

令和7年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査業務

調査報告書

目次

1. 調査の背景・目的	2
1.1 背景・目的	2
1.1.1 沖縄交通り・デザインの趣旨・コンセプト	2
1.1.2 本調査の位置づけ・目的	2
1.2 沖縄交通り・デザイン県民運動推進会議での諮問・関連事業との連携	3
2. 通勤時における行動変容調査	4
2.1.1 実証の流れ	4
2.1.2 対象企業・自治体の選定	4
2.1.3 取組内容の選定・実施	5
2.1.4 実証結果	9
2.2 課題及び解決策	83
2.2.1 実証で顕在化した課題	83
2.2.2 課題の解決策	85
2.2.3 課題解決策の優先順位・手順	88
2.3 新たな勤務制度の普及策	91
2.3.1 新たな勤務制度のメリット	91
2.3.2 新たな勤務制度導入のインセンティブ	93
2.3.3 新たな勤務制度に向けた広報戦略	94
3. 通学時における行動変容調査	97
3.1 取組選定・実証実施	97
3.1.1 実証の流れ	97
3.1.2 対象学校の選定	98
3.1.3 WG の開催	102
3.1.4 インセンティブの設計	120
3.1.5 取組内容	121
3.1.6 普及啓発コンテンツ	121
3.1.7 実証結果	124
3.2 課題及び解決策	140
3.2.1 実証や WG で顕在化した課題	140
3.2.2 課題の解決策	143
3.2.3 課題解決策の優先順位・手順	144
4. シンポジウムの開催	149

4.1	シンポジウムの開催概要	149
4.2	会場借上げ及び事前準備	149
4.3	シンポジウム準備	150
4.3.1	プログラム	150
4.3.2	タイムテーブル	151
4.3.3	広報チラシ	152
4.3.4	広報周知先	154
4.4	運営(司会進行、会場設営)	154
4.5	発表議事録	156
4.6	開催記録	157
4.7	ポスターセッション資料	170
4.8	事後アンケート結果	196
4.9	シンポジウム総括	196
5.	今後の課題	203

1. 調査の背景・目的

1.1 背景・目的

1.1.1 沖縄交通り・デザインの趣旨・コンセプト

移動は、仕事、教育、医療、交流、観光といった様々な社会生活の基盤である。沖縄においてはこれまで、特殊な歴史的経緯もあり、日々の移動の大部分を自家用車に依存してきた。移動に関するこうしたライフスタイルについては、沖縄の経済成長を支えてきた一方で、都市のスプロールアウト等とも相まって、自家用車に頼らざるを得ない環境の形成にもつながってきた。それにより、本島中南部等の都市部における慢性的な交通渋滞と、地方部における「交通空白」が並行して進行しており、沖縄の生活・社会、経済・ビジネス、観光の質の低下につながるものが懸念されている。

こうした状況を踏まえ、沖縄のありたい姿の実現に向け、過度な自家用車依存というライフスタイルからの転換と「誰でも、いつでも、どこからどこへでも」効率的に移動できる環境の整備を車の両輪として、市民はもとより官民の多様な主体が一体となり沖縄の交通や都市のり・デザイン(再構築)に取り組み続ける旨が、令和6年9月19日に採択された沖縄交通り・デザイン官民共同宣言(以下「官民共同宣言」という。)において示された。

沖縄交通り・デザインについては、政策立案のあらゆるフェーズにおける市民参画と巻き込みを重視し、その過程で得られた声を踏まえて政策やプロセスそのものの設計・見直しを行うというインタラクティブなアプローチを、そのプロセス設計の中核に据えている。このようなアプローチを進め、個々の施策やサービスを設計するに当たり、前提として重要になると考えられるのが次の2点である。

ひとつは、沖縄交通り・デザインを通じて実現を目指すものは何か、というものである。官民共同宣言においては「ありたい姿」と表現されたが、多様な主体のアクションやコミットメントを引き出すためには、この漠然とした「ありたい姿」をより具体性を伴った形で定義しコンセンサスをとる、あるいは、定義しコンセンサスをとるための手法を示すことが必要となる。

いまひとつは、あらゆるフェーズにおいて人々の主体的な参画を引き出すためのプロセス上の工夫のあり方である。プロセス設計の中心にある市民の主体的な参画なくしては、沖縄交通り・デザインを進めることはできない。

1.1.2 本調査の位置づけ・目的

本調査の位置づけ・目的は下記のとおりである(仕様書より抜粋)。

沖縄県中南部圏域は、自動車依存度が高く、交通渋滞が住民生活のみならず観光や産業などの沖縄振興の大きな支障となっている。交通渋滞の背景には自家用車依存のライフスタイルがあり、なかでも通勤、通学時における自家用車依存にあることが過年度調査で判明した。

本調査では、これらの課題解決のため、企業・学校における通勤・通学の行動変容(自家用車依存のライフスタイルからの転換)を促す取組みを調査し、沖縄県内で共有(啓発)を図るための調査を実施するものとする。

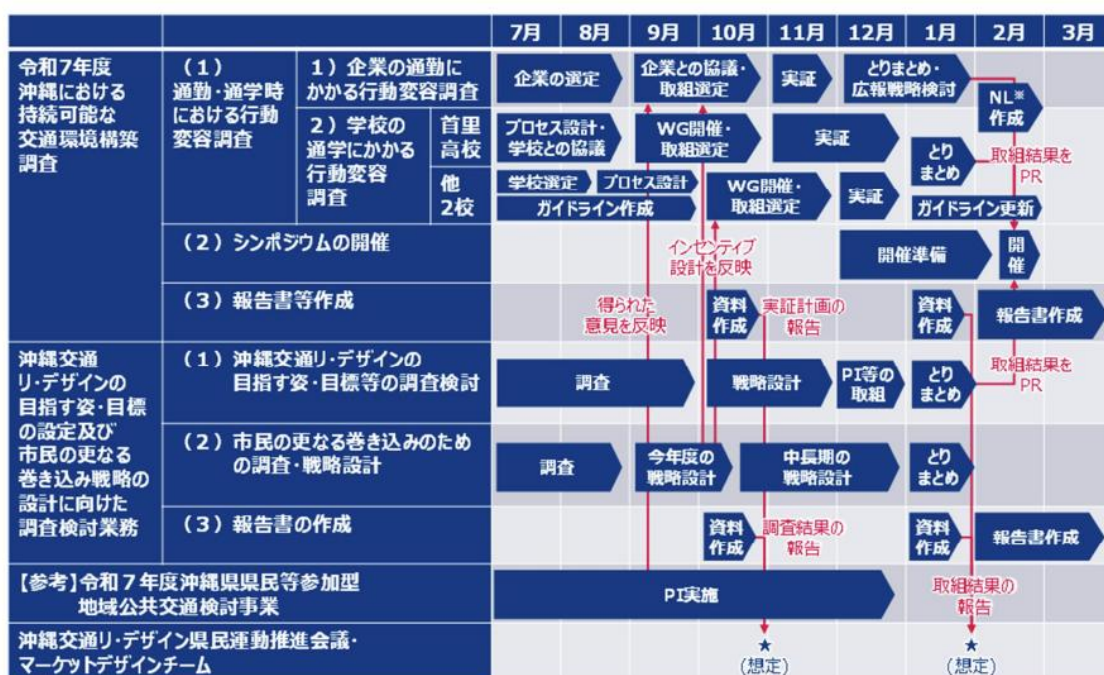
1.2 沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議での諮問・関連事業との連携

本業務の調査内容について、令和7年7月16日に実施された第3回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議において、図1-1の進め方を提示し、調査内容を諮ったうえで実施した。

図1-1に示すとおり、「沖縄交通リ・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討業務」と連携しながら業務を進めた。

令和7年度の直轄調査の方針について（全体スケジュール）

内閣府
沖縄総合事務局



※NL：ニュースレター

3

図1-1 第3回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議において諮問された本業務の進め方

出所)内閣府沖縄総合事務局運輸部、第3回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議 令和7年度の直轄調査の方針について、令和7年7月16日、<https://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Unyu/koutsu/ridezain/suishin-shiryo3.250716.pdf>、2026年3月5日閲覧

2. 通勤時における行動変容調査

2.1.1 実証の流れ

今年度の行動変容調査は、7月～8月に対象企業・自治体等を選定したうえで、9月～10月に実証開始に向けた取組の選定及び実証開始の準備を行った。当初想定よりも企業・自治体との調整に時間を要した関係により、実証開始時期は1か月程度後ろ倒しとなり、12月以降に順次対象企業・自治体にて実証が開始された。そして、1月以降実証に参加した企業・自治体を対象にヒアリングを行い、実証の成果(行動変容によるメリット及びデメリット)と次年度の展開に向けて求められる取組を整理した。

なお、実証の流れについては、下図のようなプロセスを設計し、各自治体及び企業との調整を行った。今年度の実証で取り組むメニューは後述する通り、公共交通手段の利用だけでなく、働き方改革といえる時差通勤なども包含していたため、各企業・自治体内部でも制度上実現可能かという観点で検討いただくための社内・庁内調整も盛り込んだプロセスを設計した。



図 2-1 今年度の企業における実証の流れ(当初予定)

2.1.2 対象企業・自治体の選定

本取組は沖縄交通・デザインの取組の中では、初期段階にあたるため、前年度の実証と同様に意欲的に協力してもらえるアーリーアダプターを確保することが重要になると考えられる。他方で、昨年度の実証結果を踏まえ、新規に企業を巻き込むためには、公共交通計画などで地域交通の課題に向けた取組を定めている自治体で先行的に実証を進めることが望ましく、メインターゲットを企業から自治体へ変更する必要があると判断した。

そのため、前年度に引き続き選定する企業を少数に絞ると共に、自治体へ新たに打診する方向で検討を進めた。検討を進める際には沖縄県が実施する「令和7年度沖縄県県民等参加型地域公共交通検討事業」におけるPIへの参加予定企業を確認したうえで、企業・自治体の選定を進めた。具体的には沖縄県の事業にも参加予定である沖縄セルラーや沖縄海邦銀行などと調整を行い、その結果、柔軟な働き方が可能であるという観点から「沖縄セルラー」を選定した。また、自治体については、公共交通拡充

及び働き方改革に向けた取組を推進している宜野湾市・豊見城市・浦添市の3自治体を選定した。なお、浦添市と宜野湾市については本実証へ参加いただくことを踏まえて、沖縄県と連携の上、県が実施するPIにも参加いただくこととなった。

そのほか、沖縄県土木建築部が推進するてだこ浦西駅の交通結節機能強化に関する取り組みに伴って、自家用車依存からの脱却及び学生の新しい通学の足の確保を図っている琉球大学についても実証の対象に選定した。

2.1.3 取組内容の選定・実施

実証の取組内容については、沖縄県が実施したPIであげられた意見を参照しながら「柔軟な働き方」に主眼を置く形でメニュー案を設計し、具体的には「①在宅勤務」、「②時差通勤」、「③公共交通手段を用いた通勤」、「④徒歩または自転車通勤」の4種類を整理した。そのうえで、実証に参加する各組織との調整を進めた結果、各組織によって異なる取組に参加することが決定した。各企業・自治体等との調整結果を以下に記載する。

(1) 沖縄セルラーの取組内容

沖縄セルラーは、窓口担当者との協議の結果、すでに社内で在宅勤務及び時差通勤が制度化していることを受けて、「③公共交通手段を用いた通勤」及び「④徒歩または自転車通勤」を取組として実施することになった。取組実施時期は11月15日～12月14日の約1か月間と設定し、全職員を対象に窓口担当者から社員用ポータルサイトを通じて参加者を募集した。なお、沖縄セルラーでは同時期に健康増進の観点から徒歩通勤を呼び掛ける「ウォーキングイベント」というイベントを開催予定であったため、本実証はウォーキングイベントと並行して開催する位置づけとなった。

表 2-1 沖縄セルラーの実証内容

項目	内容
取組内容	③公共交通手段を用いた通勤、④徒歩または自転車通勤
取組時期	11月15日～12月14日
対象者	全職員
周知方法	● 窓口担当者から社員用ポータルサイトを通じて参加者を募集
備考	● 同時期に沖縄セルラー社内で実施されたウォーキングイベント（徒歩通勤の実施）と並行する形で実施

(2) 宜野湾市の取組内容

宜野湾市は、窓口担当者との協議の結果、すでに一部部署（都市計画課など）において遅出勤務（遅い時間に出勤する時差通勤の一種）を導入していることを受けて、「②時差通勤」を取組として実施する

ことになった。なお、「③公共交通手段を用いた通勤」については窓口担当との協議の中で、取組可能な職員が限定される可能性があるという判断により取り組まないこととなった。取組実施時期は12月1日～12月26日の約1か月間と設定し、全職員を対象に人事課から参加者を募集した。また、参加希望者は人事課に申請し、勤怠システム上で登録することで期間中の時差出勤が可能になる仕組みを採用した。

表 2-2 宜野湾市の実証内容

項目	内容
取組内容	②時差通勤
取組時期	12月1日～12月26日
対象者	全職員
周知方法	● 人事課から全庁に参加者を募集 ● 参加希望者は人事課に申請し、システムに登録
備考	● 一部部署(都市計画課など)において遅出勤務(遅い時間に出勤する時差通勤の一種)を導入していたため、早い時間に出勤する「早出勤務」まで拡張する立て付けで実施

(3) 豊見城市の取組内容

豊見城市は、窓口担当者との協議の結果、「③公共交通手段を用いた通勤」及び「④徒歩または自転車通勤」を取組として実施することになった。取組実施時期は12月8日～12月26日の約1か月間と設定し、都市計画部を対象に窓口担当者から参加者を募集した。なお、時差出勤の導入については前向きに検討いただいたものの、実証期間に間に合わせる形で職員ごとに時差通勤を用いることについて、登庁時に打刻する勤怠システムにおいて時差通勤が遅刻とみなされてしまう仕様になっており、短期間でのシステム調整が難しかったため、導入を見送ることとなった。

表 2-3 豊見城市の実証内容

項目	内容
取組内容	③公共交通手段を用いた通勤、④徒歩または自転車通勤
取組時期	12月8日～12月26日
対象者	都市計画部のみ
周知方法	● 都市計画部の窓口担当者から課内に向けて参加者を募集
備考	● 時差出勤の導入については前向きに検討いただいたものの、実証期間に間に合わせる形で勤怠システムを調整することが難しかったため、導入を見送った

(4) 浦添市の取組内容

浦添市は、窓口担当者との協議の結果、1月から窓口業務の営業時間を短縮する予定¹だったことを踏まえ、「②時差通勤」及び「③公共交通手段を用いた通勤」、「④徒歩または自転車通勤」を取組として実施することになった。取組実施時期は1月8日～1月30日の約1か月間と設定し、都市建設部を対象に窓口担当者から参加者を募集した。

表 2-4 浦添市の実証内容

項目	内容
取組内容	②時差通勤、③公共交通手段を用いた通勤、④徒歩・自転車通勤
取組時期	1月13日～1月30日
対象者	都市建設部のみ
周知方法	● 都市建設部の窓口担当者から部内に向けて参加者を募集
備考	● 1月から予定されていた窓口業務の営業時間短縮と並行する形で実施

¹ 浦添市ホームページ「令和8年1月19日(月)から市役所本庁舎、市役所上下水道庁舎の窓口受付時間を変更します」(<https://www.city.urasoe.lg.jp/doc/2025092100016/>) 2026年3月17日閲覧

(5) 琉球大学の取組内容

琉球大学は、12 月 1 日～19 日に実施予定であった自家用車ではない通勤手段での通勤を推奨する「ノーマイカーウィーク」というイベントと連動する形で実施することになり、「②時差通勤」、「③公共交通手段を用いた通勤」、「④徒歩または自転車通勤」を取組として実施することになった。取組実施時期は12月1日～12月19日の約2週間と設定し、千原キャンパスに通う教職員を対象として、琉球大学から参加者を募集した。なお、ノーマイカーウィークそのものは教職員だけでなく学生も対象者として実施された。

表 2-5 琉球大学の実証内容

項目	内容
取組内容	②時差通勤、③公共交通手段を用いた通勤、④徒歩・自転車通勤
取組時期	12 月 1 日～12 月 19 日
対象者	千原キャンパスに通う教職員のみ
周知方法	● 琉球大学から対象となる全教員に対して周知を行った
備考	● ノーマイカーウィークは、教職員だけでなく学生も対象者として実施された

2.1.4 実証結果

今回の実証結果については、各企業・自治体における取組参加者へのアンケート調査及びヒアリングを実施し、取組に参加したことで得られたメリットや課題に感じた事項、継続意向などを聞き取った。各団体別に実証結果として得られた内容を以下の通り記載する。

(1) 沖縄セルラーの実証結果

1) アンケート調査結果

沖縄セルラーの実証では、最終的に 10 名の職員が実証に参加し、参加後のアンケート結果として以下の通り結果が得られた。

問 1: 参加者の年齢

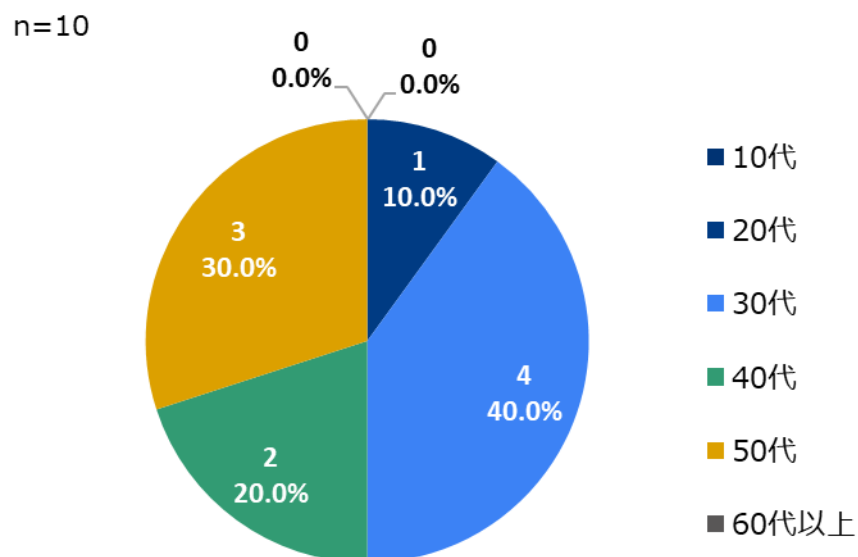


図 2-2 沖縄セルラーのアンケート結果 問 1(単位:人)

