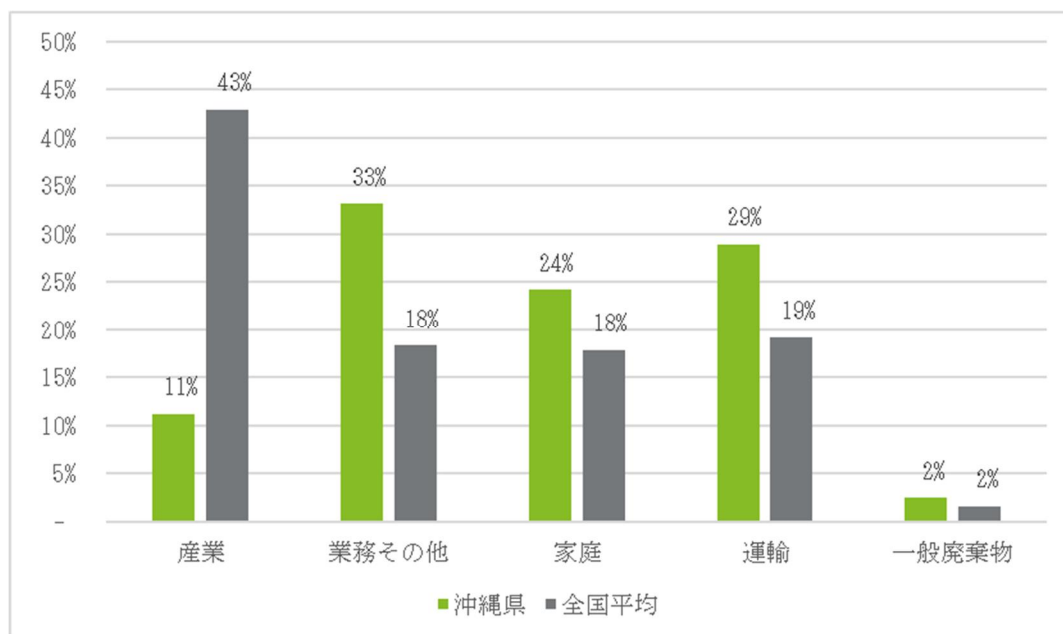
図 2.7 高齢者事故発生件数と割合（『沖縄県交通白書』より作成）



6) 環境負荷

沖縄県の自動車依存は、環境にも負荷を与えている。全国における運輸部門の二酸化炭素排出量の全体に占める割合は19%であるが、沖縄県では29%となっている。この数値は47都道府県のうち、8番目に大きい数字となっている。

図 2.8 部門別 CO₂ 発生割合（環境省『部門別 CO₂ 排出量の現況推計』より作成）



このように、沖縄県では自動車依存の高まりに伴う慢性的な渋滞などの利便性低下、高齢者事故などの安全性への影響が出ていると言える。さらにこれらの課題は交通の範囲に留まらず、前述の沖縄の社会課題全体にも影響していることが考えられる。例えば、渋滞に伴って通勤時間が増加し休息や自己研鑽の時間が十分に確保できず生産性が向上しない、また、移動手段が自家用車に限定されることによって、経済的理由により自家用車が保有できない層の就労の選択肢が狭まり、貧困から抜け出せないなどといった経路が考えられる。さらに、沖縄への旅行者にとっても、自動車中心の社会であることによって観光の満足度が低下する、車を運転しない層から観光先として選ばれなくなるといった影響が出ている可能性がある。

2. 本件業務における調査の方向性

沖縄交通の現況が、沖縄社会の課題の一つの要因になっているのではないかという仮説に基づき、下記のステップで仮説の検証と、対策の検討を行った。

(1) 住民の巻き込みの実施

パブリックインボルブメント（住民参加）の考え方を採用し、沖縄県の各所及びオンラインにて意見聴取を実施した。パブリックインボルブメントの実施においては、政策の結論ありきで意見を聴取するのではなく、本件業務の目的を共有したうえで、市民ニーズをとらえ、政策案に反映することに重点を置いて実施した。

(2) 様々なステークホルダーの巻き込みの実施

パブリックインボルブメントにて聴取された意見を踏まえ、どのように沖縄交通の姿を変えていくかを検討するため、企業や行政を含めた様々なステークホルダーが参加する検討会を運営した。

検討会の運営においては、沖縄の社会課題及びそのボトルネックになっていると考えられる沖縄の交通課題を共有するとともに、パブリックインボルブメントにて聴取された意見を幅広に共有することで、効果的な運用に努めた。

(3) ケーススタディ

上記(2)の様々なステークホルダーの巻き込みを行うにあたり、以下の2つのケーススタディを行い、どのような沖縄交通の姿、交通結節点整備があるべきか、また交通戦略立案・顧客確保として地域でのデータ利活用について、それぞれの現状分析、国内外事例調査を行い、特に、知見や実績ある者（有識者・鉄道会社・デベロッパー・先進2次交通サービス事業者等）へのヒアリングを実施した。

1) モノレール駅（てだこ浦西駅）の交通結節機能整備

- ・現状分析
- ・周辺開発の整理
- ・国内外事例調査
- ・ヒアリング調査

2) データ活用による地域と交通の連携

- ・現状分析
- ・国内外事例調査
- ・ヒアリング調査

第二章 沖縄のありたい姿の検討に向けた住民の巻き込み ―交通

の社会的価値分析を通じた沖縄のありたい姿の実現に必

要な交通の姿や KPI 等の作成―

1. 交通の社会的価値分析

第一章において、沖縄の社会課題が交通課題と繋がっている可能性が明らかになった。本章では、仮設の検証と今後の沖縄のありたい姿を検討するにあたっての住民の巻き込みについて詳述する。

沖縄のありたい姿を検討するにあたり、現時点で住民が沖縄社会に対してどのようにとらえているか、またどのような変化を望んでいるか、を可視化することとした。そのために、ロジックモデルを作成することで、交通の社会的価値分析による仮説の構築を行った。

(1) ロジックモデル

沖縄のありたい姿の実現にどのように交通がかかわっているかを検討するため、調査の実施にあたり、交通の社会的価値分析を行った。

交通の社会的価値分析においては、Theory of Change の考え方を採用し、ロジックモデルを作成した。Theory of Change とは、NPO 法人などの社会課題の解決を目指す団体などが、事業がどう社会の変革に役立つのかについて、課題の構造・原因と、解決するための変化の理論・法則を図式化したものである。これは、社会的インパクトの評価においても用いられるが、今回の仮説立案にあたっては、「何が課題に繋がっているのか」という点から作成を行った。

ロジックモデルの作成にあたっては、主要なステークホルダーに対するインタビューおよびオンラインアンケートを実施し、それぞれのステークホルダーに対して交通がどのような影響を及ぼしているのかを確認した。インタビューは対面、あるいはオンラインにて実施された。概要は以下の通り。ステークホルダー別に濃淡はあるものの、車中心の社会であることで、可処分所得の減少や、時間的負担の増加が発生し、それらが相まって生活の質の低下につながっていることが明らかになった。

図 2.1：プレヒアリングの概要

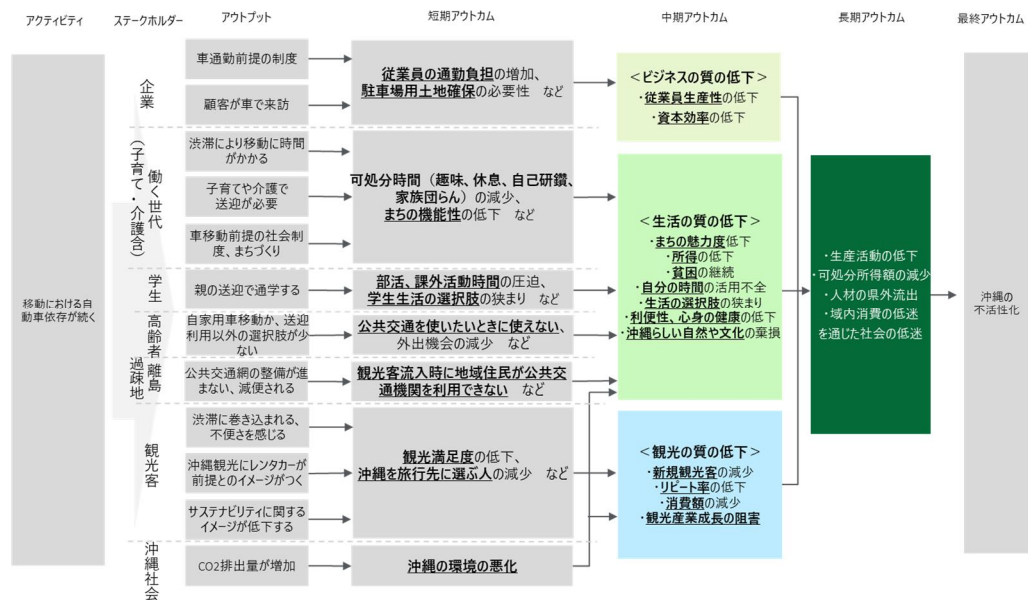
対象者	概要
企業	<ul style="list-style-type: none">自動車通勤者が多く、渋滞によって時間が奪われており、通勤時間を自己研鑽にあてられない特に非正規職員において、自宅近くで勤務先を選ぶ傾向が高い

	<p>と思われる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 免許を保有していなければ採用が難しい場合もある ・ 沖縄企業全般に人員不足感が強い
働く世代・子育て世代	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車通勤の方のうち8割以上の方が「いつも」または「たまに」交通渋滞に巻き込まれると回答。また、バス通勤の方の中でも渋滞に伴う運行遅延を問題視される方が多数 ・ 「渋滞の時間（渋滞を考慮し早く出発する時間も含む）がもったいない」「渋滞がストレス」との声が多い ・ 「飲み会に行けない」「渋滞のため目的地を変更」など、生活における選択肢の狭まりを感じる声も多数 ・ 割合は少ない（5%程度）ものの、交通への不満を受けて「県外への移住を検討する」との声もあった ・ 「駐車場の出入に時間がかかる」「車以外のアクセスの選択肢が少ない」と都市部の交通に不満の声があると同時に、「徒歩や公共交通の乗り継ぎで回れるような街整備」を通じて都市部の魅力が向上するのではとの声もあった ・ モノレール駅周辺に商業施設がないことを不便あるいは物足りなく感じる声もあった
学生及び親/介護者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車通学や車で外出において「渋滞に巻き込まれる（巻き込まれないために早く出発する）」との声が確認できた ・ 交通による機会損失を感じる声も確認できた（「渋滞の時間を他のことに充てられるかもしれない」、「遠いことを理由に飲み会や外出を諦めることがある」など） ・ 総じて学生にとって「学生生活を送る場」としての沖縄の魅力が低いわけではないものの、交通に関しては一定の不便さを感じている ・ 親が子の送迎に合わせて働き方・自身の生活をコントロールしている姿も確認できた（オンラインアンケートでも半数以上が「子の送迎で自身の生活が制限」と回答し、一部は時短勤務等になっている方も）
過疎部/離島	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の便数が少なく（あるいはほぼ整備されておらず）、住民のニーズに応えきれていないとの声が確認できた ・ 直近は観光のオンシーズン・オフシーズンの差はあまりないものの、観光客の流入が重なるタイミングでは特別支援学校の学生がバスに乗れない、あるいは終業後の勤務者がタクシーを捕まえられない等の事象が発生している

観光客	<ul style="list-style-type: none"> （明確なデータはないものの）渋滞時間損失が観光客の消費額等に与える影響はあると考えられる 観光客からは、沖縄の交通に対して不満の声が定期的に上がってくることを確認できた 沖縄観光において車の利用が主流という認識は観光客獲得に障壁となるとともに、一部の層においては交通がリピート率低下の要因の一つとなっている可能性がある サステナビリティを重視する欧州客などからは、沖縄の車社会に対して懸念を持たれる可能性がある
-----	--

これらのインタビューを踏まえて作成されたロジックモデルが以下の図表である。

図 2.2：ロジックモデル



車中心の社会が、短期的な変化を通じて中期的にはビジネスの質・生活の質・観光の質の低下につながっており、長期的には生産活動の低下や人材の県外流出等を通じて、沖縄県の不活性化に繋がっているのではないかと、という仮説が可視化できた。

ただし、これらは一部の団体や個人等からのヒアリングに基づくものであり、実態を知ること、また実態を踏まえて実際に交通を変化させていくにあたってはより多くの人々から意見を聴取し、政策に反映させる必要がある。そのため、本件においては、パブリックインボルブメント（以下、PI）の手法を用いて、沖縄県民を中心に、関連する広いステークホルダーから意見を聴取することとした。

(2) パブリックインボルブメントの素材作成

パブリックインボルブメントとは、「市民参画」または「住民参画」と訳され、公共事業の施策を立案する過程で地元住民などから幅広く意見を募り、計画決定に活かしていく手法である。政策の計画段階から市民参画を実施することで、計画策定手続きの透明性が高まる他、市民の声が計画に反映されることで、計画の質が高まるなどの効果が期待されている¹。

本件では、欧州で街づくりの際に参照されている Sustainable Urban Mobility Planning (持続可能な都市モビリティ計画：以下、SUMP) を参考として、PI を通じて市民が考える真のニーズをとらえ、政策に反映することを目的とした。SUMP とは、都市内および近郊で、人々およびビジネスのよりよい生活・事業のために必要なモビリティ充実のため欧州委員会により提案・設計されたガイドラインである。本ガイドラインは、欧州全域の都市交通・モビリティ計画策定者や専門家らとの「協議を基に作成されており、2013 年に SUMP ガイドライン第 1 版、2019 年に同第 2 版が発行されている²。

図 2.3 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

¹ 参考：国土交通省「市民参画型みちづくり」

² 国土交通省（2023 年）「持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）の概念及び展開状況」

SUMP の特徴は、市民およびステークホルダーの参加に加え、異なるセクター、当局内の各レベル、そして近隣当局との間における調整を重視している点である。また、需要追随型の交通策定ではなく、地域やまちづくりの観点から、どのような交通が必要かを整理し、バックキャスティング型でモビリティ計画を立てる点も特徴とされる。「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、日々の人とモノの流れによって結び付くいわゆる「都市圏域」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っ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 の実施ステップは以下の 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 2.4 : 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 の選択	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
	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

本件 PI においては、SUMP の実施ステップを参考に、現状認識についてステークホルダーからヒアリングしたうえで、将来シナリオを検討する 2 段階の設計とした。それぞれの段階と実施機関や場所等の詳細は下記の通り。

図 2.5 : PI の実施方針

段階	目的	実施期間	実施場所
第 1 フェーズ	【潜在意識の掘り起こし】 <ul style="list-style-type: none"> 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 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 	2023 年 11 月～12 月	<ul style="list-style-type: none"> うるマルシェ 県庁前 南城市役所 那覇空港 那覇メインプレイス オンラインアンケート（パネル調査） 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"> ➢ 沖縄県立首里高等学校 ➢ なんじょう市民大学 ➢ 那覇地区老人クラブ連合会 ➢ NPO 法人バリアフリーネットワーク会議 ➢ 公益社団法人那覇市母子寡婦福祉会 ➢ 国頭村、大宜味村、東村
第 2 フェーズ	【ありたい姿の実現に向けた問いかけ】 <ul style="list-style-type: none"> 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 	2024 年 2 月	<ul style="list-style-type: none"> 南城市役所 那覇メインプレイス 那覇空港 具志川メインシティ

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. PI 第1フェイズ

(1) 調査項目

PI の第1フェイズにおいては、バックキャスティング型で交通を考えていくうえで必要な「ありたい姿」に関して市民からの意見を多くヒアリングすることを狙いとした。意見聴取にあたっては、単に交通課題をヒアリングするのみならず、それがなぜ生活にとって重要なのか、それを解決することで真に解決したいニーズは何か、という点にフォーカスを置いて意見を聴取することとした。

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

(2) 調査結果の概要

第1フェイズの結果、各テーマについて聴取できた意見を下記に示す。多様な意見が聴取されたが、プレヒアリングを通して立案した仮説がおおむね正しいことがわかった。加えて、サービスとしては決済手段の互換性を求める声が多く聞かれた。

分類	得られた声
企業活動・働き方について	<ul style="list-style-type: none">➤ 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。➤ 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。➤ 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。
まちのあり方について	<ul style="list-style-type: none">➤ 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。

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 ➤ 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暮らしが残るまちを望む声もあった。
暮らし方について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 ➤ 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。 ➤ 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。
環境について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 ➤ 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。
学びについて	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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主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。 ➤ 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。 ➤ 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。
高齢者について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。
観光について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 ➤ 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。
--	--

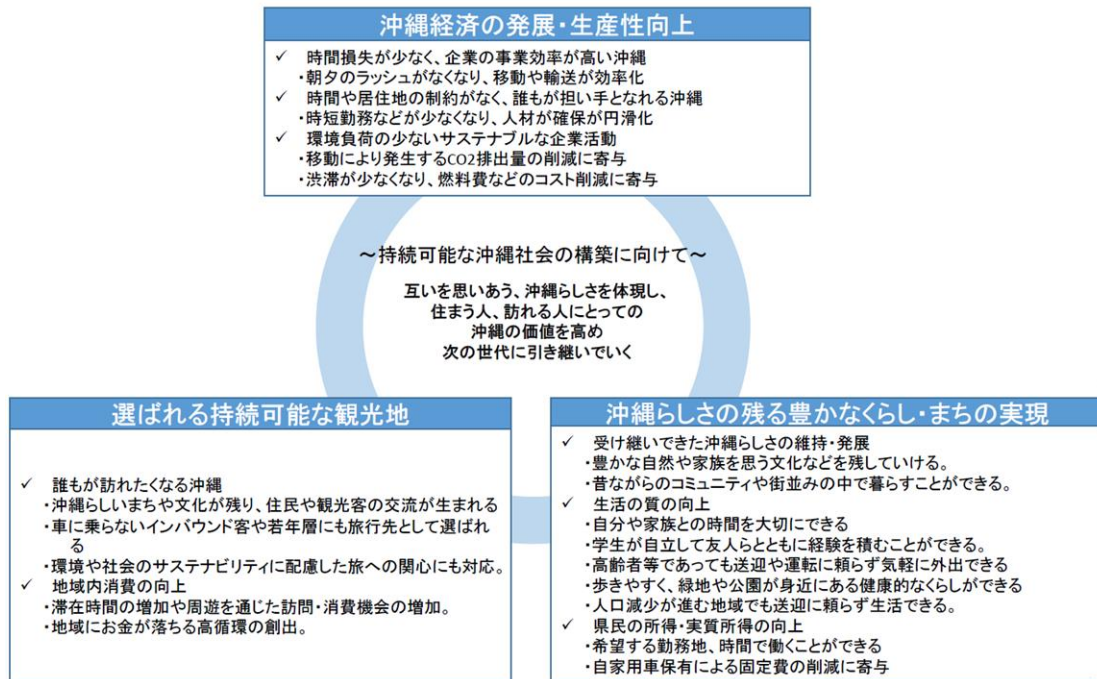
3. PI 第2フェイズ

(1) 調査項目

PI の第2フェイズにおいては、第1フェイズで聴取した意見を踏まえ、政策提言を行い、方向性について意見を聴取することを目的とした。そのため、第1フェイズから第2フェイズの実施までの期間は十分確保し、第1フェイズの結果から得られた示唆をどのような形で提示していくことが望ましいかについて検討を行った。

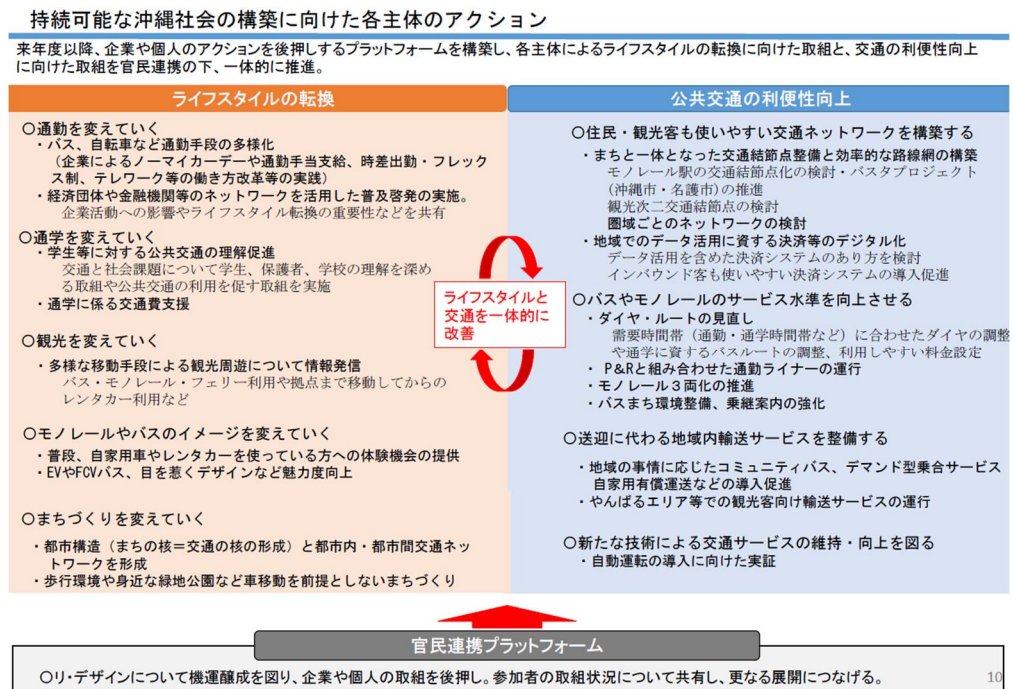
本件においては、ありたい姿として様々な声が聞かれたものの、大前提として沖縄らしさの残る豊かなくらし・まちの実現が重要であることに加え、沖縄経済の発展・生産性向上や、選ばれる持続可能な観光地であることが重要であるとの意見が多く聞かれた。そのため、図 2.6 に示すように、3つの項目に分類の上、各項目に意見を分類したものをパブリックインボルブメントで示すこととした。

図 2.6：持続可能な沖縄社会としての、ありたい姿（案）



また、定時性の高い交通機関の重要性が意見として多い一方で、健康などの観点から、車前提ではなく、歩行を日常に取り入れられるような生活をしたいとの声も挙がっていた。これを踏まえ、公共交通の利便性向上はもちろん、企業によるフレックスやテレワーク等の推進や、歩行環境を整えるなどのライフスタイルの転換を同時に行っていくことが必要との仮説に立ち、両方向で沖縄社会を変えていくという案を提示した。

図 2.7：持続可能な沖縄社会の構築に向けた各主体のアクション事例



具体的な質問項目としては、下記について意見の聞き取りを行った。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

■ 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聴取
- ・ 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聴取
- ・ 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聴取
 - ライフスタイルの転換に関する選択肢
 - 行政・事業者による取組に関する選択肢

(2) 調査結果の概要

第2フェイズを通して得られた声の概要は以下の通り。

図 2.8 : PI 第2フェイズを通して得られた声

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"> ➤ 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が多かったほか、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。 ➤ 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。 ➤ 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。
「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"> ➤ 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。
ライフスタイルを変えていくための取組について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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多かった。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多かった。 ➤ 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多かった。 ➤ 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多かった。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。 ➤ モノレール・バス等の公共交通機関について、休みの日に乗ってみるなど、無理のない範囲で触れる機会を設けたいとの声が多かった。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ほしいとの意見もあった。

	<p>もあった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。
交通サービスに期待するアクションについて	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 ➤ 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。 ➤ 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。

4. モニタリング指標（案）の作成

PI の第1フェイズ、第2フェイズを踏まえて収集された意見を踏まえ、仮説として作成したロジックモデルの妥当性や、必要とされる施策が確認できた。一方、政策の実効性を担保するためには、その進捗を管理する指標が必要である。SUMP の考え方においても、施策のモニタリングと評価について、計画段階から織り込むことが重要であるとされている。指標は、野心的な目標あるべきではあるものの、一方で、SMART（Specific：明確な、Measurable：計測可能な、Achievable：達成可能な、Relevant：関連性の高い、Time-bound：期限を定めた）なものでなければならないと定義されている。この点、本件調査においては施策の構築がこれからであることから、現時点のロジックモデルを前提とした、モニタリング指標の案を作成し、今後の参考とすることとした。

モニタリング指標案の作成においては、ロジックモデルを前提に、沖縄の交通課題のみならず、生活課題の変化をとらえるにあたり関連性の高い指標を検討した。また、本件が市民の参画を経て実施されるものでもあることを踏まえ、市民にとってもわかりやすいものである必要があると考え、以下の指標を抽出した。

図 2.9：モニタリング指標の候補

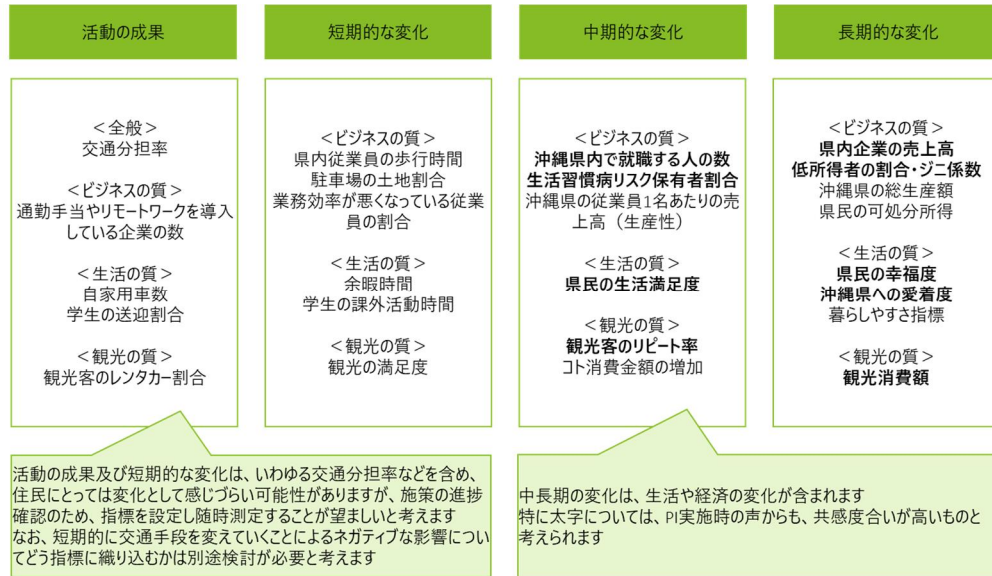


図 2.10：各モニタリング指標間の関係



一方、個別の指標をフォローするだけでは、直感的に全体として社会が改善の方向に向かっているのかがわかりにくい。そのため、住民にも、企業や自治体にとっても一覧してわかりやすい指標とする観点から、各項目を組み合わせる総合評価指標を作成することも考えられる。

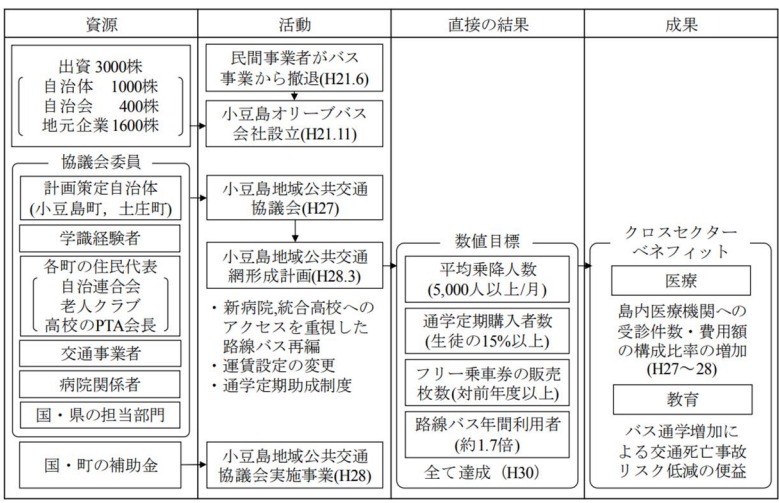
図 2.11：総合指標のイメージ



交通の社会的インパクトに関する KPI の設定については、小豆島の交通における適用事例がある。小豆島では、島内路線バスを運行する会社が経営難を理由に、路線バス事業から撤退を表明したことを受け、路線バスの維持存続に向けて、小豆島 2 町を筆頭株主とした民間事業者等を含む島民出資によるバス会社が設立され、運営されていた。しかしながら、高額な運賃などの問題から利用者数は減少傾向にあった。この対策として、小豆島地域公共交通網形成計画を平成 28 年に策定し、抜本的な路線の再編を実施した。

本件における成果は、直接的には路線バスの利用者増加であるが、その活用により、医療や教育分野でも成果が出ると想定されていた。その際に作成されたロジックモデルが下記のものである。なお、下図における「クロスセクターベネフィット」とは、ある分野における政策によってもたらされる他分野における便益のことである。

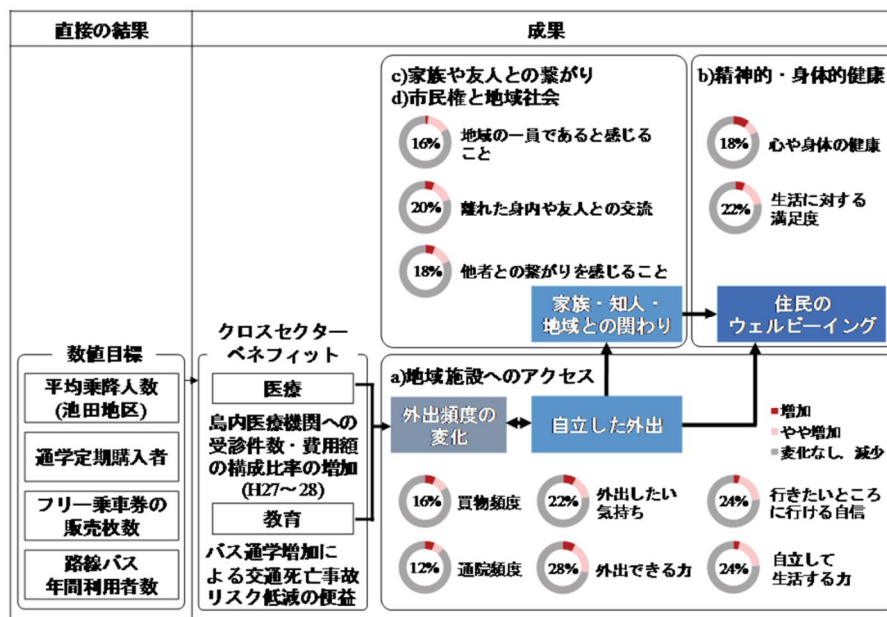
図 2.12：小豆島のロジックモデル³



³ 平野 他 (2020) 土木学会論文集 D3 (土木計画学) Vol.75, No.6 「地域公共交通を対象とした社会的インパクト評価に関する研究 ―地方路線バス網の再編を対象に一」

上記ロジックモデルを前提として、本件の実績を評価するために KPI が設定され、毎年フォローされた。また、これと併せて、社会的インパクトを測定するため、住民に対してアンケート調査を実施した。アンケート調査を通じて、住民の生活の変化として、外出頻度の変化や、家族・知人・地域との関わりの深化等を通じて住民のウェルビーイングに通じていることが示された。

図 2.13：小豆島の社会的インパクトの発現構造の仮定⁴



上記事例はバス再編による影響ではあるが、本件業務における陸上交通体系の在り方検討に関しても適用可能な事例と考えられる。

⁴ 平野 他（2020）土木学会論文集 D3（土木計画学）Vol.75, No.6「地域公共交通を対象とした社会的インパクト評価に関する研究 ―地方路線バス網の再編を対象に一」

第三章 幅広いステークホルダーの巻き込み ―沖縄交通リ・デザイン実現検討会の開催・運営―

1. 検討会の運用

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ている。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る。この社会全体としての課題解決のために必要とされる交通サービスを整えていくため、幅広いステークホルダーを本件取組に巻き込む観点から、沖縄交通リ・デザイン実現検討会を開催した。本検討会には、金融セクター（株式会社琉球銀行、株式会社りゅうぎん総合研究所、株式会社沖縄銀行、株式会社沖縄海邦解放銀行、沖縄振興開発金融公庫）のほか、経済界（沖縄経済同友会、沖縄県商工会議所連合会、一般社団法人沖縄県経営者協会）、エネルギーセクター（沖縄電力株式会社、株式会社りゅうせき）、観光業界（一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー）、運輸業界（一般社団法人沖縄県バス協会、一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会、沖縄都市モノレール株式会社）や、琉球大学、自治体等（沖縄県企画部、沖縄県土木建築部、沖縄県文化観光スポーツ部、沖縄県教育庁、内閣府沖縄振興局、内閣府沖縄総合事務局（運輸部、開発建設部、経済産業部））が参加した。参加者の詳細については資料編を参照。

2. 沖縄交通リ・デザインに係る勉強会

沖縄交通リ・デザイン実現検討会の開催に先立ち、各ステークホルダーに対して、沖縄交通リ・デザインの狙い、沖縄の社会課題の共有を行い、また参加者の共通理解を揃えるため、SUMP（持続可能な都市モビリティ計画）とは何かについて、関西大学経済学部宇都宮教授に講演いただいた。勉強会のアジェンダについては下記の通り。

- 沖縄交通リ・デザインの狙いについて
- 沖縄の社会課題の状況と交通について
- 講演
 - ・ SUMP（持続可能な都市モビリティ計画）とは何か
- 意見交換
- 第1回検討会の進め方について

3. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（1回目）

沖縄交通リ・デザイン実現検討会第1回については、あらためて沖縄交通リ・デザインの狙いを周知し、沖縄の労働問題を沖縄労働局の西川局長に、計画策定における市民参画について、三菱総合研究所の矢嶋氏に講演いただいた。その後PIの進め方を事務局より報告し、合意形成を図った。検討会のアジェンダは下記の通り。

- 沖縄交通リ・デザインの狙いについて
- 講演
 - ・ 最近の雇用情勢から見た沖縄の労働問題
 - ・ 計画策定における市民参画
- PI の進め方について
- 意見交換

意見交換において得られた意見のうち、主なものは下記の通り。本件調査の方向性として、多くの住民や観光客等から意見を聴取したのち、バックキャスティング型で交通政策を検討することへの合意が得られた。これを受けて、第1回PIを実施した。

(主要な意見)

- 交通政策は課題解決を現状から考えると身動きが取れないため、バックキャスティングによる検討は非常に期待している
- インタビューで潜在的な意識を引き出し、沖縄としてできることと、観光客が求めることとの調和を探りながら、次の観光やまちづくりにもつなげていきたい
- この事業であるべき姿が描かれることで交通事業者がそれを目指して取り組むことができると思うので、大変期待している
- 皆が一緒に変わっていかないといけない問題である。意義、役割を認識し、機運を醸成する必要がある。交通や企業、働き方をデザインしてアクションにしていきたい

4. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（2回目）

沖縄交通リ・デザイン実現検討会第2回については、PIの実施概要、得られた声についての報告を行った。また検討会第3回および第4回での議題、PIの2回目についての進め方について確認した。第2回検討会のアジェンダは下記の通り。

- PI 第1フェイズ実施結果報告
 - ・ 実施概要について
 - ・ 得られた声について
- 意見交換
- 今後の進め方

意見交換において得られた意見のうち、主なものは下記の通り。今回の調査で得

られた意見を踏まえて、第2フェイズのPIでは、理想の生活像をあらためて確認するとともに、実現に向けた方針をヒアリングしていくこととした。

(主要な意見)

- 多様な声が拾えた良い調査であった
- 本調査を通じて出てきた課題(働き方の制限、若者の車離れによる観光の選択肢の減少)については、対策が必要であると認識した
- 一方で、取組を進めていくにあたっては、情報発信の方法をはじめ、様々な課題もあることから、引き続き本検討会を踏まえて検討を進めていく必要があると考える
- PI第2フェイズにおいては、今回の意見を踏まえつつ、望ましい街の姿やその実現のためにどのようなことが必要かをヒアリングしていく

5. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会(3回目)

沖縄交通リ・デザイン実現検討会第3回については、PIの第2フェイズの進め方について確認し、ステークホルダーに求められるアクションの提示、交通結節点整備の参考事例として東急株式会社による講演、データの利活用の参考事例として三井住友カード株式会社による講演をいただいた。第3回検討会のアジェンダは下記の通り。

- PI第2フェイズの進め方について
- 次年度以降の取組の方向性について
 - ・ ステークホルダーに求められるアクション(たたき台)
 - ・ オンライン講演①(公共交通と駅を中心としたまちづくり)
東急株式会社をはじめとして鉄道事業者の構造転換は昨今の交通事業の主流となっている旨の説明いただいた。具体的には、従来の鉄道・交通事業はそれを主幹事業として行っていたが、鉄道事業そのものではなく沿線におけるエリア・生活の価値を高めていく事を事業目的に設置している。また、東急株式会社の事例を参考に地域住民と関連ステークホルダーを巻き込み、街づくりを推進することが地域・エリアの価値向上において重要であり、結果として鉄道事業そのものの持続可能性にもつながる事を説明いただいた。
 - ・ オンライン講演②(交通を起点としたキャッシュレスデータの利活用について)
三井住友カード株式会社が提供しているタッチ決済の事例をもとに事業者におけるデータ利活用の説明をいただいた。主な事業者のメリットとして、鉄道事業のみならず駅周辺における購買情報も入手可能なことか

ら、従来の IC カード等と比較して高いクオリティの情報が入手することができ、そのデータにより各種分析・利用が可能である。また、今後このようなタッチ決済は既に世界的にも普及がされており、日本でも普及することによって外国人などの利用が促進される点についても強調された。

➤ 意見交換

意見交換において得られた意見のうち、主なものは下記の通り。ライフスタイルの変容と利便性の向上の両面からアプローチしていく案としては賛成ではあるものの、特に利便性の向上という意味では、これまで多くの取り組みがなされてきたことから、より効果的な手法の検討が求められる意見があった。今後の進め方としては、ライフスタイルの転換とともに、公共交通の利便性を上げていく方針で進めていく方向にて意見聴取を行うことで合意した。これを基に、第2回 PI を実施した。

- 沖縄のライフスタイルは自家用車が浸透している、ライフスタイル変容と利便性の向上を一体化して行う必要がある
- ライフスタイル転換・公共交通の利便性を一体的に改善する点に共感。脱炭素に寄与すると考える。ノーマイカー・時差出勤・テレワーク（わったーバス党などの施策を行使）などが良いのではないかな。
- 「ライフスタイルの転換」に変えたのが良い、沖縄はモノレールの駅が結節点になっておらず、町と一体となった結節点整備というのが重要、バス路線の政変等を含めて検討していくと面白い
- 事例紹介はあったが、沖縄では、非常に狭い範囲に駅があるため（関東などと同じように沿線を）開発するには無理があり、運輸事業以外の利益が現状ほぼない。乗降人数も少なく公共交通転換のためには魅力をアピールし、交通結節点にて連携する必要がある