問 2:参加者の居住地

n=10

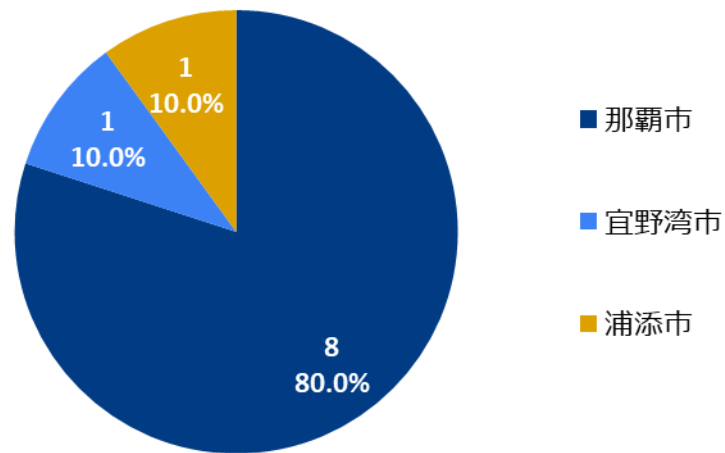


図 2-3 沖縄セルラーのアンケート結果 問 2(単位:人)

問 3:所属部署

n=10

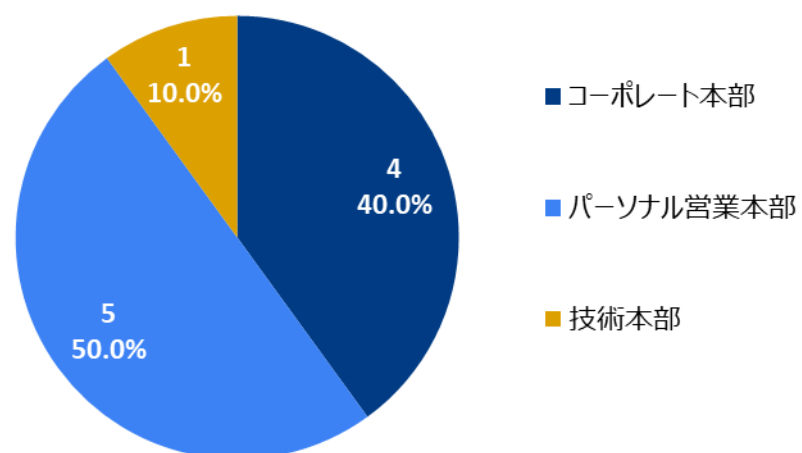


図 2-4 沖縄セルラーのアンケート結果 問 3(単位:人)

問 4:参加者の普段の通勤時間

n=10

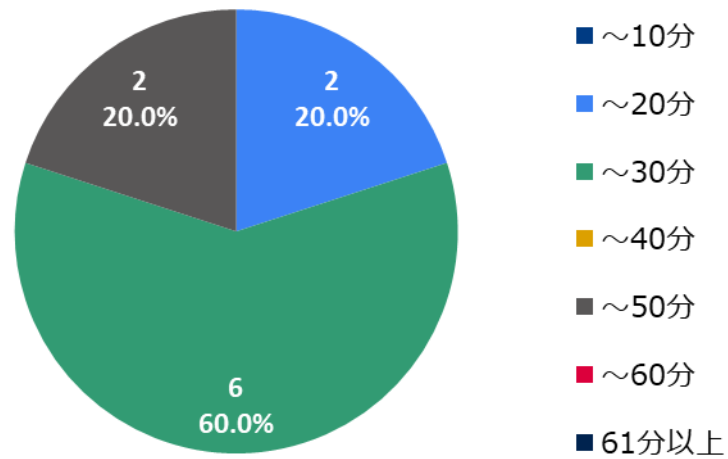


図 2-5 沖縄セルラーのアンケート結果 問 4(単位:人)

問 5:実証の参加頻度(週に何日程度)

n=10

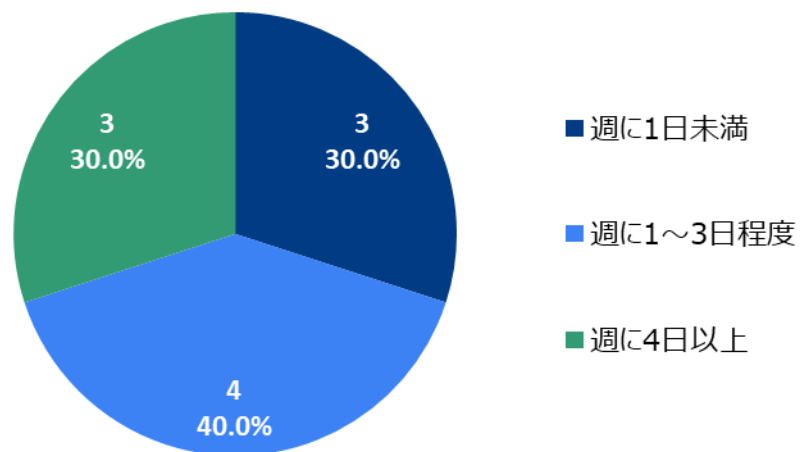


図 2-6 沖縄セルラーのアンケート結果 問 5(単位:人)

問 6:実証で取り組んだ通勤手段(複数選択可)

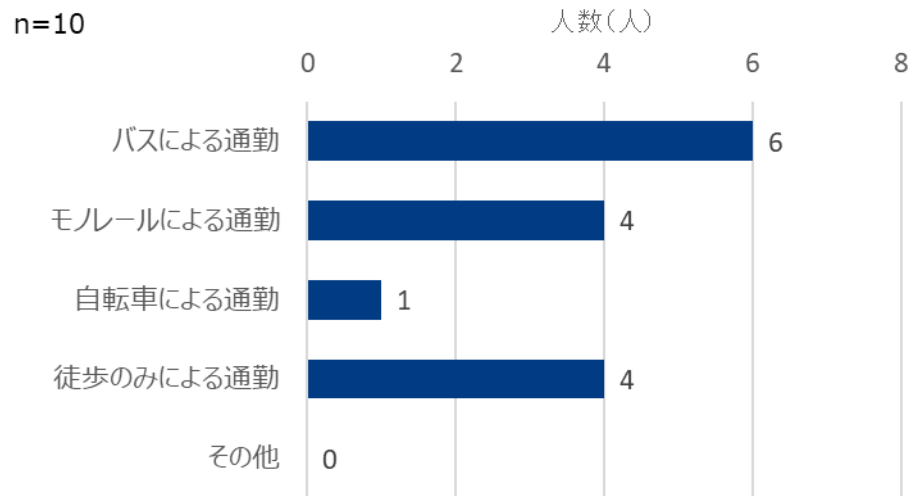


図 2-7 沖縄セルラーのアンケート結果 問 6(単位:人)

問 7:自宅からバス停やモノレールの最寄り駅までの移動時間

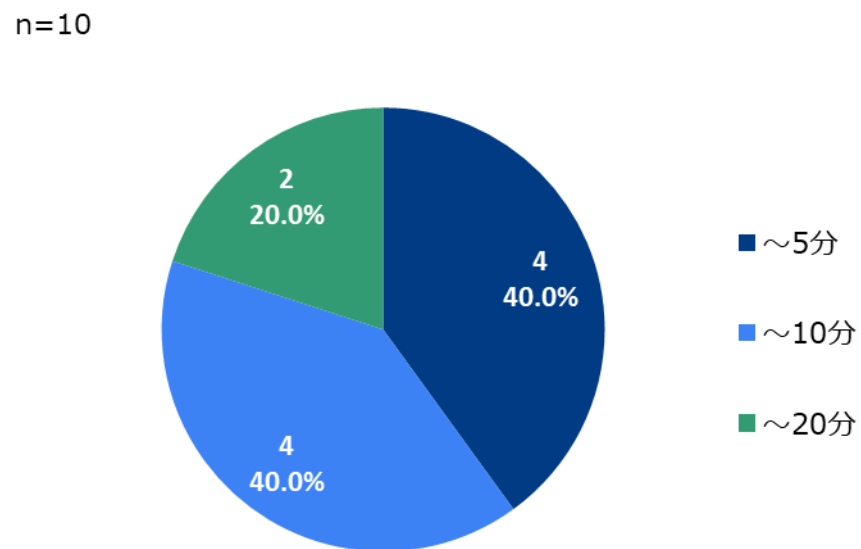


図 2-8 沖縄セルラーのアンケート結果 問 7(単位:人)

問 8:通勤時におけるバスやモノレールの乗り換え有無

n=10

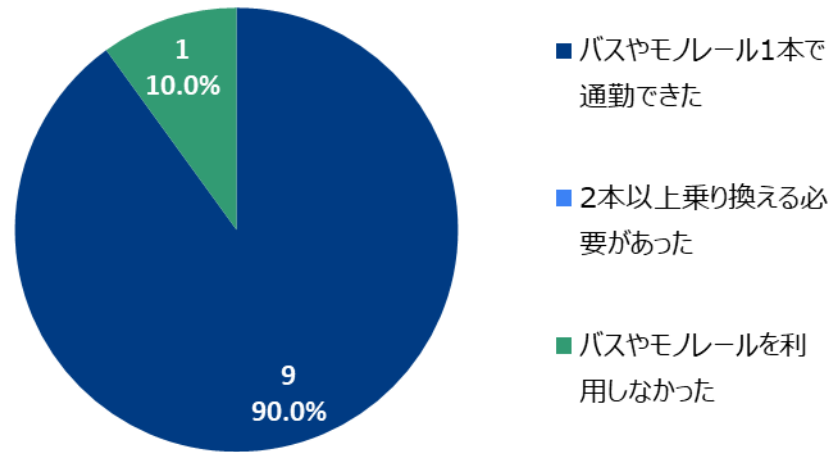


図 2-9 沖縄セルラーのアンケート結果 問 8(単位:人)

問 9:実証に取り組んだ理由(複数選択可)

n=10

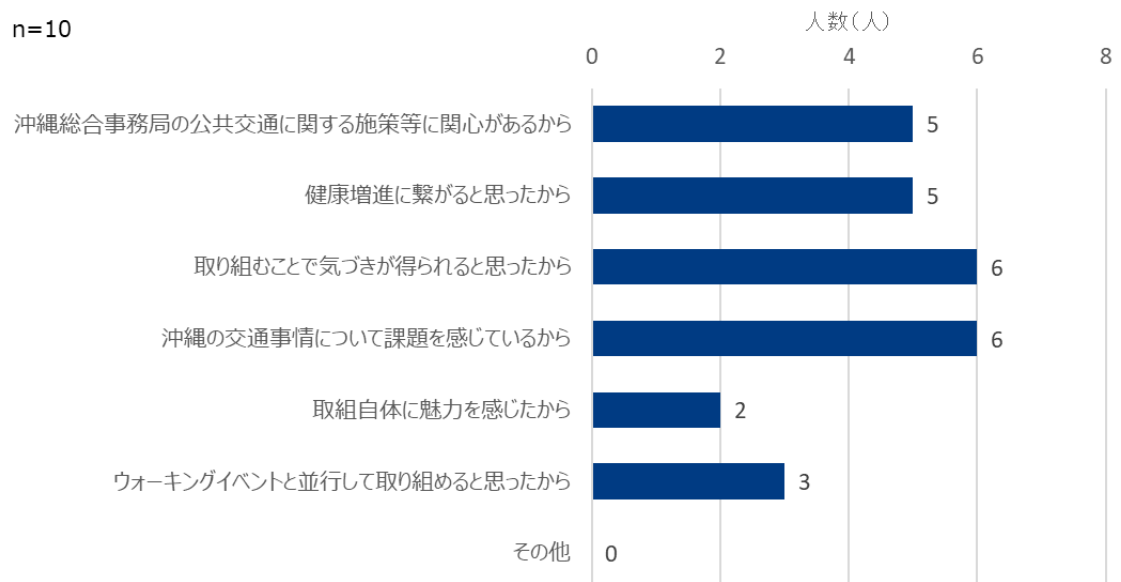


図 2-10 沖縄セルラーのアンケート結果 問 9(単位:人)

問 10:実証終了後の継続意向(公共交通手段による通勤を継続するか)

n=10

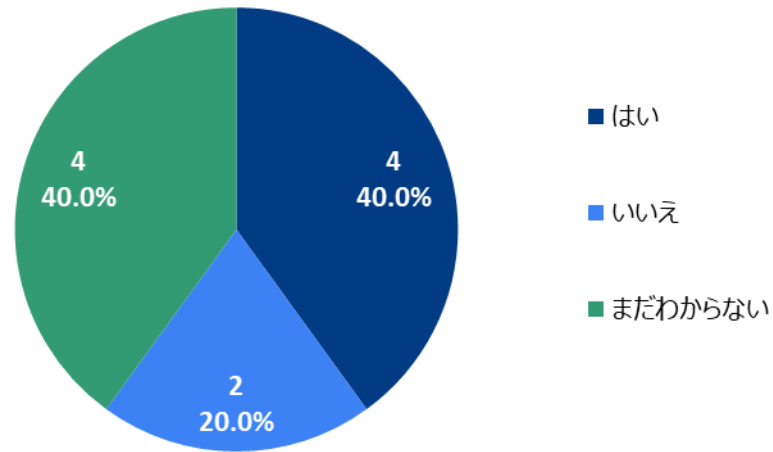


図 2-11 沖縄セルラーのアンケート結果 問 10(単位:人)

問 11:今回の実証で交通渋滞の解消や、社会課題の解決に向けて自分が貢献できたと感じるか

n=10

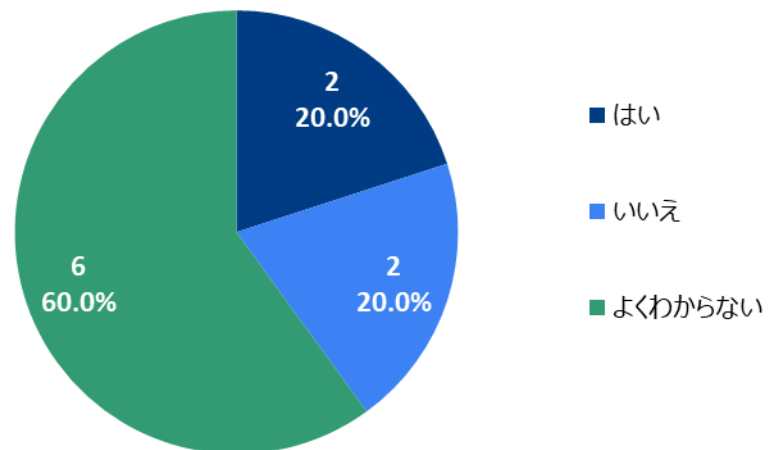


図 2-12 沖縄セルラーのアンケート結果 問 11(単位:人)

問 12: 実証に参加したことで感じたメリット・良かったこと

n=10

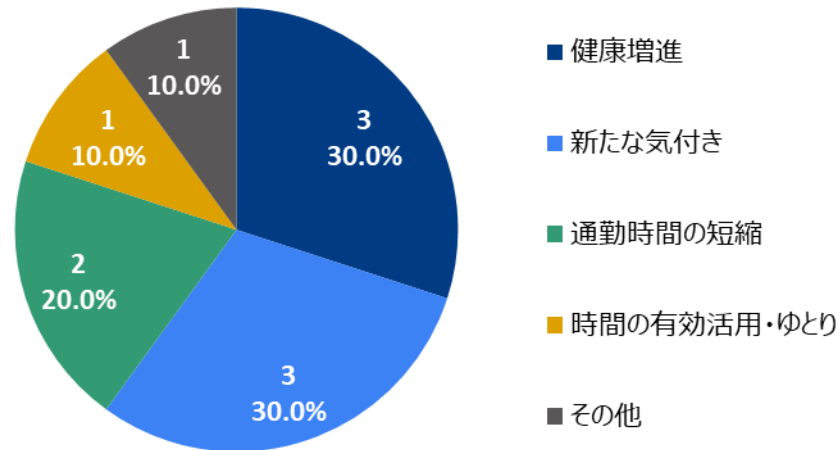


図 2-13 沖縄セルラーのアンケート結果 問 12(単位:人)

表 2-6 沖縄セルラーのアンケート結果: 実証参加による気づき(良かったこと)

項目	意見
通勤時間	バスレーン通行のため通勤時間が短縮された モノレールだと時間通りに通勤できる
隙間時間	通勤中に隙間時間ができる(勉強/趣味/睡眠など) 徒歩通勤の30分でオーディブルや音楽を楽しめて、学びやリラクスの時間になった
交通費	車通勤よりも交通費が安くなった 交通費の削減になった
健康増進	健康につながったと思う 運動になった 駅までの歩き、階段、立って乗ることによって体を動かしている気がした
駐車場	車通勤の際の駐車場探しのストレスがなかった コインパーキングの空きを気にしなくて良い
心理的变化	涼しくなったことで歩きやすく、快適に通勤できた 普段見過ごしていたお店や景色を発見できた・観光気分を味わえ、遠回りも苦にならず、楽しく歩けた
交通課題改善	車以外での通勤について改めて考えることができた 最新のバスの料金支払い状況を調べて現状がわかった 車を頼らない生活への意識づけ、きっかけになると感じました

問 13: 実証に参加したことで感じた課題(大変だったこと)

n=10

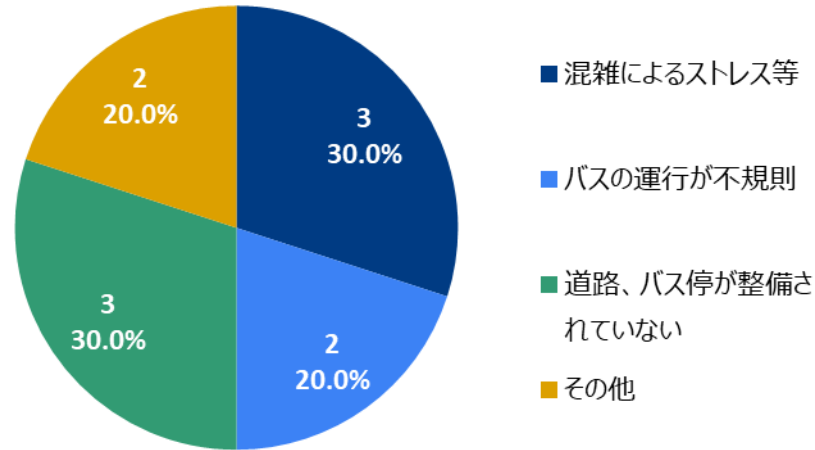


図 2-14 沖縄セルラーのアンケート結果 問 13(単位:人)