6. 沖縄交通リ・デザイン実現検討会（4回目）

沖縄交通リ・デザイン実現検討会第4回については、PI の第2フェイズの実施結果について報告するとともに、今後の方向性として官民連携プラットフォームを構築し、推進していくことで合意した。第4回検討会のアジェンダは下記の通り。

- PI 第2フェイズ 実施結果報告
- 今後の取組の進め方について
- 意見交換

意見交換において得られた意見のうち、主なものは下記の通り。プラットフォームに関し、共同事務局が担う役割について調整を求める声があったほか、実現のた

めには周知活動が重要であるとの観点からメディアやマスコミを構成員に加えるべきという意見があった。その上で、官民連携で時差出勤やテレワークなどのアクションを推進していくという合意を頂いた。

(主要な意見)

- 最後に出たプラットフォームに関して、経済団体と県・国がともに取り組んでいく上で共同事務局がどのような役割を担う等の調整が必要である
- 沖縄の交通改善への関心は非常に高いと感じている。バス無料デー、ノーマイカーデー、時差出勤の推奨等の具体的な役割の検討を行いたいと考えている。
- プラットフォームの実現には広報・周知も重要である事を認識しており、メディアやマスコミも構成員の1つに入れても良いのではないかと考える
- 具体的に必要な利便性向上のために解決すべき課題はなかなか1事業者で解決を行うのが難しいものもあり、行政の支援が必要になると考える
- 交通の改善においてはやはりライフスタイルの転換が重要になると認識している。社会的にテクノロジーや生活が大きく変容している中、自動車に関してはなかなか変わっていないと考えており、官民連携して取り組んでいく必要がある
- 住民の理解のもと持続可能な公共交通をどう続けていくかについて、関係各者の皆様と協議して進めて行きたい

第四章 ケーススタディ ―地域と交通とが連携した公共交通利用 環境の改善を図るためのプロジェクトの組成―

慢性的に発生する渋滞を緩和させるためには中南部都市圏に集中する交通量を分散化させる必要がある。2019年10月に延伸された沖縄都市モノレール「てだこ浦西駅」はパーク＆ライド駐車場が約1,000台整備されており、また駅周辺開発はこれから行われていく状況であるため、当駅を交通結節点として発展させるためにはどのような機能が求められるかを確認するために1つ目のケーススタディとして「モノレール駅の交通結節機能」を選定した。

IT技術と公共交通（バスなど）の連携による運行状況の見える化や運行の効率化はこれまでも図られてきており、多様化・CCする決済手段への対応も図られてきているところである。一方、交通と決済手段は単に支払方法を多様化するだけではなく、他サービスと連携することで利用者の利便性を高めることにつながっている。このような最新事例を確認することを目的に2つ目のケーススタディとして「データ活用による地域と交通の連携」を選定した。

1. モノレール駅の交通結節機能

(1) プロジェクト目標

沖縄交通リ・デザイン検討会において、各ステークホルダーを巻き込むため、ステークホルダーに求められるアクションの参考となる国内外事例の調査を行うとともに、まちと交通の「核」となる生活商業機能・2次交通機能を備えた交通拠点形成に向け、県内のモノレール駅（てだこ浦西駅）を選定し、関係者が協働した本駅の交通結節機能整備のビジョンを作成する。

(ア) 本駅及びその周辺の現状及び予定されている開発事業等を踏まえ、駅利用実態の調査、有識者や住民・観光事業者等のユーザーサイドからのヒアリング等を通じ、利用者像・ネットワークイメージ・駅周辺に備えるべき機能など本駅の期待される利用方法について検討する。

(イ) 本駅の交通結節点整備の参考となる国内外の事例について知見や実績ある者等を招き、意見交換を実施する。

(ウ) ア、イを踏まえ、本駅及び本駅周辺に求められる生活商業機能・乗り継ぎを円滑化する施設整備・2次交通サービス等を確認し、駅前整備や駅周辺の未利用土地の活用等を含め、本駅の交通結節点としてのビジョン、あるべき姿を取りまとめる。

(2) ケース概要

1) てだこ浦西駅と幸地インターチェンジの結節

てだこ浦西駅周辺においては、高速道路である沖縄自動車道と県道 38 号線である浦添西原線、都市モノレールが結節している。さらに、自動車の交通網に関して整備中の沖縄自動車道幸地インターチェンジ（仮称）との接続が数年内に予定されている。

このような、交通における要地である事から駅周辺のまちづくりの推進と、新たな観光回遊ルートが地域の発展に寄与し、観光の魅力も向上することが期待される。人々の移動手段も自動車利用からゆいレール利用に転換することにより自動車の CO2 排出量削減が期待される。

図 4.1 沖縄県におけるてだこ浦西駅の位置づけ（「沖縄県の道筋 2021」より）



図 4.2 幸地インターチェンジとの結節イメージパース①（「沖縄県の道路 2023」より）



図 4.3 幸地インターチェンジとの結節イメージパース②（ゆいレール HP より）



2) てだこ浦西駅の概要

沖縄県中北部から沖縄自動車道を経由するバスや自家用車から、ゆいレールへの乗り継ぎがしやすいよう、駅周辺には交通広場やパーク&ライド駐車場（約 1,000 台）が整備され、地域の住民や那覇市中心地域に向かう人たちの交通アクセスの拠点駅である。

また、駅周辺はまちづくりの計画が複数あり、順次開発が進められている。

2019 年 10 月に首里駅からモノレールが延伸し、開業。その後 2023 年 8 月に 2 両編成から 3 両編成化し、今後輸送人員の増加が想定される。てだこ浦西駅の年間総乗客数は、2022 年度は 579,097 人、1 日平均 1,587 人であり、モノレール駅では 14 位の乗客数である。ただし、延伸された 4 駅の中では 1 番の乗客数であり、また直近では増加傾向にある。

てだこ浦西駅構内には、ATM、外貨両替機の設置は無い。ゆいレール各駅舎には沖縄らしさを表現するために、駅にちなんだアートガラスや、沖縄の動植物などをイメージしたアートタイルが設置されている。

図 4.4 てだこ浦西駅周辺 パーク&ライド駐車場外観（現地撮影）



図 4.5 てだこ浦西駅 外観（ゆいレール HP より）



図 4.6 沖縄都市モノレール 路線図（ゆいレール HP より）



3) てだこ浦西駅周辺の都市開発計画及びスマートシティマスタープラン

てだこ浦西駅周辺で開示されている、各主体の開発計画の概要等は下記図 4.7 の通りである。

図 4.7 てだこ浦西駅周辺の開発計画概要（各計画より）

計画名称	発行主体	てだこ浦西駅周辺の開発計画概要
てだこ浦西駅周辺地区 地区計画	浦添市	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「総合交通拠点」としての立地を活かし、様々な人と情報、文化の交流するまちを形成し、単なる緑化にとどまらず、自然景観と馴染み、潤いと安らぎが感じられるまちづくりを目指す ✓ 「商業地区」、「沿道商業・住宅地区」、「住宅地区」に計画地区を分類 ✓ 「商業地区」：モノレール駅、インターチェンジ等利便性の高い交通結節拠点の整備と、立地条件を生かした業務・商業施設等の立地促進、総合交通拠点の形成 ✓ 「沿道商業・住宅地区」：地形や緑を活かした良好な居住環境の確保・維持、生活関連サービス施設等の立地 ✓ 「住宅地区」：居住環境の確保・維持、地区内居住者の利便に資する店舗の立地
てだこ浦西駅周辺土地 区画整理事業	てだこ浦西駅周辺 土地区画整理組合	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 隣接する沖縄都市モノレールてだこ浦西駅及び沖縄自動車道のインターチェンジ整備により総合交通結節点機能を活かした「浦添市の東の玄関口」、また「沖縄本島中北部地域の玄関口」として地域活性化の拠点として位置づけられる ✓ 現在未整備の区域の土地の有効活用を図ると共に、地区の持つポテンシャルを上げ、モノレール駅を中心とした魅力あふれるまちづくりを目指す
沖縄県の道路2023	沖縄県土木建築部	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 沖縄自動車道と浦添西原線を結ぶ幸地インター線の整備、モノレールとの連携による自動車交通から公共交通への転換を促進し、那覇都市圏の交通渋滞緩和に寄与するとともにアクセス性を向上する ✓ てだこ浦西駅を広域的な道路交通の重要な拠点と位置付けている。
てだこ浦西駅周辺スマート シティマスタープラン	浦添市	<ul style="list-style-type: none"> ✓ まちづくり事業（参入事業者誘致）を区画整理事業と同時並行に進めることで、参入事業者リスクを低減し、沖縄県で希少な冷熱供給中心の分散エネルギー事業を商業ベースで実現する計画 ✓ 分散型エネルギー施設（現エネルギーセンター）に天然ガスコジェネレーション4,000kWを主電源とする設備を導入し、てだこ浦西駅周辺地区の立地施設まで自営線・熱導管を敷設して電熱併給事業を実施する
浦添市総合交通戦略	浦添市	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 慢性的な交通渋滞等交通環境の改善に向けて幹線道路網の構築を効果的に展開する。 ✓ 基幹バス、モノレール、コミュニティバス等と交通結節点の積極的な推進を図る。

「てだこ浦西駅周辺スマートシティ」は、平成 27 年度に「てだこ浦西駅周辺分散型エネルギーインフラプロジェクト・マスタープラン」（以下、「分散エネルギー事業計画」とする。）を策定のうえ、分散型エネルギーを導入することで民間事業者の参入意向を明確にし、民間事業者誘致、区画整理事業とまちづくり事業を一体的に推進する開発事業である。

本地区の分散型エネルギー事業は、分散型エネルギー施設（現エネルギーセンター）に天然ガスコジェネレーション 4,000kW を主電源とする設備を導入し、本地区の立地施設まで自営線・熱導管を敷設して電熱併給事業を実施する計画である。電力供給対象は本地区の牧

港川以南全ての街区、冷温熱は熱効率と熱需要を鑑みて分散型エネルギー施設に隣接する街区のホテル・フィットネス・大型複合商業施設（冷熱のみ）を供給対象とする。なお、牧港川以北の住宅については、希望者がいた場合には、沖縄電力の託送サービスを活用した小売電気事業として電気を供給する。

図 4.8 てだこ浦西駅周辺地区におけるスマートシティ型まちづくり検討方針
（浦添市てだこ浦西駅周辺スマートシティマスタープランより）

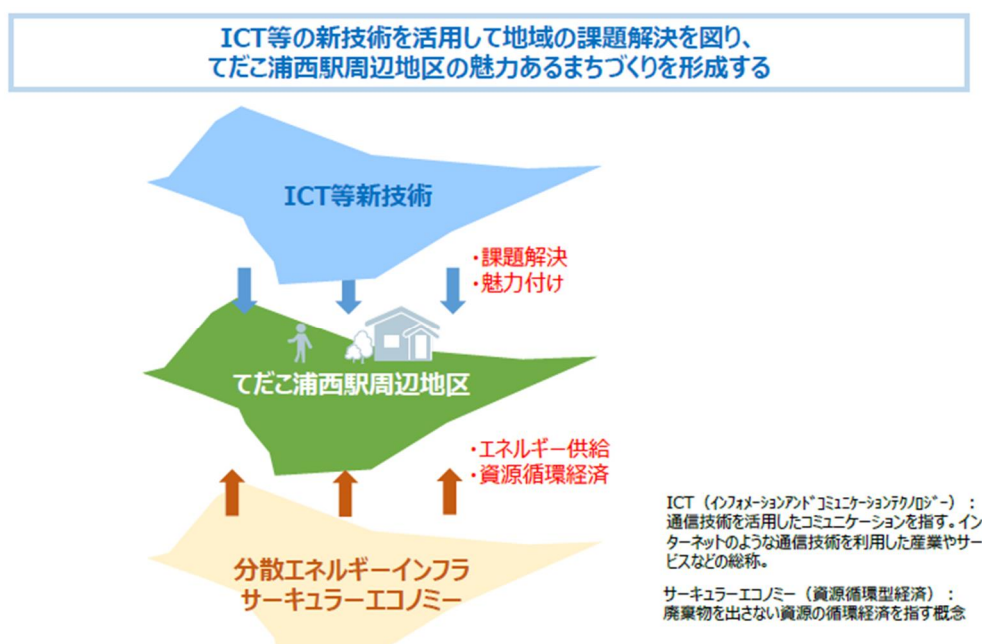


図 4.9 てだこ浦西駅周辺地区におけるまちづくりの視点と機能・役割の整理
(浦添市てだこ浦西駅周辺スマートシティマスタープランより)

視点	機能・役割	
交通	中部・北部圏域との広域連携MaaS マイクロモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> てだこ浦西への期待は<u>県内の広域交通拠点</u>（北部アクセス） 交通は<u>都市機能を誘導する</u>役割にある MaaS（Mobility as a Service）に関しては推進中（沖縄MaaS実証事業） デマンドコミュニティバス（うらちゃんmini）を令和2年度から実証実験開始
産業・観光	大規模ホテル大型商業施設IT企業向けオフィス	<ul style="list-style-type: none"> てだこ浦西への期待は<u>ホテル・大型商業施設</u>（お土産物販）・<u>IT企業用オフィスの誘致</u> ホテルは祝宴が開けるような大規模な施設が望まれる IT企業用オフィスはモノレール沿線のニーズが存在（IT企業と県物産公社から問合せあり） <u>観光に関して浦添前田駅が拠点で、てだこ浦西駅は宿泊・物販拠点</u>として連携したい 令和3年11月から令和4年1月にかけて電動キックボード実証事業を開催
防災	災害復旧の拠点防災に向けた連携強化	<ul style="list-style-type: none"> てだこ浦西への期待は<u>災害時の物資等輸送拠点</u> 分散エネと市との防災連携を結び、エネルギーセンター内に災害時物資を貯蔵 ポストコロナとして、医療物資の貯蔵、感染症対策を徹底した避難所運営が必要 県警、医師会との広域的な連携などの取組みも有効
デジタル	都市OS連携協議会などによる市民向けサービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> てだこ浦西への期待は、<u>構築済み都市OSとの連携</u>（AIチャットボットも検討中） 都市OS・行政DX推進指針以外の取組みは、令和4年度以降に県施策・他地域の スーパーシティ構想を参考にロードマップ等を検討 当該地区の地権者とは協議会等を通じて市民サービスの提案を期待
景観	東の玄関口浦添グスクへの眺望	<ul style="list-style-type: none"> てだこ浦西の景観形成目標は「<u>浦添の新たな東の玄関口にふさわしい良好なまちなみ</u>」 だが、基本的に組合意方向に沿いたい。要請があれば市と一緒に考えていきたい 地区計画で形態意匠制限（色彩、屋根景観等）、屋外広告物の条例あり 浦添グスクのスカイライン形成に配慮して、標高140mの高さ制限あり
環境	脱炭素・サークユアエコノミーへの挑戦	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素を実現するためには都市ガスコジェネが課題となる ZEB・ZEH誘導も公共事業でないことから市から民間への支援策が必要 コンパクトタウンであることから<u>サークユアエコノミーへの挑戦</u>も有効

(3) ケースにおける現状と課題の整理

交通結節点として求められる乗り換え機能、拠点形成機能、ランドマークとしての機能の3つの機能のそれぞれの機能の分類、各機能が果たす役割、その役割として挙げられる代表的な施設の枠組みにて、てだこ浦西駅における現状と課題を整理している。交通結節点における役割、代表的な施設の整理は下記図表 4.10 の通り。

図 4.10 交通結節点の整理（国土技術政策総合研究所 HP より）

交通結節点の機能	機能の分類	各機能が果たす役割	代表的な施設
乗り換え機能	交通結節機能	交通手段相互の乗り換え及び歩行が効率的かつスムーズに行えることが求められる <u>最も基本的となる重要な機能</u>	通路、乗降施設、駐輪場、バス乗降場、自動車乗降場、乗り換え案内表示、運航情報提供、乗り換え待ちスペース等
	市街地拠点機能	<u>都市の骨格を形成</u> するとともに、都市活動の中心の場として周辺の <u>各種都市機能を支援する</u> 機能	駅ビル等（都市内の立地により一定の役割を果たすが、デッキ・地下空間の利用での強化も可）
拠点形成機能	交流機能	日常生活の中で <u>人々が憩い、集い、語らう場</u> としての役割を担う機能	滞留スペース、プラザ等（都市特性や駅特性に応じ導入を検討）
	景観機能	都市の顔としてふさわしい美しさとシンボル性を備えるために歴史や風土等 <u>その都市を特徴づける</u> 機能	シンボル施設、緑等（基本的な導入施設）
	サービス機能	人々が集まる空間であるため、人々に対して <u>各種情報、公共的なサービスを提供する</u> 機能	トイレ、案内板、情報機能等（基本的な導入施設）
ランドマークとしての機能	防災機能	他の公園や街路などとともに都市内の <u>公共的なオープンスペース</u> となり地震等の際の一時的避難場所、緊急活動の拠点としての機能	空間そのものが、防災活動拠点の場となる

図 4.11 交通結節点の現状と課題の整理

交通結節点の機能	機能の分類	現状	課題
乗り換え機能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ✓ モノレール駅 ✓ 主要幹線道路インターチェンジ ✓ 路線バス、高速バス ✓ タクシー乗り場 ✓ 駐輪場、レンタサイクル 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 乗り換え案内の表示がない ✓ 運航情報の提供がない ✓ 待合スペースや施設が整備されていない
	市街地拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 琉球大学 ✓ イオンスタイル（計画） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅ビル等利用客が集まる場がない ✓ 街として琉球大学との繋がり、接続がされていない
拠点形成機能	交流機能	—	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 賑わいが生まれる滞留スペースがない ✓ 高架下の空間が活用できていない
	景観機能	—	<ul style="list-style-type: none"> ✓ シンボル施設や公園、緑地がない
ランドマークとしての機能	サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅、バス停の各案内 ✓ トイレ（駅構内） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ トイレ、案内板、情報発信機能（観光案内所等）が十分でない
	防災機能	—	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 防災に関する取り組みや設備は見受けられない

1) てだこ浦西駅における乗り換え機能の現状と課題

てだこ浦西駅における乗り換え機能において、良い点としては以下の2点が挙げられる。

①パークアンドライド駐車場の利用者は増加しており、利用者の運転負担と経済的な負担を軽減しており、移動時間の有効活用（勉強等）ができている。②モノレール駅から降りて、バスやタクシー等を待つ間、屋根があるため、雨に濡れずに待つことができる等が考えられる。

一方、てだこ浦西駅が有する課題としては以下の3点の課題が挙げられる。①モノレール駅から降りて、バスの乗り換え案内表示がバス停の近くまでいかないとわからない。②レンタルサイクルの場所がわかりづらい。③周囲にコンビニやカフェ等がなく、乗り換えを待つスペースは駅構内のみとなっている等の利用者目線から2次交通への乗り換えについての課題が存在する。

また、てだこ浦西駅及び幸地インターチェンジとの複合交通結節点形の形成についても以下の3点の課題が考えられる。①パンフレット「沖縄県の道路 2021」には、高速バスとゆいレールの連携について記載されているが、現状高速バスはてだこ浦西駅を経由もしくは出発点（到着点）とはしていない。②現状、バス路線は、那覇バスの3路線（233：西原方面、294・297：琉球大学方面）のみの乗り入れとなっており、特に駅の西側はバス路線拡大の余力が大きいと考えられる。③ゆいレールHPには、徒歩ルート案内図は表示されているものの、注意書きで、以下のような記載があり、交通結節点としてハード・ソフト両面の整備が必要である。

- ・ 一部に歩道や横断歩道が設置されていない箇所があります。
- ・ 一部に勾配のきつい箇所があります。

- ・ 交通ルールを守って安全に通行をお願いします。
- ・ 幸地バス停は階段があることから、車椅子利用者の方はご利用が困難です。

図 4.12 徒歩ルート案内図（ゆいレール HP より）



図 4.13 複合交通手段を用いた所要時間（「沖縄県の道路 2023」より）



2) てだこ浦西駅における拠点形成機能の現状と課題

てだこ浦西駅における拠点形成機能として下記の課題やアイデアが存在する。

- 現状はモノレール駅しか存在せず、商業施設、飲食店舗等が無く、単純な通過動線となっている。
- 観光目的でこの駅に乗り降りする可能性が著しく低い。
- モノレール駅の高架下が現状有効活用されていない。
- イベントなどで使用できるような滞留スペース、駅前のプラザ等が無い。
- 近隣に存する琉球大学との連携を今後拡大させる必要性がある。
- （プレヒアリングでの声）仕事帰りに飲食店へ飲みに行くことができない。
- （プレヒアリングでの声）飲食・物販ともにお店の数・種類、ジャンルが増えると

良い。服飾系の買い物をできる店がない。魅力ある飲食店や娯楽施設がない。

- （プレヒアリングでの声）例えば、アメリカンヴィレッジのように同じ場所で1日過ごすことができる場所を作る。
- （プレヒアリングでの声）県外にしかないお店や施設等の進出はどうか。例えばここでしか買うことができない、体験できない店舗等。

3) てだこ浦西駅におけるランドマークとしての機能の現状と課題

てだこ浦西駅におけるランドマークとしての機能において下記の課題とアイデアが存在する。

- 現状はモノレール駅しか存在せず、シンボルとなるような施設、緑等はなく、単純な通過動線となっている。
- 景観等を目的として、この駅に乗り降りをする可能性が著しく低い。
- 公園や公共的なオープンスペース、防災活動拠点などが無い。
- （プレヒアリングでの声）京都のような何度行ってもまた行きたいような魅力性はある。
- （プレヒアリングでの声）自然や風景などを生かした独自の役割、機能のある魅力ある特徴的な街であるべき。
- （プレヒアリングでの声）ニューヨークのセントラルパークのような街のオアシスとなる公園があると心もカラダも豊かになります！

（4） あるべき姿の仮説

図表7にて整理した、交通結節点機能の分類における参考となる事例をもとにてだこ浦西駅のあるべき姿の仮説をした。

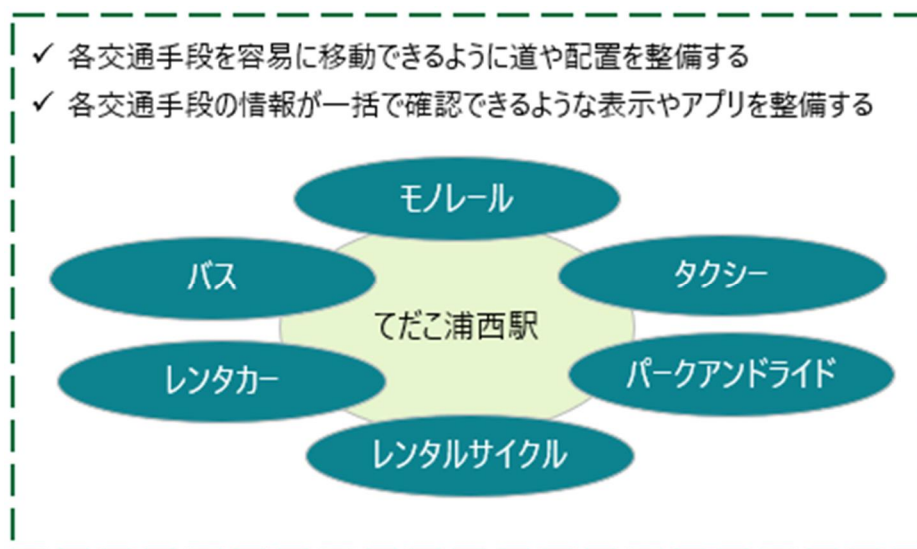
1) 展開イメージ① 交通結節点機能

てだこ浦西駅における交通結節点機能のあるべき姿として、下記が挙げられる。

- ・ 各交通機関間のアクセスを容易にする
- ・ 乗り換え案内表示の拡充や、乗り換え待ちスペースを拡充する
- ・ 運航情報を適宜提供し、利便性を向上する

また、長期的な構想として沖縄県全体のモノレール・自動車道を含むネットワークの再整理や短期的な構想として接続の向上や、統合化された情報提供、案内板の拡充が挙げられる。

図 4.14 交通結節機能のあるべき姿 短期構想イメージ



2) 展開イメージ② 市街地拠点機能・交流機能

てだこ浦西駅における市街地拠点機能・交流機能のあるべき姿として、下記が挙げられる。

- スーパーマーケット（日常の買い物）や子育て支援機能の設置
- 駅ビル等利用客が集まる場をつくる
- 琉球大学と有機的に接続する
- 滞留スペースをつくり、にぎわいを創出する
- 高架下の空間を有効的に活用する

また、長期的な構想として利用客が集まる場・にぎわいの創出及びホテル・大型商業施設・IT 企業用のオフィスの誘致等が挙げられる。短期構想としてはゆいレールの高架下の有効活用による賑わいの創出等が挙げられる。

3) 展開イメージ③ 景観機能

てだこ浦西駅における景観機能として、シンボル施設、公園等を導入し、訪れた人が景観含め楽しめる街にする。

4) 展開イメージ④ サービス機能・防災機能

てだこ浦西駅におけるサービス機能・防災機能として、トイレ、案内板、情報発信機能（観光案内所等）を拡充し、利用者の利便性の向上を図る。

また、長期的・短期的構想として利便性を向上するソフト・ハード面の整備、災害時物資等輸送拠点としての整備が挙げられる。

(5) 参考事例調査

交通結節点機能等の国内外事例調査として下記図の通り事例を調査した。当該事例を選定した理由については以下のとおり。バスターミナルについては、直近で開発されたバスターミナルの事例を選定。道の駅については、国土交通省は「道の駅」を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、関係機関と連携して特に優れた取組を選定し、重点的に応援する取組を実施しており、その中で、8つの機能（産業振興、地域福祉、交通結節点、防災、観光総合窓口、インバウンド観光、地方移住等促進、交流・連携）に分類しており、これらのうち、「交通結節点」として選定された道の駅を選定。その他については、交通結節点機能の付加価値となるような事例（交流拠点、魅力・情報発信拠点、共創活動拠点）を選定している。この一連の事例調査を踏まえたうえで、第3回リ・デザイン実現検討会においては東急株式会社による講演を行った。また、第4回リ・デザイン実現検討会で示した各主体のアクションに記載のとおり、てだこ浦西駅の交通結節点としての在り方については来年度に県と連携して調査を実施する方針である。

図 4.15 国内事例調査一覧

No	区分	事例名称	交通結節	市街地拠点	交流	景観	サービス	防災	特徴
①	バスターミナル	東京ミッドタウン八重洲	○	○		○	○		大型サイネージ
②	バスターミナル	熊本桜町バスターミナル	○	○		○	○		乗り場の色分け
③	バスターミナル	奈良公園バスターミナル	○	○	○	○	○	○	魅力発信
④	バスターミナル	盛岡バスセンター	○	○	○		○		情報の一元化・スパ
⑤	道の駅	道の駅おながわ	○	○	○	○	○		共創活動
⑥	道の駅	道の駅かさま	○	○	○		○		産学連携
⑦	道の駅	道の駅美浜	○	○	○		○	○	共創活動
⑧	その他	東京シティアイ	○	○	○		○		魅力発信
⑨	その他	Pivot BASE		○	○		○		魅力発信
⑩	その他	NIPPON GALLERY		○	○		○		共創活動
⑪	その他	TOKYO NODE	○	○	○		○		情報発信、共創
⑫	その他	南町田グランベリーパーク	○	○	○	○	○	○	情報発信、共創

また、上記の図表の他にモノレールてだこ浦西駅周辺の特徴であるモノレールの高架下の活用可能性から、国内外の高架下の活用事例として機能別に下記4つの事例の調査をした。

- A) 飲食店・情報発信拠点：OSAKA FOOD LAB 梅田駅～中津駅
- B) 商業施設・ホテル：SEEKBASE 秋葉原駅～御徒町駅
- C) 高架下回遊空間・学生寮：東小金井駅～武蔵小金井駅
- D) アート：ニューヨークマンハッタン高架下 DUMBO

上記、交通結節点機能等に関連する計 16 か所の事例調査の内容を次ページより記載する。

① 東京ミッドタウン八重洲

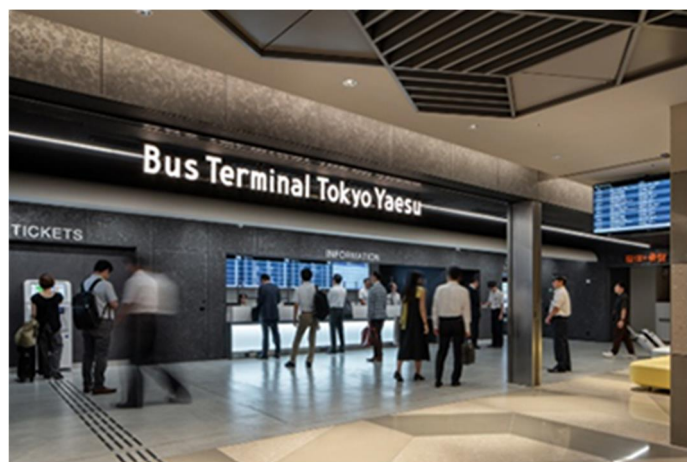
「東京ミッドタウン八重洲」は、「東京ミッドタウン(六本木)」、「東京ミッドタウン日比谷」に続く3施設目の東京ミッドタウンブランドとして開発された、JR「東京駅」と直結する地上45階、地下4階、延床面積約290,000m²(八重洲セントラルタワー・八重洲セントラルスクエアの2棟合計)の、大規模ミクストユース型施設である。オフィス、商業施設、ホテル、交流施設の他、小学校、こども園、エネルギーセンター、バスターミナルを有している。

バスターミナルには、発券窓口・インフォメーションフロア(B1F)には、自動発券機、自動販売機、コインロッカー、待合スペースがあり、バス乗り場フロアにはトイレ、自動販売機、待合スペースがある。バスターミナル(B1F)隣接にはコンビニエンスストア、マッサージ店舗、飲食店舗等があり、バス乗り入れまでの待ち時間を有意義に活用することができる。

図 4.16 施設構成(三井不動産 HP およびプレスリリースより)



図 4.17 発券窓口・インフォメーション・大型サイネージ等
(三井不動産 HP およびプレスリリースより)



② 熊本桜町バスターミナル

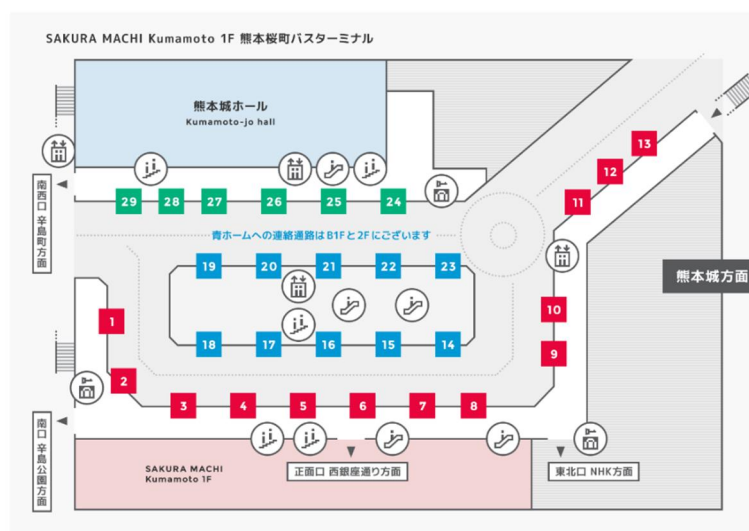
「熊本桜町バスターミナル」は、屋上には庭園、2,300人を収容できる多目的ホール（熊本城ホール）、ホテル、レストラン、結婚式場、149のテナント、バスターミナルが併設された施設である。

バスターミナルには、発券窓口・インフォメーションフロアには、自動発券機、自動販売機、待合スペース、トイレ、自動販売機がある。バスターミナル隣接には飲食店舗、物販店舗等があり、バス乗り入れまでの待ち時間を有意義に活用することが可能。

図 4.18 施設外観（熊本桜町バスターミナル HP より）



図 4.19 バス停留所案内（熊本桜町バスターミナル HP より）



③ 奈良公園バスターミナル

「奈良公園バスターミナル」は、屋上には庭園、300 人を収容できるレクチャーホール、レストラン、お土産販売場、展示スペース、バスターミナルが併設された施設である。バスターミナルには、発券窓口・インフォメーションフロアには、自動発券機、自動販売機、待合スペース、トイレ、自動販売機が存在。バスターミナル隣接には飲食店舗、物販店舗、奈良の観光を紹介するスペース等があり、バス乗り入れまでの待ち時間を有意義に活用することが可能である。

図 4.20 施設外観（奈良公園バスターミナル HP より）



図 4.21 奈良観光紹介スペース（奈良公園バスターミナル HP より）



④ 盛岡バスセンター

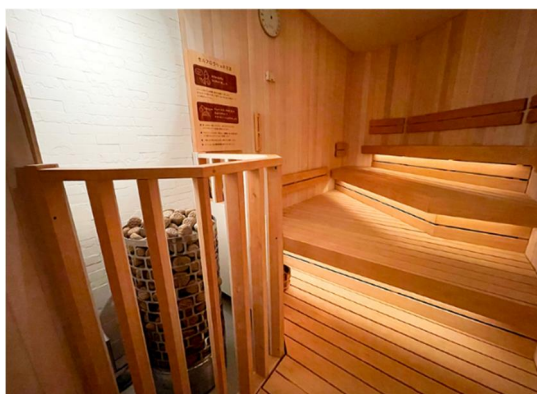
「盛岡バスセンター」は、フードホール、子育て支援センター、ホテル、スパ、サウナ、ジャズミュージアム、バスターミナルが併設された施設である。盛岡バスセンターは、旧盛岡バスセンターを公民連携事業によりバスターミナル機能とにぎわい機能を持つ新たな施設として整備した。バスセンターのサイト内で各バス事業者のサイトが一元化されており、時刻表や運賃、バス乗り場がまとめて閲覧可能である。

「ローカルハブ」というコンセプトのもと、バス路線で地域をつないできた歴史や結びつきを生かし、人々だけでなく地域の魅力もつなぐ拠点を整備し、中心市街地活性化及び河南地区のにぎわい創出を図ることを目的としている。

図 4.22 インフォメーション（盛岡バスセンターHP より）



図 4.23・24 子育て支援センター スパサウナ（盛岡バスセンターHP より）



⑤ 道の駅おながわ

J R 女川駅を中心にコンパクトな市街地を形成し、J R、国道 398 号、レンガみち（歩道）等の交通結節点である女川駅前商業エリアを公民連携による運営体制の「道の駅」として、人の流れを集約化し回遊性を高める役割を担っている。また、地域観光・震災復興・地域交流の拠点としても活用されている。自家用車に頼らない公共交通による気軽な移動、離島航路発着所、女川駅、病院、周辺施設の効率的な移動を可能にする公共交通網の形成が目指され、「道の駅」はそれらをつなぐ空間として機能している。

また景観デザインに優れており、それ自体を目的に来訪されている。道の駅内には女川産の海産物の販売店舗や飲食店、ダイビング等の体験ができる施設、レンタカー・レンタサイクルの拠点があり、地元住民、観光客が集う空間を創出している。

図 4.25 交通結節点としての道の駅（国土交通省より）



図 4.26 景観（GOOD DESIGN AWARD HP より）

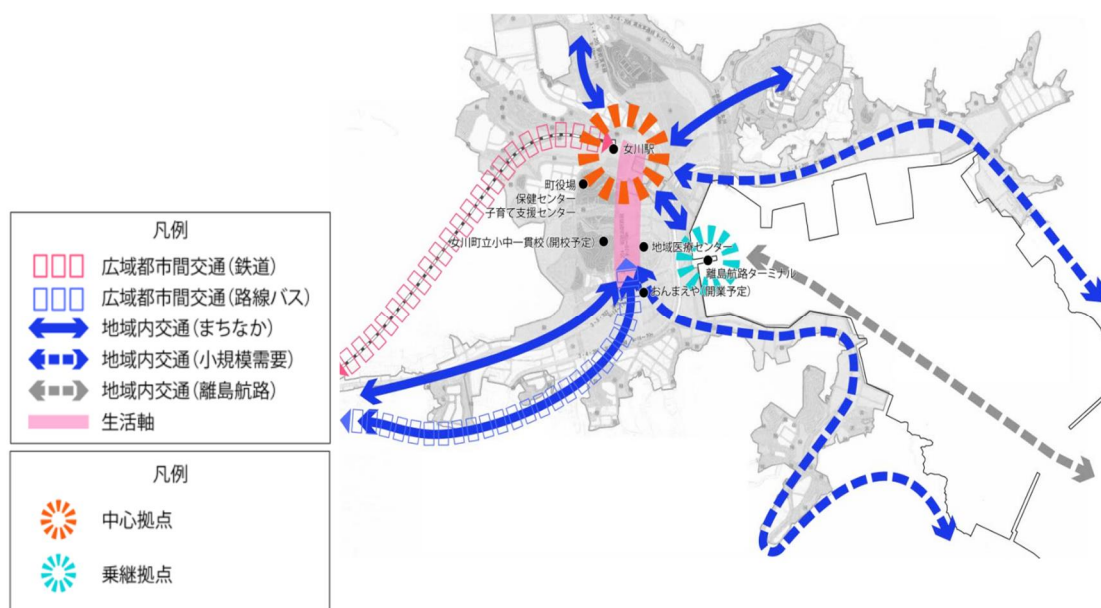


＜女川町公共交通網形成計画＞

女川町公共交通網形成計画は、町民バス、ＪＲ、路線バス、離島航路の交通結節機能なども含めた検討・調整を行うことを目的に２０１９年３月に策定。ＪＲ女川駅～役場～地域医療センター～まちなか商業施設の区間を「生活軸」として位置付け利便性を改善することや、住民の暮らしに寄り添った公共交通を維持・確保すること、多種多様な地域公共交通を一体的な交通体系として誰もが迷わずに利用できる利用環境を整備すること等が目標として掲げられている。

上記の目標を達成することにより、町内の高校生や運転免許を持たない高齢者の公共交通による手軽な移動が可能になり、離半島部の住民の街中へのアクセスが改善し、住民や観光客の回遊性の向上による町全体の活性化が期待されている。さらに、将来的には「みんなで育てる公共交通」を目指し、交通事業者や行政だけでなく、地域住民や企業等が連携し、公共交通の維持確保・利用促進を検討していくことが明記されている。

図 4.27 交通結節点としての道の駅（女川町交通網形成計画より）



⑥ 道の駅かさま

高速道路の IC から 5 分という車でアクセスの良さに加え、最寄りの 2 駅と道の駅は「かさま観光周遊バス」でつながれており、広域ネットワークを形成。さらに周遊バスやシェアバイクは周遊観光を促している。

常磐大学との連携による子育て相談や常磐大学、笠間高校、農業公社等と連携した地場農産物（栗）を使った商品開発、販売といった産学連携の取組が積極的に行われており、にぎわい創出の拠点としての機能を果たす。

図 4.28 最寄り駅、周辺高速道路の位置関係（道の駅かさま HP より）

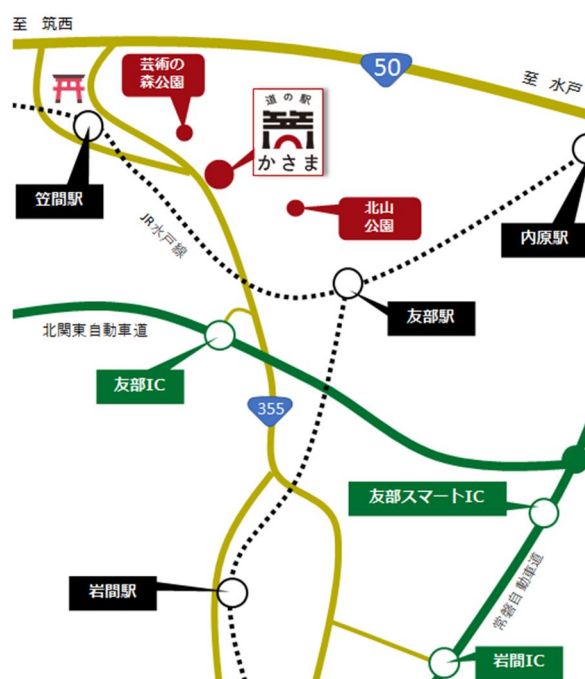


図 4.29 施設外観（道の駅かさま HP より）



⑦ 道の駅美浜

国道 27 号沿いで、JR（福井県）美浜駅前に位置することに加え、コミュニティバス運行ルートへ編入し、二次交通拠点としての整備が進んでおり、交通結節点としての役割が強化されている。施設内には、地元産物を中心とした直売所や、地元食材を使ったレストラン、カフェのほか、子育て世帯を支援する一時預かり託児所、ダンスや各種講座等のレンタルスペースがあり、町民の集いの場、町外観光客の玄関口となるにぎわいの拠点施設となっている。

図 4. 30 道の駅がつなぐ交通図（道の駅美浜 HP より）

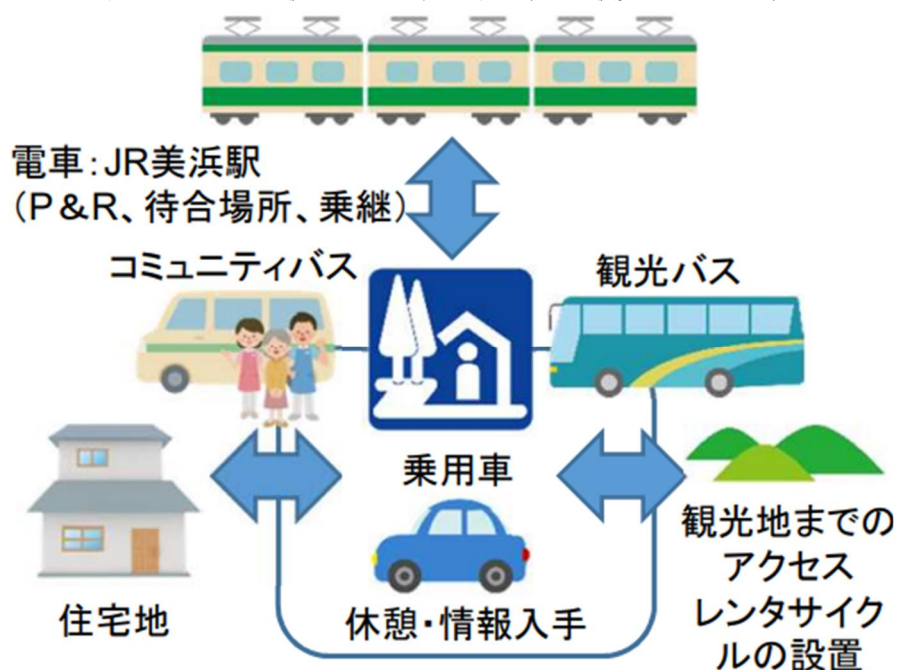


図 4. 31 施設外観（道の駅美浜 HP より）



⑧ 東京シティアイ

「東京シティアイ 観光情報センター」は、旧東京中央郵便局跡地の再開発により、2013年 JP タワー・KITTE 内に設置された、総合インフォメーションセンター。来訪者に対して、交通・食・宿泊・イベント・エンターテインメント・ビジネス等の幅広いジャンルについて、情報提供から各種手配サービスまでを、ワンストップで提供している。そのほか隣接する郵便局のサービス・ATM、東京都が運営する外国企業向けビジネス相談窓口「ビジネスコンシェルジュ東京」も設置している。更に、旅行・観光などに関するイベントを開催するパフォーマンス・ゾーンや旅行ガイドブックなどを自由に閲覧できるカフェを設け、気軽に立ち寄っていただける「人と文化」「人と旅」の交流を育む情報発信拠点をめざす施設である。

図 4.32 施設内観（東京シティアイ HP より）



図 4.33 パフォーマンス・ゾーン（東京シティアイ HP より）



⑨ Pivot BASE

「Pivot BASE 〜Travel Café @Tonbori〜」は、道頓堀観光 DX 化計画の取り組みとして、地域に根差したローカルな情報をデジタルでショーケースし、地元の人と旅行者が交流を楽しむ観光交流拠点である。アフターコロナのインバウンド回復と大阪・関西万博を見据え、多言語対応のトラベルコンシェルジュを配置。外国人を含む旅行者にも対応する一方、地域の人々も気軽に利用できるカフェとしても営業することで、外国人を含む多くの観光客と地域の人々が交流する拠点としての役割も担い、各種体験・交流イベントも開催している。

図 4.34 施設外観・内観 (Pivot BASE HP より作成)



図 4.35 デジタルサイネージイメージ (Pivot BASE HP より作成)



⑩ NIPPON GALLERY

「NIPPON GALLERY」は、日本における文化コンテンツのデジタルアーカイブを推進し、情報発信と価値創造を共創する拠点である。官公庁、自治体、観光関連団体・企業との共創により日本文化の魅力を世界に向けて発信し、理解を深めることで観光立国・地方創生の実現を推進するとともに、さらにはテクノロジーによってオンライン空間と現実世界をつないで、さまざまな社会の課題を解決する、人々が暮らしやすい社会（Society 5.0）の実現に貢献する施設である。体験し、つながり、そして共創する、日本の新たな価値を生み出す、共創・発信スペースである。ギャラリーの他、VR シアターやプレゼンテーションルームが設置されており、見る、聞く、体験するだけではなく、その場で商談などが可能な施設となっている。

図 4.36 VR テクノロジーギャラリー（NIPPON GALLERY HP より）



図 4.37 VR シアター（NIPPON GALLERY HP より）



図 4.38 プレゼンテーションルーム (NIPPON GALLERY HP より)



⑪ TOKYO NODE

「TOKYO NODE」は2023年10月6日に開業した虎ノ門ヒルズステーションタワーの最上部（45～49階）に位置する複合型情報発信施設である。イベントホール、ギャラリー、レストラン、ルーフトップガーデンを備え、世界と日本、人と人を繋ぎ、ビジネスだけでなくアート、テクノロジーエンターテインメントといったあらゆる領域が融合する「結節点=NODE」となることを目指している。都市の魅力を高め、東京を世界から選ばれる都市にしたいという考えから作られた施設である。TOKYO NODEを訪れなければならないような体験を作るため、屋上にプールを設置、ホールやギャラリーも東京の絶景を見渡せる空間を用意。イベントホールはアーティストやミュージシャンのみならず、企業やイノベーターがアイデアや商品を発表する場としても活用可能である。

図 4.39 TOKYO NODE 外観（TOKYO NODE HP より）

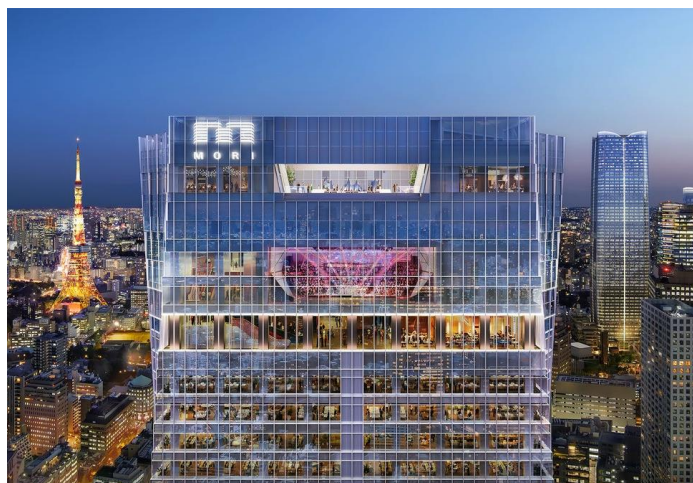


図 4.40 イベントホール（TOKYO NODE HP より）

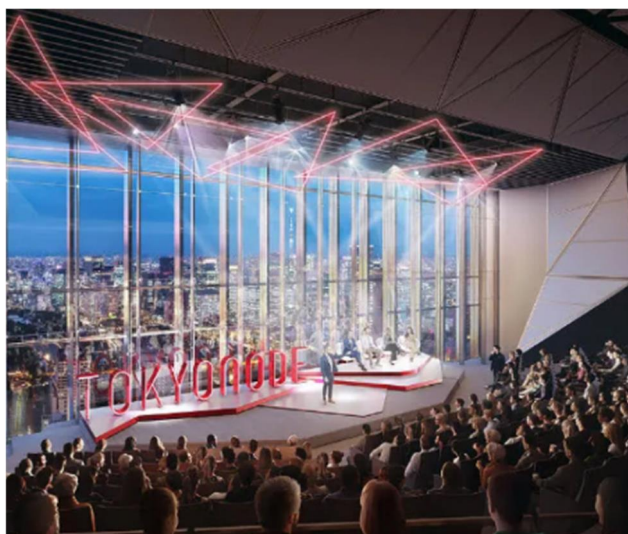


図 4.41 屋上（インフィニティプール）（TOKYO NODE HP より）



⑫ 南町田グランベリーパーク

「南町田グランベリーパーク」は 2019 年 11 月にまちびらきした町田市内に位置する地元住民・観光客にとっての生活・情報発信・価値共創拠点である。都市基盤、都市公園、商業施設、都市型住宅を備え、地域住民にとっての活動拠点、観光客にとっての来訪の目的となる地域・まちづくりを目指している。2015 年より始まった「南町田拠点創出まちづくりプロジェクト」により再整備されたまちであり「まちのぜんぶがパークになる」というコンセプトのもとまちづくり計画が始動したもの。地域住民にとっての生活・文化交流拠点としての側面だけでなく、地域の防災拠点としての役割や景観についても意識してまちづくりを行っている。

図 4.42 屋外イベントスペース(東急株式会社 HP より)



図 4.43 交流スペース及び鶴岡公園(東急株式会社 HP より)



図 4.44 スヌーピーミュージアム（東急株式会社 HP より）



A) 飲食店・情報発信拠点 OSAKA FOOD LAB 梅田駅～中津駅

「OSAKA FOOD LAB」は、食に特化したビジネス支援サービス付き施設で、世界中から食関係者が集まる場所を目指している。プロ仕様のキッチンを完備し、開業・起業や新規事業立ち上げに必要なノウハウを習得できる「育成プログラム」や「ビジネスマッチング」の機会を提供している。フードマーケットの開催や平日のランチを活用した新メニューの販売、新規顧客開拓等に活用でき、食ビジネスの拠点である。また、イベントには料理学校の学生も参加し、食でチャレンジする人を支援する場所となっている。

図 4.45 シェフと客が交流する場（OSAKA FOOD LAB HP より）



図 4.46 外観（OSAKA FOOD LAB HP より）



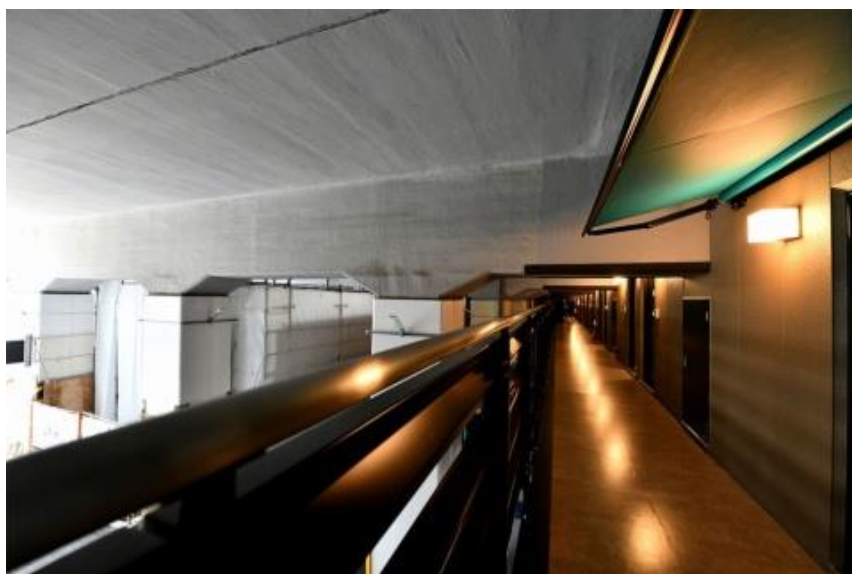
B) 商業施設・ホテル：SEEKBASE 秋葉原駅～御徒町駅

「歩きたくなる高架下」を目指し、物販店、飲食店、宿泊施設からなる「SEEKBASE AKI-OKA MANUFACTURE」が作られた。「SEEKBASE」は「マニアックに探究する（SEEK）大人が集まる基地（BASE）」から付けられ、かつての電気街を意識した専門店街として既存施設への回遊を促す役割も担っている。「SEEKBASE」の施設の一部には、「UNDER RAILWAY HOTEL AKIHABARA」というホテルが併設されており、ホテルは高架下という特殊性を際立たせるデザインで、廊下やベランダは高架下であることを見せるようなつくりになっており、部屋の中の梁もあえて残されている。都内には少ない、1部屋4人以上が泊まれる客室で差別化し、訪日外国人客をターゲットとしている。

図 4.47 SEEKBASE 外観（JR 東日本 HP より）



図 4.48 ホテル廊下（JR 東日本 HP より）



C) 高架下回遊空間・学生寮：東小金井駅～武蔵小金井駅

中央線の高架化により生まれたスペースを活用し、高架下の「暗い・汚い・怖い」といったイメージを一新し、街づくりまで考えた「中央ラインモール構想」が立ち上がった。高架下に遊歩道を設置したほか、東小金井駅～武蔵小金井駅間の高架下にデザイナーズ学生寮「中央ラインハウス小金井」をオープン。また、Suica を会員証として利用できるシェアサイクル「Suicle」の貸出ポート、カフェ、保育園、クリニック、コミュニティスペース、シェアオフィス等を整備。沿線価値の向上を図るため、「中央線コーヒーフェスティバル」「中央線ビールフェスティバル」等のイベントも開催している。駅周辺ににぎわいを作ることに加え、沿線の魅力ある店舗を発信し、事業者ビジネスのチャンスを広げてもらう狙いも存在となっている。

図 4.49 高架下に宇作られたデザイナーズ学生寮「中央ラインハウス小金井」

(JR 中央線コミュニティデザイン担当者への取材記事より)



図 4.50 高架下コミュニティスペース

(JR 中央線コミュニティデザイン担当者への取材記事より)



D) アート：ニューヨークマンハッタン高架下 DUMBO

アメリカニューヨークのウォーターフロント地区に位置する DUMBO(Down Under the Manhattan Bridge Overpass)は、かつては工業用荒地であったが、民間企業、政府、公共機関が提携し、不動産の開発、クリエイティブなテナントのサポートを積極的に行い、クリエイターのホームタウンとして観光客も多く集まる場所となる。マンハッタン橋とブルックリン橋の両方が眺められる景観に加え、街のいたるところにウォールアートが存在する。高架下では様々なイベントが行われ、観光客でにぎわいます。街中にはアーティストのスタジオやギャラリーも多く、実際にクリエイティブに関する企業の拠点が増えた実績を持つ。

図 4.51 高架下のイベントイメージ (関連記事より)

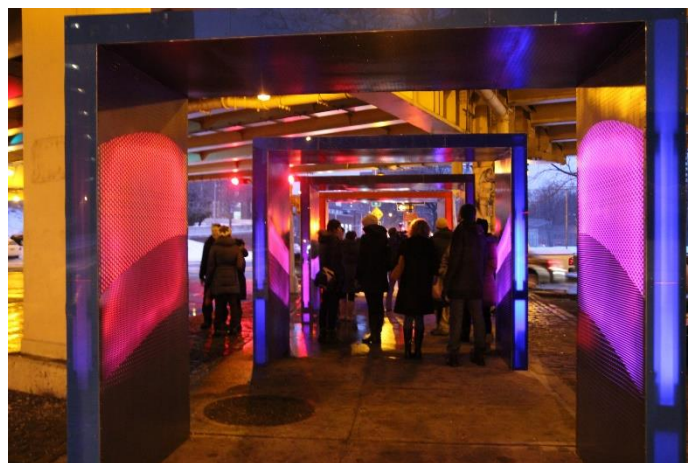


図 4.52 ウォールアート (関連記事より)



図 4. 53 高架下を活用したアート(関連記事より)



(6) モノレール駅の交通結節に関するヒアリングの実施

1) ヒアリングテーマの策定

モノレール駅の交通結節機能に関するテーマにつき、下記の2つを選定してヒアリングを実施した。

- ① 沖縄県全体の交通のあるべき姿
- ② 現状のてだこ浦西駅の位置づけ

2) ヒアリング対象の策定

ヒアリングを実施するにあたり、自治体、交通事業者、観光事業者、開発事業者、地元大学、地域住民を対象とした。具体的なヒアリング実施対象は下記の通りである。

- (ア) 近隣市町村 A 市
- (イ) 近隣市町村 B 町
- (ウ) 鉄道事業者 C 社
- (エ) 鉄道事業者 D 社
- (オ) 旅行会社 E 社
- (カ) 地域 DMO
- (キ) デベロッパー F 社
- (ク) 琉球大学
- (ケ) 地域住民

3) ヒアリング結果

1. テーマ別ヒアリング結果の概要

- 沖縄県全体の交通のあるべき姿に関するヒアリングの結果については下記図 4.54 の通り、モノレールやバスを使用した公共交通の利便性の確保の必要性や沖縄交通の対象である観光客・県民それぞれのニーズの把握及びそれに応じた施策の検討が必要との声を頂くことができた。

図 4.54 沖縄県全体の交通のあるべき姿に関するヒアリング結果概要

ヒアリングの結果について

凡例
薄緑色背景コメントは、(1) モノレール駅の交通結節機能整備に関するコメント
白色背景コメントは、(2) データ活用による地域と交通の連携に関するコメント

テーマ	ヒアリング結果	
	課題・背景	担うべき役割・あるべき姿・アイデア
沖縄県全体の交通のあるべき姿	<ol style="list-style-type: none"> 1. お客様がストレスなく、不自由なく、行きたいところにいつでも行けるようにするのが交通のあるべき姿である。一方で、観光客にとってのあるべき姿と、県民にとってのあるべき姿は異なり、それぞれにとってバランスの取れたマッチングは難しい 2. エアポートシャトルバスの利用者は年々増加している一方、混雑によるバスの不定時性が課題になっている 3. 旅の目的（例：9つの世界文化遺産周遊）に応じた交通手段の提供が必要であり、現状ではレンタカーが主な解決手段となっている 4. 観光客が、複数の交通手段を利用する場合、現状交通結節点の整備が行き届いていない 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 観光客・県民どちらを優先するのか、あるいはバランスの取れた交通計画とすることを検討するのが重要となってくる 2. 混雑度が高い路線については、<u>バス路線のネットワークの整理が重要であるとともに、代替交通手段としてモノレールの利用促進をすべきである</u> 3. 観光客にとって<u>拠点間の移動がスムーズな公共交通手段の確保が必要である</u>。また、陸上交通だけでなく海上交通も含めた構想も策定し、需要に合わせた移動手段の提供を行う。そして、<u>観光客はレンタカー利用ではなく、公共交通を利用していただくことで、アルコールを含む飲食提供により消費単価の向上、渋滞解消可能性あり</u> 4. 人流の把握等が、交通結節点整備に役立つのではない

- 現状のてだこ浦西駅の位置づけに関するヒアリングの結果については図 4.58 の通り、地元住民の生活目線・観光客目線での交通結節点としての利便性向上や他拠点との連携及び2次交通への結節以外での新たな利用価値の検討、創出が必要との声を頂いた。

図 4.55 現状のてだこ浦西駅の位置づけに関するヒアリング結果概要

ヒアリングの結果について

凡例
薄緑色背景コメントは、(1) モノレール駅の交通結節機能整備に関するコメント
白色背景コメントは、(2) データ活用による地域と交通の連携に関するコメント

テーマ	ヒアリング結果	
	課題・背景	担うべき役割・あるべき姿・アイデア
現状のてだこ浦西駅の位置づけ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 観光客（特に中北部を目指す観光客）にとっては、回遊拠点にはならないと思われるため、てだこ浦西駅は、観光客に寄せたまちづくりの必要性はない 2. レンタカーステーションとしての拠点形成の可能性があるが、仮にモノレールの始発駅から終点駅まで観光客を乗せる場合、輸送のキャパオーバーの課題、地元住民が不便となる課題が発生する 3. プロ野球キャンプ時の浦添総合公園周辺の渋滞が発生する 4. 現在における鉄道業は単なる移動手段の整備という目的だけでなく、各所に利用者の利用する目的・価値を用意することが必要である 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>県、市町村、交通事業者、開発事業者が連携し、地元住民の生活目線でのまちづくりが必要である</u>。また、高齢化社会を前提として、まちとしての機能・施設に病院・医療施設が必要である 2. 幸地ICとの連結で利便性向上の可能性が存在し、交通結節点機能を集約するだけでなく、<u>他市町村、他拠点との連携を前提としたまちづくりを必要</u>がある。特に、MICE施設（与那原）利用者の交通結節拠点として役割は重要である。当該拠点に<u>備わってほしい機能として、レンタカーステーション、待合室、手荷物預かり所、シティエーターミナルなどが挙げられる</u> 3. 浦添前田駅とも連携したシャトルバス等の運行により、渋滞を解消する必要がある。また浦添前田駅も含めた横導線（東海岸⇄てだこ浦西駅⇄前田駅⇄市役所⇄西海岸）の連携整備も検討することでさらなる円滑な移動や利便性を向上できるのではないかと考える 4. <u>まちづくりに、新たな利用目的・価値を付与することが肝要である</u>。地域住民の交流拠点を地元の声に基づいて整備をして、地元住民に愛され、<u>地域住民を中心に、まちづくりにシフトするべきである</u>

(7) てだこ浦西駅の交通結節点機能におけるビジョンの策定

てだこ浦西駅の現状分析、てだこ浦西駅周辺で予定されている開発計画の整理、国内外の事例調査、知見や実績ある者（有識者・鉄道会社・デベロッパー・先進2次交通サービス事業者等）へのヒアリングで得られた示唆を基に、交通結節点機能におけるビジョン、あるべき姿（案）を以下に整理している。

図 4.56 てだこ浦西駅の交通結節点機能におけるビジョン（案）

てだこ浦西駅の交通結節点についての整理

交通結節点の機能	機能の分類	現状	あるべき姿（案）
乗り換え機能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ✓ モノレール駅 ✓ 主要幹線道路インターチェンジ ✓ 路線バス、高速バス ✓ タクシー乗り場 ✓ 駐輪場、レンタサイクル 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各交通機関間のアクセスを容易にする ✓ 乗り換え案内表示の拡充や、乗り換え待ちスペースを拡充する ✓ 運行情報を適宜提供し、利便性を向上する
	市街地拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 琉球大学 ✓ イオンスタイル（計画） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅ビル等利用客が集まる場をつくる ✓ 琉球大学と有機的に接続する
ランドマークとしての機能	交流機能	—	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 滞留スペースをつくり、にぎわいを創出する ✓ 高架下の空間を有効的に活用する
	景観機能	—	<ul style="list-style-type: none"> ✓ シンボル施設、公園等を導入し、訪れた人が景観含め楽しめる街にする
	サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅、バス停の各案内 ✓ トイレ（駅構内） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ トイレ、案内板、情報発信機能（観光案内所等）を拡充し、利用者の利便性の向上を図る
	防災機能	—	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 空間そのものが、防災活動拠点の場となる

暮らしやすく
魅力的な街に

交通手段
の多様化

渋滞の
解消

駅および
周辺の
活性化

利用客の
利便性や
回遊性の
向上

乗り換え機能としての交通結節機能では、各交通機関間のアクセスを容易にする、乗り換え案内表示の拡充、や、乗り換え待ちスペースを拡充することが重要である。

拠点形成機能としての市街地拠点機能・交流機能では、駅ビル等利用客が集まる場を作る、こと、琉球大学との有機的に接続すること、賑わいを創出するために、滞留スペースや高架下の空間を有効に活用することが重要である。

ランドマークとしての機能としての景観機能・サービス機能・防災機能では、シンボル施設、公園等を導入し、訪れた人が景観含め楽しめる街とすること、情報発信機能（観光案内等）を拡充し、利用者の利便性向上を図ること、空間そのものが防災活動拠点の場となることが重要である。

これらにより、交通手段の多様化、渋滞の解消、駅および周辺の活性化、利用客の利便性や回遊性の向上を図り、暮らしやすく、魅力的な街にしていくべきであると考えます。

2. データ活用による地域と交通の連携

(1) プロジェクト目標

沖縄交通リ・デザイン検討会において、各ステークホルダーを巻き込むため、ステークホルダーに求められるアクションの参考となる国内外事例の調査を行うとともに、地域と交通一体での交通戦略立案・顧客確保のための関係者の連携の在り方について検討を行う。

(ア) 沖縄県内の交通事業者におけるデータ活用（ユーザー情報や運行情報等）の現状を、事業者へのヒアリング等を通じて整理する。

(イ) 交通事業者間の情報、行政や観光等の非交通分野と交通事業者間との情報を連携し、地域一体として利便性向上と顧客獲得に戦略的に取り組んでいる国内外の事例について、有識者を招いた講演や調査等を行う。

(ウ) ア、イを踏まえ、データ活用やデータ連携を核にした今後の沖縄の交通の利便性向上・顧客確保のための関係者の連携の在り方についてのビジョンをとりまとめる。

(2) ケース概要

1) 現状の沖縄における決済手段について

2014年に導入を開始したOKICAは2023年3月時点で約53万枚発行されている。（導入当初の「2023年までに35万6千枚発行」という目標を大きく上回っている。2015年から路線バス4社（琉球バス、沖縄バス、那覇バス、東陽バス）にも導入され、また2021年にはポケットモンスターのキャラクターをあしらったOKICAを発売し、国内外から訪れる観光客が現在でも購入している。2020年3月、オリンピック開催を見据え、Suica、PASMO、ICOCA等相互利用をしているICカード10種類がゆいレールで使えるようになった。

一方でOKICAを県外で使えるようにするには、数億円規模の導入コストや維持費が発生してしまうため、OKICAは沖縄県内の利用にとどまっている。現在、OKICAはゆいレールと路線バス4社に加え、南城市のコミュニティバス「Nバス」と「OKICA使えます」ステッカーがあるタクシーや店舗で使用できる。OKICAの導入には27億円の一括交付金がつかわれ、システム事業費の2割と年間5,000万円の維持費はモノレール会社とバス会社が負担している。なお、ゆいレールの改札内へは交通系ICカード以外に、QRコードを搭載した乗車券（切符）をかざすことでも入場が可能である。

2) 現状の沖縄における決済手段について

OKICA導入におけるメリットは下記の通り、挙げられる。

- OKICAはFelica Standardを導入した独自規格のICカードだが、サイバネ規格*を導入するよりも事業費は1/2、維持費は1/4に抑えられている。
- 沖縄県が抱える子どもの貧困問題に対応するため、2017年沖縄都市モノレール社は就学援助などを受ける高校生の運賃を半額にし、2020年からは全額無料となっ

た。バスについては、2020 年から住民税所得割非課税世帯の高校生の運賃が無料になった。新しいシステムを開発する際、サイバネ規格であれば2～3年程度かかるところを OKICA では1年半ほどで対応できた。

- 平均で年間 55 億円に上るチャージ額が全額沖縄の金融機関に取り込まれている。

*サイバネ規格：日本鉄道サイバネティクス協議会が策定する標準化規格で、準拠していると Suica との相互互換で利用できる

図 4.57 通常の OKICA、コラボ版 OKICA（ゆいレール HP より）



図 4.58 QR コードでの入場（ゆいレール HP より）



(3) ケースにおける現状と課題の整理

1) OKICA を利用した MaaS、およびデータ活用の実現に向けた実証実験の概要

OKICA を利用した MaaS、およびデータ活用の実現に向けた実証実験は 2021 年 3 月に沖縄県那覇市及び豊見城市で、OKICA を使ってあらゆる公共機関を利用可能にする沖縄版 MaaS の実現に向けた実証実験が行われた。駐車場など交通以外のサービスとの連携も図っていく見込み。実証実験における参加企業・役割は次の通り。

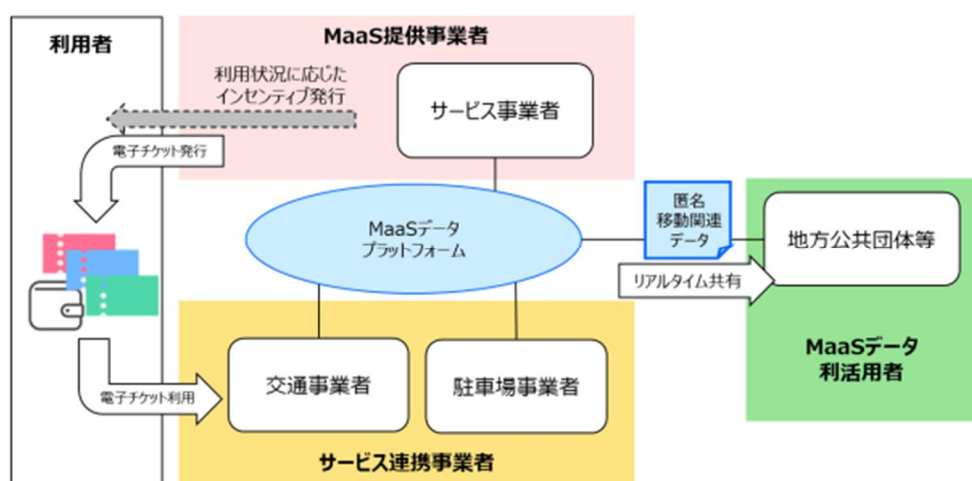
図表 4.59 MaaS データプラットフォームのイメージ

(参加企業合同発表の「データを柔軟に共有。活用可能な MaaS データプラットフォームの構築の成功」より)

社名	役割
沖縄 IC カード	<ul style="list-style-type: none"> ・全体企画および調整 ・「のりもの NAVI Okinawa」利用データの提供 ・バス乗降に関する OKICA 利用データの提供
沖縄しまたて協会	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体や地域住民が抱える交通課題などを踏まえたアドバイス ・地方公共団体などが進める都市計画や地域住民向け交通施策などとの連携 (MaaS レベル 4) に向けた検討・支援
モバイルクリエイト	<ul style="list-style-type: none"> ・「のりもの NAVI Okinawa」のシステム構築ならびに OKICA 各サービスシステムの構築
ノット	<ul style="list-style-type: none"> ・「のりもの NAVI Okinawa」の UI/UX の企画 ・プロモーションの企画・制作
ドコモ	<ul style="list-style-type: none"> ・全体企画および調整、実証実験全体の取りまとめ ・移動関連データのレポート作成
NTT テクノクロス	<ul style="list-style-type: none"> ・ブロックチェーンサービスの提供 ・ブロックチェーンサービスで収集した移動データの提供
アドビ	<ul style="list-style-type: none"> ・「のりもの NAVI Okinawa」における分析ソリューション「Adobe Analytics®」の運用支援
エクスチュア	<ul style="list-style-type: none"> ・Adobe Analytics を活用した「のりもの NAVI Okinawa」利用データレポートの作成
日本システム技術	<ul style="list-style-type: none"> ・ブロックチェーンサービスで収集した移動データのレポート作成
大和情報サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・実証フィールドの提供、施設の利用許可取得 ・商業施設との連携に向けたアドバイス

図 4.60 MaaS データプラットフォームのイメージ

(参加企業合同発表の「データを柔軟に共有。活用可能な MaaS データプラットフォームの構築の成功」より)



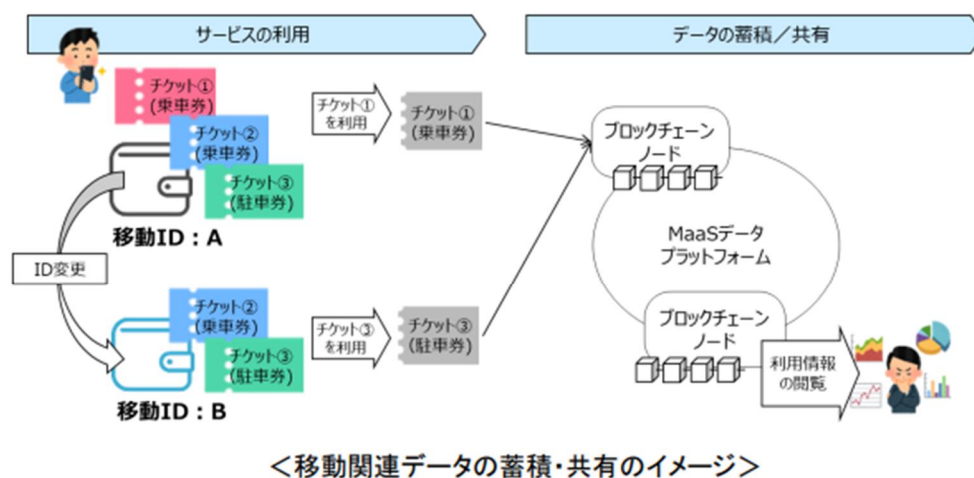
2) OKICA を利用した MaaS、およびデータ活用の実現に向けた実証実験の結果

交通サービスを通して得られる乗降時間、乗降場所などの移動関連データを、ブロックチェーン技術を活用し、移動ごとに異なる ID として匿名化。利用者の行動範囲や傾向の特定が匿名化された ID をリアルタイムビッグデータとしてプラットフォームに蓄積し、プロジェクトに参加した地方公共団体や事業者と共有するとともに、地域活性化施策へ活用できることを確認。さらに、異なる事業者が提供する駐車場サービスと交通サービスの利用を一連の利用として記録・把握する仕組みを実装し、スマートコントラクト機能により、利用に応じたインセンティブの発行ができることを検証。

沖縄 IC カードが提供する複合経路検索サービス「のりもの NAVI Okinawa」の蓄積データと統合したレポートとして可視化した。今後は、地方公共団体や各事業者と必要なデータ項目を検討し、利用データに基づく地域活性化施策の立案や、人の移動に応じた効果的な利用促進施策の実現に向けた活用を検討していく。

図 4.61 移動関連データの蓄積・共有イメージ

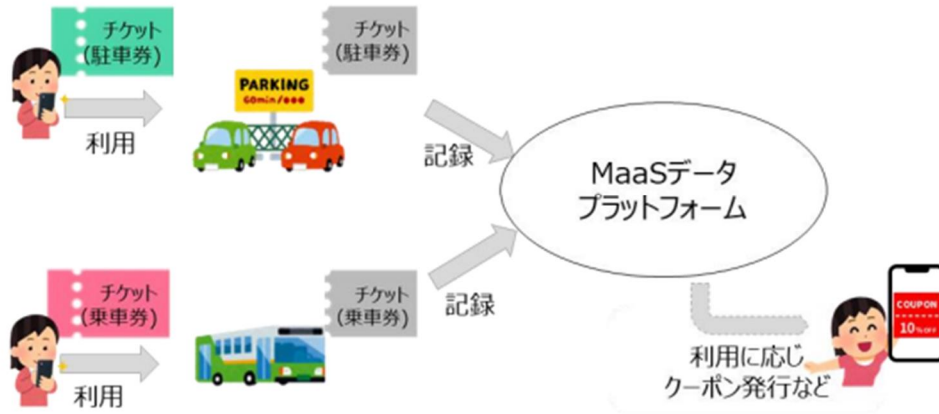
(参加企業合同発表の「データを柔軟に共有。活用可能な MaaS データプラットフォームの構築の成功」より)



※ ブロックチェーンノード：ブロックチェーンネットワークに接続されている電子デバイス、コンピュータなど。

図 4.62 交通サービスと非交通サービスの連携イメージ

(参加企業合同発表の「データを柔軟に共有。活用可能な Maas データプラットフォームの構築の成功」より)

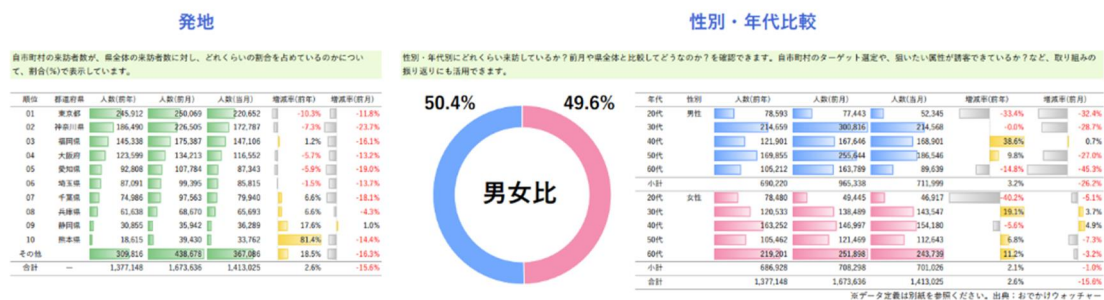


3) 沖縄のデータ活用の取組例① 「沖縄観光地域カルテ」

2021 年 9 月、沖縄総合事務局、沖縄県、沖縄観光コンベンションビューロー（OCVB）、沖縄 IT イノベーション戦略センター（ISCO）は、「データ利活用型沖縄観光振興モデル」の構築という目標に向けて、統一メッセージを発出した。観光を軸としたデータプラットフォームを構築し、沖縄全体での観光客のニーズ、移動、消費等のデータを可視化することにより、観光地経営の高度化、将来的にはスマートシティの実現につなげていく。