表 2-7 沖縄セルラーのアンケート結果: 実証参加による気づき(大変だったこと)

項目	意見
車内の混雑	朝夕ともに、バス車内が満席で降車バス停まで立ったまはキツイと感じた
	悪天候での移動やモノレール利用時の混雑にて感染症の懸念が心配になった
	実証期間中につわりがあり、定員いっぱいのバスに立ちっぱなしで1時間の通勤は困難だと感じて諦めた
	モノレールが3両編成でも満員で乗れず、混雑しすぎている状況のため、乗りたくない
定時性	定刻通りにバスが来ないので、遅刻しないか不安になる
	バスレーン開始の時間が遅いためか、宜野湾に来るバスの時間がだいぶ遅れることが多く、且つちょうど良い時間のバスが無く、時間のコントロールが難しいと感じた
	バスが時間通りに来ないためタイムロスが発生する
	バスは時間が読めないので使いづらい
移動時間	移動に係る拘束時間が長い(待ち時間/遠回りする分時間がかかる)
決済方法	日常生活の中で現金を使うことがほぼ無くなっておりバスに乗る為だけに小銭や千円札を準備しないといけないのはハードルが高い
	いざバスに乗ろうとしてもSuicaおよびクレカ対応じゃないので不便
路上安全	歩道が狭く歩きにくく、歩道整備が必要と感じた(例: 一銀通り海銀横、やちむん通りカフェ南窯前など)
	沖縄は自転車、歩行者の道が整っていない道が多いと感じた
	自転車レーンがもう少し安全性も配慮されつつ、増えていけば自転車利用者も増えると感じた
自転車利用	内地に比べて段差が多いので空気を抜けるペースがとても早かった
バス利用の難しさ	バスの現在地が確認できるサイトが分かりづらく、県内情報を一元化してほしい
	各バス停に電光掲示板の設置を希望する
快適性	バス停に日除け、ベンチがない
	雨天時などは車の方が快適だと感じた。バス停等が整備されるといいかと思います。

問 14: 今回の実証で気づいた公共交通機関に関する課題

n=10

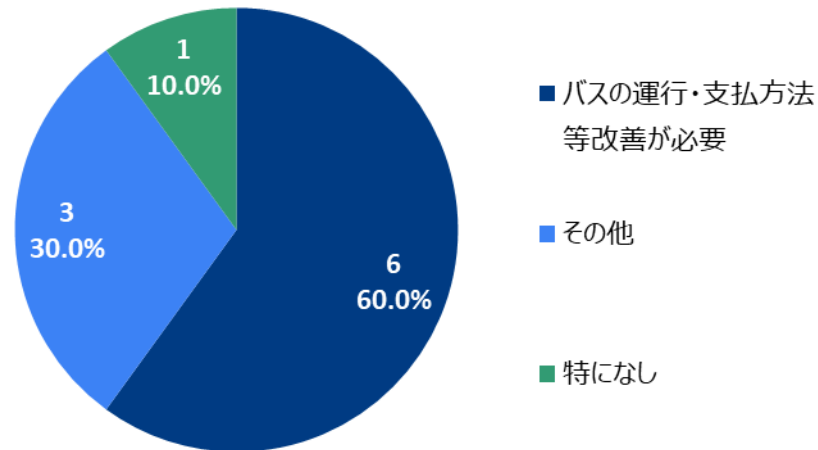


図 2-15 沖縄セルラーのアンケート結果 問 14(単位:人)

表 2-8 沖縄セルラーのアンケート結果:公共交通機関に関する課題

項目	意見
社会的課題	やはり沖縄は車社会だと感じた。ビジネス街は駐車場は多いが利用率も多く溢れている状態である。 モノレールから見る道路は大渋滞である。もっとモノレールを利用する人々が増えれば、混雑を避け出退勤以外の方のために渋滞を減らせると良いと思う。
運行サービスに関する課題	バス運転手が不足していることに起因するバスの便数減少が課題と感じた。 定刻運行ができない事が課題である。
道路環境の課題	バスレーンの時間設定やバスレーンの運用には課題がありそうだった。上りの便は宜野湾市は那覇付近の設定と変えて30分程度前倒して開始した方が効果がありそうだと感じた。 車線道路でバス停の停車スペースが無い場合に、バス停の停車時に渋滞が発生しやすい。
情報提供に関する課題	バス路線がどういったルートがあるか探しづらい。
利用時に関する課題	モノレールはタッチ決済も可能になっており、とても乗車しやすくなった。 プリペイドでないキャッシュレス決済で支払いができるようにしてほしい。 モノレールの利用の際、観光客の利用と重なるとスーツケースやベビーカーでの移動ですごく窮屈に感じてしまう。

問 15:行政や交通事業者に対する交通や働き方に関する提案

n=10

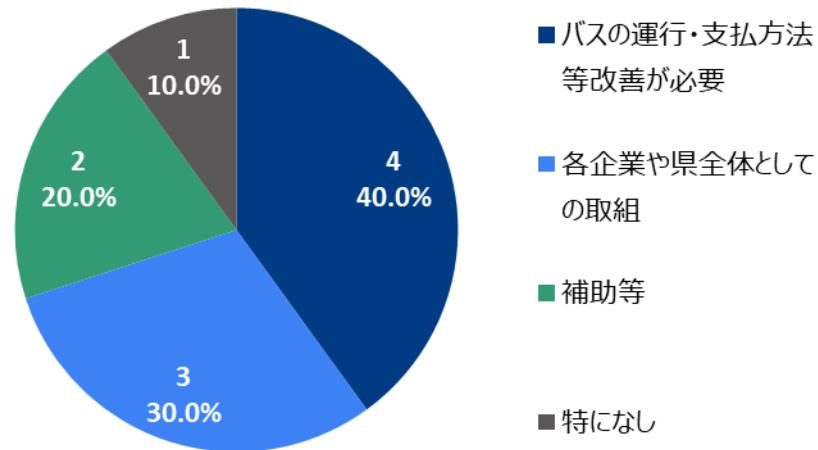


図 2-16 沖縄セルラーのアンケート結果 問 15(単位:人)

表 2-9 沖縄セルラーのアンケート結果:行政や交通事業者に交通や働き方に関する提案

項目	意見
広報強化	バス路線のPR活動
情報提供拡充	バスナビ沖縄のアプリ改善と機能充実を図ってほしい
運行上の改善	バスの便をもっと距離を短くして運行するのはどうかと思う。乗り換え起点の場所を数カ所設けて、今より短い距離を走るバスにして便を増やし、電車の乗り換えのようにスムーズに乗り換えられれば、渋滞の影響（遅延）も最小限になり、バスの運転手さんの労働環境の改善になるのではないかと思います（きっとお手洗いも行けないと思うので、ストレスもたまるのではないかと）
交通網の強化	どれくらい増えるか分からないが、自転車購入補助とかがあれば良いかと感じた
自転車補助	周りに話を聞いてみると人生で自転車を買ったことがない人も多くいるように感じた モノレールの延線は今後沖縄の交通課題の抜本的な改善につながるのではないかと期待している

問 16:取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ

n=10

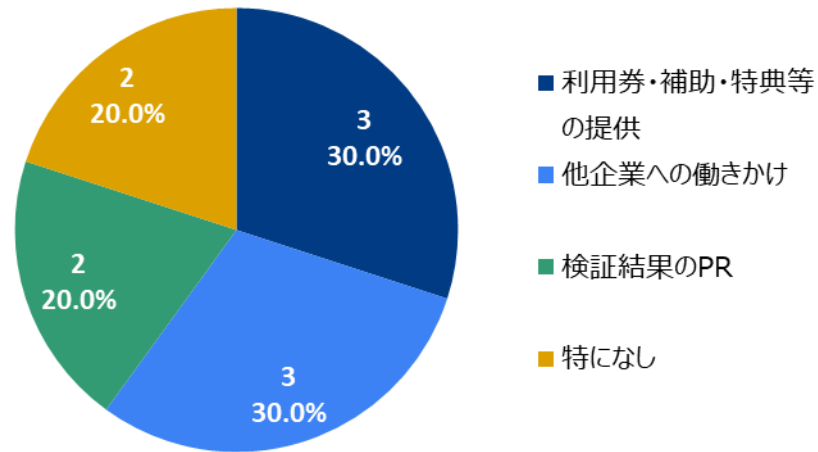


図 2-17 沖縄セルラーのアンケート結果 問 16(単位:人)

表 2-10 沖縄セルラーのアンケート結果:取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ

項目	意見
実証の進め方	実証への応募については、企業単位で依頼する 実証で出た誰かの意見が施策に反映されていることが目に見えると協力したいという気持ちが醸成出来るのではないと思った 当社でも開催していただいた交通課題ワークショップを様々な企業で展開して意見を貰う
利用促進	バス・モノレール利用券を枚数限定で配布を実施する 歩数によるポイント付与（アプリ利用） 参加者へフリーパスを渡す 無料通期券の配布
広報	チラシを作成し会社で展開していただくのはどうか

問 17:実証に対する意見

表 2-11 沖縄セルラーのアンケート結果:そのほか実証に対する意見

項目	意見
前向きな意見	とても良い取り組みだと感じた この取組がなければモノレールにチャレンジすることはなかったと思う チャレンジして良かった 自家用車以外の移動を経験出来たのがよかった
今後の課題	実証結果をもって、改善はあったのか、どのように改善されたのか等、FBがあれば嬉しい どれぐらいの方が参加しているのかを含めて周知頂けると有難い

2) ヒアリング結果

アンケート回答を踏まえ、実証参加に伴う感想を深く把握するために、実証参加者及び窓口担当者等の関係者に対してヒアリング調査を行った。

2026 年 3 月 5 日 沖縄セルラーヒアリング議事要旨

参加者：A さん(実証参加者・人事部・窓口担当)、B さん(人事部・窓口担当)、C さん(営業部)

○ヒアリング結果概要

- ・ 実証に参加して良かったこと(A さん)
 - 当方は実証期間中の途上で妊娠が発覚して、実証参加を断念した。バスを利用していたが、妊婦にとっては利用が難しかった。他方で他の参加者からは前向きな意見も上がっていたため、窓口担当者としては、良い取組だったのではないかと思料。
 - 弊社はフレックスタイム制の勤務も同時期に取り入れたため、実質的にフレックスタイム制と組み合わせバスを利用していた職員もいる。
- ・ 実証に参加したことで感じた課題(A さん)
 - バスレーンはあまり機能していないのではないかという課題を感じた。当方は宜野湾市から通勤しているが、バスレーンが 7 時間帯には動いておらず混雑していた。
 - 本を読めるのではないかと期待していたが、そういった時間は確保できなかった。相席した場合でも本を読めるような余裕がなく難しかった。
- ・ 実証の周知に関する課題(A さん・B さん・C さん)
 - あまり参加者数が集まらなかった原因としては、弊社が交通アクセスの良い場所に立地しているので、すでに公共交通手段を利用している職員が多いことが主要因である。その意味で新規に自家用車から転換した職員は限られていたと思料。
 - 車で通勤するほうがかえって混雑する場合もある。
 - 会社の契約駐車場の数が限られている点も自家用車による通勤を抑制しているかもしれないと思料。
 - 沖縄県民のバスに対する嫌悪感は根本的な原因であると思料。
 - 加えて、若い時期から車を所有するという沖縄社会の一般的なライフスタイルも要因である。
 - 弊社はフレックスタイム制を導入したため、自主的に早朝に出勤して夕方の渋滞を回避している職員も多く存在する。
- ・ フレックスタイム制導入の経緯(A さん・B さん・C さん)
 - 導入に伴って好意的な反応が多いが、実際には取り入れにくいという意見も届いている。
 - 例えばコールセンターの管理部門などは拘束される時間が決まっているため、時差通勤を導入しにくいと考えている。
 - シフト制で働いているため、フレックスタイム制を導入しにくい部署も存在すると思料。
 - フレックスタイム制導入前からコロナ禍の時期に時差通勤の導入に取り組んだ経緯がある。強い意志を持ちながら臨機応変に取り組むことが重要ではないか。
 - リモートワーク勤務は 2019 年ごろから導入しており、その後に子育て世代限定の時差通勤制度

などを徐々に展開して最終的な制度化までは5年間ほどかかったと認識している。

- 他の課題として、営業部署は会社の営業車で移動しないといけないが、今後自家用車で営業できるようにしたいと働きかけている。
- 通信業界という業態として「常に時代に応じて変わらないといけない」という切迫感と使命感を持っていることが大きかった。
- やはり今後取り組みの輪を広げるためには行政職員の働き方改革を実現することが近道ではないかと考えている。

3) 沖縄セルラーの実証結果に関する考察

沖縄セルラーの実証では、10名の職員が「公共交通手段を用いた通勤」または「徒歩・自転車通勤」に参加した。全社的に周知を実施したものの参加者数が伸び悩んだ背景としては、沖縄セルラー本社が公共交通にアクセスしやすい立地のため、公共交通手段を用いて通勤する職員がすでに多く、「自家用車から公共交通手段に切り替え可能な職員」自体が非常に少なかったことが挙げられる。

他方で、実証に参加した職員からは、実証で得られたメリットとして公共交通手段による通勤時間の短縮だけでなく、徒歩通勤による健康増進や心理的变化(楽しみ)といった意見が挙げられた。他方で、課題としては車内の混雑・定時性や情報不足によるバス利用の難しさや路上の安全性などが挙げられており、自家用車での通勤から切り替えることによって様々な困難に直面したことが明らかになった。

なお、沖縄セルラーはヒアリング結果にも記載した通り、すでにフレックスタイム制や在宅勤務など柔軟な働き方を採用している点で先進的であり、フレックスタイム制の導入にあたって子育て世代などに限定した試験的なフレックスタイム制の運用を行っていた点は重要な先進事例として参考になると考えられる。

(2) 宜野湾市の実証結果

1) アンケート調査結果

宜野湾市の実証では、最終的に 46 名の職員が実証に参加し、参加後のアンケート結果として以下の通り結果が得られた。

問 1:参加者の年齢

n=46

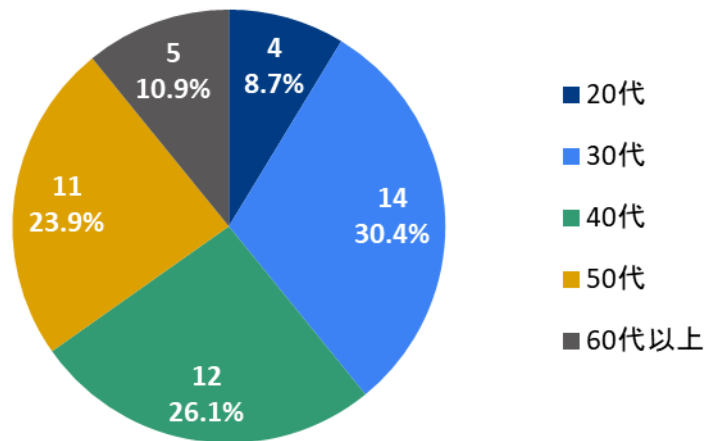


図 2-18 宜野湾市のアンケート結果 問 1(単位:人)

問 2:参加者の居住地

n=46

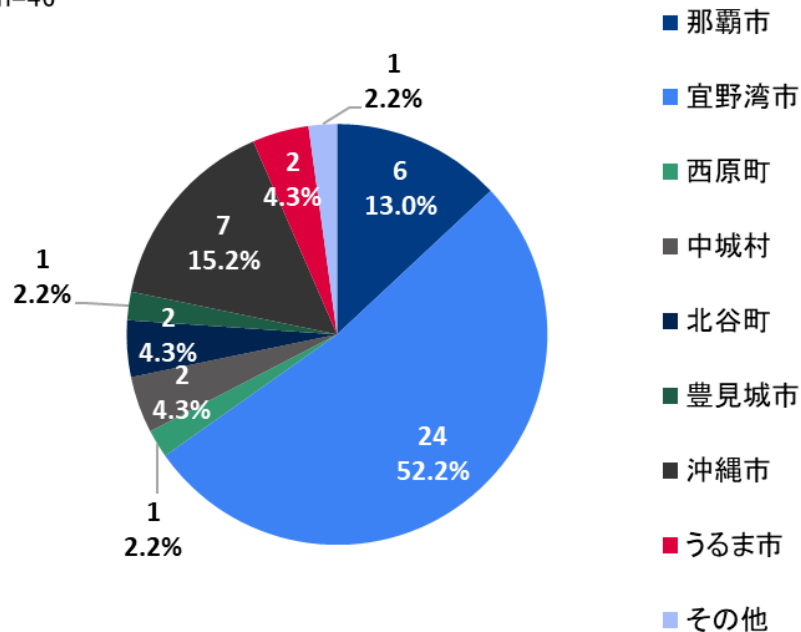


図 2-19 宜野湾市のアンケート結果 問 2(単位:人)

問 3:参加者の年齢

n=46

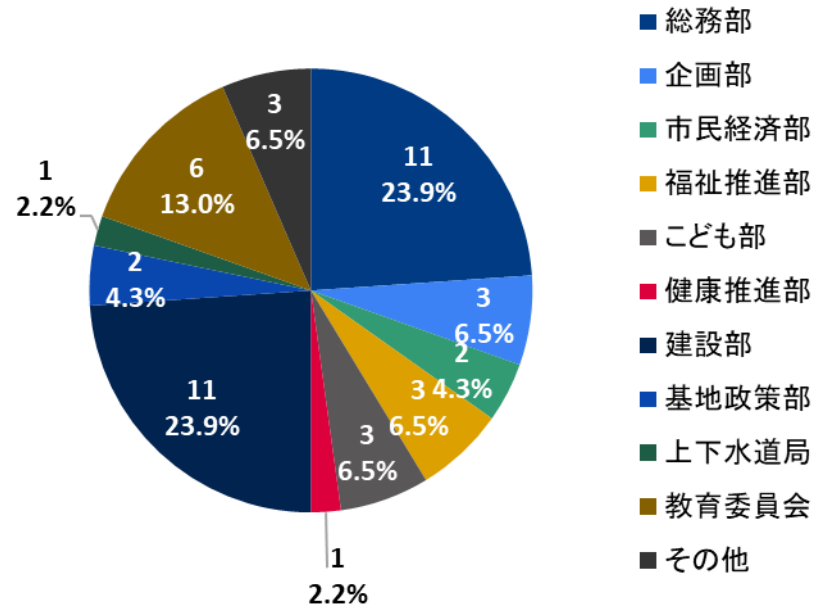


図 2-20 宜野湾市のアンケート結果 問 3(単位:人)

問 4:参加者の通常の通勤手段

n=46

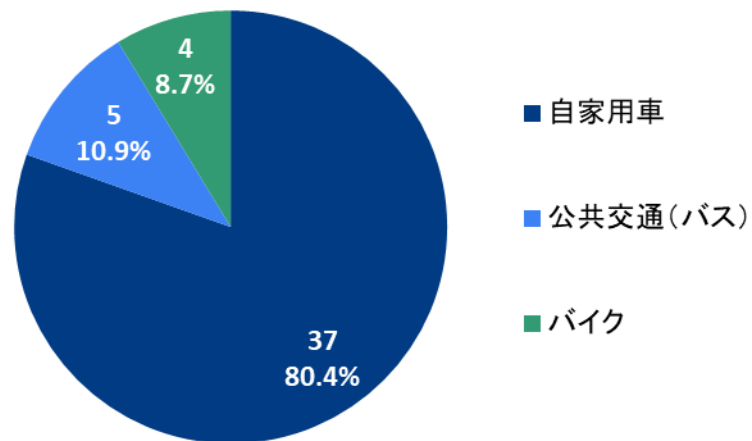


図 2-21 宜野湾市のアンケート結果 問 4(単位:人)

問 5: 普段の通勤時間

n=46

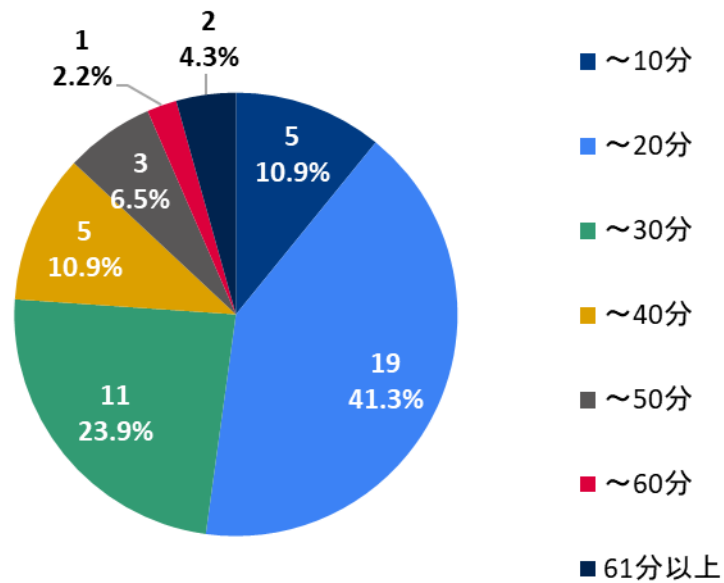


図 2-22 宜野湾市のアンケート結果 問 5(単位:人)

問 6: 実証の参加頻度(週に何日程度取り組んだか)

n=46

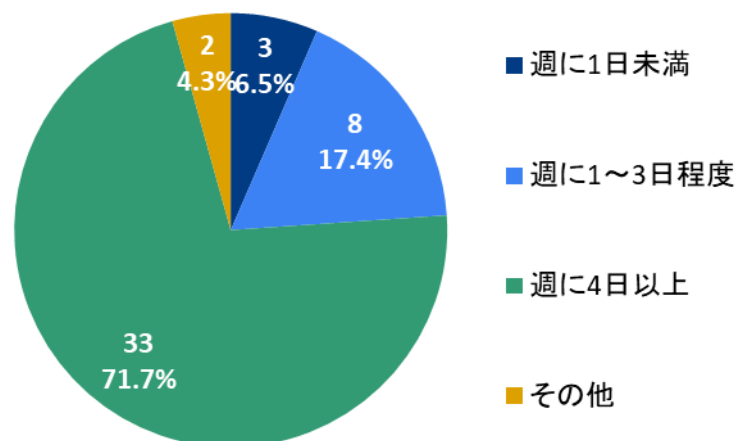
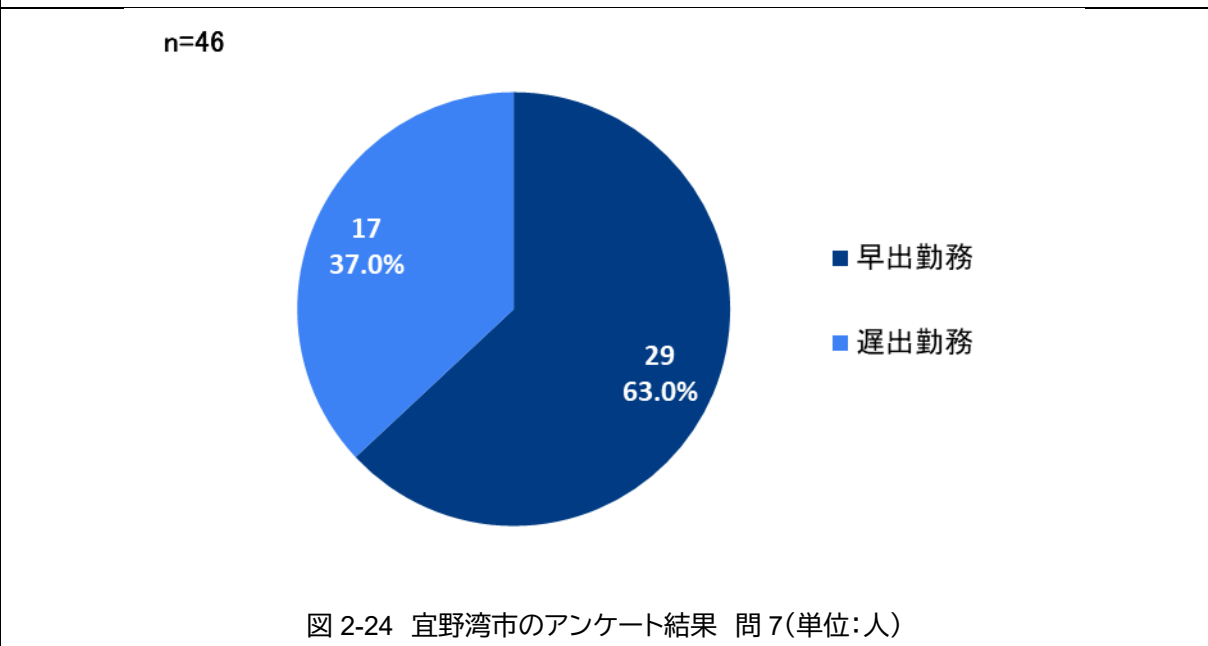
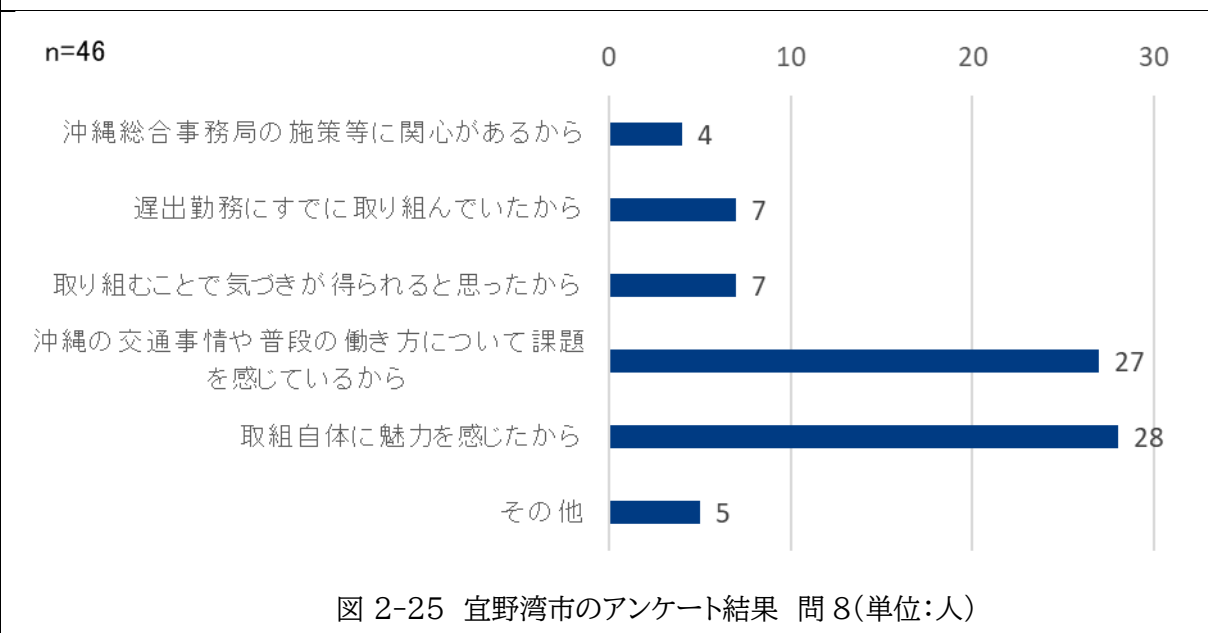


図 2-23 宜野湾市のアンケート結果 問 6(単位:人)

問 7:実証で取り組んだ通勤形態



問 8:実証で取り組んだ理由(複数選択可)



問 9: 今回の実証で交通渋滞の解消や、社会課題の解決に向けて自分が貢献できたと感じるか

n=46

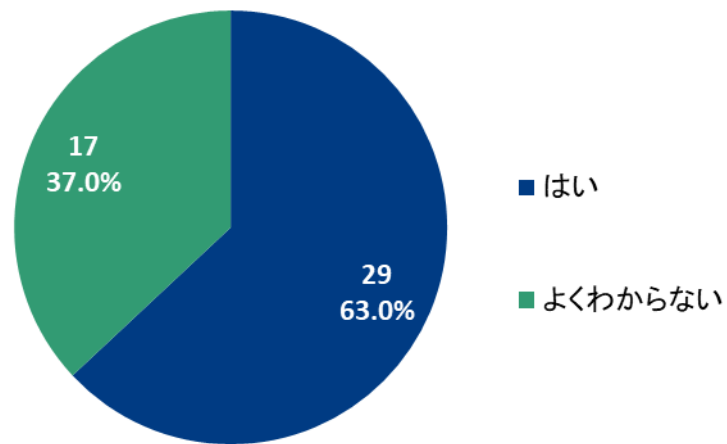


図 2-26 宜野湾市のアンケート結果 問 9(単位:人)

問 10: 実証参加で感じたメリット・良かったこと

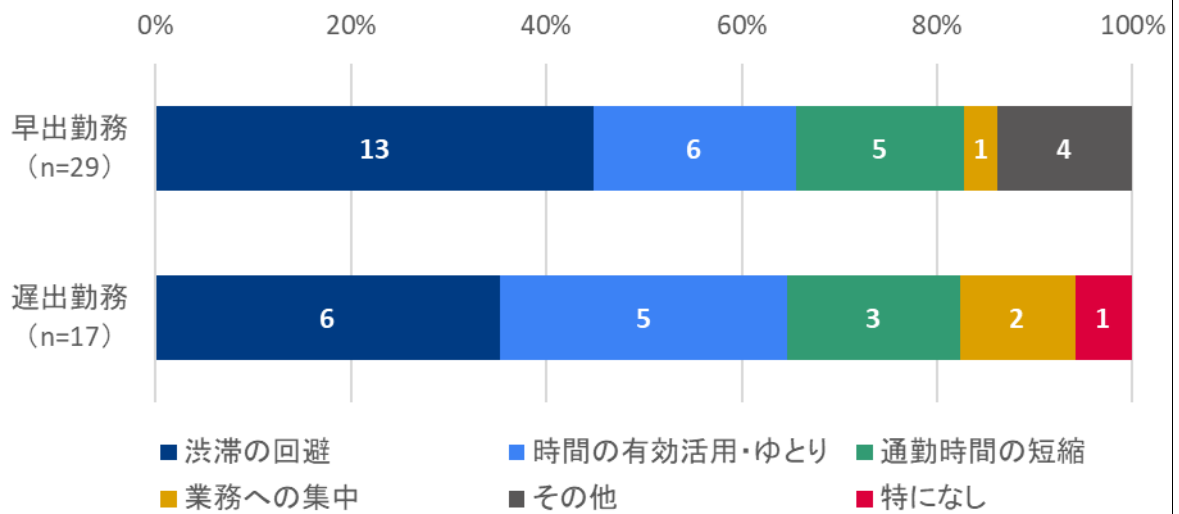


図 2-27 宜野湾市のアンケート結果 問 10(単位:人)

表 2-12 宜野湾市のアンケート結果:実証参加による気づき(良かったこと①)

項目	意見
渋滞回避	渋滞する時間を避けて出勤することができる
	交通渋滞なく出勤できている
	道路が混んでいないためスムーズに出勤、帰宅ができる
	最も混む渋滞の時間を避けられた
	遅出勤務にしたことで、出勤時に渋滞に巻き込まれることが少なくなった
	普段より若干は車の流れがスムーズに感じた
	渋滞に巻き込まれることなく通勤できる
	渋滞時間帯を回避できた
	渋滞を避けることができた
	出勤の際、混雑時間を避けられる
	早出勤のため通常出勤時の渋滞に巻き込まれなかった
	出勤時も退勤時も渋滞に巻き込まれることが減ったこと
時間短縮	通勤時の渋滞緩和が図られ職場に余裕を持って出勤できた
	通勤時間が5分程度短縮できた
	帰宅時の市民駐車場の混雑で時間をロスすることがなくなった
	多少であるが、通勤がスムーズで時間短縮が図れている
	通勤時間が半分になった
	混雑の少ない時間の出勤で通勤時間の短縮
	早出勤の場合、通勤時間が10分程度短縮された
	出退勤時の時間の短縮になった

表 2-13 宜野湾市のアンケート結果:実証参加による気づき(良かったこと②)

項目	意見
駐車	駐車場がこまない時間に停められる
余暇時間	通勤にかかる時間が減り、自分の時間が増えたこと
	帰宅する時間が早まり、自己の時間が有効利用できる
	1時間早く帰れるので、自分の時間が作りやすい
	帰宅時間が早くなることで、家族の時間が増えた
	朝がゆっくりなため、家族のための時間が作れた
	勤務時間を前倒したことによる退勤後の時間の有効活用
	早出勤によって勤務時間が短縮できたため、他の時間に充てることができた
	そもそも毎日早く勤務していたため、早く帰宅が可能な時には早く帰ることができるようになった
心理的变化	早く退勤できることで家族との時間が増える
	交通も渋滞等なく時間を有効活用できた
	朝の準備時間にゆとりができた
	運転することでの交通事故へのリスクがなくなった
	朝の通勤がスムーズだったため出勤時のストレス軽減につながった
	通勤中のストレスが緩和
	出勤までの時間に余裕が生まれること、車及び人の混雑を避けられることで、ストレスが緩和されたことが特に良かったです
子育て	通勤ラッシュから少しズレることで、時間的余裕が生まれた
	子供の送迎の時間に焦らず安全運転できた
	土曜しか行けなかった子どもの歯医者や習い事を平日に回せるようになり以前より子育てに余裕が持てている
業務上の変化	保育園の送迎の時間を作ることができた
	早出を行うことにより今までギリギリだった子供の迎えが余裕になった
	通勤時間が短縮され、業務に入るまでの準備も整えることができた
	朝出勤している職員が少ないあいだに業務を進めることができる
健康増進	早出勤の場合、始業時人が少ないので自分のペースで集中できた
	遅帰までの時間が窓口、電話に中断されず、業務に集中できた
	17時15分以降はデスクワークに集中できた
ライフスタイル	バス停までの徒歩が運動になった
	交通渋滞なく出勤できている
	道路が混んでいないためスムーズに出勤、帰宅ができる
	最も混む渋滞の時間を避けられた
交通課題改善	早寝早起きの体質になった
	遅出勤の方がワークライフバランスがとりやすい
交通課題改善	時差通勤を実施することで交通渋滞緩和に少しでも貢献できたこと

問 11: 実証参加で感じた課題・大変だったこと

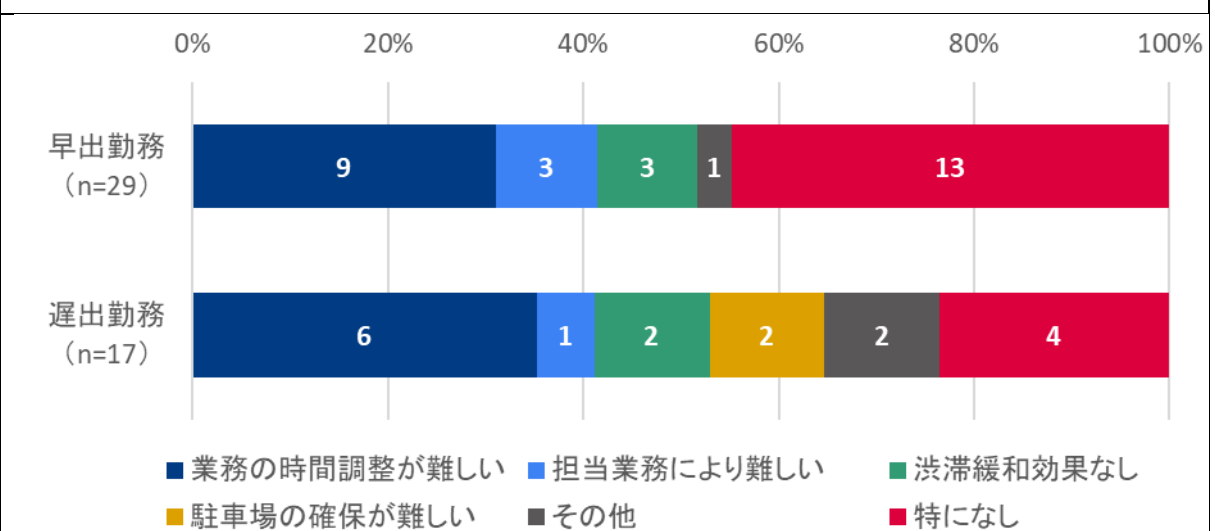


図 2-28 宜野湾市のアンケート結果 問 11(単位:人)

表 2-14 宜野湾市のアンケート結果: 実証参加による気づき(課題に感じたこと①)