2023 年 9 月、OCVB は人流データを活用した観光マーケティングレポート「おきなわ観光地域カルテ」の提供を開始した。OCVB は、株式会社ブログウォッチャーおよび琉球大学 3 研究室とともに、沖縄県における県外からの観光客の人流データを分析、市町村別×月別に可視化した。データは、ブログウォッチャーが提供するデジタル観光人流モニタリングサービス「おでかけウォッチャー」を活用している。

図 4.63 データ例（内閣府沖縄総合事務局「データ利活用沖縄観光振興モデルの構築に向けたとりまとめについて」、OCVB HP より）























4) 沖縄のデータ活用の取組例② 「OKINAWA Transit & Tourism Open Data」

沖縄県では、観光2次交通の利便性向上に向けた取り組みとして、公共交通と観光情報のオープンデータ化を進めている。これまでにグーグルマップをはじめとして大手検索サイトでの公共交通の乗り換え検索機能を実現、整備したデータをもとに、公共交通機関を利用した観光モデルコースの作成、観光路線バスにおけるコンタクトレス決済導入の実証実験等を行っている。さらに、一般社団法人沖縄オープンラボラトリが提供する「OKINAWA Transit & Tourism Open Data」では、52の交通事業者において整備したデータをオープンデータとして公開している。令和2年に実施された利用状況に関する調査では、週約1,000件弱のデータダウンロードが確認され、多くは国内の経路探索事業者（NAVITIME、駅すぱあと等）や国内外の観光情報サイトによるものであることがわかった。

オープンデータ化による効果としては、観光客に対するアンケートで、公共交通情報を検索する上で困ったことや不便に感じたことが「特になかった」という回答が県外で4ポイント、国外で8ポイント増加している。（令和元年度から令和2年度の推移）（オリエンタルコンサルタンツ・沖縄観光コンベンションビューロー共同企業体による観光2次交通機能強化事業委託業務）

図 4.64 OKINAWA Transit & Tourism Open Data で取得できる事業者のオープンデータの例（沖縄県「観光2次交通機能強化事業について」HP より）

Agency	Service	Region	License	License Details	Latest Update	DL
うるま市		okinawa jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-08-30 22:48:12	
とかしき観光バス合同会社		okinawa jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-09-27 22:39:25	
マリックスライン株式会社		kyushu jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-03-22 16:02:52	
マルエーフェリー株式会社		kyushu jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-09-27 22:36:16	
与那国町		yaeyama jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-03-27 17:36:08	
中城村		okinawa jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-07-31 12:14:10	
中央交通（株）		miyako jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-10-23 13:00:07	
久米商船（株）		okinawa jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-10-25 09:41:00	
久米島町		okinawa jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-08-28 22:24:38	
久高海運		Kudakalsland jp	CC-BY 4.0	🔗 🔗	2023-10-14 21:17:36	

5) 沖縄のデータ活用の取組例③ 「OKICA のデータを有効活用するための実証調査」
令和 3 年に内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室は、「データを活用したバス利用の促進に関する実証調査」を公表した。OKICA が利用可能な路線バス事業者 4 社においては、乗客の約半数が OKICA を利用している。OKICA によるオープンデータ集計が可能なデータが集積されているものの、データを十分に活用できる環境が整っていないことから、路線バス事業者が蓄積データを有効活用できるよう、データ項目や様式について検討を行うことを目的としている。

国土交通省が公開する「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」では、データを「協調的データ」と「競争的データ」に大別しているが、OKICA 還元データは「移動関連データ」や「MaaS 予約・決済データ」として「競争的データ」に該当する。

下図の通り、OKICA に関する個人属性データは還元データとして各交通事業者では一切取得できないような仕様となっている。

図 4.65 事業者のオープンデータの例

(内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室「データを活用したバス利用の促進に関する実証調査」報告書より)

情報区分	基本項目	データイメージ
明細情報	運用年月日	2021/3/1
	曜日名称	平日
	営業所名	〇〇営業所
	カード ID	OK0000000000000000
	一件明細 ID	999
	処理年月日	2021/3/1
	処理時刻	8:10:10
	処理名	バス利用
SF 利用情報	SF 利用金額	-310
	SF 残額	1,950
	入金区分名称	現金
運行情報	車両番号	999
	路線名称	〇〇〇線
	経路名称	〇〇〇線下り
	始発時刻	7:30
乗降情報	乗車停留所名称	〇〇〇前バス停
	降車停留所名称	△△△バス停
	乗車時刻	7:49:10
	停留所連番乗車	12
	停留所連番降車	25
運賃情報	基準運賃	310
	券種名称	通常_大人
定期情報	定期コード	0
	定期名称	バス定期
	発券社名称	〇〇〇社
	有効開始日	2021/1/1
	有効終了日	2021/3/31
	区間運賃	310
	利用金額	310
	定期券種別	一般・学生

6) ケースにおいて想定される課題

沖縄県におけるデータ活用による地域と交通の連携において想定される課題として下記が挙げられる。

- 各事業者は自社がどのようなデータを持っており、どのように活用できるのか把握できていない可能性がある
- 事業者間で利用者のデータに関するデータを連携していない
- そもそもデータを活用する意義や他事業者と連携する意義を認識していない可能性がある

(4) あるべき姿の仮説

沖縄県の次世代交通 IC カードと次世代交通情報ツールの現状・課題とあるべき姿は下記図表の通り整理可能である。また、次世代 OKICA とデータ活用についてのイメージを検討していく。

図 4.66 沖縄県の次世代交通 IC カードと次世代交通情報ツールのあるべき姿

求められる機能	対象	現状・課題	あるべき姿
利用者の利便性向上	県内住民	<ul style="list-style-type: none"> ゆいレールのユーザー圏内はOKICAを使うが、地域によっては浸透していない（仮説） OKINAWA ナビは分かりづらい 	<ul style="list-style-type: none"> すべての沖縄県民が日常的に使うツールで公共交通やお店での決済ができる
	国内観光客	<ul style="list-style-type: none"> Suicaは使うことができる バス停が分かりづらい（わからない） 	<ul style="list-style-type: none"> 旅行に来た際、目的地に対して効率的かつエコな交通手段を瞬時に選ぶことができる 本島と同じ決済機能を使える
	国外観光客	<ul style="list-style-type: none"> 切符を買うしかない 多言語対応をしていないため、公共交通の乗り方やアクセスを調べるのが難しい（仮説） 	<ul style="list-style-type: none"> クレジットカードのタッチ決済をゆいレールやバスで導入し、本国と同じ決済機能を使える 沖縄現地の情報検索ツールを自国語で使える
事業者間のデータ活用	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> データの活用方法が分からない（仮説） 他の交通事業者のデータを知らない（仮説） 	<ul style="list-style-type: none"> 乗客のデータを活用し、効率的な運行による乗客の利便性向上やコスト削減が図られる 事業者間で連携して効率的な意思決定を行う
	その他事業者（自治体・決済事業者等）	<ul style="list-style-type: none"> 自治体や各企業が計画や戦略を考える際、お金や時間をかけてデータを収集しなければならない 各事業者が目的に応じてデータを収集しているため、非効率である 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的に集計しているデータを必要に応じて連携することで、コストと時間が節約できる 戦略や計画に一貫性が生まれる
利用者の利便性向上	県内住民	<ul style="list-style-type: none"> ゆいレールのユーザー圏内はOKICAを使うが、地域によっては浸透していない（仮説） OKINAWA ナビは分かりづらい 	<ul style="list-style-type: none"> すべての沖縄県民が日常的に使うツールで公共交通やお店での決済ができる
	国内観光客	<ul style="list-style-type: none"> Suicaは使うことができる バス停が分かりづらい（わからない） 	<ul style="list-style-type: none"> 旅行に来た際、目的地に対して効率的かつエコな交通手段を瞬時に選ぶことができる 本島と同じ決済機能を使える
	国外観光客	<ul style="list-style-type: none"> 切符を買うしかない 多言語対応をしていないため、公共交通の乗り方やアクセスを調べるのが難しい（仮説） 	<ul style="list-style-type: none"> クレジットカードのタッチ決済をゆいレールやバスで導入し、本国と同じ決済機能を使える 沖縄現地の情報検索ツールを自国語で使える

1) 次世代 OKICA イメージ ①Suica との連携（参考事例：Cherica）

Cherica は山形県内の対象バス路線の乗車券や定期券、地域独自サービスと、Suica サービスが 1 枚で利用できる交通 IC カードである。対象バス路線は下記の通り。

- ・ 山交バス
- ・ 山形市コミュニティバス
- ・ 米沢市民バス
- ・ 上山市営バス
- ・ 山形空港バス
- ・ 庄内交通バス

山形県は生活交通バス・空港連絡バス路線を運行している交通事業者に対し、システムの導入経費を補助するとともに、市町村のコミュニティバスへの導入を促進している。

データの利活用に関して、Cherica（地域連携 Suica）の導入により利用者一人一人の個別の乗降データが蓄積し、データ分析による公共交通の改善が図られる。データを活用し、以下のような派生サービスを利用者に提供できる可能性を示唆している。

- 「市町村データと連携した見守りサービス」：毎日使う高齢者 A さんが何日も乗っていないと家族に連絡をする
- 「利用者が直近の混雑情報を確認できるサービス」：時間帯別、便別、曜日別の乗降データのオープン化

図 4.67 のように事業者もデータを活用して事業を効率化できることが示されている。

図 4.67 交通系 IC カード（地域連携 IC カード）導入メリットのイメージ
（山形県地域公共交通活性化協議会資料より）

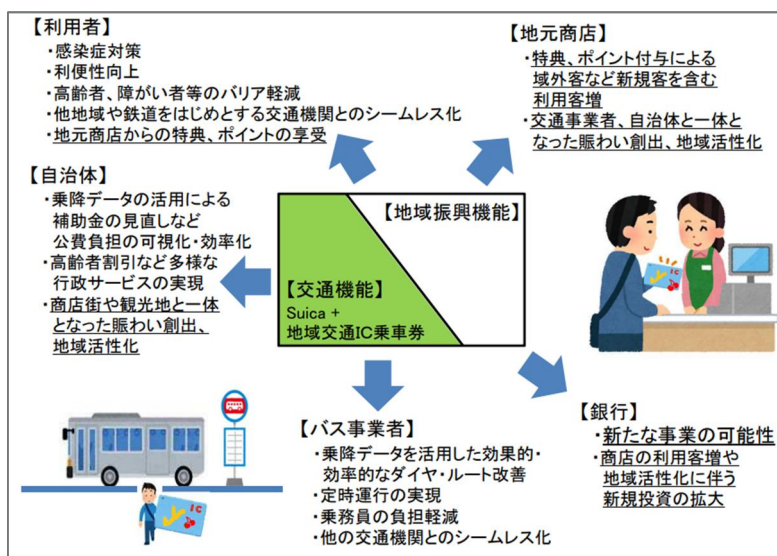


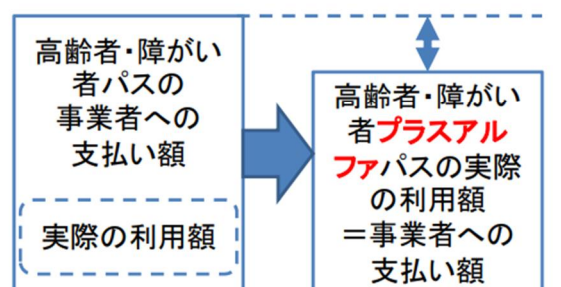
図 4.68 Suica と連携した Cherica
(「交通系 IC カードについて」より)



図 4.69 交通 IC カードにより公共交通効率化の例
(「交通系 IC カードについて」より)

<高齢者・障がい者パス等の予算の効率化>

予算規模を圧縮しつつ、より広い対象に



現在: 利用実績が不明のため、高齢者パス等は利用者が多く使った場合の**想定額**を事業者に**支払い**(実際には低利用と想定される)

ICカード導入後: 利用実績に応じて事業者**に支払い**⇒同じ予算で対象人口をより**広くカバー**できる

2) 次世代 OKICA イメージ ②タッチ決済の活用

(ア) 南海電気鉄道の事例

南海電気鉄道は2023年4月からエリア限定でタッチ決済を利用して乗車できるサービスの提供を始めた。下記路線内でタッチ決済に対応した改札機が設置されており、タッチ決済機能のあるカードやスマートフォンをかざすことで改札通貨と運賃精算ができるようになっている。

今後のインバウンド需要や関西・大阪万博に向けて2022年12月まで1年9か月にわたり実証実験を行ってきたが、利用者にサービスを提供できるレベルであることが確認され、サービスの継続を決めた。南海電鉄はアプリ上でりんくうプレミアムアウトレットや高野山等観光地への往復乗車券やお買物券引換券がセットになったデジタルきっぷを販売している。

図 4.70 現状の利用可能駅
(南海電気鉄道の HP より)



図 4.71 改札機に設置されたカード未対応の専用改札機
(南海電気鉄道の HP より)



(イ) QUADRAC の事例

QUADRAC は、ソニーで非接触カード (FeliCa) を開発した精鋭が立ち上げたテクノロジーアドベンチャーです。すべての交通手段が自然な形で利用できるよう、人と交通機関の乗降シームレスにつなげる仕組みを開発している。

手持ちのクレジットカードやスマートフォンをかざすだけで電車やバスなどの利用をより便利にする、新しい交通決済サービス「Q-move」を開発、日本全国で展開が始まっている。沖縄県内では 2023 年 4 月から西表島交通が路線バスで導入を開始している。

(西表島交通でのタッチ決済導入に参画した事業者 図 4.72 参照)

- ・ 西表島交通株式会社
- ・ 三井住友カード株式会社
- ・ ビザ・ワールドワイド・ジャパン株式会社
- ・ 株式会社ジェーシービー
- ・ 株式会社琉球銀行
- ・ 株式会社小田原機器
- ・ QUADRAC 株式会社

図 4.72 主な事業者

(南海電気鉄道の HP より)

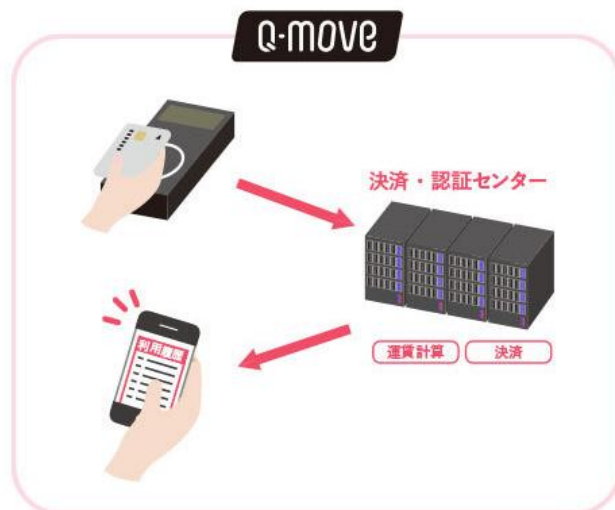
交通事業者：南海電鉄・西表島交通等

システム導入事業者：QUADRAC

カード会社：Visa・JCB等

図 4.73 データの連携図

(QUADRAC HP より)



3) データ活用のイメージ ①川越市イーグルバス

埼玉県西部で路線バスを運行するイーグルバスは運行データを「見える化」することで路線バスのダイヤやルートの最適化を通じたバスサービスの改善を2006年より行っている。運行状況の可視化では、センサーを応用する「乗降カウントシステム」を導入した。車両にGPS（全地球測位システム）と乗降口の上部に赤外線乗降センサーを設置。停留所ごとの乗客数や停留所間の乗車人数（乗客密度）、路線上で位置や運行にかかっている時間が把握できるようになった。

例えば、利用者が全くいないバス停に関する情報を見える化した。また、運行時刻の実績値とバス停別の利用者数を合わせたデータを示し、運行時刻の修正を検討する際の材料とした。具体的なアクションとしては、折り返し運転によって運行回数を増やしたり、新しく建設された病院など集客力のある場所に停留所を新設したりした。

図 4.74 実際に収集したデータ（イーグルバス関連記事より）

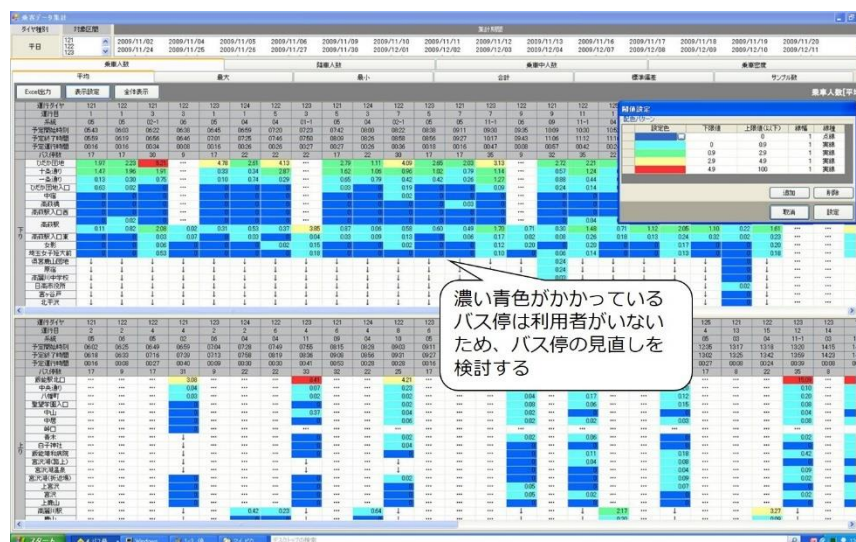


図 4.75 乗降口に赤外線センサーを設置し、人員の把握（イーグルバス関連記事より）



4) データ活用のイメージ ②岐阜市（ayuca）

岐阜市では、バス停間 OD データを活用しながら、8 幹線＋2 環状を骨格とした地域全体の公共交通網の効率化と利便性の確保を目指している。交通系 IC カード「アユカ」のデータを用いて、バス停区間ごとの利用者数を集計することで、利用者数が大きく変化する分岐点となるバス停を把握し、バス路線再編の検討に活用している。再編された路線イメージでは、JR 岐阜駅をハブターミナルとした長大路線の分割の検討がされている。アユカ（ayuca）は岐阜バスグループが発行するバス車内の運賃精算が可能な交通 IC カードだが、2026 年に廃止され、2024 年から全国相互利用の IC カードが岐阜バスで使えるようになる。

図 4.76 活用データ例（国土交通省「データを活用したまちづくりの事例」、「岐阜市地域公共交通計画」（令和 3 年）より）

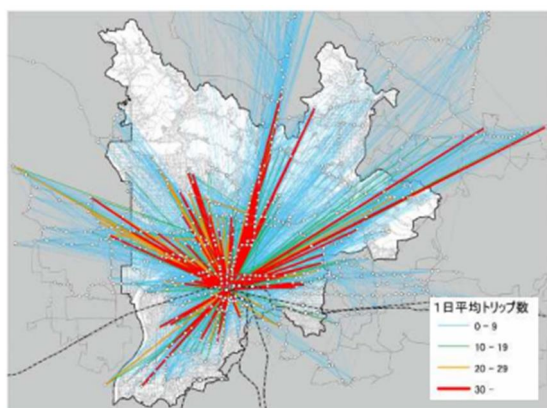
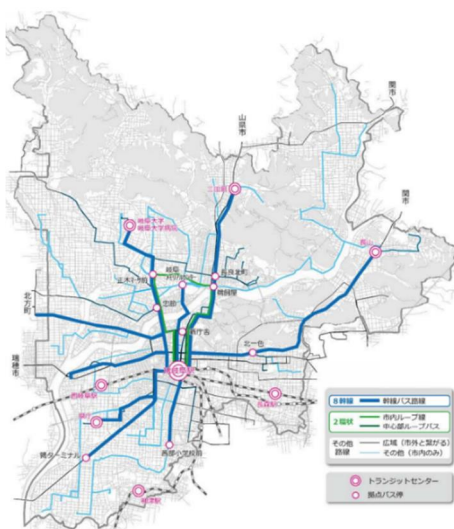


図 4.77 データを用いて作成された再編バス路線イメージ（国土交通省「データを活用したまちづくりの事例」、「岐阜市地域公共交通計画」（令和 3 年）より）

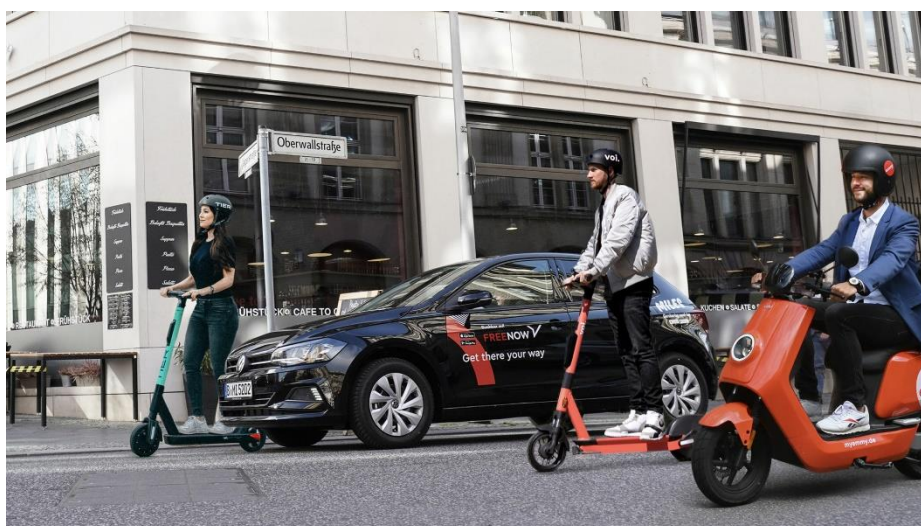


5) データ活用のイメージ ③Mobility Data Space (ドイツ)

ドイツで連邦政府の協議から生まれた「Mobility Data Space」はモビリティ分野の企業・組織・機関がデータを交換できるデータマーケットプレイスである。Free Now は1つのアプリで電動自転車、電動スクーター、タクシー、自家用車を予約できるサービスで、ヨーロッパの9か国150以上の都市で使用できる。アプリ内で乗り物の予約から決済まで可能である。

活用の具体例：ドイツのマルチモーダルプラットフォーム「Free Now」はドイツ気象局から気象データを使用し、アプリユーザーが適切な交通手段を選択できるようリアルタイムデータを提供している。雨天にはタクシーやレンタカーが、晴天には eScooter（電動スクーター）や eMoped（電動バイク）がおすすめされるようになっている。

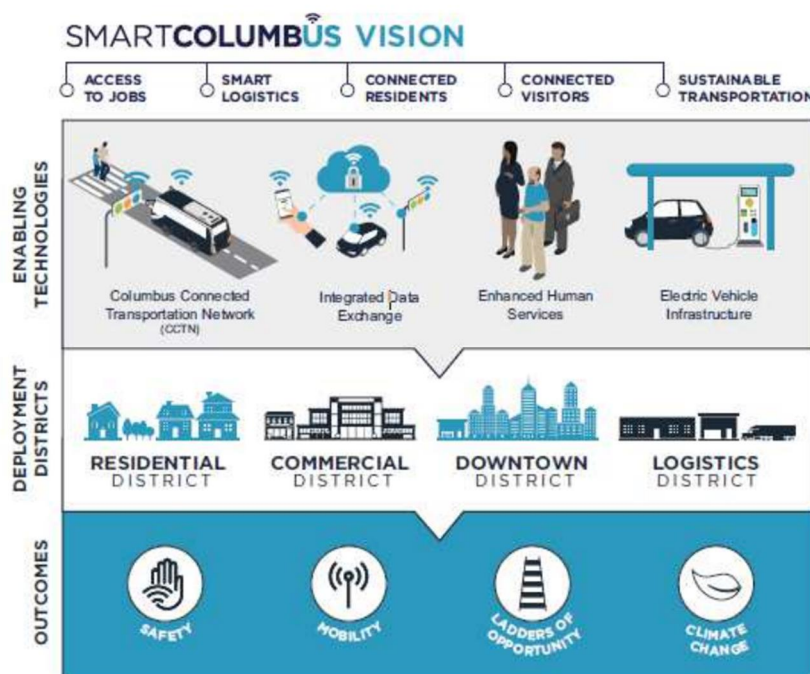
図 4.78 「Free Now」が提供するモビリティ（Mobility Data Space HP より）



6) データ活用のイメージ ④Multimodal Trip Planning/Common Payment System
(アメリカ)

アメリカ・オハイオ州のコロンバスはAIを活用してユーザーの行動パターンを学習、マルチモーダルな旅行計画等を提案している。具体的には、統合プラットフォーム等の技術を提案した交通機関のユーザーに乗り換えルートの提案と支払いシステムを集約したアプリケーションを提供。Aiによりユーザーの行動パターンを学習、単一モードを頻繁に利用するユーザーにはインセンティブを示す等で他モードの利用を提案する等、ユーザーに最適な計画を提案し、渋滞の解消や地域ビジネスを促進。

図 4.79 スマートシティの概念図（運輸総合研究所「海外における AI 活用事例」より）



7) データ活用のイメージ ⑤ドイツ・ブレーメン

ブレーメンは交通計画（SUMP）の策定にあたり、交通データを活用している。北西部への需要が多いことや、電車の利用数とバスの利用数の関係性等が情報として得られ、バスの本数の見直しや路面電車の道路状況の改善が図られている。

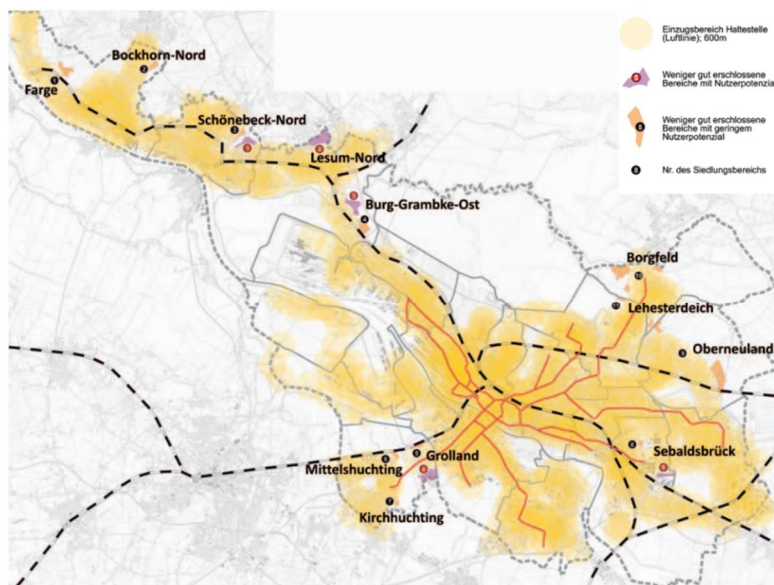
下記写真のような渋滞が起きないように、各交通機関の接続の向上や路面環境の整備に取り組んでいる。

図 4.80 交通渋滞の様子（Bremen SUMP より）

*Crowds at Bremen
main station*



図 4.81 各駅の集客度と接続性を表したマップ（Bremen SUMP より）



(5) データ活用による地域と交通の連携に関するヒアリングの実施

1) ヒアリングテーマの策定

データ活用による地域と交通の連携に関するテーマにつき、下記の3つを選定してヒアリングの実施をおこなった。

- ① 交通機関における多様な決済手段
- ② 地域への波及効果・面的な広がり
- ③ データの利活用

2) ヒアリング対象の策定

ヒアリングを実施するにあたり、自治体、交通事業者、観光事業者、開発事業者、地元大学、地域住民を対象とした。具体的な、ヒアリング実施対象は下記の通りである。

- (ア) 山形県交通政策課
- (イ) 鉄道事業者 A 社
- (ウ) 鉄道事業者 B 社
- (エ) 鉄道事業者 C 社
- (オ) 鉄道事業者 D 社
- (カ) クレジットカード事業者（三井住友カード株式会社）
- (キ) 地域 DMO

この一連のヒアリングから交通機関におけるデータ利活用事例を共有するため、第3回リ・デザイン検討会において三井住友カード株式会社による講演を行った。

3) ヒアリング結果

1. テーマ別ヒアリング結果の概要

- 交通機関における多様な決済手段に関するヒアリングの結果については次頁図82の通り、インバウンド需要を取り込むため、多様な決済手段を拡充し、利用者の利便性の向上が必要との声を頂くことができた。

図 4.82 交通機関における多様な決済手段に関するヒアリング結果概要

ヒアリングの結果について

凡例
薄緑色背景コメントは、(1) モノレール駅の交通結節機能整備に関するコメント
白色背景コメントは、(2) データ活用による地域と交通の連携に関するコメント

テーマ	ヒアリング結果	
	課題・背景	担うべき役割・あるべき姿・アイデア
交通機関における多様な決済手段	<ol style="list-style-type: none"> OKICAをインバウンド観光客に所有させる障壁の高さ、不便性が課題。一方、決済手段が多様化され、過去の不便は解消されつつある りゅうぎんのキャッシュレス端末がOKICA、台湾悠遊カード (EasyCard) と提携している インバウンド需要により、駅窓口での混雑や外国人観光客におけるICカード所有への障壁の高さも課題になっていた コストが多くなるため、他の鉄道会社においても磁気券廃止の流れが多く見られる タッチ決済サービスに対応したクレジットカード等の普及が進みつつあり、今後2025年大阪万博をはじめとした海外インバウンド旅客の増加を見据え、顧客の多様なニーズ・利用シーンがある 2023年7月に福岡における世界水泳の開催によりインバウンド需要拡大の見込みがあったこと、また半導体不足によるICカードの入手難易度の・コストの増加、外国人への導入ハードル等の背景が存在した 	<ol style="list-style-type: none"> 今後交通機関において、OKICA以外の多様な決済手段を拡充する必要がある (例：タッチ決済の導入・拡充等) 1つのカードがいろいろな場所で使うことができると、消費額の向上に繋がることから、交通機関以外においても決済手段の共通性を持つ必要がある インバウンド需要を取り込むため、国際的に利用の多いタッチ決済などの多様な決済手段を複数交通事業者が連携して導入する必要がある 様々な決済手法が登場しつつある中、安価で導入できるタッチ決済が浸透・広がりを見せている 今後タッチ決済は半導体不足により事業者におけるICカードの仕入れ難易度・コスト増加に対応する懸念コスト削減の解決手段の1つであり、またインバウンド顧客における利便性向上の手段でもある 自社のICカードであるSUGOCAのインフラ整備は完了しており、タッチ決済はそれに代わるものではなく、あくまでも利便性向上の手段である。今後、SUGOCAとタッチ決済を併用した運用を行っている

- 交通機関における多様な決済手段に関するヒアリングの結果については下記図 4.83 の通り、インバウンド需要を取り込むため、多様な決済手段を拡充し、利用者の利便性の向上が必要との声を頂くことができた。

図 4.83 地域への波及効果・面的な広がりに関するヒアリング結果概要

ヒアリングの結果について

凡例
薄緑色背景コメントは、(1) モノレール駅の交通結節機能整備に関するコメント
白色背景コメントは、(2) データ活用による地域と交通の連携に関するコメント

テーマ	ヒアリング結果	
	課題・背景	担うべき役割・あるべき姿・アイデア
地域への波及効果・面的な広がり	<ol style="list-style-type: none"> 北部向けのシャトルバス利用者は増えている反面、一般バスは路線表示・交通ルールが複雑であり、観光客のバスレーン走行による検挙が発生している アプリで表示される情報と、最新情報が連動していないことによる不都合の発生がある。その影響からか「沖縄の路線バス おでかけガイドブック」(論創社、税別1,600円) が売れたと聞いている のりものnaviについては知らない タッチ決済は、地域・エリアを超えたコラボレーションが可能になる (大阪と福岡のコラボレーション) 2022年において5駅のみの導入であったが、2023年において50駅まで拡大を行い、それに応じて利用ユーザーも増大した。その中で大きな駅等ではサイン計画が不十分であり、インバウンドを含めタッチ決済利用に関する告知ができず利用が少なかった タッチ決済の情報はICカードと比べ年齢・性別等の顧客属性において詳細な情報を得ることができる まちづくりや観光におけるデータの利活用は検討段階であり、事業者同士の連携についても実施には至っていない 	<ol style="list-style-type: none"> 観光客に向けたバス路線、バス停の表示方法の改定・アプリ等によりユーザーズビリティを改善する必要性がある アプリ等による、情報発信、機能改善を行うこととともに、マップ・書籍等による観光客へのサポートも検討するべきである のりものnaviの認知度拡大、利用者にとってのユーザーズビリティの改善が必要である タッチ決済は、地域・エリアを超えた今までにはない販路でのコラボレーションの可能性があり、観光客の増加が期待できる タッチ決済の導入に関して、サイン計画が重要であるとともに、今後は対象エリアの拡大と併せて告知・プロモーションにも注力していく必要がある 今後はタッチ決済を鉄道、商業一体で、利用した場合、一定のディスカウントやポイントを付与する等の鉄道と商業におけるシナジー創出のある戦略検討を進めていきたい まちづくりや観光において西鉄グループや福岡市交通局等との連携によりバス・船舶等のその他交通手段とのシームレスな移動を実現することで顧客の利便性が向上すると考える

- データの利活用に関するヒアリングの結果については下記図 4.84 の通り、データの利活用により、路線バスやコミュニティバスの路線の再編や、移動情報と会員情報を組み合わせた小売戦略・マーケティング等への展開を期待している等の声を頂くことができた。

図 4.84 データの利活用に関するヒアリング結果概要

ヒアリングの結果について

凡例
薄緑色背景コメントは、(1) モノレール駅の交通結節機能整備に関するコメント
白色背景コメントは、(2) データ活用による地域と交通の連携に関するコメント

テーマ	ヒアリング結果
	担うべき役割・あるべき姿・アイデア
データの利活用	<ol style="list-style-type: none"> 1. カード会社の持っている属性、会員情報については、カード会社と連携の上分析を行っている。タッチ決済にするからには、<u>移動情報と会員情報を組み合わせた分析</u>を行いたいと考えており、そのためにカード会社と契約・取り決めを通じて連携をしている。 2. まだ有効活用できていないのが本音。現状、結果を参照することによる気づきの段階で、そこからプロジェクト等には発展はしていない。<u>具体的にキャンペーンをどうやってみようというところまでいきたい</u>とは思っている。 3. データの収集・取り扱い・分析等は三井住友カード社が行っており、自社においてはそこからのデータの提供を受け、<u>小売戦略・マーケティング等の検討</u>を行っている。 4. データの種類としては、交通決済・ショッピング（購買・eコマース）等に関連する情報把握・利活用を行う。具体的には、博多駅へ交通移動した顧客が自社駅ビルにおいてどのように購買されているかのデータを基に<u>マーケティングへの活用</u>をしている。 5. クレジットカードという特性上、これまでの交通事業者によるICカード以上に年齢・性別等の顧客属性においては詳細な情報を得る事ができ、<u>マーケティングへの活用</u>に有用である。 6. <u>各情報から利用者の行動傾向、乗降における位置情報、リアルタイム情報、購買における実データの分析が可能</u>。 7. 今後は利用者のデータを、鉄道事業者が見られるデータツールとして、タッチボードにて閲覧可能にできるよう準備を重ねている。<u>見たいときに、使いたい統計化されたデータが見られるように開発中</u>。 8. <u>路線バスやコミュニティバスの路線の再編にデータを活用している</u>。 9. 県としては交通事業者に対し導入の補助金を出す際に、データの提供を条件とした。 10. データを活用し、現在コミュニティバスが走っていない市町村にもコミュニティバスを導入したい。

(6) 参考事例調査

データ活用及びMaaSの国内外事例調査として下記の通り事例を調査した。

■ データ活用事例（活用サービス名）

- ① JR 東日本 (SUICA)
- ② 岐阜市 (ayuca)
- ③ 松崎町 (SmartDrive Fleet)

■ MaaS 事例（活用サービス名）

- ④ 九州全域・沖縄県 (My route)
- ⑤ 京丹後地域 (mobi community mobility)
- ⑥ 愛知県春日井市 (「move!かすがい」・「CentX」)

① JR 東日本 (Suica)

■ Suica（約9,300万枚発行）の取得可能データ

JR 東日本では、顧客のニーズに理解を深め、サービス品質の向上と地域や駅、沿線の更なる活性化を図るため、Suica のデータを統計処理し、活用する取り組みを進めている。

Suica のデータは場面に応じて以下の内容が記録される。

- A-1 Suica(記名式)購入時：氏名、性別、生年月日、電話番号
- A-2 Suica 定期券購入時：氏名、性別、生年月日、電話番号、利用区間、購入月数、購入金額
- A-3 モバイル Suica 登録時：氏名、電話番号、生年月日、端末識別番号等
- B 駅の改札を入出場する際：乗降駅、日時、金額等
- C 電子マネーを利用する際：利用箇所、日時、金額等

上記のデータから顧客の氏名、電話番号等を削除し、個人が識別されないよう統計処理したうえで作成した図や表をレポート化して活用している。外部向けにレポート化された統計情報は「駅カルテ」と呼ばれ、2022 年 5 月から販売を開始している。

JR 東日本は 2013 年に日立製作所に対し情報提供を行った際、その旨や提供するデータの内容を公表しなかったことから専門家や利用者などから大きな批判を浴び、事業を中止していた。上記の外部販売では個人情報の保護に考慮し、右記の処理を行っている。

また、外部に提供を行う「駅カルテ」において以下の処理を行う。

I：非特定化处理

- ・氏名、電話番号を削除
- ・ID 番号の変換
- ・生年月日を年月日に変換

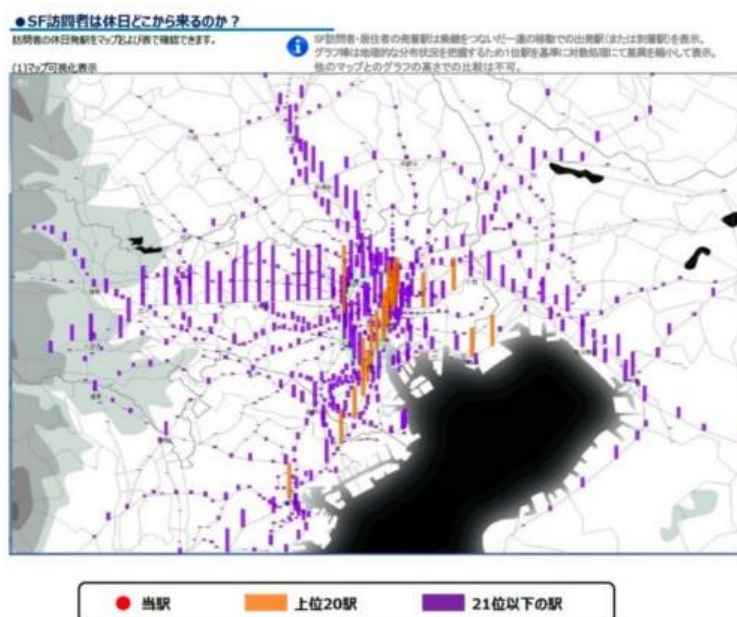
II：集計処理

- ・利用時間は 1 時間単位、年齢は年代別にまるめ処理
- ・駅利用者数の表示は 1 カ月間を通じた 1 日当たりの平均で集計
- ・50 人単位で集計

III：秘匿処理

- ・一日当たりの平均利用者数が 100 人以上の駅を対象にし、100 人未満のデータは削除

図表 4.85 販売する統計データの例（JR 東日本 HP より）



■ 藤沢市の Suica 統計データ活用事例

JR 東日本、藤沢市、藤沢市観光協会は、Suica の利用データを統計処理して作成したレポートを活用し、藤沢や江の島エリアを鉄道で訪れる観光客の動向調査を実施した。