項目	意見
業務関連 (時間調整)	時間がバラバラで係、または課全員で行う作業、業務等に支障を及ぼすこともある
	業務開始・終了時間帯の業務調整に支障が出た
	会議等の時間を通常出勤の職員の時間に合わせないといけないことがある
	周りの職員では遅出出勤をしている方もいるため、朝の時間帯は電話確認や相談ができず、業務が分断されると感じた
	9時出勤で、9時から外勤があると移動時間に30分ほどとられるため対応が難しい
	他の機関との会議等に出席する際に、勤務時間内に帰庁することが困難であったりと、自分の仕事内容と勤務時間が合わない事が多々見られた
	業務のスケジュール上、遅出出勤では不都合な場合がある
	通常時間帯内で処理すべき業務がある場合、時期ごとに時差出勤の見直しをする必要あり
	時差通勤に係る早出遅出の際、入退庁時の上司の確認作業が出来ないことや、他部署依頼の会議時間(早出遅出による就業時間のずれ)の設定が難しい
	内部調整などで時間帯が合わない場合がある
	他職員との協議が多いので、退勤時間は早く帰ることがほぼできなかった
	開庁時間内に来られる個別事案への対応が課題
	会議や事務調整について、時差出勤職員も加味して取り組む必要がある
	困難ではないが、業務の都合上16時45分に帰宅することが難しい時もある
心理的課題	時差出勤を行っている職員数が少ないため、会議時間に気を使ってもらう等、気まずさを感じることもある 窓口の開庁時間は17時15分までで誰かは必ずいないといけないので、私が早出の日は他の職員が休みづらい。周りに迷惑が掛かってしまうので、とても魅力的ですが今後は利用しづらい

表 2-15 宜野湾市のアンケート結果:実証参加による気づき(課題に感じたこと②)

項目	意見
業務関連 (窓口業務)	窓口業務が多い部署は閉庁時間まで対応できる人数を揃えておかねばならないため、早出勤務には取り組みにくいのではないかと思います
	市民向けで窓口や電話対応がある職員は実施が難しい
	他市のように窓口の業務時間を短縮し多くの職員が時差出勤が可能となるよう対応してほしい
駐車場	駐車場が埋まり駐車が難しい
	駐車場の確保が困難
通勤	車社会の沖縄で、数十分の時差通勤くらいでは朝夕の渋滞緩和にあまり貢献できないと思う。社会全体（会社・学校等）で1時間以上の時差通勤・通学を推進しないと変わらないと思う
	朝の7時半勤務だと、米軍基地の中で就労する方の出勤時間と重なるため、夕方は渋滞が緩和されているが、逆に朝は渋滞になったのかなと思います
	16時台に退勤すると道路は混んでいないと思っていたが、沖縄国際大学周辺は普段の帰宅時間より混んでいるように感じた
	渋滞緩和のため遅出出勤を選んだか、普天間神宮前を経由しての通勤経路のため時差出勤前より通勤時間が増えた
	通常の勤務時間と30分の早出勤務における渋滞程度が変わらない
将来性	現状では何の課題もなく、できるだけ継続したいが、今後子供ができ、送迎などの必要性があった場合は取り組むことが出来なくなると想定している

問 12:実証参加で感じた公共交通機関や働き方に関する課題

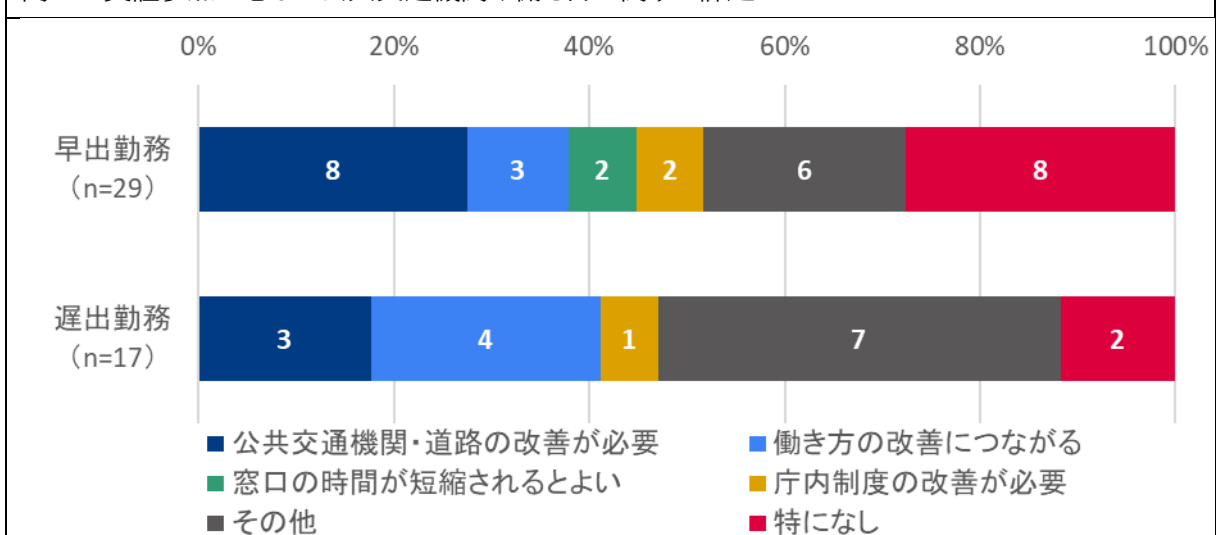


図 2-29 宜野湾市のアンケート結果 問 12(単位:人)

表 2-16 宜野湾市のアンケート結果：公共交通機関や働き方に関する課題

項目	意見
社会的課題	交通量の平準化には、社会全体で勤務時間を柔軟にする必要があると強く感じる。また、主観で恐縮だが朝6時30分頃でも高速道路の交通量が多いことに驚いた。 時差通勤により交通渋滞緩和に貢献できるが、根本的にマイカー通勤通学を減らす施策が必要と考える。交通渋滞の解消や、社会課題の解決に向けて自分が貢献できていると実感することができれば、より取り組みやすくなると感じる。
運行サービスに関する課題	バスが連なって運行している場合があるので、間隔を空けて運行してほしい。 公共交通（バス・モノレール）の通勤時の本数が増便、利用者が増えないと交通渋滞はなくならないと感じた。 公共交通機関（バス）が定刻とおりに運航できたら、利用者も増え渋滞緩和につながると思うが、現状で無理ではないか。 渋滞緩和は公共交通機関の発達に欠かせないと感じる。時間通りバスが来ないリスクなどが拭えないから、結果自家用車が増えると思う。実証時に試しにバス出勤した時には、バスは比較的 시간通りに来た。様々な業種の方々が時差出勤をすると、分散されて現時点での渋滞時間が分散され緩和につながると思う。また、バス停が目的地から遠い場合は県民性なのか、どうしても自家用車になりがちではないか。 早朝の増便、バス停の増設等を検討してほしい。 公共交通機関（バス）を利用しているが、優良ドライバーもいるなか運転が荒い運転手のときは乗り物酔いして大変。安全安心にバスに乗車できればバス利用者も増えると思うので運転手の再教育が必要だと考える。遠方だと利用できる路線バスが限られているので、バスの時間に合わせた勤務時間が選択できるとバスを利用しやすいと感じた。 交通渋滞が見込まれる地域にバス優先レーンなど公共交通機関が時刻表どおりに運用できるような対策が必要、せっかくバスを利用しても学校・仕事の始業時間に間に合わないためメリットが感じられない。 中城南上原から普天間向けのバスがあるといい。 特に業務では問題ないがバスの便数（朝、夕）が少ない。実証実験に参加したくてもバス事情で断念する職員もいると聞いたことがある。
道路環境の課題	沖縄においては道路状況（県道幅員拡張）が他府県より劣り、早めの整備が必要と感じている。 遅出勤時の時間帯のほうがバスレーン規制区間を走行する一般車両が多い。 朝の米軍基地の就労者の混雑緩和のため、米軍基地に曲がるための信号機（矢印など）を日中より長くしてもよいと思った。
情報提供に関する課題	バス通勤しようとしたが接近アプリのサービスが終了しWeb版は使いづらいと感じ、結局自家用車で通勤してしまう。 公共交通機関の運行本数や時間帯が勤務時間と合わず、バスの遅延や混雑状況が事前に把握しづらく、通勤計画を立てにくい点が課題である。
コスト面の課題	交通事業の様々な固定費が上昇する中で乗客が減少している現状から運賃上昇は理解できる。しかし、運賃は高いと感じる。車両通勤からの脱却への阻害要因にもなっているのではないかと。 少し時間をずらすだけで道路の込み具合が違うため、時差出勤によって通勤時間が減る。 早朝の時間帯に勤務することで集中して仕事に取り組めるようになる。 交通渋滞の改善だけでなく、働き方改革の一環としても、もっと多くの職員に広がっていけばいいと思う。 通勤時間を選択できることで働きやすい職場環境になると思う。
働き方に関する課題	混雑が解消され、通勤時間が半分になった。また家庭の事情などを考慮した働き方ができる。 日々の業務の状況により遅出・早出が自由に選択できると、もっと働きやすいのではと思います。 時差出勤をすることにより混雑を避けることが出来、時間を有効活用できる。 今まで自家用車通勤が当たり前であったが、時差出勤をすることで通勤時間に余裕が生まれ、公共交通機関を利用するという選択肢が増える可能性があるのではと感じた。 早出勤をすることで僅かではあるが渋滞緩和に貢献できると気づいた。道路拡幅は容易でないため、今後も継続してほしいと感じた。 多様な働き方が可能となるので良い取組だと感じている。朝の通勤ラッシュはどの道を通っても基本的に渋滞しているので、通勤時間に幅を持たせる等、事業者の工夫も必要だと感じた。 窓口と電話対応可能時間を短縮すると、窓口業務の多い部署でも早出勤務に取り組みやすくなると思う。 時差出勤を用いた場合、担当者が不在となってしまうことが課題である。 窓口の開庁時間を短縮してほしい。（9時から16時など） 交通渋滞緩和のためだけでなく、出勤時間を自由に選択できればストレスがなくなると思う。
健康増進	日頃自家用車で通勤していると運動不足になっていたためバス停まで歩くことが健康とつながっていると感じる。

問 13:行政や交通事業者に対して交通や働き方に関する提案

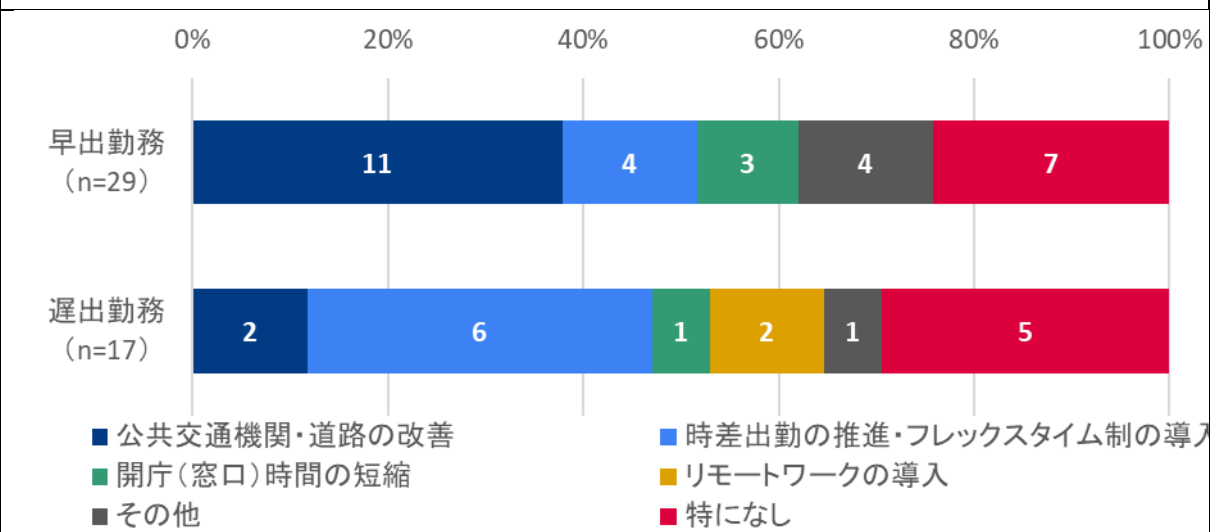


図 2-30 宜野湾市のアンケート結果 問 13(単位:人)

表 2-17 宜野湾市のアンケート結果:行政や交通事業者に通や働き方に関する提案

項目	意見
交通網の強化	公共交通機関の充実を希望する。 てだこ浦西駅まで乗り継ぎなしで行けるバスが少ないと感じた。 公共交通機関の僻地（バス停が遠いなど）を解消すると良いと感じる。公共交通機関がある程度時間通りになると利用すると思う。 普天間基地やキャンプ瑞慶覧内従業員のためのバス運行も実施すれば割と交通渋滞は解消されると思う。 中城南上原から普天間向けのバスがあるといい。
運行上の改善	公共交通（バス運営）機関の定刻運用に努めていただきたい。（鉄道機関の導入） 一部の路線では早朝の通行本数が少なく増便してほしい。 沖縄の公共交通といえば主にバスだと思うが、朝の通勤ラッシュや夕方の帰宅ラッシュ時にもっと運行台数を増加するほか、通過コースを大通りだけではなく住宅街も通るようにすれば、公共交通を利用する人も増えるのではないかなと思う。 交通事業者には早出遅出出勤と多様な出勤に対応していただき時刻表の見直しを検討してほしい。
社会的課題	朝夕の通勤以外に学生の送り迎えの車もあるので、学校も含め時差通勤・通学を推進する必要がある。 時差通勤やマイカー通勤を減らす取り組みを行政のみならず多くの民間企業が実施すること、また公共交通を利用しやすい施策を更に検討する必要があると考える。
道路環境整備	北中城ライカム交差点について、宜野湾市側から来て、ライカム交差点を右折する場合、右折が詰まっているにも関わらず無理に曲がるので、結果、対向車線を塞ぐ形になり、対向車線を渋滞にしている。
情報提供拡充	バスの到着アプリの「のりものNAVI」精度を上げて欲しい。
通勤手当	バス通勤を申請しながら、車両通勤や徒歩通勤を併用した場合、通勤手当の不正受給として取り扱われる報道もあった。天候や私的スケジュールにより、バス通勤と車両通勤を併用している場合の通勤手当について、柔軟に対応できる仕組みづくりが必要ではないか。 自治体の新採用職員へバス通勤をした場合の具体的なアナウンス（全額通勤手当で負担）した方が良いように思う。
その他の補助	出勤時の運転を減らすことを目的に、勤務先近くへ引越しをする者に引越費用の補助があればいい。
働き方に関する改善	冬場は現在の早出の時間帯(7:30)でいいと思うが、夏場は30分早めてもいいと思う。 時差出勤の導入だけでは慢性的な渋滞解消等の課題解決に向けては十分ではないと感じるため、フレックスタイム制や週休3日制の導入を推進することも検討してもらいたい。 時差出勤を本格的に導入してほしい。 働き方について、窓口が開いている時間とそうでない時間では業務処理時間やパフォーマンスも変わると感じた。時差出勤だけでなく、全庁的に窓口の開閉時間見直し等をおこなうことも提案したい。 朝夕の通勤以外に学生の送り迎えの車もあるので、学校も含め時差通勤・通学を推進する必要がある。 時差出勤だけでなく、リモートワークなど様々な働き方があっていいと思う。 気軽にリモートワークできるようになると通勤自体がなくなるほか、モノレールや電車通勤等のほとんど遅延がない公共交通機関が利用できるよなるとより渋滞緩和につながると思う。 沖縄の場合、バスを利用したくても時間通りに来ないことがあるだけでなく、混雑によって到着時刻が読めないなどの困難さがあるため、フレックスの出勤はとても良いと思う。 交通渋滞の緩和には時差出勤を取り入れるのは良いことであり、取り入れタイミングはそれぞれ業務内容によって違うので月単位や週単位など細かく設定できるとよい。 勤務時間の分散化がより浸透し、活用者が多くなることに期待したいが、他府県のように公共交通機関の利便性が自家用車を上回らない限り、交通事情を变化するのはとても厳しいように思える。 時差出勤を活用することで公共交通機関の利用促進を促すような働きかけがあってもよいと考える。 出勤時間ある程度幅を持たせて混雑を緩和したほうがよい。 開庁時間、電話対応可能時間の短縮を求めたい。 自分の生活に合わせた勤務時間が選べることはとても良いが、それぞれの職員の勤務がずれることで会議や外勤が難しいこともあるので、デメリット部分のフォロー方法を整理する必要があると感じた。 全庁的に窓口開設時間を短縮（9時から16時30分まで）することで担当者不在を防ぎ、業務に集中できる時間を確保することで時差出勤が実施しやすくなる。 フレックスタイムの導入が必要である。 窓口の開庁時間を短縮してほしい。（9時から16時など）

問 14:取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ

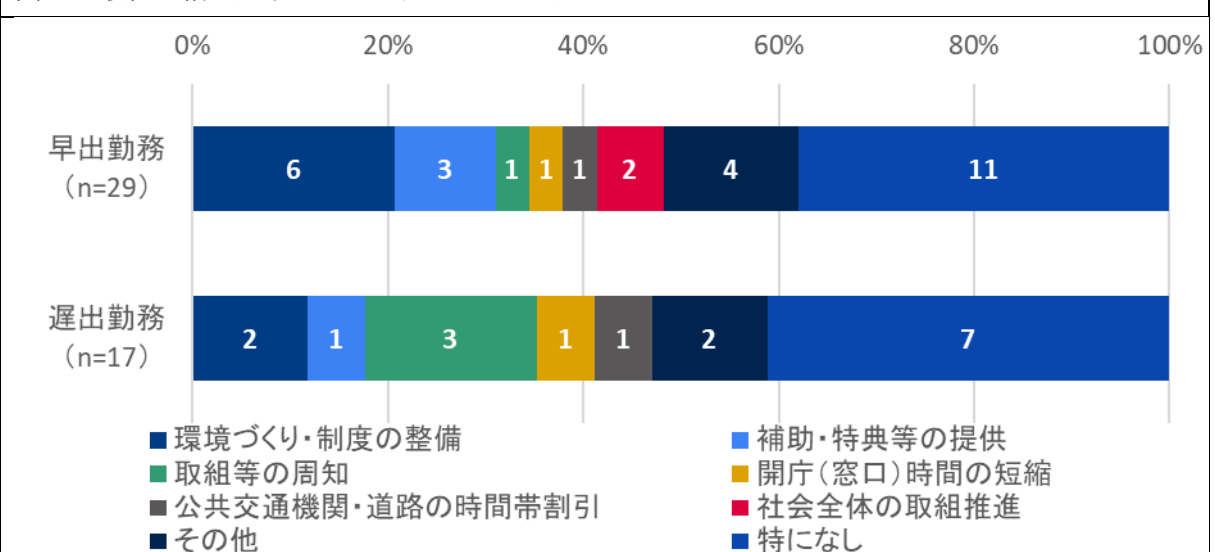


図 2-31 宜野湾市のアンケート結果 問 14(単位:人)

表 2-18 宜野湾市のアンケート結果:取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ

項目	意見
交通手当の補助	早朝のバス、高速道路は早朝料金（安く）にする。 混雑時間外の公共交通機関を利用する場合、利用料金の割引等の実施が必要である。 希望者にはOKICAカードをプレゼントする。 バス通勤の場合の補助制度などが良い。
実証の進め方	実証への参加によって得られるデータや分析結果をフィードバックとして共有し、自社の働き方改善や通勤負担の軽減に役立てられるようにすることが求められる。 普段使っている交通手段に限らず全職員対象に制度として組み込むといいと思う。
働き方改革	職場内部事情になるが、早出勤の場合、早出勤開始時刻に遅れた場合、年休を取得するのではなく、その日のみ通常勤務にするなど柔軟な対応があればよい。 当組織（24時間勤務交代）には余り適合しないものと感じている。 窓口業務の時間短縮は必須。 時差出勤は柔軟な働き方ができるため今後も継続してほしいと思う。 試行期間の延長、一斉導入ではなく、部署や業務内容に応じて導入していく。 所属長が、職員に対し、積極的に取り組んでいけるような環境・雰囲気づくりがよいと思う。 7時半勤務だったが、7:00～15:45勤務も作って欲しい。 時差出勤の需要はあると存じますので、この取り組みを継続していくことが重要と考える。 時差通勤を広めるためには所属部署の協力が不可欠で庁内全体の考え方（会議時間等）も整理する必要があると思う。 課長権限で、日によって早出、遅出が変更できると取組やすいと感じた。（現場立ち回りが早い、会議終了が遅い場合など） 全庁的に窓口開設時間を短縮（9時から16時30分まで）することで担当者不在を 방지、業務に集中できる時間を確保することで時差出勤が実施しやすくなる。 フレックスタイムが導入されれば渋滞の少ない時間に合わせて通勤時間を選ぶことができる。 取りやすい職場環境づくりが必要である。
その他のインセンティブ	何かしら特典があると実施する人が増えるかもしれない。（出来そうだと実施していない人もいます） 早出、遅出勤者への、平日限定の朝食クーポン提供など。渋滞のコアタイムを外したことによって浮いた時間で活用できる時間をより強く印象付ける取り組みなども良いのではないかと。
広報	ポスター等周知方法を工夫してほしい。 係長や管理職でも早く帰宅しても「責任者が最後までいないとダメ」というような風潮をなくすようCMを流してほしい。 社会全体で分散させないと難しいと感じる。SNSやCMなどで渋滞緩和は社会全体の問題と提起し、時差出勤などを推奨していることを認識してもらう事が大切と思う。 取り組みを知らない（インフォメーションを見逃した）などの可能性があるため、もっと大々的に広報してもいいと思う。 市だけでなく、市内の民間企業にも参加を呼びかけ、『渋滞緩和に協力している企業』として認証・PRする。 地域全体で取り組むことで、事業者側との時間調整もしやすくなり、社会的な理解が深まる。 利用者を増やすため、取組内容や効果などをもっと周知した方がよい。

問 15:実証に対する意見

表 2-19 宜野湾市のアンケート結果:そのほか実証に対する意見

項目	意見
前向きな意見	有益と思う。
	取組を継続してほしい。
	一度バス通勤するとすごく快適。もっと広げたい。
	とても意義のある素敵な実証だと感じており、引き続き取り組み応援したい。
	引き続き、継続してほしい。
	ぜひ継続していただきたい。
今後の課題	とてもよい実証だと思います。今後も継続してほしい。
	米軍にも協力させてほしい。
	バス運賃の負担感が保護者による学生（特に高校生）の送迎を行う理由の一つかと思う。学生のバス運賃無償化を実証に加えてみてはどうか。
	30分刻みではなく15分間隔で早出・遅出設定できるとさらに良い。
	実証に参加していただいた人数やその効果なども職員に周知していただければありがたい。
	早出勤務のみならず、8時間未満の勤務形態の人は、お昼休憩を1時間と45分とで休憩を選べるようにして欲しい。
	社会全体が時差出勤の認識をもたないと、働き方としても成り立たないと感じた。会議など時差出勤には合わない時間帯であったりすると、終業時間を超えて会議に参加していたりすることもある。社会認知度と職場の理解のもとに時差出勤は成り立つと感じた。
	特に早出の時差出勤については入庁時から通常勤務時間開始までの間の業務状況を上司がどのように管理すべきが検討が必要と思われる。

2) ヒアリング結果

アンケート回答を踏まえ、実証参加に伴う感想を深く把握するために、実証参加者及び窓口担当者等の関係者に対してヒアリング調査を行った。

2026 年 1 月 29 日 沖縄セルラーヒアリング議事要旨

第 1 回目参加者:D さん、E さん、F さん、G さん、H さん(いずれも実証参加者)

第 2 回目参加者:I さん、J さん、K さん、L さん、M さん(いずれも実証参加者)

○第 1 回目ヒアリング結果概要

- ・ 実証の取組実態
 - D さん(建築課):毎週月曜日に遅出出勤を利用
 - E さん(都市計画課):隔週で早出出勤を利用
 - F さん(上下水道局):毎週水曜日に 1 時間程度早出勤務を利用
 - G さん(人事課):数日程度 30 分早出勤務を利用
 - H さん(都市計画課):毎日 1 時間早出
- ・ 実証に参加したことで良かったこと
 - D さん:去年の琉球大附属病院の建て替えに伴って制度上、時差通勤が可能となり、取組開始時から参加している。主なメリットとしては、子供の保育園の送迎がスムーズになったことである。月曜日の朝のみ継続して取り組んでいる状況であるが、非常に有難い。一方で、今後子供が小学生 1 年に進級するため、今後は早出に取り組みたいと考えている。
 - E さん:通勤時間が 10 分程度短縮できた。また、早出退勤することで、帰りの買い物に伴う混雑も緩和できた。ぜひ今後も継続したいと考えているが、課内での調整も必要なことから隔週で数日程度取り組むのが限界ではないかと感じている。
 - F さん:当方は那覇に住んでいるため、これまでは高速道路を使って自家用車で出勤していた。早出出勤を取り入れたことで、一般道(国道330号道路)が空いている時間帯のため、高速道路を利用しなくなった。また、それに伴い、高速利用料金が減った(200 円程度)こともメリットと感じている。なお、基本的には帰りの時間帯は早出の場合でも混雑しているため、高速道路で帰宅した。
 - G さん:当方は中城村(南上原)から出勤しているが、早出通勤で行きの時間に変化はないが帰宅時間が短くなったと感じる。そのおかげで家族との時間が増えただけでなく、晩酌の楽しみや家事の時間を早くできたことが大きなメリットだった。一方で、年末年始の 2 か月とも繁忙期だったので 3 日しか取り組めなかったことが課題である。
 - H さん:当方はバス利用で通勤しており、早出通勤時も変わらずにバス通勤で出勤した。詳細なルートとしては、嘉数のバス停で下車し、市役所まで歩いて通っている。このバス停が通常の出退勤時には大変混雑していたが、早出出勤に切り替えたことでバス停内の混雑が緩和できたことが大きなメリットだった。1 時間早出に切り替えるだけでもライフスタイルが大きく変わったと感じており、昨日は 1 時間寝坊してしまった。また、これは宜野湾市の制度上のメリットであるが、バス利用で通勤する場合、1 か月単位で定期を申請できるため、柔軟に通勤手段を切り替えられることも大きいと思料。

➤ G さん: また、言いそびれてしまったが、早出勤務の場合、早く帰りたいと感じるようになるので仕事にメリハリがついたのではないかと感じている。実際に他部署で取り組んだ方からもそういった意見が寄せられている。

・ 実証に参加したことで課題に感じたこと

➤ H さん: 難しかったことはあまりなかった。他方で、会議は 16 時以降も入りがちなので残業になってしまう。渋滞解消に向けて都市計画課は積極的に取り組んでいる立場であるため、今後どのようにこの取組を全庁的に可能に出来るかが課題である。

➤ G さん: 取組当初は早めに帰ろうとすると上司に冗談交じりに難色を示されたこともあった。全体的に職場内での理解が得にくい中で心理的に抵抗感を感じる。また、市民向け窓口を有する部署は誰かが常駐しないといけないので、制度上遅出を希望する職員が多く、そうなると朝の窓口担当をどう確保するのかという課題が生じた。人事課は他部署から苦情や相談事が入るので、3 日しか実施できなかった点に難しさがあると考えている。

➤ F さん: 下水道施設課自体は本取組に理解があるため、実施のうえで困難なことはなかった。他方で、課外や局内では各側隠の取組に関する情報共有ができていないため、遅い時間に会議を入れられてしまったこともあった。これは提案になるが、10 時から 16 時をコアタイムに設定するなど庁内で決まりを作してほしい。

➤ E さん: 打合せ時間の調整に課題を感じた。プライベートの観点では早起きする必要がある、習慣化が大変だった。

➤ D さん: 遅出出勤のため、勤務上の変化はあまりなかった。周りで早出に取り組んでいる職員を見ると、退勤時間の 16 時 45 分になっても残業してしまう方が多い。遅出を実施する場合、遅めに職場へ出勤した時に心理的な抵抗感もある。また、小さなことではあるが、帰りの買い物の際に購入できる食材が少ないことに驚いた。そのほか生活リズムが変わってしまい、就寝時間も後ろ倒しになった。

➤ H さん: アンケート結果を眺めると「自分が取組に参加することで他の職員に迷惑がかかってしまう」という記載に強い課題を感じている。各職員が自由な働き方を取り入れることについて、「迷惑」と感じないような意識改善や機運醸成が必要であり、当方としても何ができるか考えてみたい。

・ 取組の輪を広げるために課題となる交通環境及び必要なインセンティブ・工夫

➤ F さん: 入庁時にはバスで通勤していたが、快適だった記憶がある。その後、子供が生まれたことで自家用車の通勤に変えたが、今後子供の成長(送迎が不要になる時期)に伴ってバス通勤に戻したいと考えている。また、渋滞を根源的に解消するにはモノレールの延伸を希望したい。

➤ E さん: 当方は宜野湾市内の宇地泊地区に住んでいるが、最寄りの大謝名のバス停までの距離が遠い。そのため、出勤時間が自家用車で通勤する場合よりも長くかかってしまうと感じている。一度飲み会の時にバスを利用して帰宅したことがあるが、予想以上に時間がかかった記憶がある。

➤ D さん: 市役所近くの野嵩地区から徒歩で通勤している。子供が小さい頃は送迎のために自家用車で通勤していた。今後、市役所が移転する話も浮上しているため、移転した場合どの移動手段で移動すべきなのか悩んでいる。バスが有効な選択肢かもしれないが、遅延によって始業時間間に合わないのではないかと不安も大きい。

- Hさん：当方は宜野湾市内の嘉数地区に住んでいるが、嘉数地区は交通空白地帯であり、800m程度歩かなければバス停にたどり着かない。当方は毎日そのバス停まで歩いているが、何度かバス停までの道で車にひかれそうになった経験がある。あまり人が歩いていない地区のため、車の運転者たちが「歩行者はいない」と思い込んでいることも影響していると思料。
- Gさん：当方は中城の南上原から通勤しているが、琉球大病院の移転に伴い、周辺地域の渋滞が激しくなったと感じている。バスを利用したいと感じているが、普天間地区へ向かう路線が少ないことも課題である。また、野嵩橋周辺の交差点も渋滞が深刻であり、宜野湾市の人口が増加傾向にあることを思うと今後さらに深刻化するのではないかと懸念している。

○第2回目ヒアリング結果概要

・ 実証の取組実態

- Iさん(都市計画課)：宜野湾市外から通勤。2 か月間毎日早出勤務を利用
- Jさん(都市建築課)：那覇市から通勤。週に1 回程度遅出勤務を利用
- Kさん(市街地整備課)：宜野湾市の真栄原地区から通勤。毎日30 分程度遅出勤務を利用
- Lさん(都市建築課)：那覇市から通勤。週に2 回(月曜日・水曜日)遅出勤務を利用
- Mさん(都市計画課)：沖縄市から通勤。毎日30 分程度の遅出勤務を利用

・ 実証に参加したことで良かったこと

- Mさん：30 分程度遅出勤務に変えることで、朝に時間的余裕ができたことが大きなメリットである。小中学生の子供たちを家から見送ることができたのも良かった。また、朝に余裕が生まれると夜に取り組もうと思っていた家事を前倒しできた。そのほか業務面では、遅出勤務にすることで残業ではない形で窓口終了後の事務作業に集中して取り組めた。
- Lさん：最大のメリットは朝の時間に子供と会話する時間が作れたことである。従来のライフスタイルでは朝の通勤時及び帰宅時に子供が寝てしまっているため、子供と会話する機会がほとんどなかったため、嬉しく感じている。また、先ほども話題になったが、窓口終了後の時間を使って集中的に作業できることが大きなメリットだった。
- Kさん：遅出勤務に変えたことで、渋滞の変化等の恩恵はあまり感じていない。一方で、当方は体質上、朝早く起きることが苦手なので、自分のライフスタイルに適した働き方であると感じている。具体的には朝の時間も長めに寝られることも大きなメリットである。また、子供の送迎後の余暇時間に家事ができたことや夕方に業務に集中できる時間を確保できたことも良かった。：職員 H
- Jさん：やはり朝の時間にゆとりが生まれたことが大きい。子供を送迎する時間を確保できたことも良かったと感じている。
- Iさん：早出勤務を取り入れる前から家では保育園のお迎え担当だったが、いつも退勤時の渋滞に巻き込まれてしまうことで、保育園への到着が遅くなり、18 時以降の延長保育料が発生していた。早出勤務によって、渋滞に巻き込まれなくなり、この延長保育料を払わなくなった点は大きなメリットだった。また、終業後に子供と遊ぶ時間ができたほか家事手伝いができるようになった。また、業務面では8 時30 分まで市民から電話の問い合わせが来ないので朝早い時間にやりたい仕事ができた。

・ 実証に参加したことで課題に感じたこと

- Iさん：課内で早出勤務に取り組んだ職員が数名いるが、周囲の職員に対して申し訳なさ(実施す

ることに対する抵抗感)を感じる。同じ系の職員からは「いつこの取組が終わるのか」と苦言を呈されたこともある。また、遅出勤務の職員も存在することで課内での働き方の調整に難しさがある。その意味でこの2か月で同じ系の職員にご迷惑をかけてしまったので、2月以降は通常勤務に戻す意向である。

- Jさん:あまり業務上の課題は感じなかった。心理的には通常勤務の職員が帰宅するときに一緒に帰りたい気持ちになってしまった。ただし、当方は週に1回の実施だったので、1週間を通してメリハリのある働き方ができた。
- Kさん:遅出勤務の場合、朝早い会議に参加することに対して抵抗感がある。そのほか夜に飲み会があった際に勤務時間との調整(集合時間まで働くなど)が容易になったと感じる。
- Lさん:当方は市役所の無料駐車場を利用しているが、遅出勤務の場合、駐車スペースが限られてしまい、最も市役所から離れた区画に駐車することがしばしばあった。そうすると駐車場から市役所までの移動が大変であり、課題を感じた。
- Mさん:当方が所属する係は遅出勤務にも理解があって働きやすい。朝早い時間に現場確認などが入ると早く出社しないといけない点は心理的に抵抗感がある。また、ライフスタイルを遅出勤務に合わせて変えてしまったため、元に戻すのも大変だと感じている。当方の家の場合、夫の休暇調整合めて変える必要が生じてしまう。
- Kさん:その悩みには大変共感する。ライフスタイルが変わってしまうと朝早い時間の会議への参加を悩ましく感じてしまうが、利用している職員がほとんどいないため、会議時間を調整してもらうことも難しい。:職員 H
- Mさん:また、遅出勤務の場合、いつから職場に行けばよいかという点も悩ましい。以前、早めに役所に到着した日があったが、早めに職場に行ってしまうと遅出勤務の意味がないと思い、車の中で待機していたことがあった。

・ 取組の輪を広げるために課題となる交通環境及び必要なインセンティブ・工夫

- Iさん:早出勤務で通勤した場合でも北谷町周辺の渋滞には変化がない。おそらく基地従事者の車が多いことが原因であり、その混雑を避けながら通勤するのが大変である。可能であれば市役所周辺に向かうバス路線を新設・増設してほしい。
- Jさん:当方はバイクで通勤しているが、バスに乗ろうとしても時刻通りに来ないことが課題と感じる。コロナ禍以降、バスが減便していたことも影響していると思う。
- Kさん:当方もバイクで通勤しているが、バスを利用する場合、バスの時刻表に合わせて行動することが難しい。一方で、バイク利用が増えることでスペースの観点から渋滞緩和に貢献できるのではないかと考えている。
- Lさん:車で通勤する場合、片側1車線しかない道路をバスや自家用車が塞いでしまい、道路が動かなくなる場面によく遭遇する。そのため、例えばバス専用の停留スペースをもう少し拡充してほしい。また、なるべくどの車も右折しないことを徹底してもらえると流れがスムーズになるのではないかと。
- Mさん:バス停が自宅から遠いので、バス利用がこれまで選択肢として考えていなかった。しかし、遅出勤務にしたことで朝の時間に余裕があるので、バス停まで歩く時間を確保できるのではないかと感じているため、今後取り入れたい。:職員 J

3) 宜野湾市の実証結果に関する考察

宜野湾市の実証では、46名の職員が「時差通勤」に参加したが、周知を全庁的に行ったことで窓口担当者が在籍する都市計画課以外の幅広い課からの参加がみられた点が大きな特徴である。これは実証実施にあたって、都市計画課と人事課が実証実施に向けた勤怠システム面での調整など制度・システム上の課題を解決し、取り組みやすい環境を整えていたことが要因の一つであると考えられる。

一方で、今回は「公共交通手段を用いた通勤」については庁内調整で転換可能な職員が少ないのではないかという判断により、取り組まないこととなったが、こちらの取組については今後宜野湾市においても実践することが求められる。というのも全職員(810名)のうち自家用車で通勤している職員の割合は84.7%(686名)であることが分かったほか、宜野湾市内からの通勤者に着目すると、バス路線が利用可能なエリアに居住しながらも自家用車で通勤している職員が多い地域が存在することが明らかになった。そのため、今後公共交通手段に切り替えることが可能な職員に対して、通勤手段の転換を促す実証を行うことも一案であると考えられる。