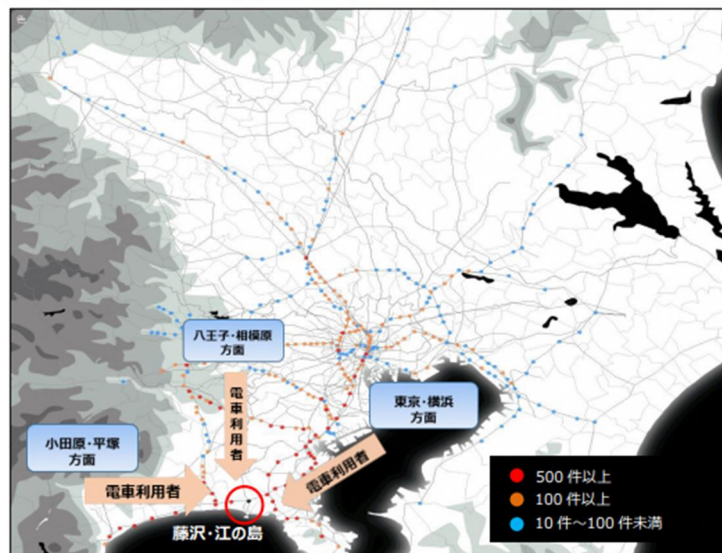
（2020 年 12 月～2021 年 3 月）

定期利用以外のデータを対象としており、観光客の基礎データやコロナ禍における行動変容を把握することで、効果的な観光施策の推進に活用する狙いがある。

提供されるデータは次頁図表 4.86、4.87 の通り、1 か月間の観光目的来訪者の人数、出発駅ごとの人数、性別比率、年代比率、来訪時間、滞在時間である。2019 年 2 月～2021 年 1 月の 1 年間にわたって月次のレポートが作成された。2021 年 4 月に公表された藤沢市観光経済再活性化プランに、Suica の統計データから得られた情報が掲載された。分析情報から直結した施策は見受けられない。

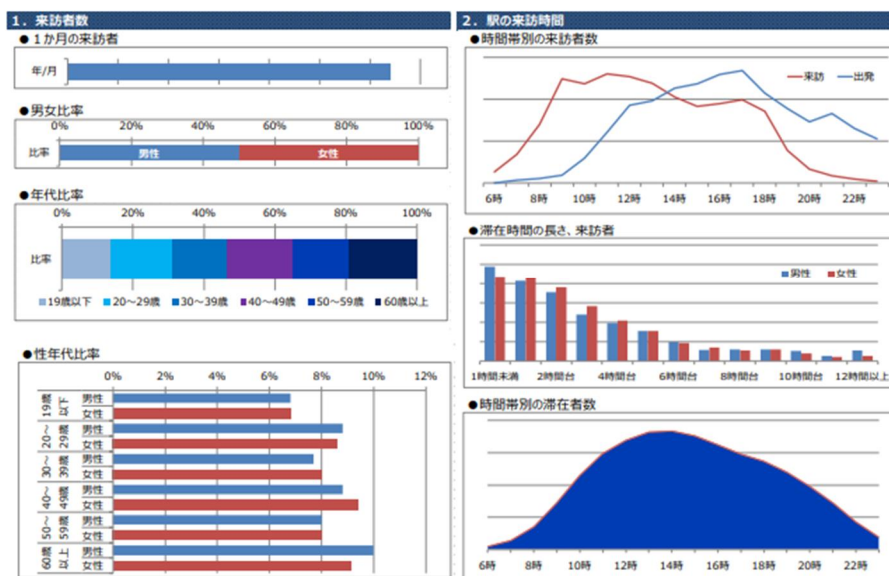
図表 4.86 藤沢周辺の人流（JR 東日本「藤沢市向けに提供する統計レポートについて」、
藤沢市「観光経済再活性化プラン」より）

※藤沢・江の島エリアの観光目的来訪者の1ヶ月間の出発駅毎の人数



図表 4.87 藤沢周辺の人流データ統計レポート（JR 東日本「藤沢市向けに提供する統計
レポートについて」、藤沢市「観光経済再活性化プラン」より）

※観光目的来訪者の1ヶ月間における人数、性別比率、年代比率、時間、滞在時間

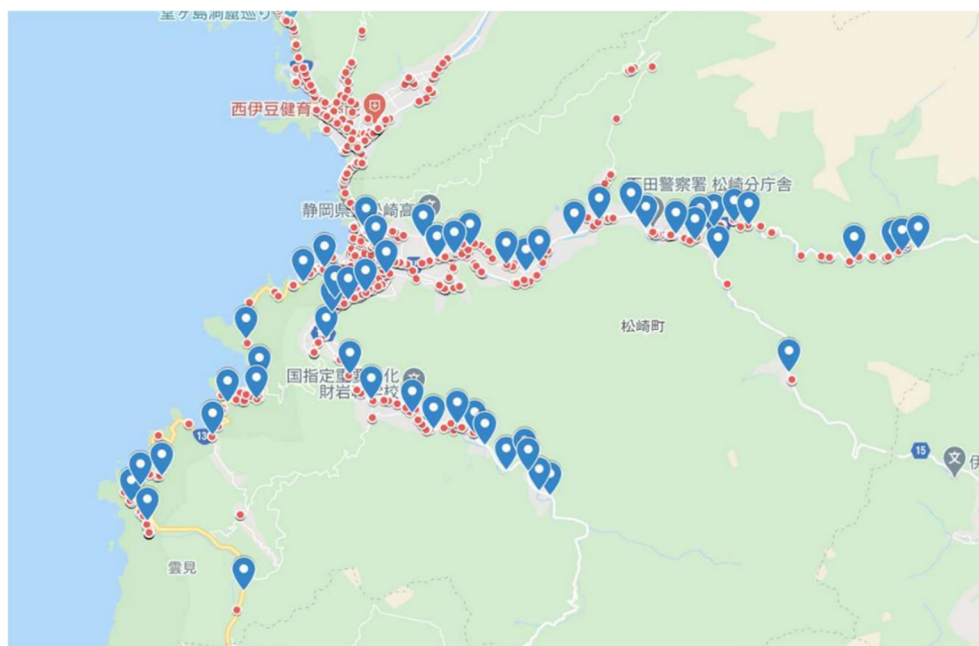


② 松崎町 (SmartDrive Fleet)

静岡県松崎町では、2020年10月から、松崎町内を走る自社運行バス（4路線）、松崎町の常時のタクシー全数にクラウド車両管理サービス「SmartDrive Fleet」のデバイスを設置し、バス・タクシーの走行データを活用したこれからの公共交通の在り方を検討するプロジェクトを推進している。地域住民の移動ニーズを抽出することでバス運行の効率化を実現している。具体的には、利用が少ないバス停の可視化や現在のバス路線ではカバーしきれていないエリアを可視化することにより、1路線の合理化、3便の削減を行った。

今後はデマンドタクシーの運行可能性を検討するため、マイカー利用者の移動実態の把握も行っている。2023年2月から、過疎地の移動手段の確保を目的とした予約式の乗り合いバスの実証実験を始めた。

図表 4.88 活用されたデータ例（国土交通省「データを活用したまちづくりの事例」、関連記事より）



図表 4.89 乗り合いバス（国土交通省「データを活用したまちづくりの事例」、関連記事より）



③ my route

■ 九州全域における事例

トヨタと西日本鉄道による MaaS アプリ「my route」は 2019 年に福岡市と北九州市で導入を開始して以降、横浜市、宮崎市、長崎市等全国で展開を広げている。my route はルート検索エンジン「NAVITIME」、キャッシュレス決済の「TOYOTA WALLET」、交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）、イベント・情報提供事業者（るるぶ、食べログ等）と連携している。アプリ内で行きたいところを見つけ、あらゆる移動手段の検索と予約・決済サービスの提供で、「よりシームレスな移動」を実現している。

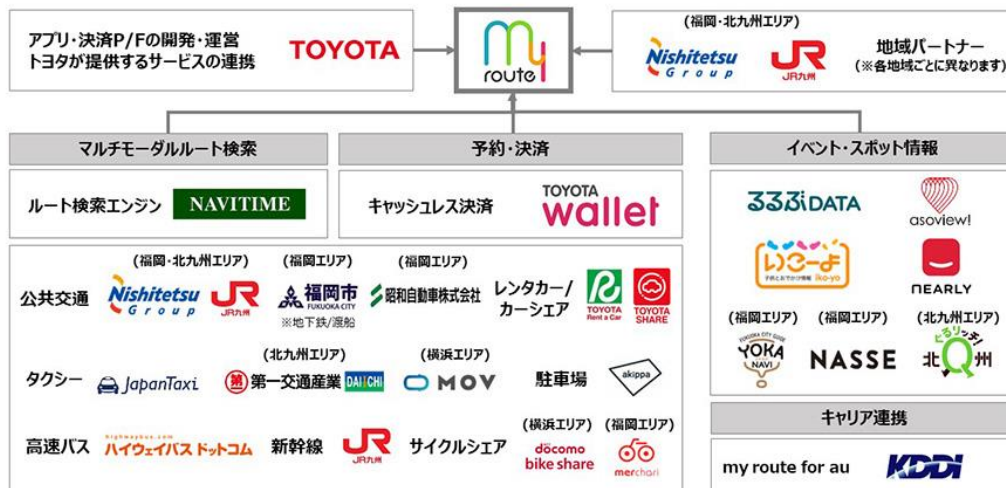
さらに、1 日の観光周遊に使えるチケットや期間限定のデジタルクーポン等を提供しており、利用者はお得に交通を利用することも可能になる。

最初に実証実験を行った福岡市では、以下の結果が得られた。

- ・ 5 割を超えるユーザーがいつもとは違うルート・移動手段を使った
- ・ 約 4 割のユーザーが街への興味・関心がより高まった
- ・ 今度もっと利用してみたいと思った移動手段で最も選ばれたのは電車（55%）であった

図表 4.90 関連事業者相関図 TOYOTA, my route HP より)

移動に関わる様々なサービスと連携拡大



■ 沖縄県における事例

2022年1月より、沖縄県内でmy routeを利用した「沖縄スマートシフトプロジェクト」が開始した。九州等で実績のあるmy routeを活用し、船舶を含めた様々な交通機能をシームレスに接続することを目的としている。県内バス路線の大半、タクシー、船舶といった利便性の高い交通モードへの連携が可能な第一交通産業グループが中核となっている。中南部の渋滞回避のため船舶を機能として追加したほか、混雑状況の表示やラストワンマイル手段の提供、非接触・キャッシュレスの手続き、決済サービス等により、顧客の利便性を高めるとともに、ポストコロナの観光への安心感を醸成している。

図表 4.91 関連事業者一覧（パシフィックコンサルタンツ「令和3年度沖縄地域 MaaS 導入推進調査事業報告書」、関連記事より）

構成員 (団体名)	事業における役割
第一交通産業株式会社	全体調整・発注契約・企画立案 現地事業者との調整 バス・船舶・タクシー等の運行
株式会社OTM	カーシェア等の提供・管理 現地事業者との調整
損保保険ジャパン株式会社	リスクマネジメント 現地事業者との調整（補佐）
NTTドコモ九州	デジタル技術の実装 人口統計情報の提供

図表 4.92 対応サービス（パシフィックコンサルタンツ「令和3年度沖縄地域 MaaS 導入推進調査事業報告書」、関連記事より）



④ 京丹後地域 (mobi community mobility)

北近畿タンゴ鉄道は、2015年4月、鉄道通称名を京都丹後鉄道、略称を「丹鉄」として、WILLER TRAINS 株式会社が運行・運営を開始した。「鉄道を基軸とした高次元交通ネットワーク」による、“住みやすいまち・行ってみたいまち”づくりに取り組んでいる。

京都丹後鉄道では、2020年から WILLER が展開する MaaS アプリ「mobi community mobility」を用いた QR コードによる即時決済が導入された。2022年3月30日から上記アプリの新サービスとして QR 定期券および QR 回数券の提供を開始した。

さらに、自宅から2km圏内の近距離を回遊できるモビリティサービス「mobi」を2021年6月より丹後市内でスタートしている。mobi は月額定額5,000円でエリア内乗り放題のサービスで、アプリや電話でmobiを呼ぶと車が迎えに来る仕組みとなっており、住民のラストワンマイルの移動を支えている。

図表 4.93 タンゴ鉄道（京都丹後鉄道 HP、WILLER TRAINS HP、mobi community mobility HP より）



図表 4.94 Maas アプリ（京都丹後鉄道 HP、WILLER TRAINS HP、mobi community mobility HP より）



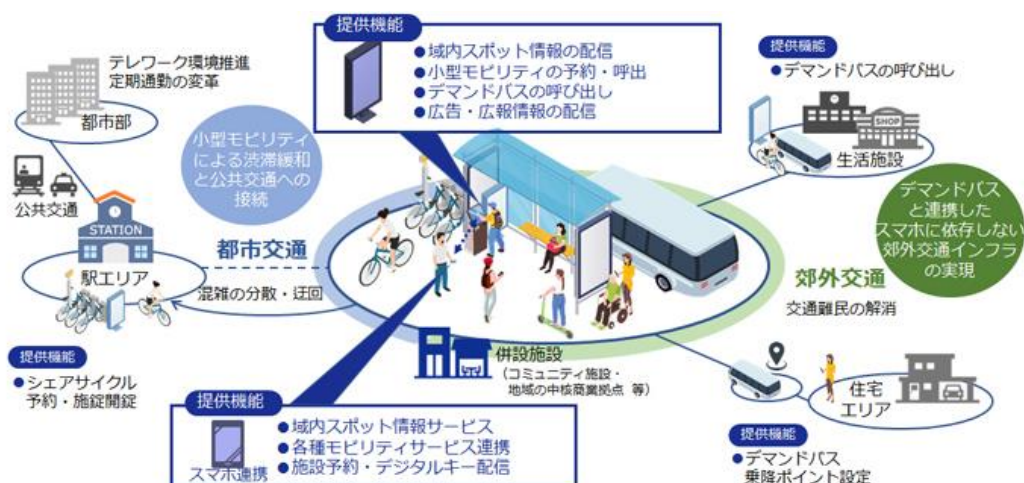
⑤ 愛知県春日井市（「move!かすがい」・「CentX」）

春日井市は市内の MaaS アプリ「CentX/move!かすがい」とエリア版アプリ「CentX」、さらにスマートな交通結節点「モビリティポート」を連携させることにより、高蔵寺ニュータウン内で展開する多様な交通サービスを1つのデバイスで利用可能にし、ニュータウン住民や来訪者が「気軽におでかけできるまち」の実現を目指す。

モビリティポートでは、デジタルサイネージを利用して交通情報の取得やデマンドタクシー・バスの呼び出し、小型モビリティの貸出情報の閲覧ができる。これらの情報はスマホ上でも閲覧でき、スマホを使う人も使わない人も、バスや乗り合いサービス、シェアモビリティ等が利用できる。

春日井市は、高齢化に伴う移動に不安を抱える高齢住民の増加や路線バス運行本数、タクシー事業者の減少等の地域課題を抱えていた。モビリティサービスの連携を進め、交通の利便性および地域での人々の回遊性を高めることが期待されている。

図表 4.95 データ連携イメージ（国土交通省「令和5年度日本版 MaaS 推進・支援事業」、DNP HP より）



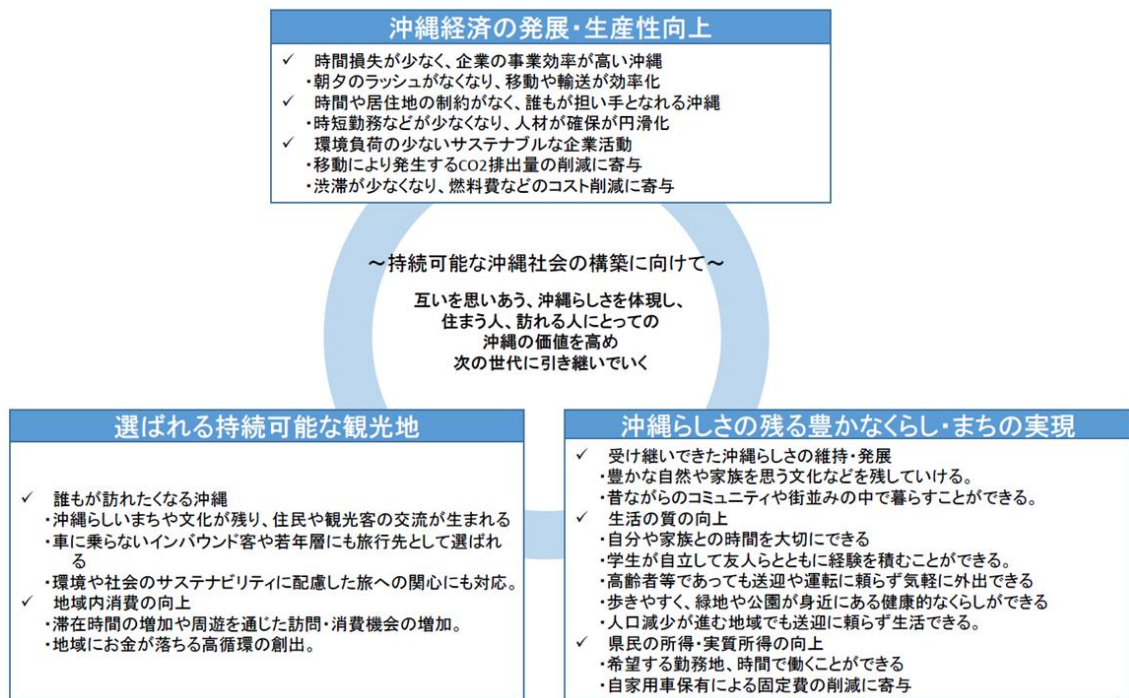
まとめ

1. 本件取組の成果

本調査は、沖縄のありたい姿をパブリックインボルブメントという手法を活用し、住民や観光客へのインタビューや意見交換などの対話を通じて潜在意識を掘り起こし、ありたい姿の実現に向けた問いかけを行った。またこれらで得られた声を基に沖縄交通の目指すべき姿を検討したのちに、バックキャスト型で沖縄に必要とされるアクションを各ステークホルダーとの検討会にて、経済界や金融機関などを巻き込み、議論をし、合意するというプロセスにて実施した。

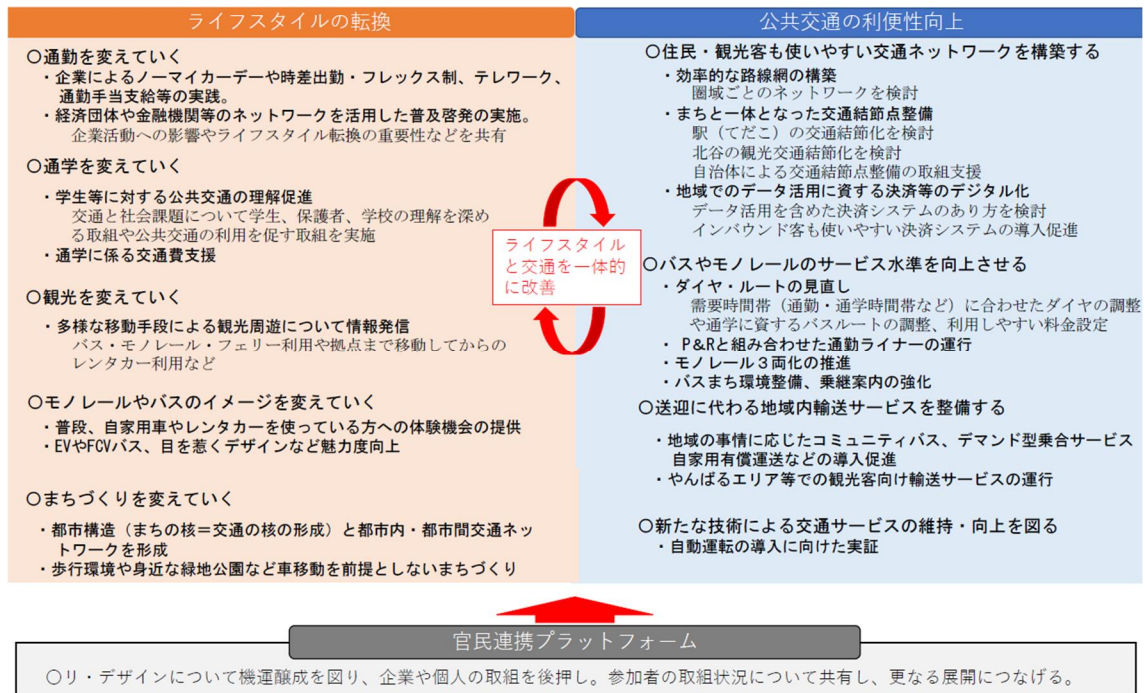
沖縄交通の目指すべき姿としては、住民に対し提示した下記の図のありたい姿（案）の通り、「持続可能な沖縄社会の構築」というテーマに向けて、沖縄らしさの残る豊かな暮らし・まちの実現とともに、沖縄経済の発展・生産性向上と選ばれる持続可能な観光地を達成していく、という形を提示した。

図 5.1：持続可能な沖縄社会としての、ありたい姿（案）



上記の案は、住民の意見を集約したものであったこともあり、各ステークホルダーへ広く受け入れられたものとする。またこれらを実現するための手段として、ライフスタイルの転換と公共交通の利便性向上の双方を実施することを提示した。各ステークホルダーから様々な意見はあったものの、賛同を得られ、住民参加を促したことによる成果が出たものと考えられる。

図 5.2：持続可能な沖縄社会の構築に向けた各主体のアクション事例（案）



2. 次年度以降の取り組みについて

今回の事業での検討内容を踏まえ、以下の要領で次年度以降取り組む方針で合意した。

・ 官民連携プラットフォームの立ち上げ

今後、沖縄交通で目指すべき姿から、バックキャスト型で必要とされるアクションを各ステークホルダーとともに実現していくという観点、また交通リ・デザインについての機運醸成という観点から、企業や個人の取組を後押しする官民連携プラットフォーム（協議会）によるアクションの推進、参加者の取組状況について共有し、更なる展開につなげるべく継続的なフォローを行っていくこととする。

・ 成功事例形成

官民連携プラットフォームによるアクションの実行にあたり、成功事例となるような取組（まちと一体となった交通結節点整備と効率的な路線網の構築、地域でのデータ利活用に資する決済等のデジタル化など）についての詳細を検討する必要がある。その際、実施した内容については適宜パブリックインボルブメントなどで住民への共有、協議会などで各ステークホルダーからのフィードバックを得ながら進めることとする。

3. 今後の課題

一方で、住民や各ステークホルダーからこれら以外にも様々なご意見があったこと、また本調査の期間中に実施できた住民の声を直接のインタビューで聞き取ることができたのが一部の地域であったことなどの課題もあると認識している。そのため、SUMP（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）の概念を念頭に置き、効果的な実践を支える観点から、今後のステップとして、下記の点に留意する必要がある。

1) 継続的なパブリックインボルブメントの実施

本調査においては、限られた期間、かつ一部のエリアに対してパブリックインボルブメントを2回実施したが、現状の施策案への理解を醸成しつつ、効果的なフィードバックを得るため、継続的に住民参加の機会を創出し、本取組を周知し、住民を巻き込みながら市民の声を集めていくこととする。

2) モニタリング指標の継続検討

本調査においては、プレヒアリングやパブリックインボルブメントを踏まえ、モニタリング指標の案を作成したが、各ステークホルダーとの合意には至っていない。今後、確実に本取組を進めていくにあたっては、本取組の振り返りを行うための指標が重要である。一方で、モニタリング指標はわかりやすく、かつ住民にとっても納得感があるものを採用することで実効性を増すと考えられることから、指標形成にあたっては様々なステークホルダーや住民等を巻き込んだ議論を重ねていくことが必要である。

また、本件で実施したパブリックインボルブメントや、バックキャスト型のアプローチによる市民・ステークホルダーの巻き込み型のプロセスは、他の政策立案におけるプロセスとしても重要である。特に、生活に近いインフラにおいて住民の意見を反映する意義は大きいことから、住民およびステークホルダーを巻き込む必要性の高い交通の在り方などの検討の際には本調査のステップを採用することとする。

以上

資料編

プレヒアリング

(1) プレヒアリング議事録

1. プレヒアリング(観光)
2. プレヒアリング(金融機関)
3. プレヒアリング(学生)
4. プレヒアリング(石垣島)

1. プレヒアリング(観光)

ヒアリング対象: 地域 DMO

観光の観点からみた 沖縄の交通の課題感	<ul style="list-style-type: none">・ 交通ルールに関してはマナーやバスレーンなどの沖縄のルールの周知が重要と感じている。・ 南部は人材不足、中部は行政との連携と財政確保、北部は二次交通が課題。・ イベント時には公共交通機関を用いた最低限の導線を確認しなければならないと考えている。・ 行政にも一定数交通に関するネガティブな意見が集まってきている。夕方など便が到着したタイミングと市内の宴会等のタイミングが重なると、タクシーが捕まえずらいなどの課題があり、こうした事情は観光客への影響が大きいのではないかと考える。・ 外国人観光客の視点では、多言語案内や乗り継ぎ案内アプリが使いづらく、簡単に目的地に行けないことも多いといった課題があると考えている。・ 南国の癒しを求めて来る観光客にとって、コンクリートが多い・車が多い・自転車のレーンがない等の面で失望されることもある。
観光客の沖縄の交通 に対する印象が旅行 客獲得・リピート 率・消費額等に与え る影響	<ul style="list-style-type: none">・ 渋滞で時間が読めないのも早く空港に戻るなどの意見もあり、機会損失は大きい。・ 昨今旅行以外にも余暇の過ごし方としてのライバルは増えているため、旅行の在り方にマイナス点があると選ばれなくなる。・ 現状那覇からバスで北部に乗り継いでも、離島にアクセスできないため離島の消費に影響があると考え。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当団体では、リピーター調査を行っており、非リピーター層に対してなぜリピートしないかという質問では、女性の一部層で交通が要因になってリピートしない傾向がみられている。 ・ 旅行での運転を避けたい理由として「お酒を飲めないから」という理由を挙げている調査結果もある。レンタカー旅行では運転手が飲酒できなくなる側面もあるので、改善されれば消費が伸びる余地がある。 ・ レンタカー周遊と交通機関を利用した周遊における消費傾向の比較は、今後実施していきたい。 ・ 那覇市に集中せず周辺地域を回遊させるということは沖縄全体の発展につながると考える。
サステナビリティに関する沖縄の印象が旅行先の検討に与える影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ サステナビリティに関する関心は高まっていると感じる。ツーリズムエキスポでは、エシカルツーリズムをキーワードにした。ロイヤルカスタマーを育てていくためにも重要な観点である。レンタサイクルの需要も増えているなど、サステナビリティに着目した施策は有効と感じる。 ・ 沖縄のバスは旧型が多く、バリアフリーも進んでいない。ソフト面含めて交通機関でのバリアフリーレベルの向上が必要。
その他、沖縄の交通に関する課題が観光に与える影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ インバウンドは現状戻り切っていないが、沖縄という地理的な特性は普遍的要素なので、長期的には戻ってくると考えている。ただ、最大の市場である中国はジュネーブ条約に入っていないため、（国際免許が適用できず）運転ができないことへの対処法は検討必須。 ・ 交通機関のキャッシュレス対応も必要な視点。
観光業界における交通に関する取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞を回避するための情報提供のあり方を模索している。目的地までの時間が読めず、若年層の車離れも進行しているため、レンタカー依存の観光から脱却する必要がある。 ・ モデルコースもレンタカーではなくバスやモノレールのモデルコースを作成した。こうした取り組みの誘客への効果は限定的だが、車以外での観光に懸念を持つ層が来ないという機会損失の阻止の効果が強い。 ・ レンタカーを使わない沖縄の旅の楽しみ方を HP 上でプロモーションしている。手ぶら移動するためのコインロッカーなどの情報も共有している。PV 数も増えておりニーズはある

	<p>と感じている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南部でも周遊するようなマップは作ったものの、それを実現するためのバスの整備が不十分だったという事例もあった。また、バスを整備しても、観光客目線と地域住民目線が異なるという問題が発生しうる。 ・ 公共交通機関で周遊できる仕組みを作るために名護を拠点にして接続を良くするという案が出ている。市町村ごとに周遊バスを運行している地域もあるが、連携を強化していこうという機運が高まってきている。
--	--

2. プレヒアリング(金融機関)

ヒアリング対象: 地域銀行 (サステナビリティ推進室、人事部)

従業員の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 職員の多くは子供の送り迎えという観点で車を持っていることが多い。 ・ 車は自由度が高いというメリットがある。 ・ 定時で帰宅できる場合は買い物においても公共交通の活用余地があるが、天気やルートの問題で使いづらさがあるため、車を使っている (自身の経験)。 ・ モノレールが通っていない場所では、バスは遅延や本数の問題があり、また乗り換えも必要なので、無理やり公共交通機関を推奨しても難しい印象を受ける。 ・ バスの乗換は特に子供には難しく、急ぐなら車を利用するという側面がある。
採用と人手不足	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホテルの稼働率は6割程度であるが、人手不足のためこれ以上稼働率を上げられない。 ・ 家から近い職場を探す意識が強いため、人手不足の遠因となっている可能性はある。 ・ 当行は店舗も持っており近場の方を多く採用することができている。また、正社員は転勤もあるため、距離を気にしていない。臨時職員は近場での就労が多い。
資本効率性・企業活動への影響 (特に駐車場の保有状況・課題について)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従業員向け駐車場に関しては、自社で確保している企業は多くなく、従業員自ら周辺で探す必要がある場合が多いと考える。 ・ 「駐車場がなければお客さんが来ない」という意識はあると思われる。那覇以外の都市であれば土地に困っていないので影響は少ないが、那覇市内の企業での意識に影響を与えている可能性はある。 ・ 事務所の立地を那覇市外に移転することが多くなったのは、駐車場確保の観点というよりはむしろコロナ禍で那覇の飲食店が閉まった事やリモートワークが進展した影響が大きい。 ・ 交通とは異なる観点だが、観光業の構造は沖縄の経済の重石になっている。旅行収入がすべて沖縄企業に入るわけではなく、外資や本州の企業に利益が取られる構造。下請けの立場になると低い利益率で運営することを強いられる。
自己実現の時間確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を用いた通勤により、勉強や自己実現の時間が増える。

	<p>るというメリットはあると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤や送迎で時間が取れずに、寝る時間を削って勉強している人が多く、運転が当然という意識も働くので、公共交通であれば自分の時間が持てるというイメージがあまり沸いていないと考えられる。
サステナビリティをめぐる機運について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状サステナビリティに関しては従業員の意識を醸成しようという状況。ただ、通勤関連は従業員にできる初歩的な取り組みなので呼びかけていきたい。 ・ 沖縄全体として脱炭素の意識は低いと感じる。 ・ サステナビリティは公共交通の利用を促進する観点として呼びかけの一つとしていきたい。

3. プレヒアリング(学生)

ヒアリング対象:琉球大学・大学院生 5 名 (県内出身 3 名、県外出身 2 名)

3.1 県内・県外出身共通の内容

現在の通学手段についての現状と課題感	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車もしくはオートバイを使っている。 ・ 自家用車通学。友達と相乗りすることもある。 ・ 渋滞については時間帯をずらしたり抜け道を使ったりして巻き込まれないように工夫している。また、巻き込まれることを考慮の上で早めに出るなど工夫している。ただ時間帯によっては 15 分の道が 40 分かかることもある。 ・ 渋滞は当たり前のように感じていたが、指摘されて初めて、渋滞で時間を無駄にしているという印象を抱いた。
普段の生活における交通手段と課題感	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲み会の時は近くの友達の家に宿泊したり、送迎してもらったり、代行を使用したりしている。場所が遠い場合は参加自体を見送ることもある。 ・ バスは定時に来ることがまずない。時間に遅れることを覚悟しなければいけないのであまり使っていない。 ・ 小さい頃から買い物したら荷物を親の車に乗せてというのばかりだったので、荷物を持ってバスに乗るという発想がなかった。
学生生活を送る場としての沖縄の魅力度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄は魅力があると思う反面、県外に行くと公共交通の便利さに感動する。 ・ 沖縄の自然環境は他にないものであると感じる。 ・ 都市部に商業施設が集中していないのは不便ではあるが、一方で新しい場所に行く機会を生んでいる。

3.2 沖縄出身者限定の内容

高校までの交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本は自動車送迎だったが、雨の日は大渋滞だったので、歩いた方が早かった。 ・ 登下校ともにスクールバスだった。朝はとても早かったので渋滞はなかった。帰りは人気の時間帯が集中しており混雑していたが、スクールバス自体はバス停も多いし便利だった。 ・ 行きは友達の親の通勤の時間帯と合っていたのでそれに乗っていたが、帰りはわざわざ来ていただいていた。 ・ 親の出勤のタイミングで送迎してもらっていた。 ・ 遊びに行くときは自転車だった。 ・ 那覇に行くときはバスで一本なのでよく利用していたが、遠
-----------	--

	くにいくときは親の送迎があった。基本はバスを利用した。
県外への進学、就職 検討の有無およびそ の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県外でやりたいことがなかったので検討せず。学力的にも難しいと思った。 ・ 家庭の事情で実家から離れたくなかった。

3.3 沖縄県外出身者限定の内容

沖縄の大学に進学し た理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 親が沖縄の出身だった。 ・ 親戚が沖縄の出身であり、かつ実家から離れたかった。
県外から来て感じる 沖縄の交通の課題感	<ul style="list-style-type: none"> ・ 親が沖縄の大学出身で「車が不可欠」と聞かされており、すぐに車を買って乗るようになったため困らなかった。 ・ 沖縄に来てから免許を取ったので、それまではバスが渋滞に巻き込まれ、乗り継ぎを逃すことがあった。 ・ （以前は海外に住んでいたが、）海外より終電が早く、活動に時間の制限があると感じる。

4. プレヒアリング(離島)

ヒアリング対象:石垣市都市建設課 2 名、介護長寿課 2 名

住民の交通手段の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 石垣島では、若年層は自転車か自動車を利用している。市街地は南側に集中しているため、バスを使うために 10～15 分待って満員のバスに乗るよりは自動車を利用する方が便利。 ・ 島の北部はバスの便数が少なく、中部はバスが走っていない場所も多いため、住民のニーズには応えきれていない。 ・ 石垣の路線バスのうち住民向けのものについては赤字で、県と市が補助している状況。デマンド型へ移行することも考えている。 ・ 北部地域にバス空白地域があることや、バスがあっても便が少なく 2～3 時間バスを待たなければいけないという現状を解消したい。
観光客との兼ね合いに伴う課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南部ではオーバーツーリズムの影響でバス利用が難しくなっているため、乗務員を確保したい。 ・ 旅行客と特別支援学校の生徒がバッティングし、バスに乗れないこともある。金曜日は竹富島等に行く方もいる。 ・ 新型コロナウイルスの流行を受けて乗務員が離職してしまい、現状は回復に努めた結果タクシー運転手の人数こそ戻ってきているが、流行前には及ばない。観光に力を入れ、クルーズ船も再開している中で交通手段が足りていない。 ・ 直近では、季節を問わずに観光客が流入している。
高齢者の交通に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 介護の送迎は介護施設・病院が実施する送迎サービスで対応している状況。 ・ バスでは高齢者の一部を対象に無料化を実施。タクシーは月 2 回初乗り料金の助成を行っているが、支援や台数が足りないという声がある。介護タクシーも少ないので外出支援サービスを実施している。 ・ 現状ふるさと納税を活用することで財源としては対応できているが、今後高齢者人口がさらに増加すると財政状況も変わる可能性がある。
人口の社会減や生活利便性との関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大学がないため、大学進学で島外に流出し、島に帰ってこないのが若年層流出の最も大きな原因。交通面も含め魅力を向上させていきたい。

(2) プレヒアリングオンラインアンケート

1. アンケート概要及び回答者属性

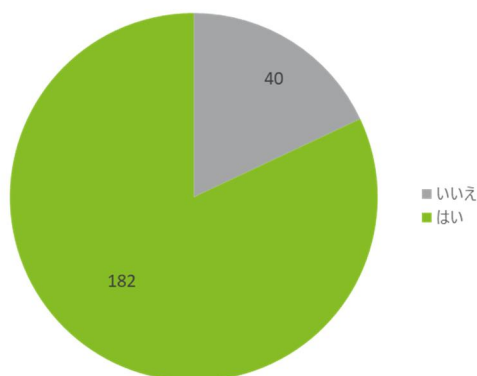
内閣府沖縄総合事務局職員（222 名）を対象に、プレヒアリングの一環としてオンラインアンケートを実施した。

- 年代：20 代 49 名
30 代 34 名
40 代 60 名
50 代 69 名
60 代以上 10 名
- 性別：男性 147 名、女性 74 名、その他 1 名
- 居住地域：96 名が那覇市、46 名が浦添市、その他 80 名
- 家族構成：約 60%（142 名）が配偶者有
- 子供有無：無 105 名
1 人 47 名
2 人 46 名
3 人以上 24 名

2. 交通と生活についての質問

概要：交通と生活についての質問では、8 割以上の方が、渋滞が生活に影響を与えていると回答し、自分の時間が削られていると感じていることが分かった。

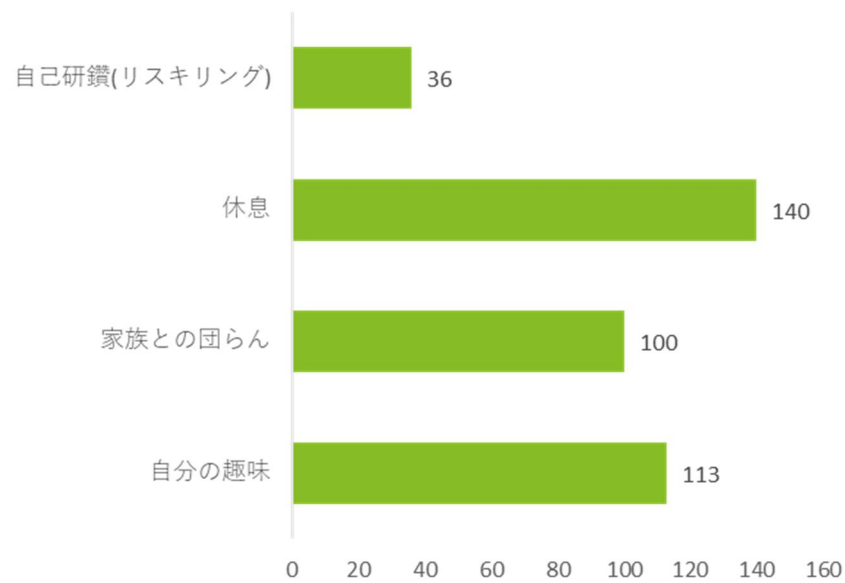
質問 2-1：沖縄は他県に比べて公共交通機関よりも自家用車への依存度が高く、結果として沖縄県における一人当たりの渋滞損失時間（渋滞に巻き込まれて余分に移動に時間がかかり、他の活動に充てられる時間が減ること）は年間 55 時間程度にのぼると言われています。あなたは普段生活していて、渋滞によって生活に影響があると感じますか。



質問 2-2:それはどのような影響ですか。自由に記載してください。

- 渋滞のせいで貴重な時間を移動時間に奪われる（もっと他の事に時間を使いたい）。
- 渋滞する事ありきで普段移動をしないといけない（出勤時・子供の送迎時等）。
- 渋滞を理由に出かけることを躊躇ってしまう。
- 渋滞により、燃料消費率が悪くなり家計を圧迫する。
- 渋滞のせいで移動時間の計画が立てづらい。

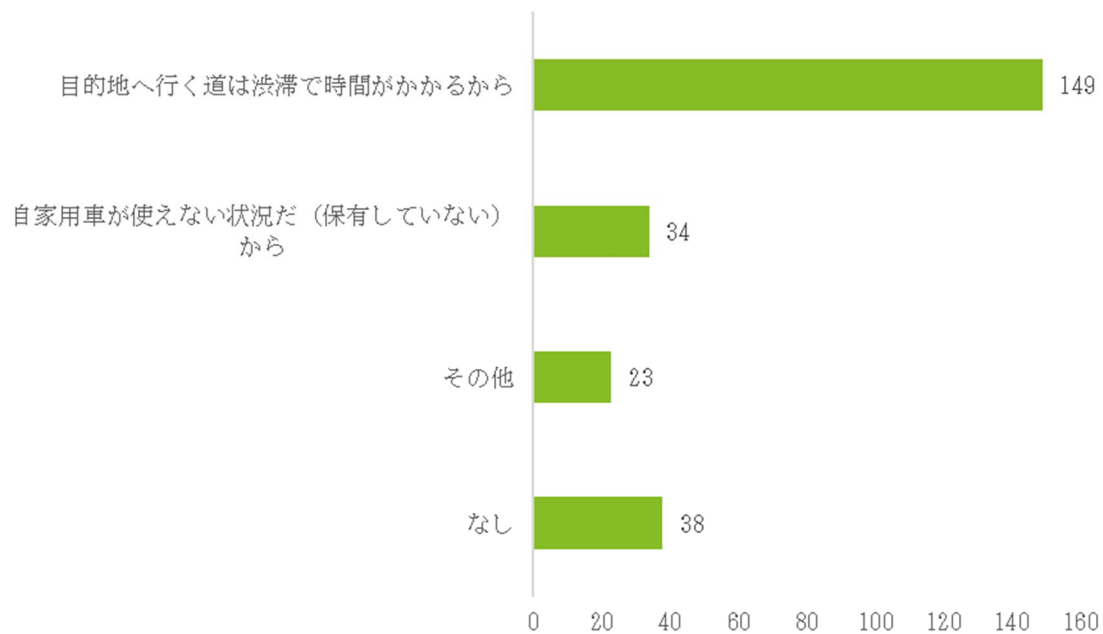
質問 2-3:渋滞の時間が短縮された場合、その時間を何に使いたいですか。



3. 外出の予定についての質問

概要：日常生活において、8 割以上の方が交通渋滞により外出の予定を変更することがあることが分かった。

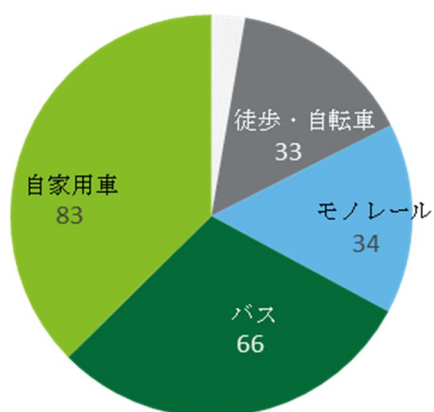
質問 3：あなたは日常生活において、交通を理由に外出を取りやめる・目的地を変更することはありますか。ある場合、それはどのような理由ですか。



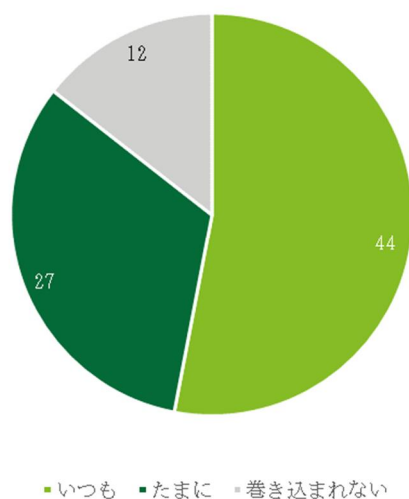
4. 通勤についての質問

通勤についての質問では、全体のうち約 4 割を占める自動車通勤の方のうち大半の方が渋滞に遭っており、平均して約 24 分程度渋滞により通勤時間が増加していたことが分かった。

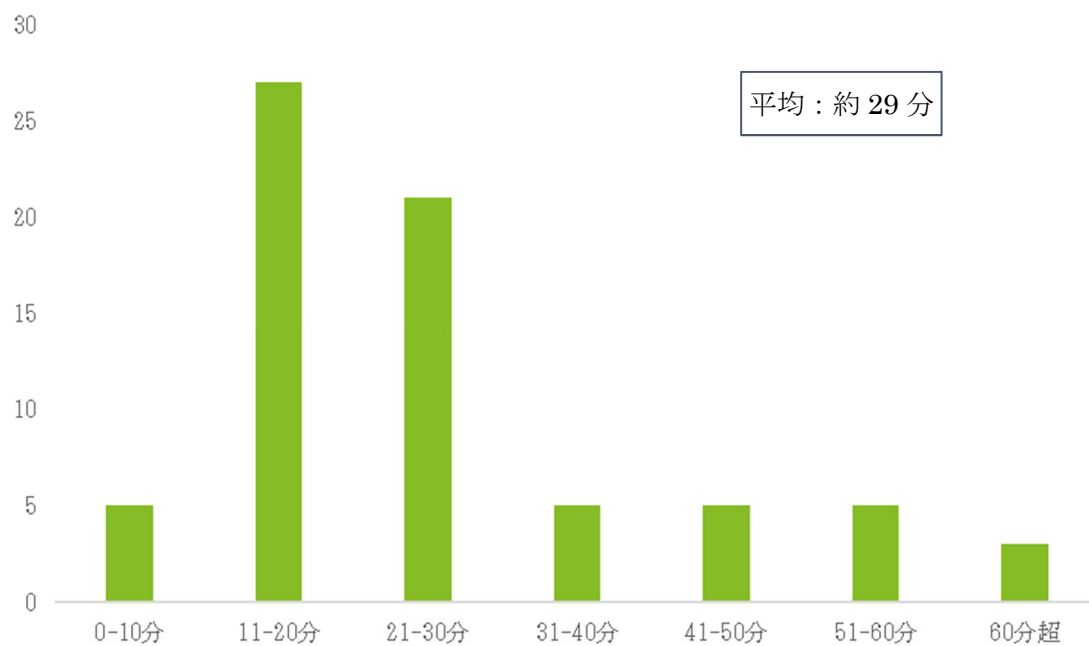
質問 4-1: 現在の職場までの交通手段を教えてください。(最も頻度が高いものを一つ)



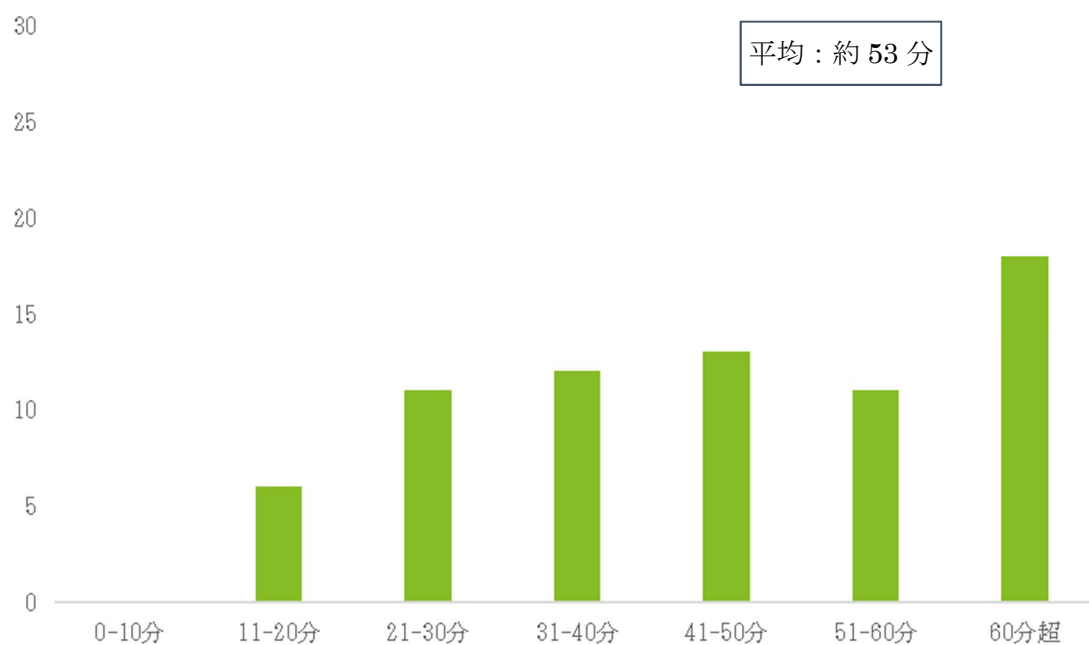
質問 4-2: 自家用車と回答された方にお伺いします。通勤時に渋滞に巻き込まれますか。



質問 4-3:渋滞に巻き込まれない場合（夏季休暇期間等）の所要時間を教えてください。
（単位：分）



質問 4-4:渋滞に巻き込まれた場合の所要時間を教えてください。（単位：分）



5. 自家用車通勤についての質問

概要: 自家用車通勤をする理由として、公共交通機関の遅延への心配や、自家用車の利便性等が挙げられた。一方、自家用車通勤により生活の幅が狭まっているとの声もあった。

質問 5-1: 通勤にあたり、自家用車を利用する理由を教えてください。(複数回答可)



質問 5-2: 自家用車で通勤していて不便だと思うことや、もっとこうなったらいいと思うことを自由に記載してください。

- 駐車場料金が高い。
- 駐車場が少ない。
- 帰りに宴会に参加できない。
- 通勤に要する時間が減ってほしい。
- 急な飲み会に参加できない。ちょっとした雨や事故ですぐに渋滞するので、通勤時間が予想できないため、かなり余裕をもった移動時間を設定しないといけないのが不便

6. 公共交通機関通勤の理由

概要: 一方、公共交通機関を利用して通勤する理由としては、コストや安心感などが挙げられた。ただし、定時性の低さや便数の少なさ、車内の快適度に対する指摘の声があった。

質問 6-1: バスまたはモノレールと回答された方にお伺いします。自家用車ではなくバスまたはモノレールを利用する理由を教えてください。※複数回答可



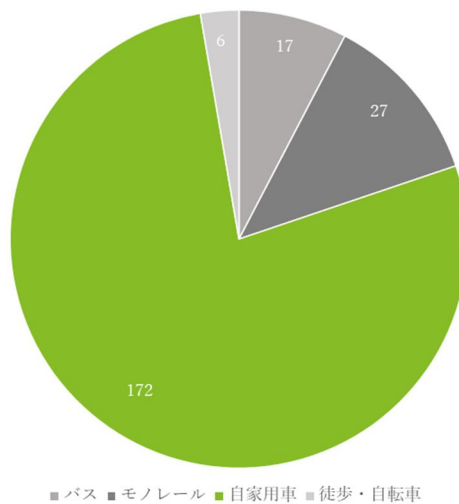
質問 6-2: 公共交通機関を利用して不便に思うことや、もっとこうなったらいいと思うことを自由に記載してください。(自由回答)

- 定時性を確保してほしい。
- 便数が少なく、遅い時間帯の便がない。
- 運行遅延が多く、また通勤時における車両の混雑度の差が大きい。
- 定時、定間隔運行であれば利便性が上がると考える。
- 乗客の意識（乗降客への配慮、きちんと並ぶ等）が高まることを望む。

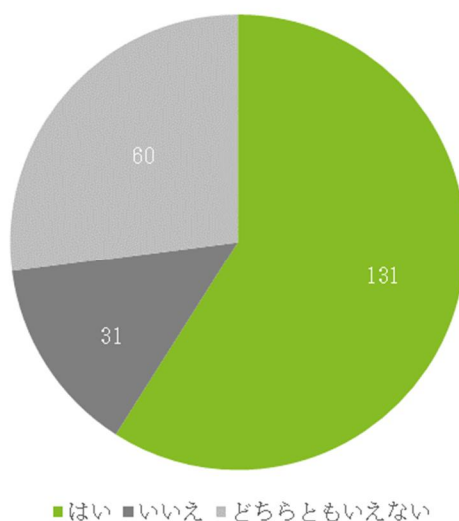
7. 都市部の魅力についての質問

概要: 沖縄の都市部については、半数以上の方が十分魅力的と回答した一方で、交通アクセスの改善などを望む声も多く挙げられた。

質問 7-1: あなたが仕事以外で沖縄県内の都市部に出かける際に、最もよく利用する交通手段はどれですか。



質問 7-2: あなたは休日に買い物や娯楽などで時間を過ごす場所として、沖縄の都市部は十分に魅力的だと感じますか。



質問 7-3: こういった点が改善すれば、沖縄の都市部はさらに魅力的になると思いますか。

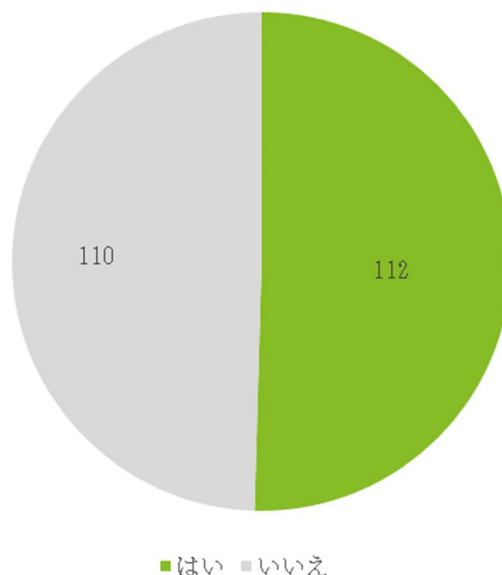
(自由回答)

- 交通アクセスが良くなって気軽に行きやすくなる環境づくりや、徒歩・自転車でも気軽に行けるような対策（日陰の創出、駐輪場の設置）をするべき。
- お店やレジャー施設、美術館、博物館、資料館などの数が増えればうれしい。
- 公共交通機関でのアクセスが便利になってほしい。那覇市民だが、沖縄市ライカム・中部や北部に行くよりも東京に行く方が正直便利。どこのショッピングセンターも同じような店ばかりで、ネットショップ以上の魅力を見いだせない。
- 住んでいると観光向けのスポットに魅力を感じにくい。
- アメリカンヴィレッジや吉祥寺プティット村のように同じ場所で1日過ごすことができる場所を作る。

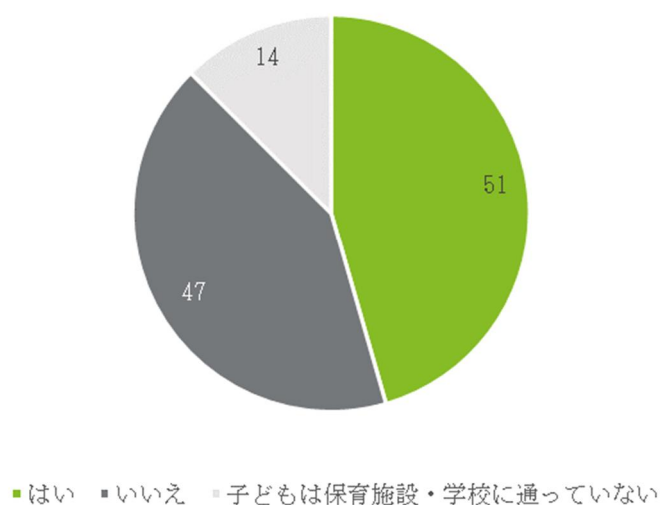
8. 子育てについての質問

子育てにおいては、約半数の方が送迎に自家用車を利用していると回答した。また、そのうち半数を超える方が送迎によって自分の時間が制限されていると回答した。

質問 8-1: 現在扶養する子供はいますか。



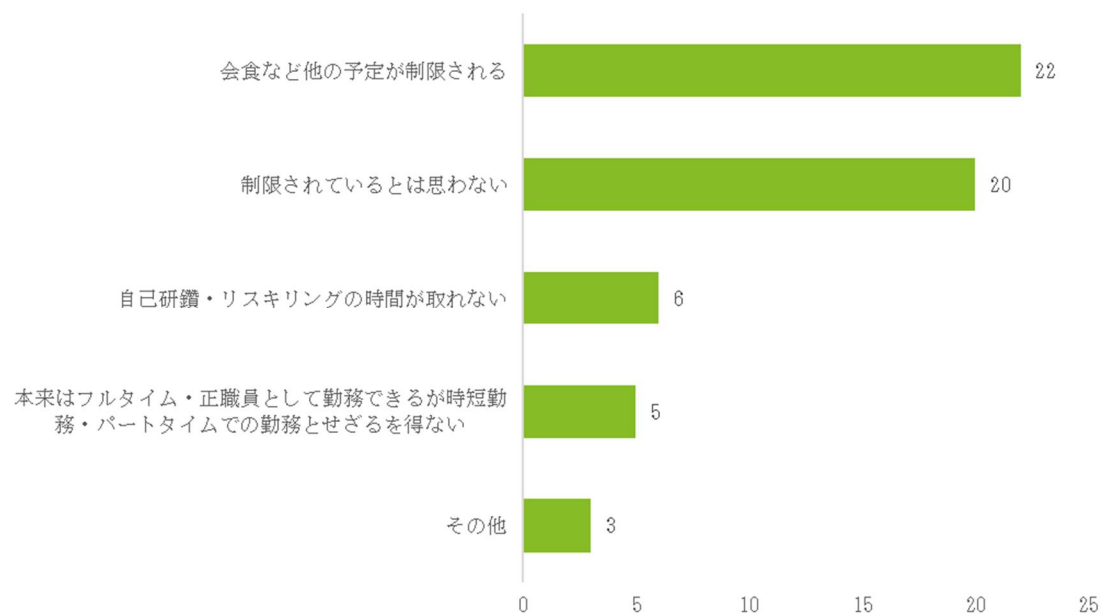
質問 8-2: お子様の保育施設・学校への送迎に、自家用車を利用していますか。



質問 8-3: 公共交通機関を使わずに自家用車を利用する理由を教えてください。(複数回答可)



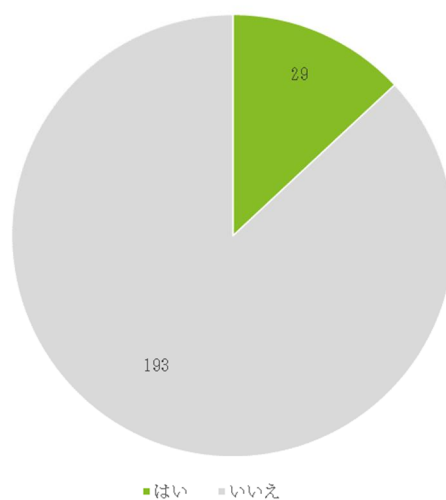
質問 8-4：お子様の送迎に伴う運転によって、ご自身またはご家族の生活が制限されていると感じますか。感じる場合は、何が制限されていると思うか教えてください。※複数回答可



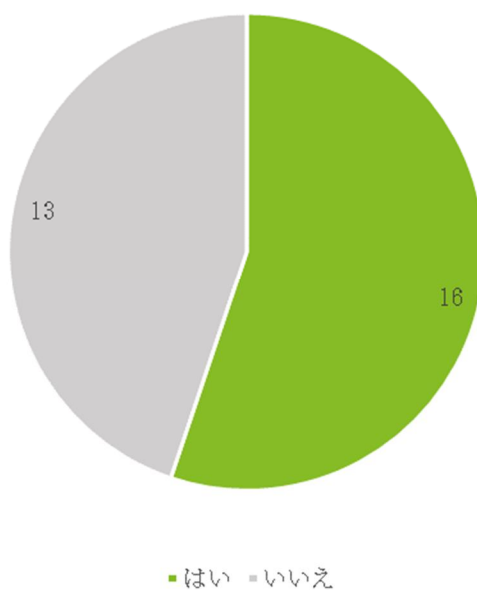
9. 介護についての質問

介護においても、約半数の方が送迎に自家用車を利用しており、さらにそのうち大半の方が送迎によって自分の時間が制限されていると回答した。

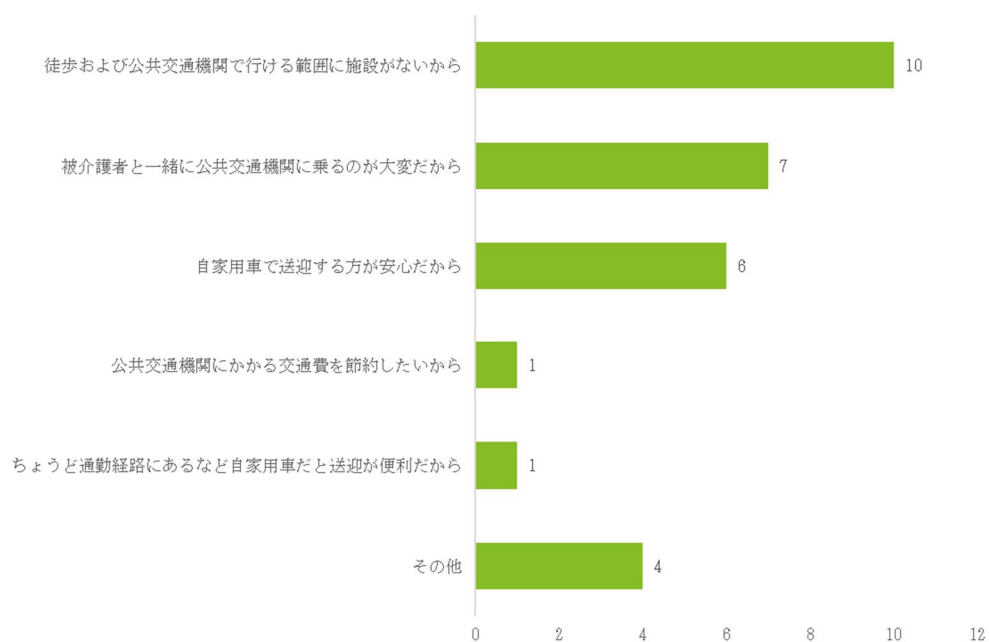
質問 9-1：現在、ご自身またはご家族が介護している方はいますか。



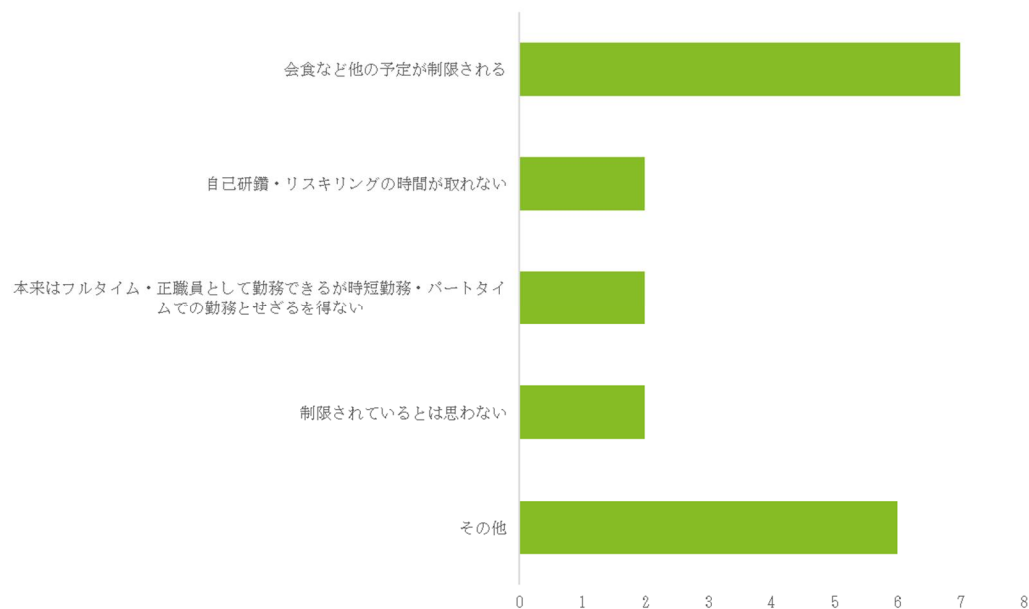
質問 9-2:介護施設への送迎や訪問など、介護にあたって自家用車を利用していますか。



質問 9-3:公共交通機関を使わずに自家用車を利用する理由を教えてください。(複数回答可)



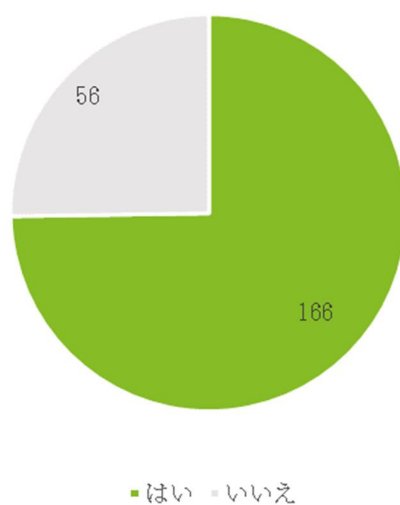
質問 9-4:介護に伴う運転によって、ご自身またはご家族の生活が制限されていると感じますか。感じる場合は、何が制限されていると思うか教えてください。※複数回答可



10. 生活全般についての質問

概要:生活全般については、約 75%の方が沖縄の交通に不便さを感じることもあると回答し、多くの方が渋滞や利便性の低さを指摘した。

質問 10-1:あなたは沖縄で暮らすにあたり、交通に不便さを感じることはありますか。



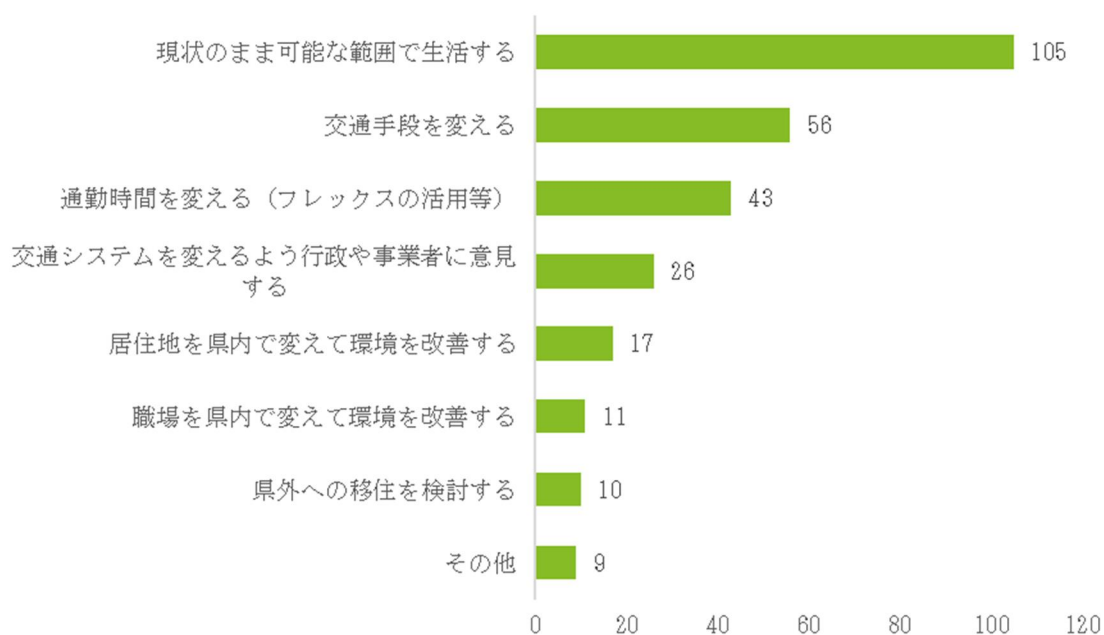
質問 10-2: 質問 10-1 で「はい」と回答された方にお伺いします。不便だと感じる内容を、ご自由に記載してください。

- 渋滞が多い事
- 基地があるため、回り道をしないとイケない。車社会の為、時間帯によっては渋滞に巻き込まれる。
- 渋滞等による時間の損失
- 道路の渋滞で自分の可処分時間を奪われる
- 交通渋滞や交通ルールを守らない運転が多い。

11. 日ごろ感じている不便さについての質問

概要: 日常生活に不便さを感じると回答した方のうち、半数以上は現状通り生活すると回答したが、一部では県外への移住等を検討するとの回答も見られた。

質問 11-1: 日常生活の不便さに対してあなたはどのような行動を取ることが考えられますか。考えられるものを選んでください。※複数回答可



質問 11-2: その他、沖縄県の交通と生活に関してご意見がありましたらご自由に記載してください。※任意回答

- 新たな公共交通機関の創出も検討してほしい。
- 移動手段を十分考慮した街づくりをしてほしい。
- タクシーも含めて、車の運転手のマナーも改善してほしい。
- 横断歩道で歩行者がいても絶対に停まってくれず、交通ルールを守らない運転手が沖縄は多すぎる。
- 県外みたいに、公共交通機関を利用して日常生活を送ってみたい。
- 高校生や大学生専用の通学専用バスが普及すれば、もう少し渋滞も緩和され则认为る。

第1フェイズPI

(1) 第1フェイズPI で作成したパンフレット

第1フェイズ

沖縄のこれから

皆様のご意見をお聞かせください

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



～美ら島の未来を拓く～
内閣府沖縄総合事務局



2023年11月発行

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。

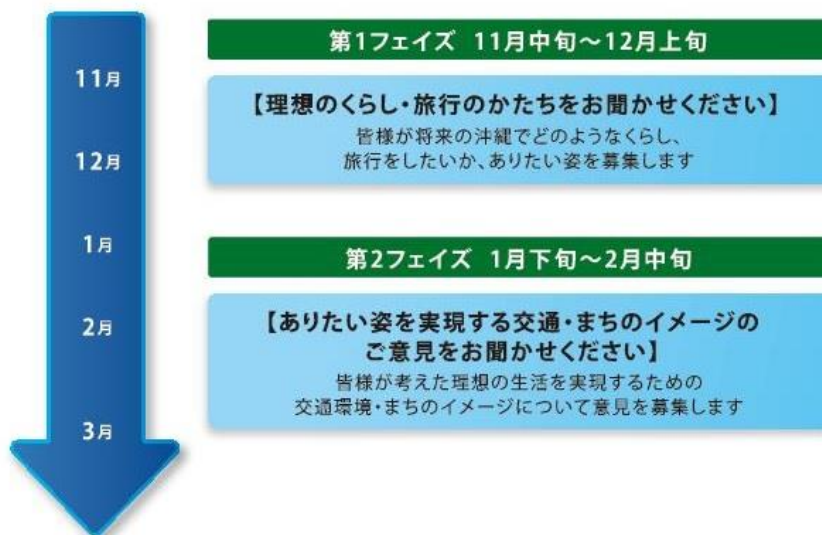
- 沖縄では、通勤・送迎・買い物・仕事など、自家用車前提のライフスタイルが深く根付き、これまでの経済成長を支えてきました。
一方で、そのライフスタイルが、慢性的な渋滞の発生・運輸部門のCO2排出量増加など、生活、社会、経済の質を低下させる要因ともなりつつあります。
- 今後、持続可能なくらしや旅行、それを支える交通環境をつくっていくためには、地域の住まう方や訪れる方とともに、ライフスタイルや旅行のあり方を含めたトータルでの交通サービスの再デザインに取り組むことが求められています。
- このため、今般、沖縄の交通環境やくらしの現状と課題を整理し、ご紹介しつつ、皆様考える「沖縄のありたい姿」について、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。

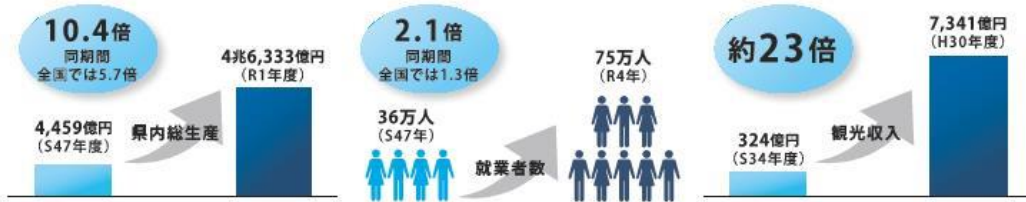
- 皆様のくらしや旅行の質を高める交通環境を実現していくためにご意見を募集します。
今回は、全2フェイズのご意見募集のうち、第1フェイズとなります。
- 第1フェイズでは、現在の社会・交通環境では実現できていないこと、あるいは「本当は
このようなくらし・旅行がしたい」といった「ありたい姿」への思いをお聞かせください。
- なお、第2フェイズでは、今回のご意見募集の結果を踏まえて、沖縄のくらしや旅行の
ありたい姿の実現に必要な交通・まちのイメージについてご意見を伺い、来年度以降の
取組につなげてまいります。



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



(注)観光についてはコロナ前のデータを記載。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



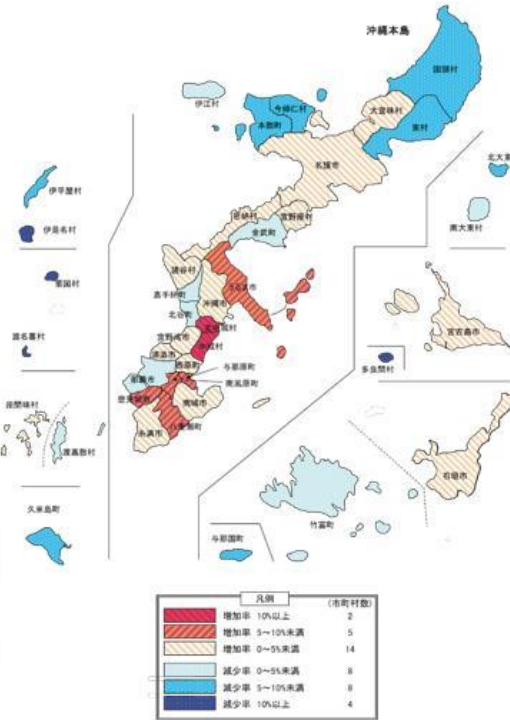
出典：国勢調査、社会保障・人口問題研究所

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



出典：令和元年国民生活基礎調査（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年就業構造基本調査（総務省）

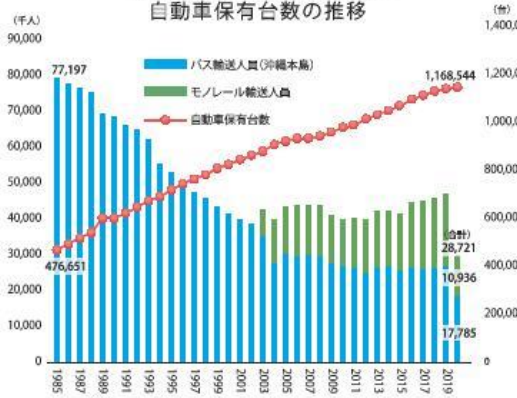


出典：令和2年国勢調査速報沖縄県の人口と世帯数

2 沖縄のいま

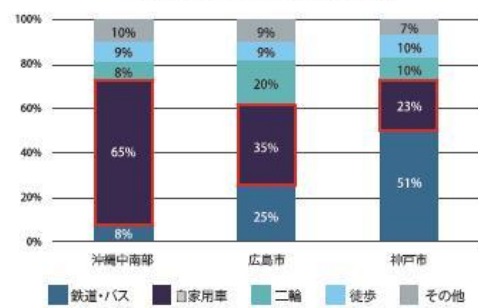
自家用車中心のライフスタイルは経済発展を支えてきた一方で、現在、慢性的な渋滞の発生など、生活、社会、経済の質を低下させる要因にもなりつつあります。