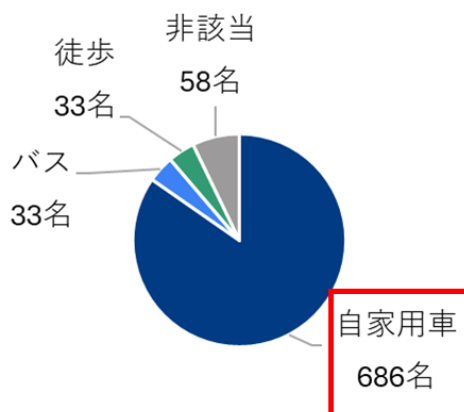


図 2-32 宜野湾市職員の居住地別通勤手段(単位:%)

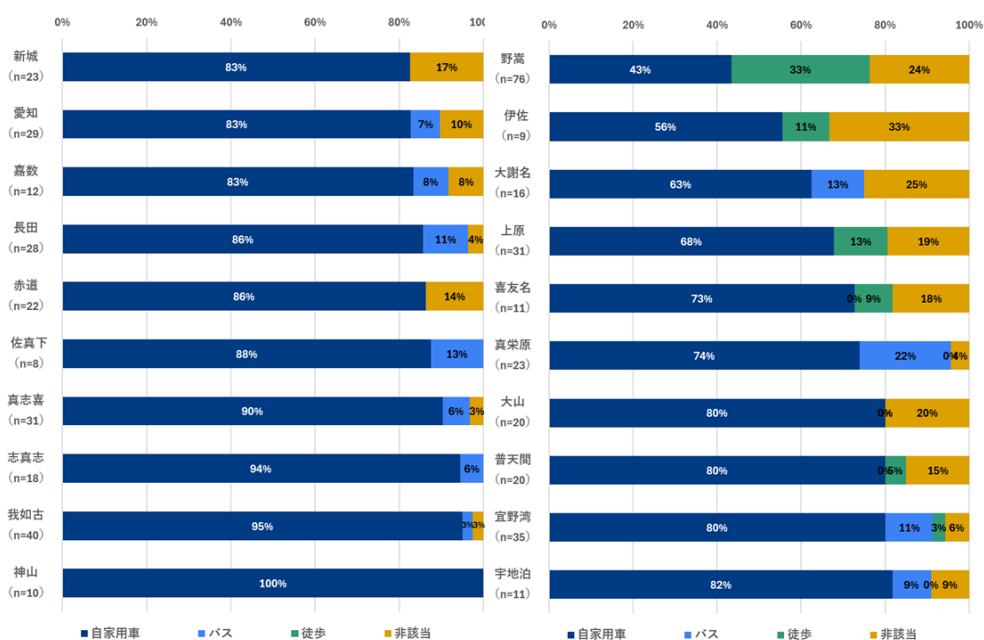


図 2-33 宜野湾市から通勤している市職員の居住地別通勤手段(単位:人)

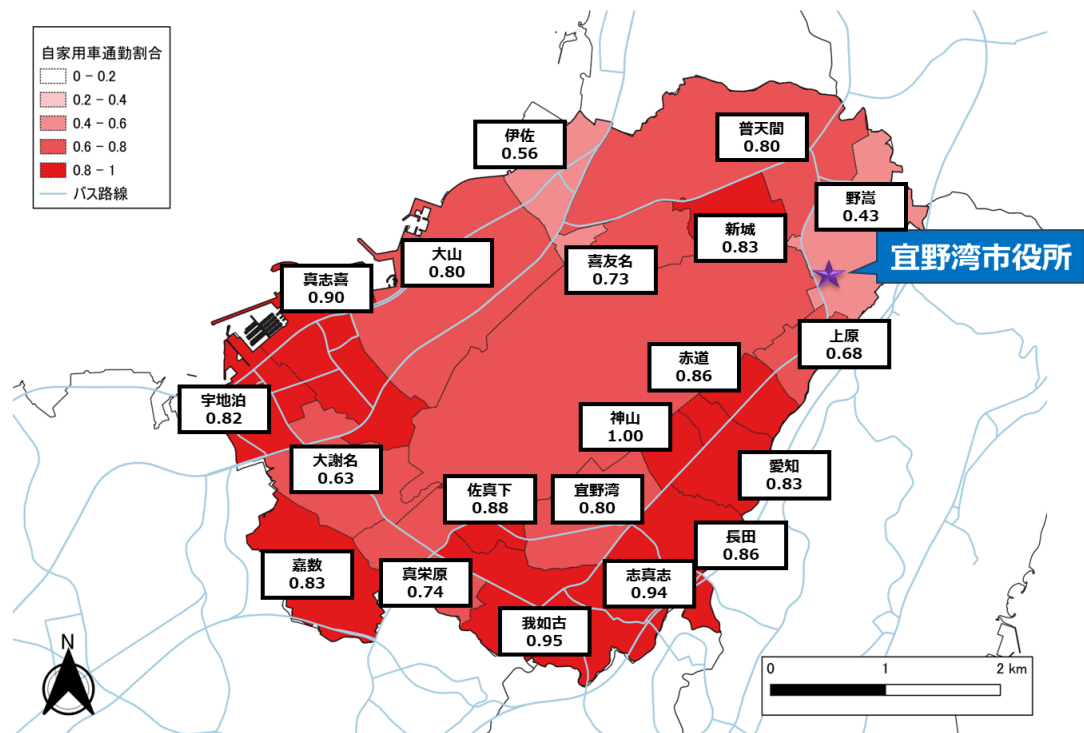


図 2-34 宜野湾市から自家用車で通勤している市職員の居住地別割合
(出所:統計地理情報システムならびに国土数値情報のバス路線データを加工してMRI作成)

また、本実証に参加した職員からは、実証で得られたメリットとして渋滞回避・時間短縮だけでなく、余暇時間の創出・子育て時間の確保・通勤のストレスが低減したといった意見が挙げられた。他方で、課題としては業務上の会議や窓口業務との時間調整の難しさや駐車場の混雑等が挙げられており、時差通勤の導入に関しては通勤時及び業務上の観点から困難に直面したことが明らかになった。

なお、宜野湾市は本実証結果を後述する第 2 回沖縄交通・デザインシンポジウムにて発表し、今後は本格的な制度化を目指した庁内調整を目指す意向を表明した。これは実証成果が直接的に自治体内部の制度改革の機運醸成に繋がった好例であり、宜野湾市の取組は今後、他の自治体で同様の実証を行う際の参考事例になると考えられる。

(3) 豊見城市の実証結果

1) アンケート調査結果

豊見城市の実証では、最終的に 8 名の職員が実証に参加し、参加後のアンケート結果として以下の通り結果が得られた。(アンケートには実証には参加しなかった 2 名の職員の回答も含まれている)

問 1:参加者の年齢 ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

n=10

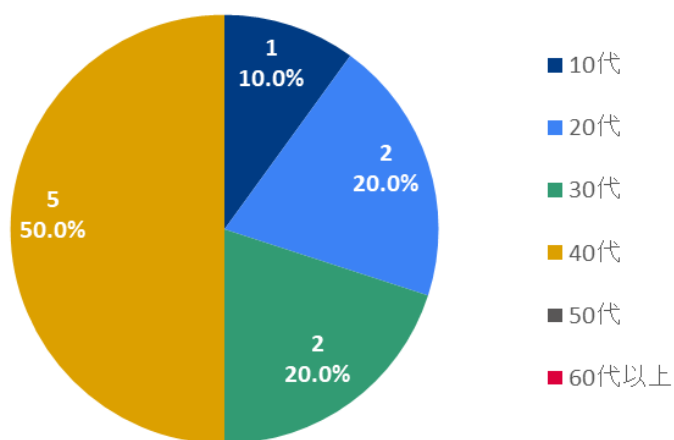


図 2-35 豊見城市のアンケート結果 問 1(単位:人)

問 2:参加者の居住地 ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

n=10

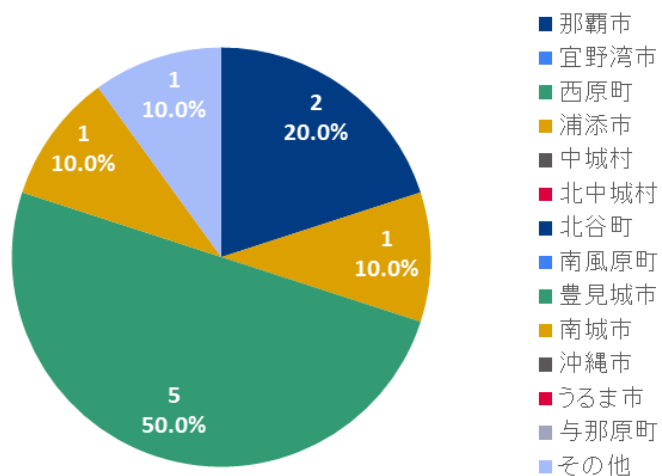


図 2-36 豊見城市のアンケート結果 問 2(単位:人)

問 3:参加者の普段の通勤時間 ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

n=10

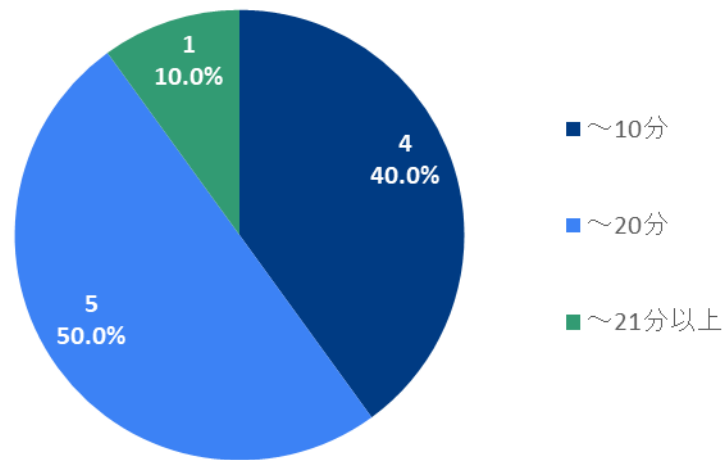


図 2-37 豊見城市のアンケート結果 問 3(単位:人)

問 4:実証の参加頻度(週に何日程度取り組んだか) ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

n=10

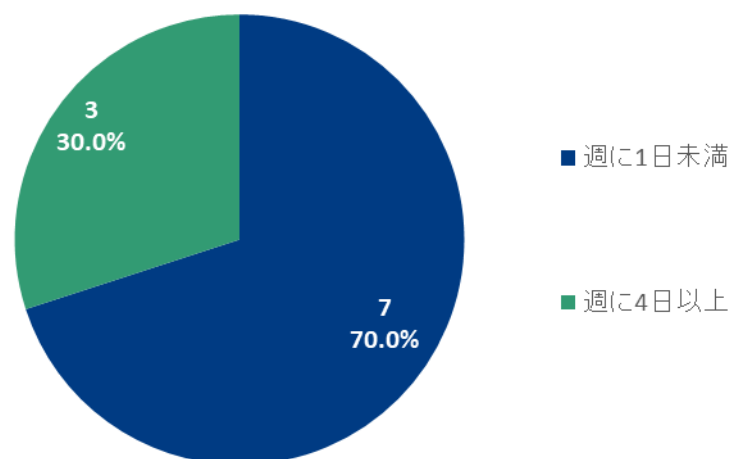


図 2-38 豊見城市のアンケート結果 問 4(単位:人)

問 5:実証で取り組んだ通勤手段(複数選択可) ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

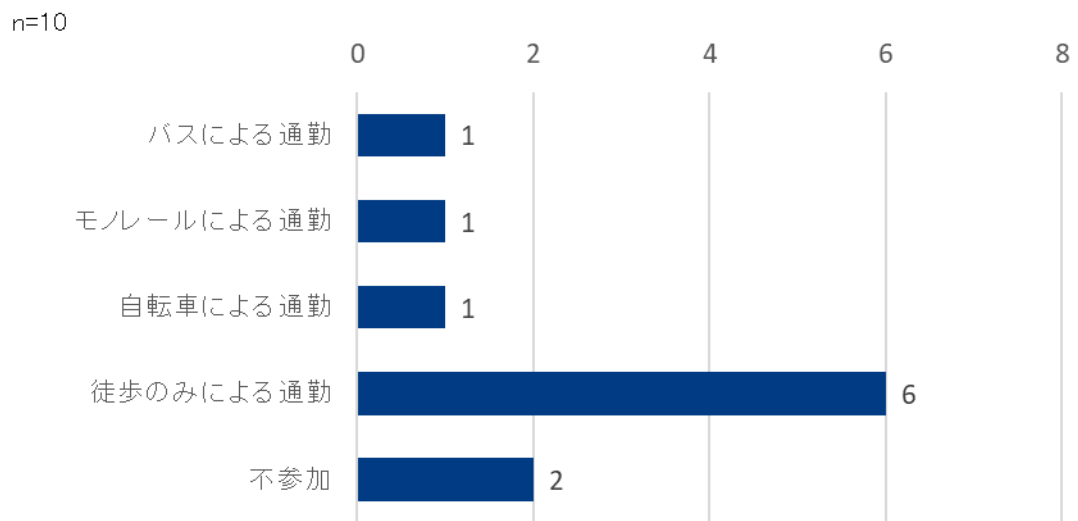


図 2-39 豊見城市のアンケート結果 問 5(単位:人)

問 6:自宅から最寄のバス停またはモノレール駅までの移動時間 ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

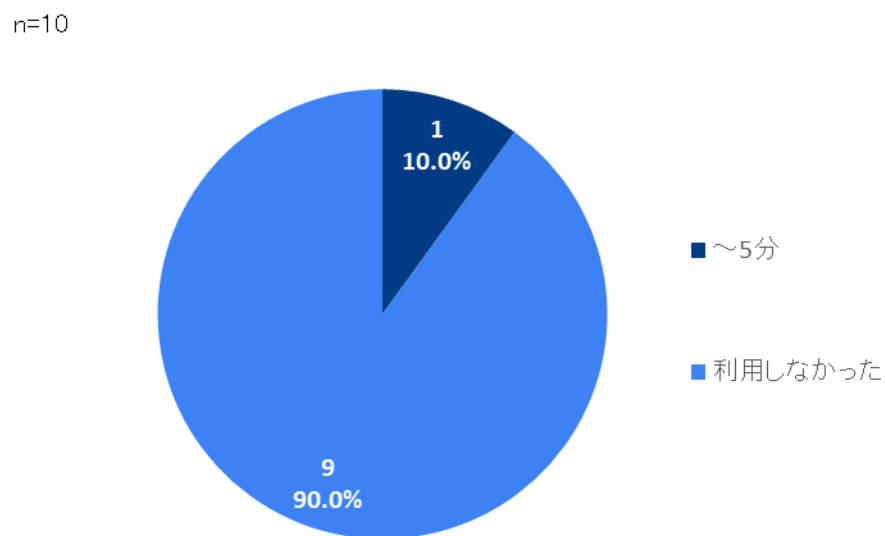
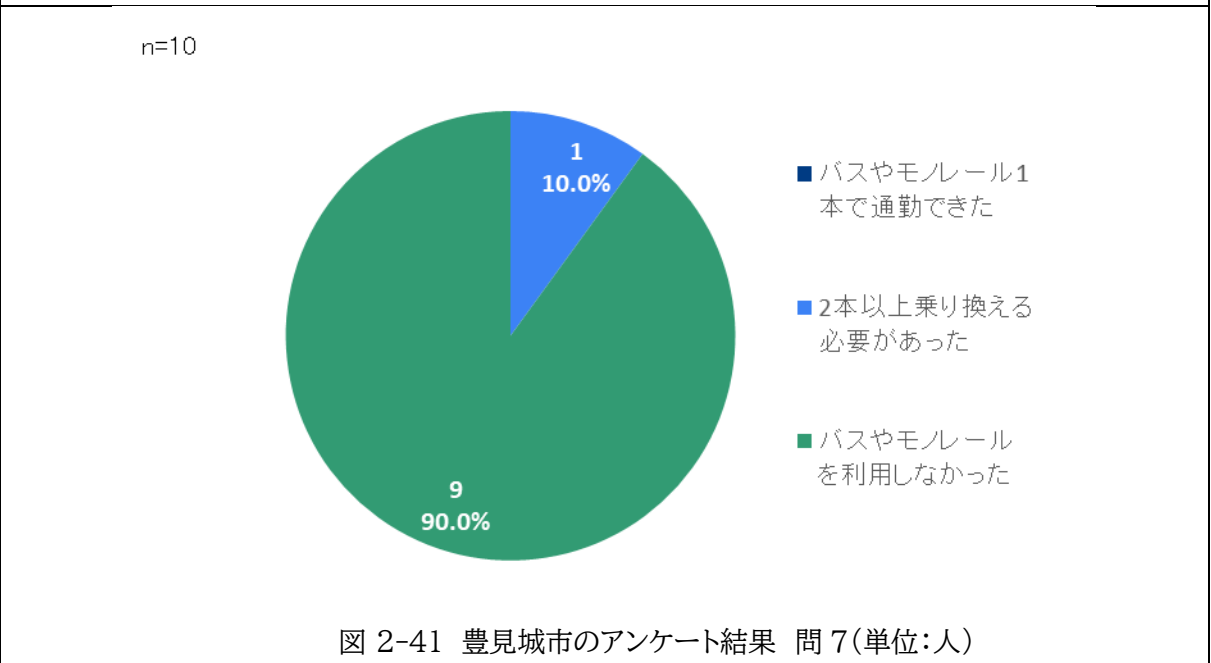
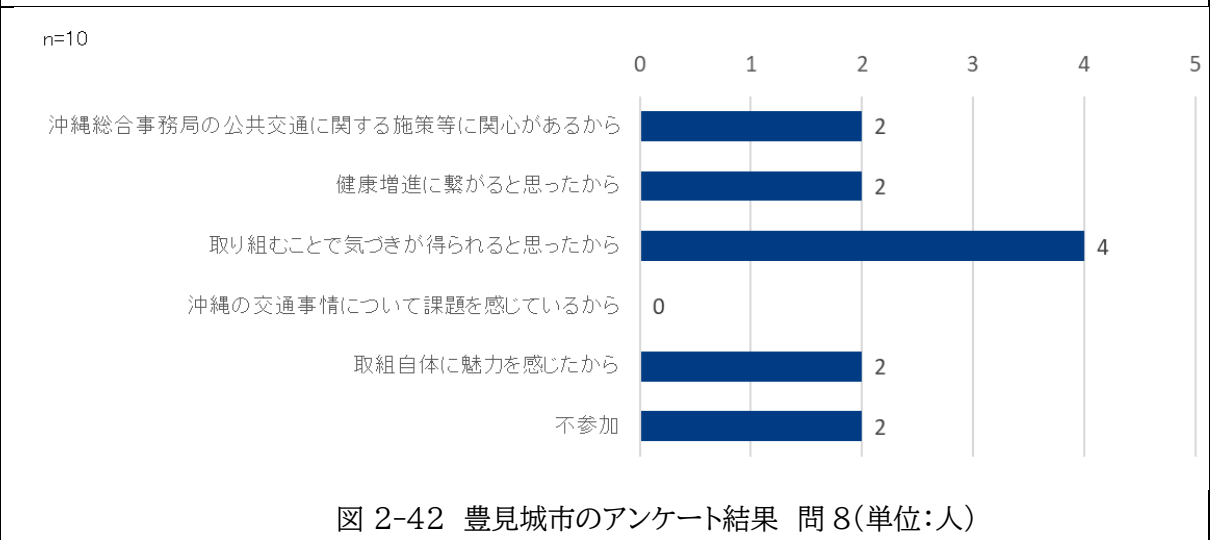