バス・モノレール輸送人員と自動車保有台数の推移



出典:沖縄県統計(運輸要覧、運輸概況、沖縄県HP)より作成

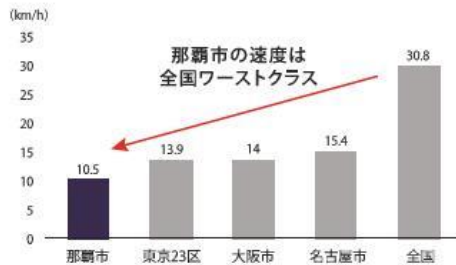
通勤通学時の主な交通手段



出典:令和2年国勢調査結果より作成

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



出典:令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

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

企業活動・働き方 ▶ P5.6

くらし・まち・環境 ▶ P7

学生やご家族 ▶ P8

高齢の方やご家族 ▶ P8

観光 ▶ P9

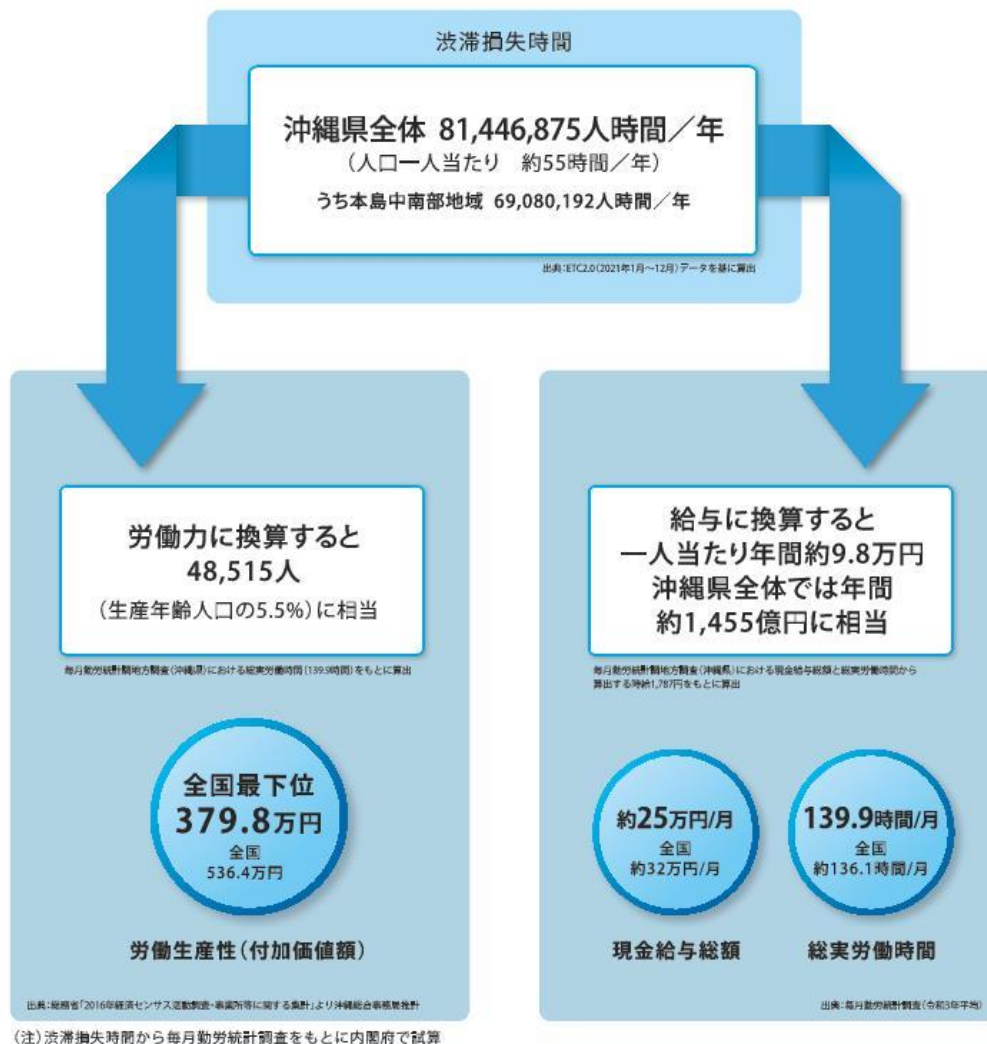
人口減少地域 ▶ P9

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。



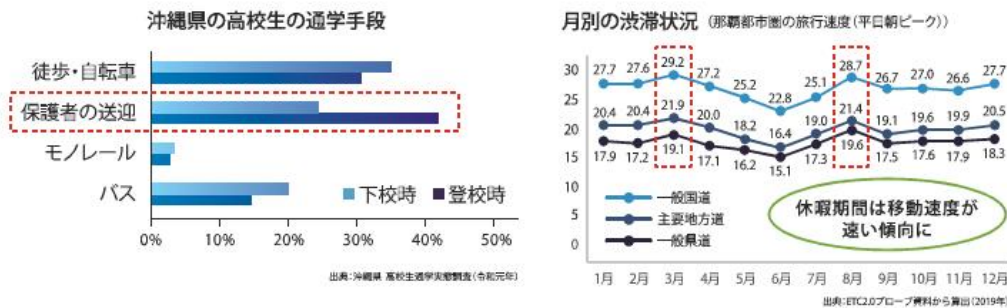
3 企業活動や働き方にも様々な影響を与えています

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

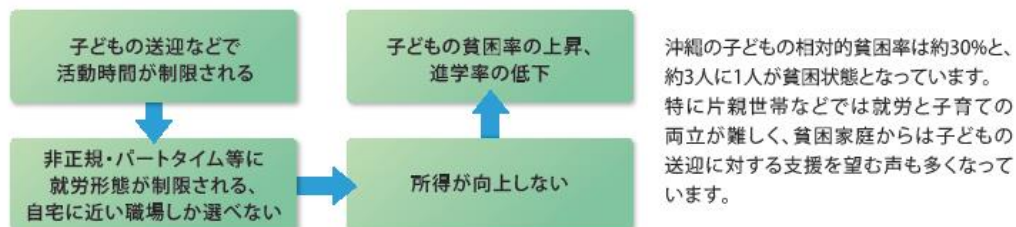


沖縄県の高校生は、4割以上の生徒が通学に保護者の送迎を利用しています。
子どもの送迎のために生活を合わせる必要があるほか、子どもの活動時間も制限されます。

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

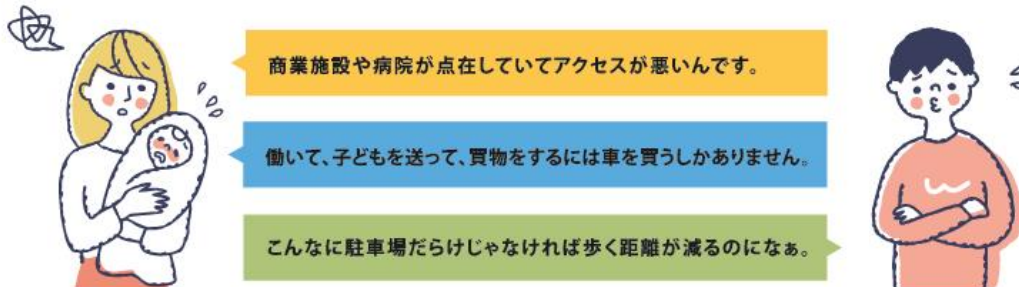


3 まちや暮らしにもさまざまな影響を与えています

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、

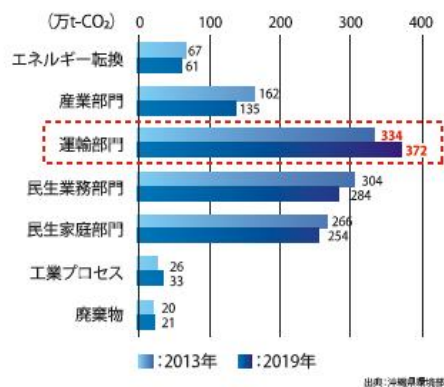
- 都心部では、需要に応える形で企業や商業施設などに平面駐車場が設置されていますが、効率的な土地利用、周遊環境・緑地整備などの観点からは課題です。
- 駐車場が持ちやすい郊外へと居住地の拡大が進み、通勤通学距離が長くなる、買物などに車が欠かせなくなるなどの影響もあります。



環境にも負荷がかかっています。

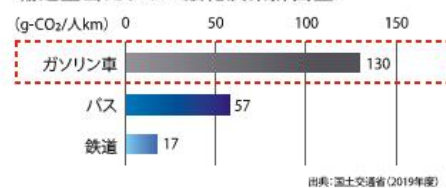
多くの部門でCO2排出量削減が進む一方、運輸部門は増加しています。このことはエネルギーコストという形で企業や家計にも影響します。

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。

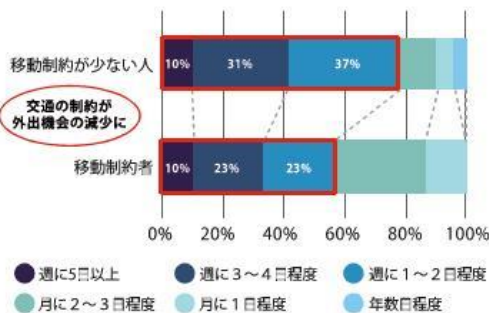
今日は車で大学に来たから、友達と飲み会に行くのはやめておこうかな。



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

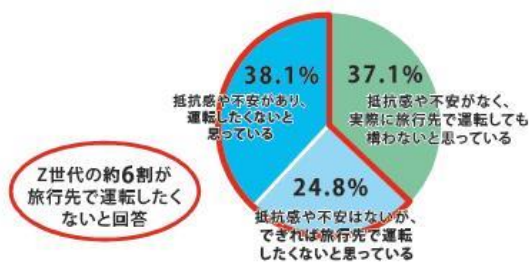
沖縄観光の満足度に影響します。

- 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

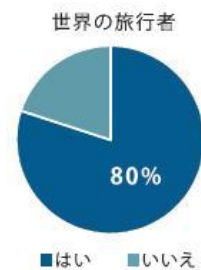
■Q:あなたは旅行先でレンタカー（カーシェアを含む）を運転することに対してどのようにお考えですか？



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。

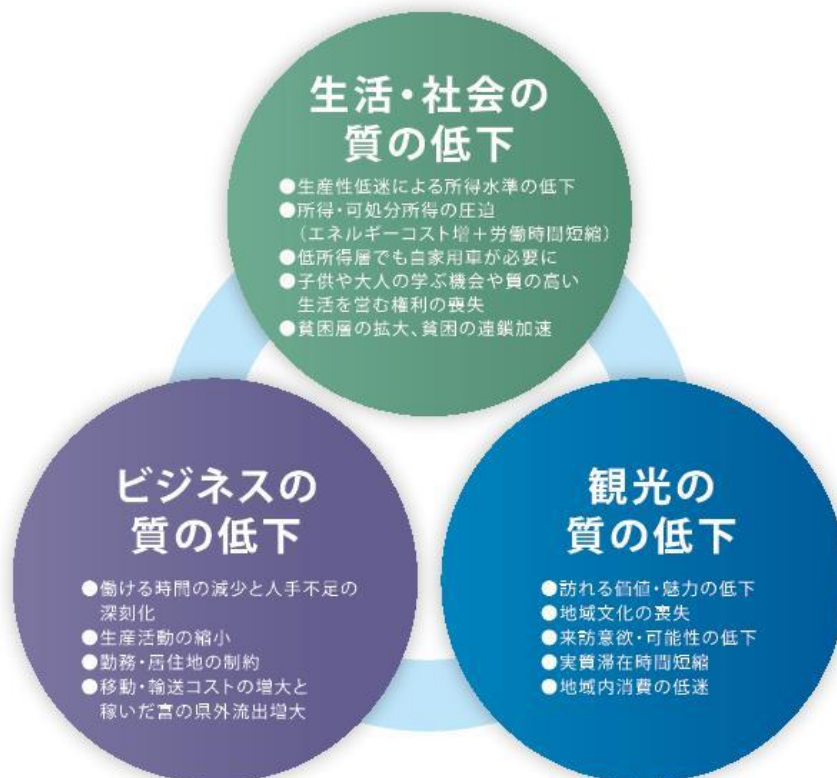
本当は行きたい観光地があるけれど、交通手段が少ないからあきらめてしまった。



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/nyu/9280/okiko-ridezaln/Pizlssl>

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) 第1フェイズPI オンラインアンケート

「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

【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。

■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)

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・暮らし): 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・暮らし): 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）

第2フェイズPI

(1) 第2フェイズPI で作成したパンフレット



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。

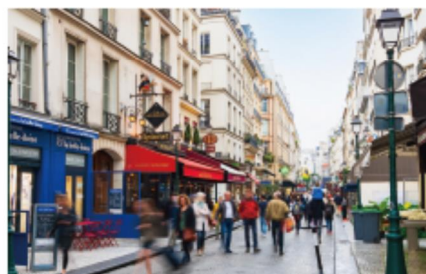
○沖縄では、通勤・送迎・買い物・仕事など、自家用車前提のライフスタイルが深く根付き、これまでの経済成長を支えてきました。

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CO₂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、持続可能な暮らしや旅行、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。

○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。

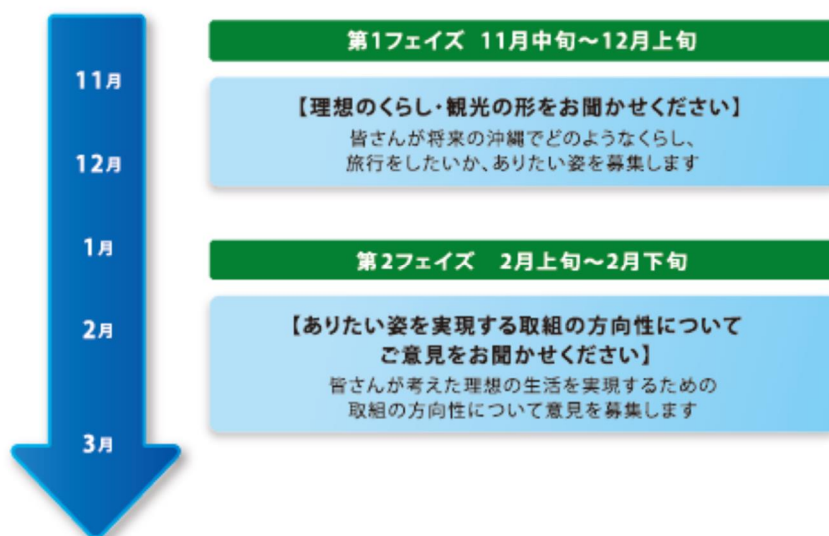


今回は、「ありたい姿」の実現に向けて必要な 取組の方向性について声をお聞かせください。

○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。



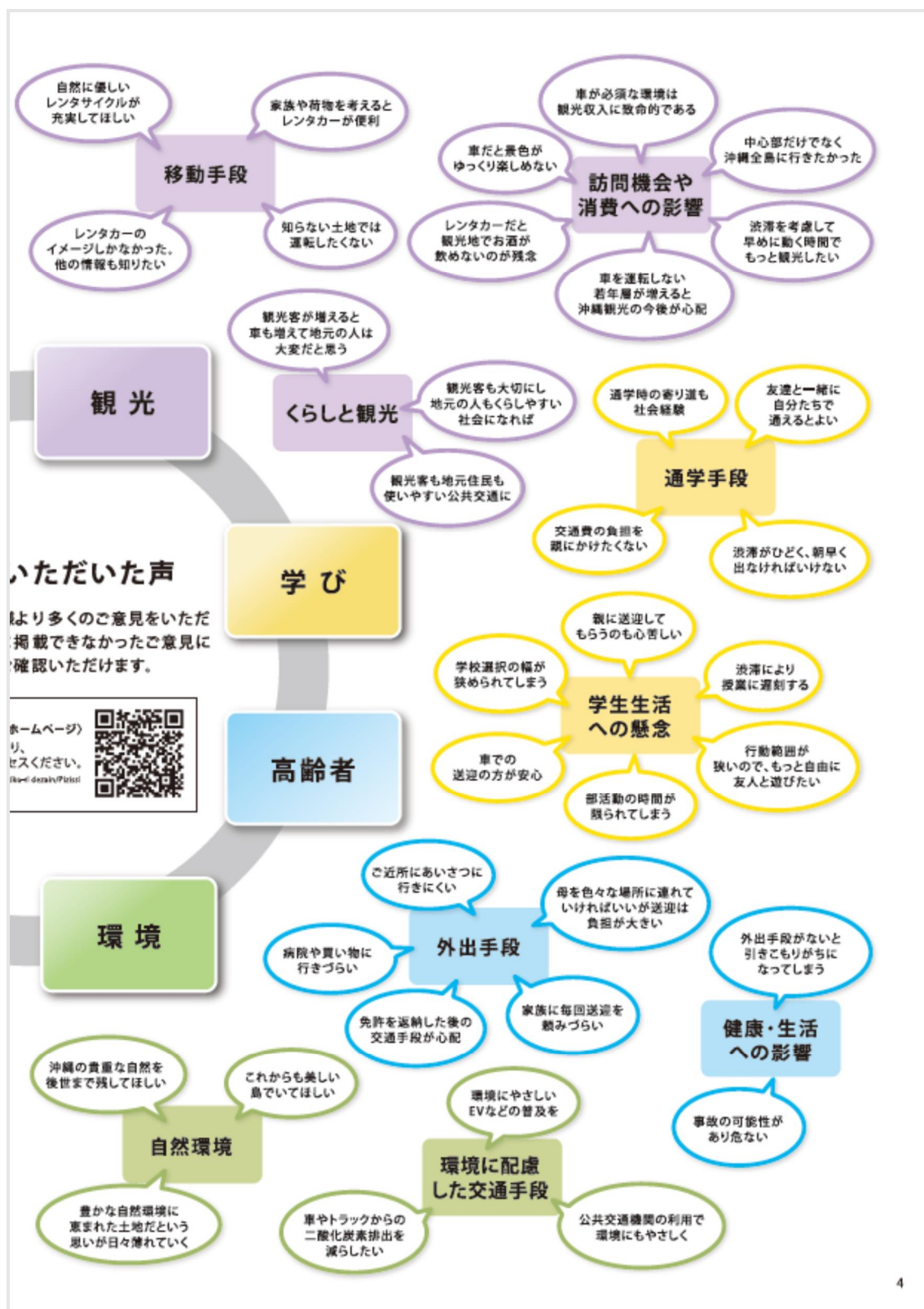
〈内閣府 沖縄総合事務局ホームページ〉

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「ありがたい姿」

✓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
豊かな暮らし・
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CO₂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「イチャリバチョーデー」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

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

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

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。

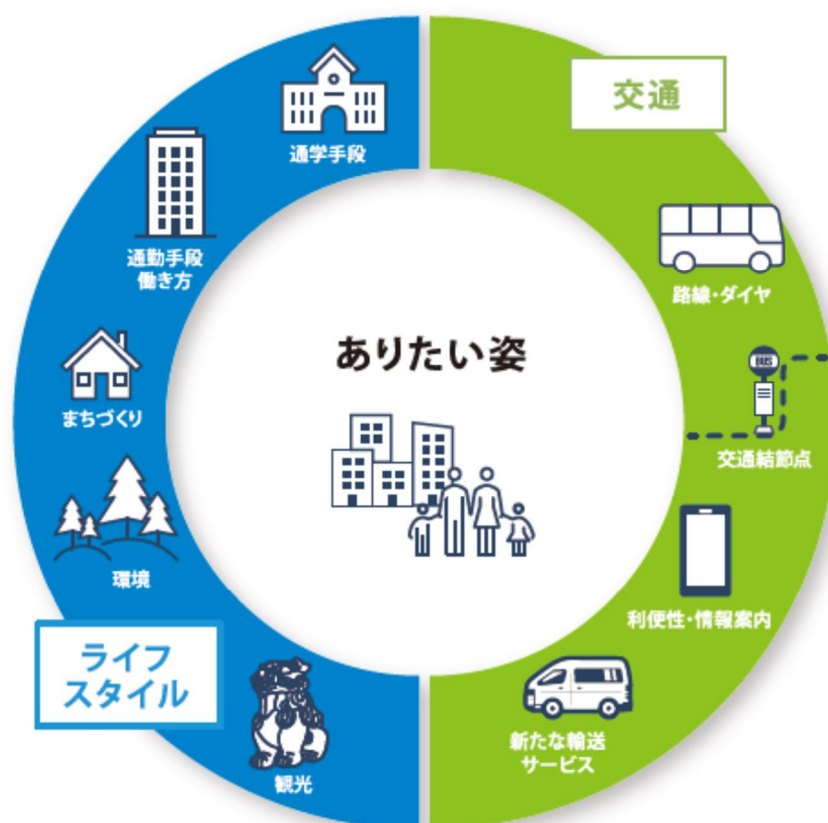
一定の交通利便性向上にはつながりますが、自家用車移動が中心のライフスタイルのままでは、個人や企業の需要と一致しないため、十分な効果が発揮できません。
また、そうした中では持続可能な取組とならない恐れがあります。

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、私たち一人ひとりはどう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てみる
- 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/nyu/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) 第2フェイズPI オンラインアンケート

「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組みに関するアンケートです。

本アンケートでは、昨年の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お願いします。

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

(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。

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

■【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。

Q1: 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)(画像を挿入 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(画像を挿入 P9-10)

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)

(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)

(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。(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。

Q11: 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

Q12 あなたの性別を教えてください。(男性、女性、その他) 選択式

Q13: 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)

Q14: 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。

Q15: 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

Q16: 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

ヒアリング結果

(1) モノレールの交通結節機能

■ 事業者別ヒアリング結果の概要

事業者別のヒアリング結果について、ヒアリングテーマ、テーマに対する課題・背景、それに対応する担うべき役割・あるべき姿・アイデアを記載する。

(ア) 近隣市町村 A 市

- ・ テーマ：今後のてだこ浦西駅のあるべき姿

<課題・背景>

1. 平成 27 年度に総務省より委託を受け「分散型エネルギーインフラプロジェクトマスタープラン」を策定しており、沖縄都市モノレールの開業に合わせて、てだこ浦西駅周辺の土地高度開発利用を図ろうとしている。
2. コロナウイルスの影響も受け令和 4 年度において「てだこ浦西駅周辺地区ポストコロナまちづくりマスタープラン」を策定した。
3. 沖縄県が平成 21 年度に実施したパーソントリップ調査をもとにした「沖縄県都市交通マスタープラン」において、てだこ浦西駅は沖縄県の中で主要な交通結節点として位置づけられている。沖縄における主要な交通路である国道 58 号に対して、沖縄都市モノレール及びその他交通手段における、てだこ浦西駅を結節点としてつなぐ交通路は国道 58 号を補完する副軸としての位置づけである。
4. 当市は国道 58 号・330 号・沖縄自動車道・沖縄モノレール等の南北方向への交通網が充実しているが、東西方向の移動路としては県道 38 号やモノレールの一部区間のみである。施策として、東洋バスと連携の上、美術館・市役所・飲食店等の主要な目的地を経由する 391 号バス路線を整備した。一方、時間帯によっては県道 38 号線の渋滞による不定時性の懸念も存在する。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. てだこ浦西駅を交通結節点として、沖縄県を代表するまちづくりを目指し持続可能なスマートシティ型のまちづくりに取り組んでいく予定。
2. 産業・観光・景観・交通・防災・環境等のてだこ地区に必要な機能を「賑わい」・「つながり」・「持続」の観点から取組を行う。具体的に駅周辺に必要な機能・設備として下記が挙げられる。
 - 道の駅等の文化交流機能やターミナル機能、ホテル機能
 - 保育・教育施設、スポーツ文化施設等の教育文化機能
 - 分散型エネルギーを有している点から冷熱・温熱の技術を活用可能な施設・機能

- 就業の場創出のための特に需要のある IT 企業をはじめとした多様な就業を可能にするオフィス機能
 - コンベンション施設・機能
 - 健康長寿の実現に向けたフィットネス施設・機能
3. 県全体の交通需要を満たせる役割が必要であり、駅周辺のパーク＆ライドの駐車場の利活用含め、国や県と連携を行い、機能拡充を図れるように努めていく。
 4. 路線バスを基軸とした、東西方面における移動網の整備を行っていく。

(イ) 近隣市町村 B 町

- ・ テーマ①：沖縄県全体の交通のあるべき姿

<課題・背景>

1. てだこ浦西駅周辺におけるモノレールと高速バスの連携は現状利便性が低い。
2. てだこ浦西駅は当町の中心部への住民・観光客の玄関口としての役割がある。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 地元住民・観光客のニーズに応えるために、コミュニティバス（シャトルバス・ループバス）の運営等を行う事で利便性を高めていくことができるのではないか。
2. てだこ浦西駅を交通結節機能として活かすべく、東西方向の道路網の整備を推進していく。

- ・ テーマ：当町における東西交通のあるべき姿

<課題・背景>

1. 町として把握している 3・2・14 号浦添西原線工事進捗は、国道 329 号線から沿岸部までの一部の整備が令和 5 年度に実施される予定であるということ。浦添西原線の幸地 IC 周辺整備は、幸地 IC の開業に合わせて町が施工することになっており、供用開始は 2026 年（令和 8 年）を予定している。県道 241 号線～国道 329 号線までの浦添西原線の整備は令和 10 年までに実施される予定である。
2. 3・2・14 号浦添西原線工事に並行して、3・1・4 号浦添与那原マリンタウン線の整備も予定している。現在、海岸沿いにある工業地域が広がっていることから、浦添西原線と与那原マリンタウン線の合流地点・県道 329 号線を中心として渋滞が多く発生している。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 3・2・14 号線浦添西原線の整備により、南北に走る沖縄自動車道・与那原マリントウン線・329 号線の 3 つのルート of 東西移動が可能になるため、交通渋滞の緩和が期待される。
2. 沿岸部における往来が増える事で、大型 MICE 施設との連携、与那原マリントウン沿線・商業施設の発展や人流の増加が期待される。

(ウ) 私鉄会社 C 社

- ・ テーマ①：今後のてだこ浦西駅のあるべき姿

＜課題・背景＞

1. 現在における鉄道業は単なる移動手段の整備という目的だけではなく、各所に利用者の利用する目的・価値を用意することが必要である
2. 関東においては移動手段における利便性向上は向上しつくされているが、沖縄をはじめとした地方では依然として利便性向上は課題である

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. まちづくりに、新たな利用目的・価値を付与することが肝要である。
2. てだこ浦西駅周辺においては、モノレール以外のバス等の交通利便性向上については、検討余地があると思われる。

(エ) 私鉄会社 D 社

- ・ テーマ①：今後のてだこ浦西駅のあるべき姿

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 新宿から箱根まで、広範囲に沿線が広がっているが、駅ごとに大学・商業施設があり特色が異なっている。そのような中、地域住民にとって住みやすいまちをデジタル等の技術を用いて構築する事を意識している。
2. 下北沢の例を挙げると、自社はまちづくりにおける側面支援の役割を意識して、地域住民が主体となり幾度にもわたる協議を重ねて、住みやすいまちづくりを目指した。特に、地域住民の交流拠点を地元の声に基づいて整備する事で、愛着がわき、地元住民に愛され、利用されるまちづくりが可能になると実感した。
3. 既存の鉄道事業は、線路を引いて住民を呼び込む流れが主であったが、地域住民を中心にした、まちづくりにシフトするべきであると考える。

(オ) 旅行会社 E 社

- ・ テーマ①：今後のてだこ浦西駅のあるべき姿

<課題・背景>

1. お客様がストレスなく、不自由なく、行きたいところにいつでも行けるようにするのが交通のあるべき姿である。一方で、観光客にとってのあるべき姿と、県民にとってのあるべき姿は異なり、それぞれにとってバランスの取れたマッチングは難しい。
2. エアポートシャトルバスの利用者は年々増加している一方、混雑によるバスの不定時性が課題になっている。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 観光客・県民どちらを優先するのか、あるいはバランスの取れた交通計画とするのかを検討するのが重要となってくる。
2. 混雑度が高い路線については、バス路線のネットワークの整理が重要であるとともに、代替交通手段としてモノレールの利用促進をすべきである。

- ・ テーマ②：現状のてだこ浦西駅の位置づけ

<課題・背景>

1. 観光客（特に中北部を目指す観光客）にとっては、回遊拠点にはならないと思われるため、てだこ浦西駅は、観光客に寄せたまちづくりの必要性はない。
2. レンタカーステーションとしての拠点形成の可能性はあるが、モノレールの始発駅から終点駅まで観光客を乗せる場合、輸送のキャパオーバーの課題、地元住民が不便となる課題が発生する。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 県、市町村、交通事業者、開発事業者が連携し、地元住民の生活目線でのまちづくりが必要である。また、高齢化社会を前提として、まちとしての機能・施設に病院・医療施設が必要である。
2. 交通結節点機能を集約するだけでなく、他市町村、他拠点との連携を前提としたまちづくりを必要がある。特に、MICE 施設（与那原）利用者の交通結節拠点として役割は重要である。

(カ) 地域 DMO

- ・ テーマ①：沖縄県全体の交通のあるべき姿

<課題・背景>

1. 旅の目的に応じた交通手段の提供が必要であり、現状ではレンタカーが主な解決手段となっている。
2. 観光客が、複数の交通手段を利用する場合、現状交通結節点の整備が行き届いていない。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 観光客にとって拠点間の移動がスムーズな公共交通手段の確保が必要である。また、陸上交通だけでなく海上交通も含めた構想も策定し、需要に合わせた移動手段の提供を行う。そして、観光客はレンタカー利用ではなく、公共交通を利用していただくことで、アルコールを含む飲食提供により消費単価の向上、渋滞解消の可能性がある。
2. 人流の把握等が、交通結節点整備に役立つのではないかな。

- ・ テーマ②：現状のてだこ浦西駅の位置づけ

<課題・背景>

1. レンタカーステーションとしての拠点形成の可能性がある。加えて、観光客の大きな手荷物をフォローできる機能あれば利用客にとっての利点・利用増に繋がる。
2. 浦添総合公園周辺でのイベント開催時（プロ野球キャンプ時など）に渋滞が多く発生している。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 幸地 IC との連結で利便性向上の可能性がある。沖縄アリーナ間とのシャトルバス送客、MICE 施設（与那原）利用者の交通結節拠点としての役割は重要。当該拠点に備わってほしい機能として、レンタカーステーション、待合室、手荷物預かり所、シティアターミナルなどが挙げられる。
2. また浦添前田駅も含めた横導線（東海岸⇄てだこ浦西駅⇄前田駅⇄市役所⇄西海岸）の連携整備も検討することでさらなる円滑な移動や利便性を向上できるのではないかと考える。

(キ) デベロッパーF 社

- テーマ①：沖縄県全体の交通のあるべき姿

＜課題・背景＞

1. 昨今、那覇市周辺のオフィスに関して社用駐車場を整備する企業が少なくなっている。現在、沖縄県民の多くは仕事用・プライベート用に車を複数台保有する家庭が多いと認識している。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 公共交通の利便性が高まることで、仕事用の車を保有する必要性が下がると考える。
2. 沖縄の混雑箇所を回避して、モノレールを利用した上で混雑が少ない地域からレンタカー・カーシェア等を用いて車移動を開始するなどの手段がかなり便利と感じている。観光客にとっても、車と公共交通を複合させた観光モデル等の整備行くと、満足度・利便性向上や渋滞緩和につながるのではないかと考える。

- テーマ②：現状のてだこ浦西駅の位置づけ

＜課題・背景＞

1. てだこ浦西駅はモノレールの始発点かつ終着点であることから、てだこ浦西駅周辺地区はマンション事業者からすると、那覇市内のマンションが昨今高騰する中、那覇市のベッドタウンとしての更なる需要が見込まれている。
2. イオンスタイル、フィットネス、クリニック等の建設が進んでおり、居住に関しては充実した機能設備などが周辺に整備されつつある。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 再開発事業にて分譲マンションの建設を行う。想定顧客に関しては、那覇市のベッドタウンとして勤務地が那覇にある方々を主なターゲットと捉えている。
2. 駅周辺において高低差が存在しているが、基本的に商業施設が開発途中である低地を中心にマンション開発を進めて行く予定である（駅より西側に位置する）。県道は高地に位置しているが、車移動に関してはそこまで影響がないと考えている。

(ク) 琉球大学

- ・ テーマ①：今後のてだこ浦西駅のあるべき姿

<課題・背景>

1. てだこ浦西駅は大学から最も近い駅であるため、重要な結節点として認識しているが、駅から大学までの交通手段が不十分であり、多くの大学利用者が車を利用しているという課題が存在する。
2. てだこ浦西駅において、始発バス路線は駅前に存在しているが、既存の路線バスとの接続が悪い。特に雨風をしのぐことのできる設備・施設が存在せず不便を感じている。高速バスへの接続については、名護行きバス停は近いが、那覇行きバス停は遠く、案内も不十分であると感じている。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 大学における共創拠点創出の観点から、今後門戸を広げてステークホルダーを増やしていこうと検討している中、大学とのアクセスの向上にてだこ浦西駅における交通結節機能が発揮される事を期待している。
2. 駅から直接既存バス路線にアクセスする方法を確立することで利用者の利便性の向上や交通結節点としての機能向上につながると考える。

- ・ テーマ②：大学周辺における交通機能の在り方

<課題・背景>

1. 一番の課題として、大学への公共交通でのアクセスが制限されている点であると認識している。結果として、大学を中心に四方に分散している生徒や職員の居住地からの移動手段が車に限定されつつある。上記の課題に対応しようと、公共交通におけるいくつかの取り組みを実施してきたがコロナウイルス蔓延の時期とも重なり、本格的な実施に至らなかった。
2. 西普天間に医学部及び病院の移転整備事業が進行中であり、北谷方面への移動手段やキャンパス間における移動手段をどう確保するかが課題となっている。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 過去の経験から、大学自身が持つリソースは限定的であると認識しており、国・県やバス事業者と連携しスクールバス送迎網等の整備やその他アプローチ手段の施策を図る事で交通渋滞の緩和につながるのではないかと考える。
2. 今後、キャンパス間における移動に関する公共交通網の整備について国や県、各種事業者との連携を含めて対応する必要がある。

(ケ) 地域住民

- ・ テーマ①：沖縄県全体の交通のあるべき姿

<課題・背景>

1. 沖縄の道路は、慢性的に渋滞しており速度は遅いものという認識（浦添市民）
地元住民からすると渋滞は当然のものと認識している（那覇市民）
2. バスは、ほぼ時間通りに来ないため、不便であり利用していない（浦添市民）
3. 観光客の主な移動手段がレンタカーであり、レンタカー不足である（浦添市民）

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 右折信号の点灯時間の修正等で一定程度効果が期待できるのではないか（浦添市民）
2. バスと GPS を連携させて目的のバスが現在どこにいるか分かるようにすれば
利便性向上につながると考える（浦添市民）
3. ライドシェアにより、レンタカー不足問題にも貢献する可能性はあると考える（浦添市民）

- ・ テーマ②：現状のてだこ浦西駅の位置づけ

<課題・背景>

1. 周辺に地域住民にとって生活拠点となるものはほとんど整備されていないと
感じている（浦添市民）
売店やコンビニ等の購買施設、カフェや飲み屋等の交流施設等が不足していると
感じている（てだこ浦西駅付近居住者）
2. 周辺にビーチ、フェスを行う会場等の観光客にとって魅力的なスポットが点
在はしているが、利用されている雰囲気は少ない（てだこ浦西駅付近居住者）

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 子供関連及び生活関連施設やサービスの整備により更なる利用者を見込める
のではないか（那覇市民）
てだこ浦西駅の各種機能（物販・飲食等）の整備により、利用が増えるので
ないか（てだこ浦西駅付近居住者）
新しい仕事・ビジネスを作る等の根本的な需要創出する働きが必要ではない
か（浦添市民）
2. 各観光拠点の情報発信の強化により、利用が増えるのではないかと（てだこ浦西
駅付近居住者）

(2) データ活用による地域と交通の連携

■ 事業者別ヒアリング結果の概要

事業者別のヒアリング結果について、ヒアリングテーマ、テーマに対する課題・背景、それに対応する担うべき役割・あるべき姿・アイデアを記載する。

(ア) 山形県交通政策課

- ・ テーマ：地域への波及効果・面的な広がり

<課題・背景>

1. Cherica 導入の経緯は、令和 3 年に交通計画を策定した際、移動の「シームレス化」と「キャッシュレス化」を目標に掲げた。その達成のため、Suica と連携した交通 IC カードを作る必要があった。導入前は、定期券以外はバスも鉄道も現金を利用しており、交通 IC カード自体がないという状況だった。Suica が使えるのは新幹線と一部の JR の駅のみだった。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 導入後は JR 東日本の鉄道駅、バス路線をシームレスかつキャッシュレスで利用可能になった。また、他県からの観光客の利便性も向上した。

- ・ テーマ：データの利活用

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. 路線バスやコミュニティバスの路線の再編にデータを活用している。
2. 県としては交通事業者に対し導入の補助金を出す際に、データの提供を条件とした。
3. 元データは交通事業者が管理している。
4. データを活用し、現在コミュニティバスが走っていない市町村にもコミュニティバスを導入したい。

(イ) 鉄道事業者 A 社

- ・ テーマ：交通機関における多様な決済手段

<課題・背景>

1. コロナ渦を経てインバウンド需要拡大の見込みがあったこと、また半導体不足による IC カードの入手難易度の・コストの増加、外国人への導入ハードル等の背景が存在した。
2. 事業者により決済手段が多様化してきており、ダブルスタンダード・トリプルスタンダードとなっている。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 今後タッチ決済は半導体不足により事業者における IC カードの仕入れ難易度・コスト増加に対応する媒体コスト削減の解決手段の 1 つであり、またインバウンド顧客における利便性向上の手段でもある。
2. 自社 IC カードのインフラ整備は完了しており、タッチ決済はそれに代わるものではなく、あくまでも利便性向上の手段である。今後、自社 IC カードとタッチ決済を併用した運用を行っていく。

・ テーマ：地域への波及効果・面的な広がり

＜課題・背景＞

1. 2022 年において 5 駅のための導入であったが、2023 年において 50 駅まで拡大を行い、それに応じて利用者も増大した。その中で大きな駅等ではサイン計画が不十分であり、インバウンド含めタッチ決済利用に関する告知ができず利用が少なかった。
2. タッチ決済の情報は IC カードと比べ年齢・性別等の顧客属性において詳細な情報を得る事ができる。
3. まちづくりや観光におけるデータの利活用は検討段階であり、事業者同士の連携についても実施には至っていない。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. タッチ決済の導入に関して、サイン計画が重要であるとともに、今後は対象エリアの拡大と併せて告知・プロモーションにも注力していく必要がある
2. 今後はタッチ決済を鉄道、商業一体で、利用した場合、一定のディスカウントやポイントを付与する等の鉄道と商業におけるシナジー創出のある戦略検討を進めていきたい。
3. まちづくりや観光において地元交通事業者等との連携によりバス・船舶等のその他交通手段とのシームレスな移動を実現することで顧客の利便性が向上すると考える。

・ テーマ：データの利活用

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. データの収集・取り扱い・分析等はクレジットカード社が行っており、自社においてはそこからのデータの提供を受け、小売戦略・マーケティング等の検討を行っている。
2. データの種類としては、交通決済・ショッピング（購買・e コマース）等に関

連する情報把握・利活用を行う。具体的には、博多駅へ交通移動した顧客が自社駅ビルにおいてどのように購買されているかのデータを基にマーケティングへの活用をしている。

3. クレジットカードという特性上、これまでの交通事業者による IC カード以上に年齢・性別等の顧客属性においては詳細な情報を得る事ができ、マーケティングへの活用に有用である。

(ウ) 鉄道事業者 B 社

- ・ テーマ：交通機関における多様な決済手段

<課題・背景>

1. インバウンド需要の高まりにより、駅窓口での混雑や外国人観光客における IC カード所有への障壁の高さが課題になっていた。
2. 改札機の維持管理コストが多くかかるため、他の鉄道会社においても磁気券廃止の流れが多く見られる。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. インバウンド需要を取り込むため、国際的に利用の多いタッチ決済などの多様な決済手段を複数交通事業者が連携して導入する必要がある。
2. 様々な決済手法が登場しつつある中、安価で導入できるタッチ決済が浸透・広がりを見せている。

- ・ テーマ：地域への波及効果・面的な広がり

<課題・背景>

1. タッチ決済は、地域・エリアを超えたコラボレーションが可能になる。

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. タッチ決済は、地域・エリアを超えた今までにはない販路でのコラボレーションの可能性があり、観光客の増加が期待できる。

- ・ テーマ：データの利活用

<担うべき役割・あるべき姿・アイデア>

1. カード会社の持っている属性、会員情報については、カード会社と連携の上分析を行っている。タッチ決済にするからには、移動情報と会員情報を組み合わせた分析を行いたいと考えており、そのためにカード会社と契約・取り決めを通じて連携をしている。
2. まだ有効活用できていない。現状、結果を参照することによる気づきの段階で、

そこからプロジェクト等には発展はしていない。

(エ) 鉄道事業者 C 社

- ・ テーマ：交通機関における多様な決済手段

＜課題・背景＞

1. 既存の QR コード乗車サービスは一部のエリアでのサービスであった。
2. インバウンド観光客の増加、観光客におけるキャッシュレスの意識向上等が見られる。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 8 月に「VISA タッチ」を一部サービスにおいて導入した。将来的にはエリア全域の決済サービスの導入により利便性向上したい。
2. タッチ決済、QR コードなど決済サービスは多様であるが、利用客の利便性向上を図りたい。

- ・ テーマ：データの利活用

＜課題・背景＞

1. -
2. 現状、エリア内のバスについては充実した路線網等を整備している一方、乗降時のオペレーションの負担やインバウンド観光客の現金非所有による利便性の低下等の問題が存在している。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 今後、タッチ決済におけるデータと、分析・収集が進んでいる QR における顧客データを、紐づけての運用を検討している。
2. 鉄道事業者のみならず、バス事業者等とも連携したサービスの運用も検討している。

(オ) 鉄道事業者 D 社

- ・ テーマ：交通機関における多様な決済手段

＜課題・背景＞

1. タッチ決済サービスに対応したクレジットカード等の普及が進みつつあり、今後 2025 年大阪万博をはじめとした海外インバウンド旅客の増加を見据え、顧客の多様なニーズ・利用シーンがある。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. タッチ決済の主なターゲットとして海外インバウンド旅客などの IC カードを保有していない顧客であり、今後普及に努めていく。IC カードは既存の保有者が引き続き通学・通勤等に利用していただき、QR 乗車券は従来、磁気カードで販売していた企画乗車券等のサービスを、キャッシュレスでの購入を可能とし、利便性を向上させる事を目的としている。

- ・ テーマ：地域への波及効果・面的な広がり

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. タッチ決済や QR 乗車券等の新しい技術を用いて、終点駅・途中駅問わず周辺自治体及びバス事業者等と連携して普及・利用者の利便性向上に努めていく。

(カ) クレジットカード事業者（三井住友カード株式会社）

- ・ テーマ：交通機関における多様な決済手段

＜課題・背景＞

1. コロナ以降、交通系 IC カード利用の売上が伸び悩んでいる状況にあった。また、外国人観光客における IC カード所有への障壁の高さも課題である。
2. タッチ決済は世界的に見てメジャーな決済方法であり、導入コストも交通系 IC カードに比べて安価である。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 交通 IC カード以外の決済手段の導入・拡充が必要である。
2. インバウンド観光客の利用を高めるため、タッチ決済は有用である。

- ・ テーマ：地域への波及効果・面的な広がり

＜課題・背景＞

1. 大阪、神戸エリア、北陸、名護市内で面的にタッチ決済を導入している実績がある。なお、鉄道などの路線において、他社と路線が接続している場合、導入したい企業が 1 社で導入を行うことは困難である。
2. インバウンド観光客の円滑な移動に伴う消費時間の増加による、交通拠点周辺における消費の活性化が生じることがデータに示されている。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 導入を検討する際には 1 社だけの導入ではなく、複数社連携して導入する必要がある。
2. インバウンド観光客の利用を高めるため、タッチ決済は有用である。

・ テーマ：データの利活用

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 入手できる情報としては、各情報から利用者の行動傾向、乗降における位置情報、リアルタイム情報、購買における実データの分析が可能である。

(キ) 地域 DMO

・ テーマ：交通機関における多様な決済手段

＜課題・背景＞

1. インバウンド客に OKICA を所有させる障壁の高さが課題である。
2. りゅうぎんのキャッシュレス端末が OKICA、台湾悠遊カード（EasyCard）と提携している。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 今後交通機関において、OKICA 以外の多様な決済手段を拡充する必要がある。
（例：タッチ決済の導入・拡充等）
2. 1つのカードがいろいろな場所で使うことができると、消費額の向上に繋がることから、交通機関以外においても決済手段の共通性を持つ必要がある。

・ テーマ：地域への波及効果・面的な広がり

＜課題・背景＞

1. 北部向けのシャトルバス利用者は増えている反面、一般路線バスは路線表示・交通ルールが複雑であり、観光客が誤ってバスレーンを走行してしまう事例が発生している。
2. アプリで表示される情報と、最新情報が連動していないことによる不都合が発生している。その影響からか「沖縄の路線バス おでかけガイドブック」（論創社、税別 1,600 円）が売れたと聞いている。

＜担うべき役割・あるべき姿・アイデア＞

1. 観光客に向けたバス路線、バス停の表示方法の改定・アプリ等によりユーザビリティを改善する必要性がある。

2. アプリ等による、情報発信、機能改善を行うこととともに、マップ・書籍等による観光客へのサポートも検討すべきである。
3. のりもの navi の認知度拡大、利用者にとってのユーザビリティの改善が必要である。

検討会

沖縄交通リ・デザイン実現検討会 参加者名簿

ご所属	役職及びご氏名	
琉球大学	准教授	タシヤ ダイスケ 神谷 大介
株式会社琉球銀行	法人事業部 部長	カネコ マサフミ 金子 雅史
株式会社りゅうぎん総合研究所	特命部長	シラドウ タケシ 志良堂 猛史
株式会社沖縄銀行	総合企画部 部長代理	オオシロ アキラ 大城 晃
	総合企画部 上席調査役	ニシムラ ダイスケ 西村 大輔
株式会社沖縄海邦銀行	総合企画部長	タカラ ヒコユキ 高良 彦行
	総合企画部 経営企画担当 上席調査役	アメク タケシ 天久 武
沖縄振興開発金融公庫	調査部長	オオニシ コウイチロウ 大西 公一郎
	業務企画課長	オオミネ ツヨシ 大嶺 豪
沖縄経済同友会	事務局長	タケコシ コウイチロウ 竹越 康一郎
沖縄県商工会議所連合会	事務局長	フクチ アツシ 福地 敦士
一般社団法人沖縄県経営者協会	専務理事	タイタ カズオ 田端 一雄
沖縄電力株式会社	経営戦略本部 企画部 理事	カワミツ セイイチ 川満 誠一
株式会社りゅうせき	事業開発部 執行役員 部長	タマキ ユウイチ 玉城 祐一
一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー	国内事業部 部長	キンジョウ タカシ 金城 孝
一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事	ケイダ ヨシハル 慶田 佳春
一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	オオシロ ナオト 大城 直人
沖縄都市モノレール株式会社	常務取締役	ウエハラ クニサダ 上原 国定
沖縄県企画部（交通政策課）	企画振興統括監	タニアイ マコト 谷合 誠
沖縄県土木建築部（都市計画・モノレール課）	建築都市統括監	キンジョウ シンゴ 金城 新吾
沖縄県文化観光スポーツ部（観光振興課）	参事監兼観光政策統括監	カワカミ ムツコ 川上 睦子
沖縄県教育庁	教育指導統括監	タマキ マナブ 玉城 学
内閣府沖縄振興局	参事官 （振興第一担当）	ノモト ヒデノブ 野本 英伸
内閣府沖縄総合事務局	部長	ホシ アキヒコ 星 明彦
内閣府沖縄総合事務局運輸部 企画室	室長	ムラカミ ハヤト 村上 隼
内閣府沖縄総合事務局開発建設部 建設産業・地方整備課	課長	クバ カネハル 久場 兼治
内閣府沖縄総合事務局開発建設部 道路建設課	課長	ヤガ ナオキ 屋我 直樹
内閣府沖縄総合事務局経済産業部 経済産業部エネルギー・燃料課	課長	ナガミネ ミツオ 長嶺 光男

（１）第１回検討会

第１回議事要旨

日時：２０２３年１１月２日（木）１３：３０～１５：３０

場所：那覇第２地方合同庁舎１号館２階大会議室＋Teams

出席者（順不同）：

- ・ 琉球大学 神谷氏
- ・ 株式会社琉球銀行 具志氏（代理出席）
- ・ 株式会社りゅうぎん総合研究所 志良堂氏
- ・ 株式会社沖縄銀行 西村氏
- ・ 株式会社沖縄海邦銀行 高江洲氏（代理出席）
- ・ 株式会社沖縄海邦銀行 天久氏
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 大西氏
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 高良氏（代理出席）
- ・ 沖縄経済同友会 新垣氏（代理出席）
- ・ 一般社団法人沖縄県経営者協会 田端氏
- ・ 沖縄電力株式会社 川満氏（途中退席） 呉屋氏（代理出席）
- ・ 株式会社りゅうせき 玉城氏
- ・ 一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー 金城氏
- ・ 一般社団法人沖縄県バス協会 高江洲氏（代理出席）
- ・ 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 大城氏
- ・ 沖縄都市モノレール株式会社 喜納氏（代理出席）
- ・ 沖縄県企画部 谷合氏
- ・ 沖縄県土木建築部 金城氏
- ・ 沖縄県文化観光スポーツ部 大城氏（代理出席）
- ・ 沖縄県教育庁 高良氏（代理出席）
- ・ 内閣府沖縄振興局 野本参事官
- ・ 内閣府沖縄総合局運輸部 星部長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部 建設産業・地方整備課 久場課長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部 道路建設課 森山課長補佐（代理出席）
- ・ 内閣府沖縄総合事務局経済産業部 エネルギー・燃料課 長嶺課長補佐（代理出席）
- ・ 厚生労働省沖縄労働局 西川局長
- ・ 株式会社三菱総合研究所 矢嶋氏

議事次第

- 内閣府沖縄総合事務局星運輸部長より本事業の狙いについて説明。（資料１）
- 厚生労働省沖縄労働局西川局長、株式会社三菱総合研究所矢嶋氏より関連する内容につ

いて基調講演。(資料2、3)

■ 事務局より今後の進め方について説明。(資料4)

■ 意見交換 各委員の主なご意見は以下のとおり。

- ・ 交通政策は課題解決を現状から考えると身動きが取れなくなってしまう。バックキャスティングによる 検討には非常に期待している。
- ・ 県でもパーソントリップ調査を実施しており、今後も情報共有しつつ、win-win で都市計画マスタープランを作っていきたい。
- ・ インタビューで潜在的な意識を引き出し、沖縄としてできることと観光客が求めることの調和を探りながら、次の観光やまちづくりにもつなげていけたらと考えている。
- ・ レンタカーによらない移動手段や交通手段の多様化が今後の沖縄観光にとって重要であり、沖縄経済にも良い影響を及ぼすものとする。
- ・ 琉球大学では6割程度の学生が車で通学しているとのことだが、車を使わなければいけないことが学生にとって進学ネックになっている可能性もあるのではないかと考えている。
- ・ 一般の方には、ホームページ・SNS 等を活用した方がより多くの人にこのリ・デザイン事業の考えが届くのではないかと考えている。
- ・ 潜在的な沖縄の交通に関する声を拾って、事業に活用できればと考えている。問題があるところにニーズがあると考えており、今後一緒に取り組ませていただきたい。
- ・ バスの路線の実証実験では期間が短く定着する前に終わってしまうことが多いので、今回の事業をネットワークの議論に繋げていければと思う。
- ・ この事業であるべき姿が描かれることで交通事業者がそれを目指して取り組むことができると思うので、大変期待している。
- ・ PI で様々な声を取ることで、そのまとめ方等がポイントと考えており、ステークホルダーに期待されるアクションや企業に求める事につながると思うことから、引き続き関心を持って参加したい。
- ・ カーボンニュートラルに向けて未来型のエネルギー供給も検討しており、交通の変化は多分に影響する。この検討会で勉強させていただければと思う。
- ・ 障害者関係、シングルマザー（支援している団体）は声を聞いておく必要がある。
- ・ 親による学生の送迎に関しては、学校から遠いほどバスで通い、逆に近い方が車使っている状況であり、利便性と違う部分に理由があると考えている。
- ・ 観光は様々なところを巡るだけでなく、一か所で体験を楽しむように変えていかないといけない。また 駐車場は一番非効率な土地利用だと思う。
- ・ みんなが一緒に代わっていかないといけない問題である。意義、役割を認識し、機運を醸成する必要がある。交通や企業や働き方をデザインしてアクションにしていきたい。

以上

（２）第２回検討会

第２回議事要旨

日時：2023年12月19日（火）13:30~15:30

場所：那覇第２地方合同庁舎１号館２階大会議室＋Teams

出席者（順不同）：

- ・ 株式会社琉球銀行 金子氏
- ・ 株式会社りゅうぎん総合研究所 志良堂氏
- ・ 株式会社沖縄海邦銀行 高江洲氏（代理出席）
- ・ 株式会社沖縄海邦銀行 天久氏
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 高良氏（代理出席）
- ・ 沖縄経済同友会 竹越氏
- ・ 沖縄県商工会議所連合会 福地氏
- ・ 一般社団法人沖縄県経営者協会 玉那覇氏（代理出席）
- ・ 沖縄電力株式会社 川満理事（代理発言：桑江）
- ・ 株式会社りゅうせき 玉城氏
- ・ 一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー 金城氏
- ・ 一般社団法人沖縄県バス協会 慶田氏
- ・ 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 大城氏
- ・ 沖縄都市モノレール株式会社 上原氏
- ・ 沖縄県企画部 谷合企画振興統括監
- ・ 沖縄県土木建築部 金城建築都市統括監
- ・ 沖縄県文化観光スポーツ部 大城氏（代理出席）
- ・ 沖縄県教育庁 喜久本氏（代理出席）
- ・ 内閣府沖縄振興局 野本参事官
- ・ 内閣府沖縄総合事務局運輸部 企画室 村上室長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部 建設産業・地方整備課 久場課長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部 道路建設課 屋我課長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局経済産業部 エネルギー・燃料課 長嶺課長

※配布資料

（資料１）PI 第１フェイズ実施結果報告 実施概要について

（資料２）PI 第１フェイズ実施結果報告 得られた声について

（資料３）今後の進め方

（参考資料１）PI 第１フェイズパンフレット

（参考資料２）オンラインアンケートの実施概要

■事務局よりパブリックインボルブメント第1フェイズの結果について報告。(資料4)

■意見交換 各委員の主なご意見は以下のとおり。

- ・ 多くの人が現状に問題があると認識しており、沖縄特有の送迎問題が浮き彫りになっている。企業が従業員等への施策をどのように提供していくのか考える意味で良いと調査だったと思うので周知していきたい。
- ・ ビジネスの質の低下という点で、交通手段によって勤務地や働き方が一定程度制限されるという課題が明確に声として出ている。人口減少も踏まえ、交通結節点を含めて車以外の公共交通利用をどう促していくか議論していきたい。沖縄経済を着実に発展させるという観点からこの議論を今後も進めていきたい。
- ・ 公共交通の利便性を上げる事で利用者増を見込めると感じた一方で、運転手不足問題も解決しないと厳しい。観光バス事業者にも公共交通を担ってもらう仕組みづくりも必要ではないかと感じた。
- ・ 若者の車離れが進み、レンタカーでしか移動できない観光地を避ける傾向にある点に気になる。空港含む各地とホテルをつなぐシャトルバスといった交通手段についても充実させる必要がある。モノレールの混雑問題も改善しなければならない。
- ・ 事業者はコロナ禍で影響を受け、足下では人手不足や燃料価格高騰の影響を受けている。その一方で渋滞や車の数が減らない時間がうまく使えない等の問題も生じており、解決策を検討する中でパークアンドライドや無人バス導入といった過去の施策を振り返って適用する事も有用ではないか。
- ・ 公共交通利用の促進には一定の経済的なインセンティブが必要と考えるが、強制的に公共交通利用を促す意見はやや踏み込んだ意見と感じている。
- ・ 沖縄の交通問題をいきなり1つの解決策で解決するのは難しいと考えており、様々な解決策が必要になってくる。未来のエネルギーである水素の取り組み等を模索しながら進めていきたい。
- ・ 沖縄の理想の社会を思い描き、バックキャスティングで解決策を練るのというのは良い考え。
- ・ 移動手段が車に限られる、移動に時間がかかるといった沖縄の交通問題が働き方へ影響を与えているという事が本調査においてフォーカスしている部分。その点を改善可能な施策を考えていきたい。
- ・ 調査の結果は意見をいただいた住民や団体の皆様と共有し、幅広く考える機会を設けたい。働き方やエネルギー等については直ちに変化が見込める課題ではないが、どうしたらこれらを変えていけるのかを一緒に考えていきたい。
- ・ 2024 年問題では確かに交通機関は限界との声があるが、公共交通を利用することで交通産業を支えていくことが重要になる。どういった未来を選択し、描いていけるのか。様々な意見もある中で、どのような意見が皆さんと共感が得られるかを重視して考えていきたい。

- ・ 重要度・スピード感をもって整理することで短期中長期的にやることが分かれる。また、離島は本島と別に考えることが必要。
- ・ レンタカーを返却する際に早めに空港に戻るため、その分機会を逸しているとの声があった。改めて問題意識をもつ必要がある。また、インバウンドは交通手段についての事前の情報発信の必要性を感じる。
- ・ 様々なシステムや AI 技術が発展している中、渋滞解消については、例えば渋滞状況に応じて信号の点灯時間を変えろといった技術を沖縄でも適用できるのか議論してもいいと考える。
- ・ 2024 問題ではバスの減便等が必要だが、これ以上は今のところ必要ないと認識。一方で利便性向上ではバス便の充実が前提。県の支援をいただきながら運転手を確保していきたい。
- ・ 県からの高校生通学費補助はまだ浸透していないと感じるので、告知、プロモーションが今後必要。モノレールとの結節においては認識していない方も多くいる。バスダイヤとどう繋ぐかは大変難しい問題である。
- ・ 公共交通への乗り換えで利便性が高いのはタクシー利用アプリだと考えている。アプリ等を知らない方も多いのではないかと感じるため、アプリに関する情報を県民にも共有していく。
- ・ モノレールは今年 3 両車両の運行を開始。中国からのインバウンド需要回復も考えるとともに輸送人員が増える見込み。結節点問題や県民の認識の問題があると考えているので、連携し取り組んでいきたい。交通系 IC・タッチ決済についても県民の要望に応えられるように取り組んでいきたい。
- ・ バス通学費が家計への負担となっているといった声もあるが所得制限の額を広げて支援していきたい。来年以降も支援を通じて学生たちの進路実現へ向け努力していきたい。
- ・ 観光客の多数がレンタカーに満足している一方、公共交通が充実していればそちらの利用も望んでいるとの声があり参考になった。昨今は人手不足や 2 次交通の課題が存在する。補正予算の増大等で解決に向けて努力しているが、引き続き検討していきたい。
- ・ 県民の生の声のようなデータは活用した経験がないことから非常に有意義なもの。今年度、中南部都市圏でパーソントリップ調査を実施しており、今後詳細な分析を行う。ハード整備と県民の生の声をもとにしたソフト施策を掛け合わせることで、まちづくりに関する多様な解決策を導入できるのではないかと考える。
- ・ 声をもとに改善方法を検討したい。様々な課題について議会からも同じような声をいただいている。これらをどう合意形成していくか、検討会の皆様とも意見交換しながら検討したい。
- ・ PI 第 2 フェイズでは、今回ご紹介した声を踏まえつつ、どのような交通やまちの形が望ましいのか、住民や観光客からの声を聴きとっていく。また、その実現のために、皆

様と分野を超えて連携していけるよう更に議論を深めていければと考えているので協力をお願いしたい。

以上

（３）第３回検討会

第３回議事要旨

■第３回沖縄交通・デザイン実現検討会議事録

日時：2024年1月30日（火）13:30~15:30

場所：那覇第２地方合同庁舎１号館２階大会議室＋Teams

出席者（順不同）：

- ・ 琉球大学 神谷准教授
- ・ 株式会社琉球銀行 金子氏（代理発言：具志氏）
- ・ 株式会社りゅうぎん総合研究所 志良堂氏
- ・ 株式会社沖縄銀行 西村様
- ・ 株式会社沖縄海邦銀行 天久氏（代理発言：新里様）
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 大西氏
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 大嶺氏
- ・ 沖縄経済同友会 竹越氏
- ・ 沖縄県商工会議所連合会 福地氏
- ・ 一般社団法人沖縄県経営者協会 田端氏
- ・ 沖縄電力株式会社 川満理事（代理発言：呉屋様）
- ・ 株式会社りゅうせき 玉城氏
- ・ 一般社団法人沖縄県バス協会 慶田氏（代理出席：高江洲事務局長様）
- ・ 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 大城氏
- ・ 沖縄都市モノレール株式会社 上原氏
- ・ 沖縄県企画部 谷合企画振興統括監
- ・ 沖縄県土木建築部 金城建築都市統括監
- ・ 沖縄県文化観光スポーツ部 大城氏（代理出席）
- ・ 沖縄県教育庁 玉城教育指導統括官
- ・ 内閣府沖縄振興局 野本参事官
- ・ 内閣府沖縄総合事務局運輸部 星部長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 村上室長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部道路建設課 屋我課長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局経済産業部エネルギー・燃料課 長嶺課長
- ・ 東急株式会社 土田氏
- ・ 三井住友カード株式会社 生田氏

※配布資料

（資料１）PI 第２フェイズの進め方について

- (資料2) ステークホルダーに求められるアクション (たたき台)
- (資料3) 講演資料①公共交通と駅を中心としたまちづくり
- (資料4) 講演資料②交通を起点としたキャッシュレスデータ利活用について
- (参考資料1) PI 第1フェイズで得られた声
- (参考資料2) 交通結節点整備及びデジタル活用について
- (参考資料3) 令和6年度予算及び令和5年度補正予算概要資料

■事務局より PI 第2フェイズの進め方及びステークホルダーに求められるアクション (たたき台) について説明。(資料 1、2)

■東急株式会社土田氏、三井住友カード株式会社生田氏より関連する内容について基調講演。(資料2、3)

■基調講演に関する発言及び各委員の主なご意見は以下のとおり。

■基調講演に関する発言

<東急株式会社>

(内閣府沖縄総合事務局 星 運輸部長より、趣旨を紹介)

- ・ 鉄道事業者の構造転換は昨今のメインストリーム。具体的には、従来の鉄道事業ではなく沿線におけるエリア・生活の価値を高めていく事を事業目的としている点。沖縄が実現しなければならないことは、まさにこの地域・エリアの価値向上を戦略的に行う事。こうした転換を行わないとエリアにおいて持続可能な発展ができない事を示している。これからの沖縄の持続可能なまちの価値の向上を考える際に、住む・遊ぶ・働く、全ての要素で価値が上がり続けるような都市の設計を行い、それと折り合わせた交通の拠点やサービスの検討が必要。多様なプレイヤーとの共創や市民を巻き込むことは大変な作業だと感じているが、この点についてどのような所感があるか。

(東急株式会社より応答)

- ・ 様々な企業にとって、事業が成立する価値の高いまちと感じていただける事が重要。最近住民の方々に参加していただき、住民主体でまちのあるべき姿を考えていただくプロジェクトを始めている。自社のみでまちづくりを進めるのではなく、様々な企業に入っていただき、または地域住民の皆様にイニシアティブを取っていただき、あるべきまちづくりを検討していただくことが沿線の持続可能性にとって重要であると考えている。

<三井住友カード株式会社>

(内閣府沖縄総合事務局 星 運輸部長より、趣旨を紹介)

- ・ 鉄道事業者の事業目的がエリア価値を高めるものにシフトしている状況を支えているのが、紹介があったインフラシステムである。首都圏では自動車販売台数に変化はない

が、交通における自動車依存度が減少し、鉄道依存度が高まっている。この背景に決済システムが関係している。移動の途中にエキナカと呼ばれる消費の目的を設置することで、帰宅してから自動車を用いて買い物を行うより時間的コストが減少する。沖縄でも、地域価値と交通事業の価値が同時に向上する形を実現する必要がある、これが結果として公共交通への依存度高めることにもつながる。是非ともこのような新しいビジネスの形を参考にさせていただきつつ、検討いただきたい。

■意見交換

- ・ 沖縄の特徴は通勤・通学などのライフスタイルに自家用車の利用が深く浸透している点。この解決のためにはライフスタイルの転換と交通の利便性向上を一体的に進める必要がある。
- ・ 沖縄は移動における人の時間を無駄遣いしている状況であり、効率的に働いていただくためにも、移動において時間を有意義に活用可能な社会の実現を望んでおり、人々の意識を変革するために取り組んでいきたい。
- ・ これは生産性向上に資するとともに脱炭素にも寄与していく取組。通勤における Co2 排出量を計測したが、想定以上に排出している。ノーマイカーデーや時差出勤・テレワークの活用を通じて努力していきたい。
- ・ アクションプランについては共感。通学の際に親の送迎に頼っている現状があり、通勤時間になるとかなりの数の車が沖縄県において稼働している。また、バスについては運転手不足の問題も存在すると考えており、官民一体となって対応する必要があると認識している。
- ・ アクション事例については異論ない。全県民の意識を変えるのはハードルが高いため、基本的には「公共交通を便利なものにする」ことで利用を促すべきであると認識。従来の個別最適化した手段ではなく、利用者が目的地に行くのに分野を横断したモビリティを選択できる環境が望ましい。
- ・ 沖縄でも人手に頼る限界が必ず来る。自動化も想定した分野横断の仕組みや、そのためのデータ整備が必要。
- ・ 交通渋滞緩和を交通手段だけで考えるとうまくいかない。ウォークアブルシティのように歩く魅力もセットでベストミックスを目指すことが必要。各自治体がバラバラに計画するのではなく、県全体のグランドデザインと連携し、市民の合意形成やステークスホルダーの共創を促す場が必要。
- ・ ノーマイカーデー等の取組の中には難しい場合もある。目標達成の義務化等の手段は慎重になるべき。また、成功事例の共有や支援等が必要になる。従業員の時間損失の軽減・人材確保への影響等もインセンティブになるだろう。
- ・ カーボンニュートラルな燃料などの多様な選択肢を提供できる持続可能な社会を目指して貢献していきたい。このためには法的な環境整備や投資に関するサポート等も必

要になると考える。

- ・ 具体的に公共交通機関の利便性を向上させることの方が重要。沖縄総合事務局の皆様や他の団体との皆様との連携を深めつつ、取り組みを進めていきたい。
- ・ 現在モノレールが二次交通に結節ができているかと言えば必ずしもそうではない。まち全体における交通結節点の整備は良い考え方。交通結節点ができ、そこを起点として交通環境が整備される。バス路線の変更等も含めて検討できるようになれば、良い取り組みになるのではないかな。
- ・ 運輸事業以外での収入が多いとの話があった。直ちにこのような構造改革は難しいが将来的に検討していきたい。
- ・ モノレール・バス等の公共交通の魅力を高めるため、乗り継ぎの利便性向上・案内の強化等を通じて利用促進していきたい。インセンティブも必要であると考えモノレールとバスで乗継割引を行うなどの取組を進めていきたい。
- ・ 交通結節点の整備は現状の流れを無視して行くと逆に乗ってもらえなくなる事例が見受けられた。顧客の流れや交通の流れ等の現状の流れを整理・認識したうえで検討していくのが望ましい。
- ・ 公共交通の 1 つであるタクシーは役割を果たしてきていない。1 番の課題は人手不足。現在はタクシー会社ごとに運転手を奪い合っている状況であるが、特定技能を持つ外国人の採用も視野に入れつつコロナ前の稼働率に回復させることで沖縄の公共交通の在り方について貢献していきたい。
- ・ 公共交通料金と比べて、沖縄の駐車料金は安すぎる。交通を考える上で、民間も含めて公共交通に対する駐車場料金は考慮に入れるべき指標の 1 つ。
- ・ 那覇空港周辺と博多周辺を比べると消費する場所が少ない。結節点で購買や子育てができるような環境が他県は整っている。どのような機能・サービスが必要か検討すべき。エリア、線としての魅力が沖縄に欠けている要素。
- ・ 家も職場もバスルートにあってもバスを使用していない人が多い。1 番効果があるのが通勤手当。労働局等のデータで無制限通勤手当と募集状況との相関データ等があれば今後交通の在り方やインセンティブにおいて重要な指標になるのではないかな。
- ・ てだこ浦西駅は終着駅であるとともに玄関口の役割を持つ重要な駅であり、この検討会を踏まえ、機能強化の検討を行う予定。乗り継ぎ等のターミナル機能の強化やその他区画の利便性向上をどうすべきか等の検討を進めていく。地域の方々、交通事業者、その他企業の皆様と連携して進めて行きたい。
- ・ レンタカーに頼らない沖縄観光を目指して、情報発信等の取り組みを進めて行きたい。将来的にも公共交通中心の沖縄観光が必要であり、皆様と連携を図りつつ進めて行きたい。
- ・ 高校生の多数が保護者の送迎に頼っている状況。バス通学では渋滞で部活動などに影響が出ている。一度に打開するのは難しいが、ライフスタイル変革に向けてインセンテ

イブ等の必要性を感じている。経済的に切迫している家庭のほか、遠方より通学している生徒を対象にするなど取り組んでいく。

- ・ わった〜バス党の取組を本検討会と連携しつつ進めて行きたい。今後沖縄の交通の在り方において、データの活用は極めて重要。キャッシュレスをどのように使うのか、データをどのように利活用を行うかを含め検討していきたい。
- ・ 送迎は比較的近所の生徒が多く、遠方の場合はバスが多いというデータもある。一方、先生も公共交通を使っていないのが現状。いきなり行政から生徒への周知・教育ではなく、先生を通じた周知・教育がやり易いのではないか。
- ・ 県と国の施策・調査が重複しているものがあり、調整・共有すべき。各自治体の人口・年齢層等で必要となるサービスや導入方法が異なるので、行政側で材料になるようなサービスや事例の紹介があれば。
- ・ 運転手不足に対応するためには、データに基づいた議論を行い、効率化を図ることが必要。その際、データに表れていない弱者を忘れてはならない。稼働の少ない時間帯の送迎が結果として介護職員の負担軽減、離職率低下に繋がった例がある。

■内閣府沖縄総合事務局 星 運輸部長より総括

- ・ 現在、沖縄の改革の為に必要な手段や技術ノウハウは今ここに存在すると認識している。是非、官民連携の体制を整え、沖縄県を日本のフロンランナーとなって日本を変えていきたい。今回第1フェイズで首里高校の学生達と協力したことで、たくさんの学びを得られ、大きな喜びを学生の皆さんと共有できた。さらには、市民の皆様がそれに対して大きな反応をくださった事に対して、教育庁をはじめとして関係者の皆様に感謝申し上げる。また、国の方でも抜本的な規制改革を行っている。許可を要しない取り組みや介護・福祉への拡充、人手不足における政策の具体化等を進めており、このような点に関して情報共有をしつつ、新しい日本を維持するような社会モデルを沖縄から生み出せると信じているため、引き続きよろしく願いしたい。

以上

（４）第４回検討会

第４回議事要旨

■第４回沖縄交通・デザイン実現検討会議事録

日時：2024年3月25日（月）13:30~15:10

場所：那覇第２地方合同庁舎１号館２階大会議室＋Teams

出席者（順不同）：

- ・ 株式会社琉球銀行 具志氏（代理出席）
- ・ 沖縄振興開発金融公庫 大西氏
- ・ 沖縄県商工会議所連合会 新垣氏
- ・ 一般社団法人沖縄県経営者協会 田端氏（オンライン参加）
- ・ 沖縄電力株式会社 川満氏（オンライン参加）
- ・ 一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー 金城氏
- ・ 一般社団法人沖縄県バス協会 慶田氏
- ・ 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 大城氏
- ・ 沖縄都市モノレール株式会社 上原氏
- ・ 沖縄県企画部 谷合企画振興統括監（オンライン参加）
- ・ 沖縄県土木建築部 金城建築都市統括監
- ・ 沖縄県文化観光スポーツ部 大城氏（代理出席）
- ・ 内閣府沖縄振興局 野本参事官
- ・ 沖縄県総合事務局運輸部 星部長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 村上室長
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部建設産業・地方整備課 新城氏（代理参加）
- ・ 内閣府沖縄総合事務局開発建設部道路建設課 屋我課長

※配布資料

（資料１）PI 第２フェイズ実施結果報告

（資料２）今後の取組の進め方について

（参考資料１）PI 第２フェイズパンフレット

（参考資料２）沖縄県わったーバス利用促進乗車体験事業概要案

■事務局より資料１、資料２に基づき、PI 第２フェイズの実施結果報告及び今後の取組の進め方について説明後、意見交換を行った。

■内閣府沖縄総合事務局 星 運輸部長より意見交換の冒頭で挨拶

- ・ 今回の取組は構想段階からの P I という最新の手法であり、アンケートでは出てこない声を集められたと思う。多様な声をお互いに認識して認め合い、ともに考えていく場を作っていくと、自然と市民の方々が社会の一員と認識し、自分の声に自信を持ち、能動的に役割を果たしていく事を証明できたと考えている。また、市民の方々の共同性を再構築することに大きく寄与しており、公共の役割をもう一度再編していくことにつながるという事をお示しできたと思う。成長を阻害する要因にもなり得る県内の移動を改善する事で、沖縄の生産性、事業の収入、県民の所得のさらなる成長にもつながると考えており、今後皆様の助力を頂きながら推進していきたい。
- ・ 今回の P I の結果は市民に共有しなす事が必要。現状の課題、声を市民に共有し、次のアクションを引き出す事がすべてのスタートであり、このような取り組みを市民・企業・行政は一体となって行動していくことが重要である。今回の P I の結果における皆様の率直な意見にもとづいて、今後どのように進めて行くべきか議論していきたい。

■意見交換の主な意見は以下の通り

- ・ プラットフォームに関して、経済団体と県・国がともに取り組んでいく上で共同事務局がどのような役割を担う等の調整が必要。今回の P I で得られた声のように多くの県民がライフスタイルの変更を行う必要があるというのは同じ認識。経済団体としてもバス無料デー、ノーマイカードー、時差出勤の推奨等の具体的な役割の検討を行いたい。
- ・ プラットフォームは歓迎するが、今後具体的に何を行うか検討が必要。経済界でできる事として、ノーマイカードー、時差出勤・テレワーク等の取組を推し進めていきたい。また、モノレール駅の交通結節点化の検討にも注目している。
- ・ 県民の皆様は非常に合理的な考えを持つと実感した。我々は今年度、外国人の沖縄観光への調査を行っており、モノレール・バス利用が増加傾向にあり、自動車を使いづらい方は自然と公共交通を頼りにしていると認識。脱炭素関連の制度やその他融資制度を有しているためそのような制度・PR を活用しながら、協力していきたい。
- ・ 1 人が変わっても大きな効果が見込めないという諦めの考えもあると認識。そのような中で、プラットフォームのように多くの関係者でつながり、みんなで取り組むことが重要である。
- ・ 1,400 億円ほどの経済的損失の数値化を示すことは実態を示す上で素晴らしい事であり、アクションが必要であると認識させられた。公共交通機関の情報を発信しているが、まだ利用者には届いていないと考え努力していく所存。
- ・ P I 第 2 フェイズは県民目線の意見が多いので、もう少し観光客視線の声でのありたい姿が反映されるとよい。
- ・ 今後について、プラットフォームの考えがあつたが、レンタカー業者にも参画のご検討をいただきたい。また、信号システムなどのシステム関連も AI の導入等の中長期的な

目線で検討が必要。移動の問題は観光客にとっても大きな課題であり、我々としても受け入れ体制含め努力していきたい。

- ・ 自動車も引き続き利用したい方への配慮を忘れてはならないが、当社としても渋滞緩和を目的とした時差出勤・フレックス勤務は継続していきたい。県民全体のライフスタイル転換へ向けて公共交通を利用したいと思ってもらうことが重要であり、その為のインセンティブや財政出動、社会資本の整備等の諸々の施策が実施されることを願いたい。
- ・ モノレールが重要な役割を持つと認識しており、使いやすい交通ネットワークの構築に協力していきたい。モノレールの3両化やダイヤの変更を実施しているほか、最終便が遅れた場合のダイヤの検討なども行っていく。
- ・ 広報・周知も重要であるため、メディアやマスコミも構成員の1つに入れても良いのではないかな。
- ・ ライフスタイルの変換につなげるためにも公共交通の利便性向上も重要と認識。一方で、事業者のみでの解決は難しいものもあり、支援が必要になる。全体としてバス事業者としては非常に心強い。
- ・ プラットフォームに関して、積極的に参加していきたい。現在のタクシーの稼働率は6割ほどでまだ十分に役割を果たしていない。次年度以降は稼働率100%を目指して尽力していきたい。
- ・ 今年度から北谷に交通結節点を創出しようとしており、次年度より実証実験に入る予定。町営駐車所の一角にスペースを確保し、早ければ5月より動かしていきたいと考えている。那覇空港から北谷に移動し、そこを拠点に交通分散を図っていく。実証実験がうまくいけば、今後次の場所でも実証実験も行っていきたい。
- ・ 交通結節点の集積性を高めていくことが重要であり、十分でないと町の混雑などの弊害が出現する形になる。今後と皆様と協力のもと質の高い安定した交通手段を整備していきたい。
- ・ 文字にすると様々な課題が浮き彫りになってくる。歩いて暮らせるまちづくりや道路・交差点整備による渋滞解消等の都市計画を遂行しているが、交通の改善においてはライフスタイルの転換が重要になる。生活が大きく変容している中、自動車に関してはなかなか変わっていないと感じており、官民連携して取り組んでいく必要がある。
- ・ 今回のPIについては詳しく見させていただき、住民の理解のもと持続可能な公共交通をどう続けていくかについて、関係各者の皆様と協議して進めて行きたい。また、引き続き実証事業等がある中このプラットフォームにおいて共同事務局という形で協力していきたいと考える。
- ・ 県民の皆様も課題を感じておりライフスタイルの転換への意欲が強く、心強く感じている。我々としては次年度以降それを支えていくべき。沖縄振興という観点からも持続可能な沖縄をどう作っていくかが重要。経済、くらしを支える交通インフラを良くして

いくためにも、ソフト・ハード両面で生活の質を高めていくことを皆様と取り組んでいきたい。

以上