図 2-40 豊見城市のアンケート結果 問 6(単位:人)

問 7:実証時におけるバスやモノレールの乗り換え有無 ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)



問 8:実証に取り組んだ理由(複数選択可)※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)



問 9:実証終了後の継続意向(公共交通手段による通勤を継続するか)※アンケート回答者数:10 名
(うち実証参加者 8 名)

n=10

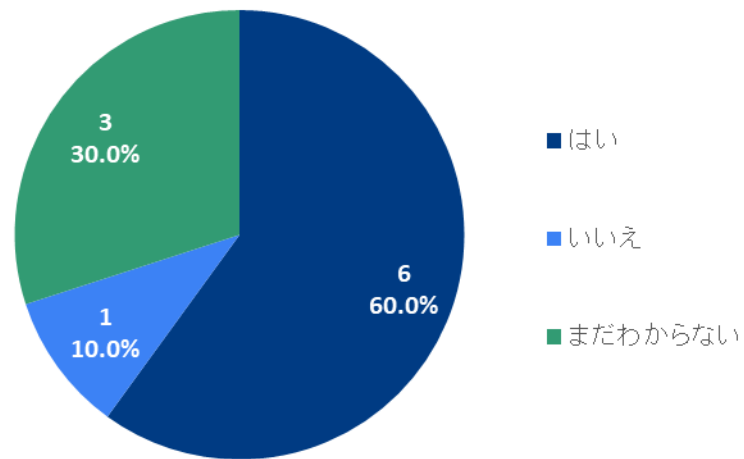


図 2-43 豊見城市のアンケート結果 問 9(単位:人)

問 10:今回の実証で交通渋滞の解消や、社会課題の解決に向けて自分が貢献できたと感じるか
※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

n=10

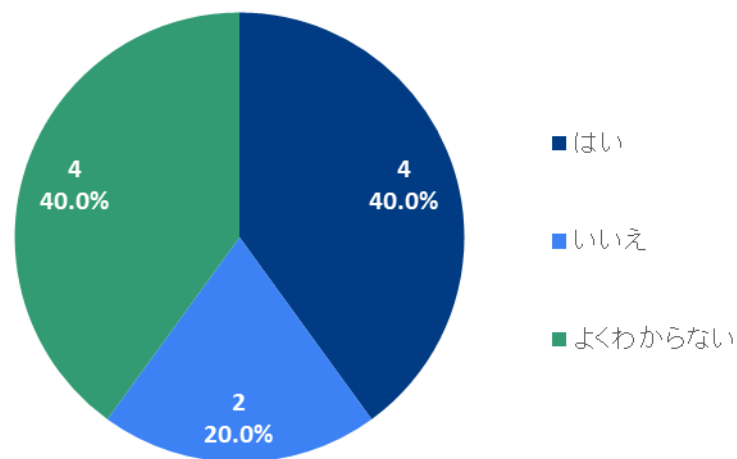


図 2-44 豊見城市のアンケート結果 問 10(単位:人)

問 11:実証参加で感じたメリット・良かったこと ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

n=10

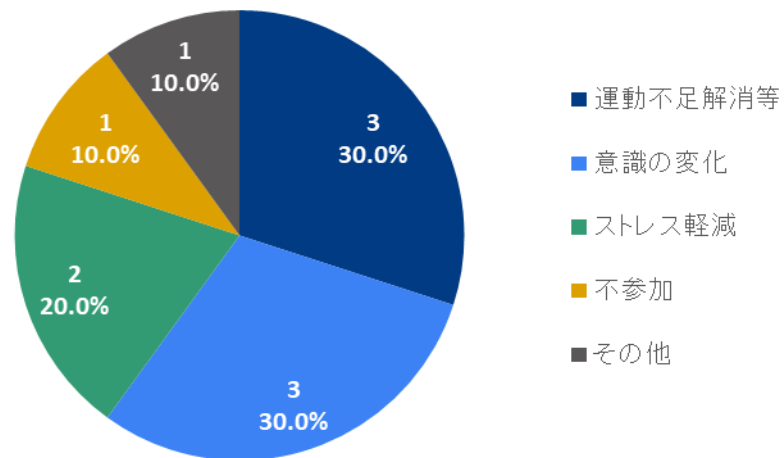


図 2-45 豊見城市のアンケート結果 問 11(単位:人)

表 2-20 豊見城市のアンケート結果:実証参加による気づき(良かったこと)

項目	意見
渋滞回避	交通渋滞に遭遇せず、ストレスが無かった
健康増進	歩く回数が増えた 運動不足の解消
子育て	普段できない運動の代わりに徒歩通勤にて体を動かす良い機会になった
心理的变化	子供と一緒に歩いて登校・通勤することで、車で送迎する時よりも、いろいろ会話することができた 自宅近くの居酒屋まで歩いて20分かかるところをタクシーを利用せずに歩く意識を持てたこと 運転しないため、気を楽しんで移動できたこと、車窓からの眺めを楽しめたことは良かった
交通課題改善	公共交通の意義に関して意識することができた 交通リ・デザインを意識し、マイカーに頼らない通勤をするだけで、交通渋滞の解消に少しでも貢献できていると実感できた

問 12: 実証参加で感じた課題・大変だったこと ※アンケート回答者数: 10 名 (うち実証参加者 8 名)

n=10

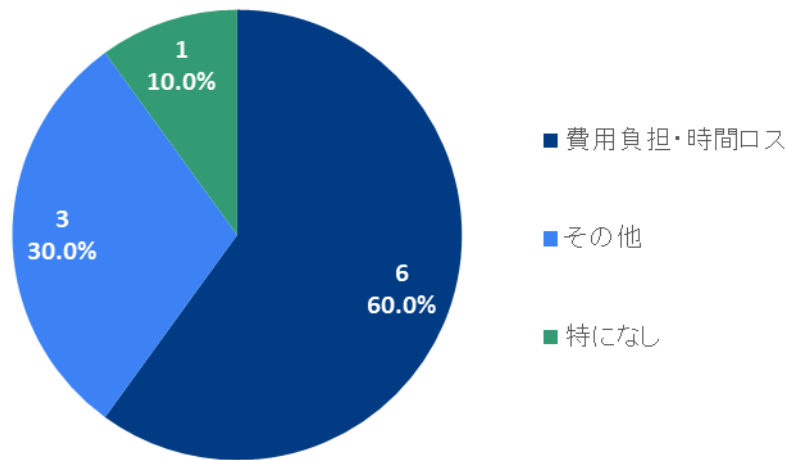


図 2-46 豊見城市のアンケート結果 問 12(単位:人)

表 2-21 豊見城市のアンケート結果: 実証参加による気づき(課題に感じたこと)

項目	意見
バス利用の 難しさ	バスを使用する検索システムやアプリに詳しくなく、初めてバスを使ってみようと思う人が少なくはないのかなと考える 県外に比べてバス利用の制度が不足している（エコルカード等の乗り放題）
バスの定時性	今後乗り換えようとした時に、バスが到着する時間の合わなさが課題になりそうだなと感じた バスの定時性に課題があると感じた
バス停の立地	自宅から1番近いバス停に到着するまでに時間がかかり、始業時間に間に合わない バスを利用する際、家からバス停までが遠い
費用	バス・モノレールを乗り継ぐ必要があるため、運賃の乗り継ぎ割引制度等があると、財布に優しく更なる利用促進につながると感じた 費用負担と時間のロス（待ち時間、徒歩での移動時間等）がメリットを上回らないと感じる場合は、通勤方法を変更することは容易ではないと感じた
交通安全	4 月以降道路交通法が改正されて、自転車の車道走行がより厳密になることで、自転車が自動車に追い越される機会が増えるが、無理な追い越し等による安全面の不安や、低速での移動で渋滞を引き起こしてしまわないかが気になる
時間的余裕	十分な時間をもって取り組まないといけない

問 13: 実証参加で感じた公共交通機関の課題 ※アンケート回答者数: 10 名(うち実証参加者 8 名)

n=10

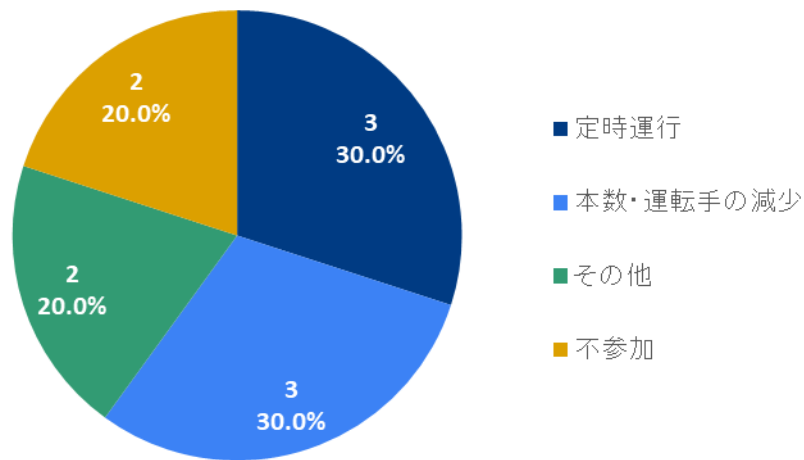


図 2-47 豊見城市のアンケート結果 問 13(単位:人)

表 2-22 豊見城市のアンケート結果: 公共交通機関や働き方に関する課題

項目	意見
社会的課題	自家用車の分担率が多いことから公共交通機関の定時性を確保することは難しいと感じた。 実証をやることで、マイカーを使わないことが交通渋滞の解消に解決しているんだなと感じた。利便性等では無く、みんなで協力して解決していこうということを県民にうつたえるのも良い戦略なのかなと考える。
運行サービスに関する課題	バスの本数が少ない。 公共交通機関では定時運行がもっとも重要だと感じたので、定時性を確保するための取組を進め、住民の理解を深める活動が必要だと感じた。 バスの定時性に課題があると感じたため、定時性の確保に向けた取り組みをお願いしたい。 バスなどの路線が縮小しており、交通機関が減少傾向にあることに気づいた。 運転手不足のお話をよく耳にするので解決できるよう、自動運転などの整備に期待している。

問 14:行政や交通事業者に対して交通や働き方に関する提案 ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

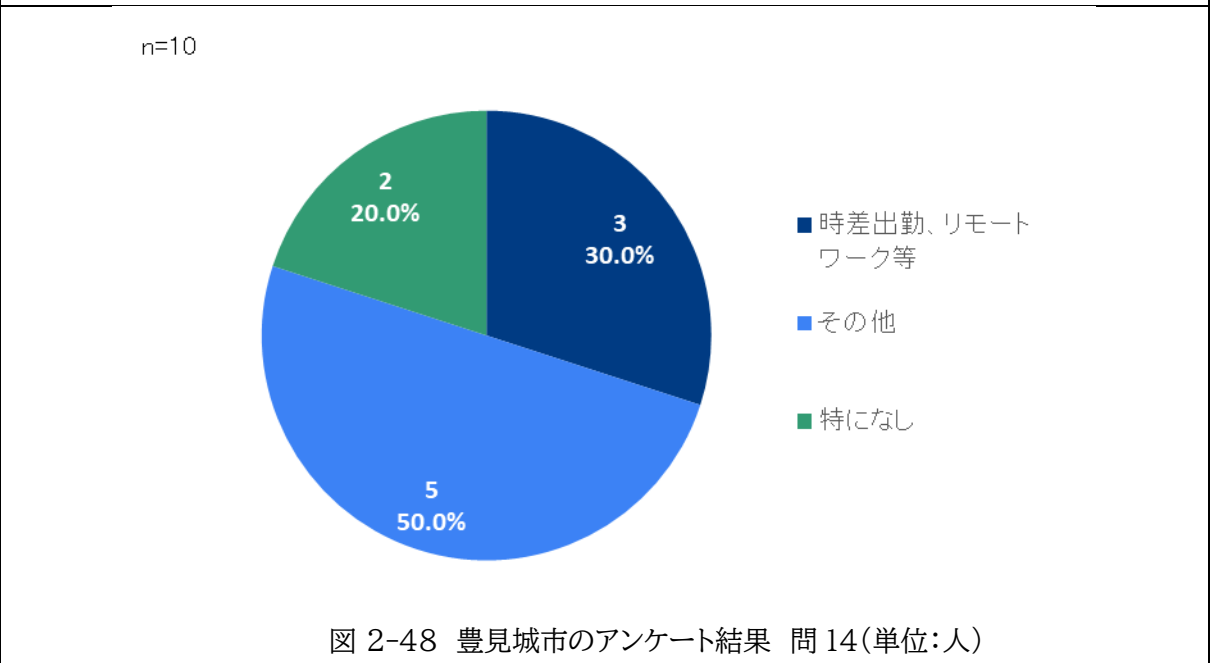


表 2-23 豊見城市のアンケート結果:行政や交通事業者に交通や働き方に関する提案

項目	意見
職住近接推進	職住近接を促すことでの渋滞解消の方法があると感じた。
働き方改革	行政として、働き方だけでなく交通課題解消のためにも時差出勤など勤務時間の見直しを検討した方が いいと感じた。 実証には参加できなかったが、県や国のように、リモートや時差出勤があるといい。
運行上の改善	定時性の確保に向けた網羅的・効率的なバス専用レーンの拡充などが求められる。
利便性向上	バスの支払いで携帯決済を推進してほしい。

問 15:取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ ※アンケート回答者数:10 名(うち実証参加者 8 名)

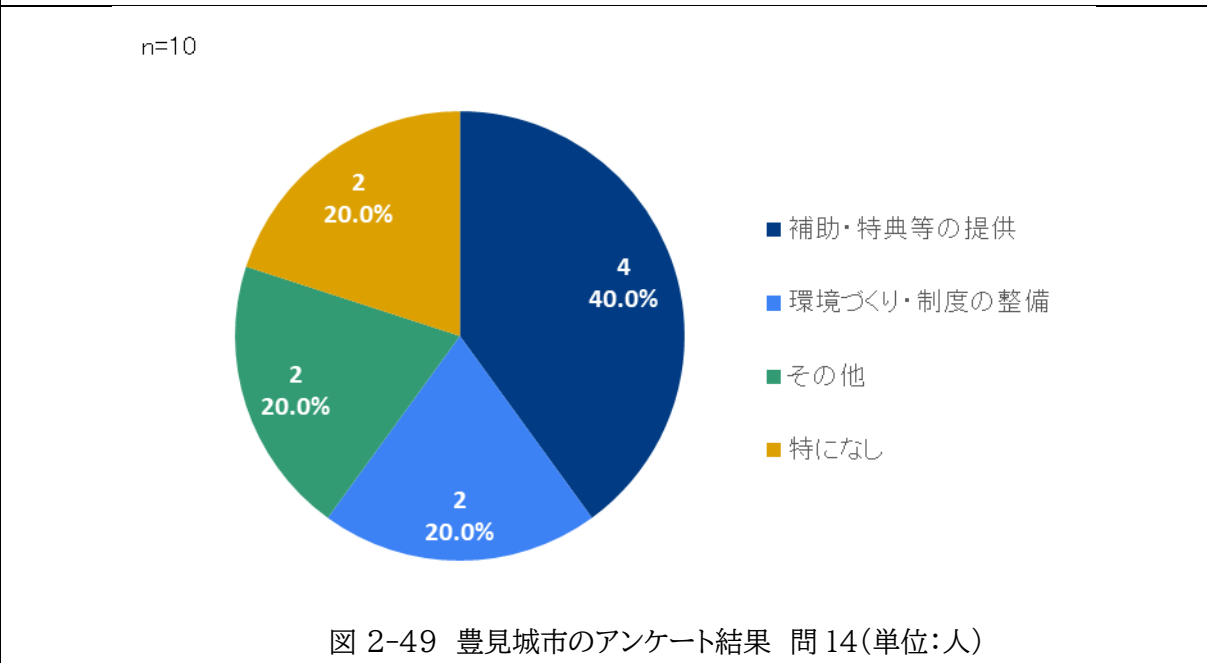


表 2-24 豊見城市のアンケート結果:取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ

項目	意見
実証の進め方	自家用車での移動が一番便利との考えが根強いので、それを上回るメリットを示さないと広げるのは厳しいと感じた。
インセンティブ付与	職場に近い住居を選択した職員に対するインセンティブが必要。 既にやりつくしているかと思っていますが、家計の助けとなる割引制度、ゲーム感覚でポイントが溜り特典（飲食などの割引）と還元できる。還元率が高い。マイカーに比べて移動に関する時間的・家計的な優位性があることが求められる。 徒歩通勤ができる場合は、何か特典がほしい。
自転車利用促進	貸出無料の自転車があると初期費用無く、スムーズに始められる。
広報発信	窓口業務の簡素化（電子化するための予算の確保、補助金）や、リモートなどがしやすい環境のための啓発活動（CM流すとか、ポスターとか）をしてもらえたら、時差出勤などの取り組みを対外向けに説明しやすくなるかなと思う。

問 16:実証に関する意見

表 2-25 豊見城市のアンケート結果:そのほか実証に対する意見

項目	意見
前向きな意見	引越したら次回は参加したい。 働く目線としては、交通を含めて、働き方が選択できるようになると良いなと思う。 銀行の昼窓口など、企業も変わってきているので、市役所も取り組めたら良い。
今後の課題	オートバイや自家用車の利用者の出勤方法を見直すのは本人の意識改革だけでは厳しいと感じたので、出勤方法を見直すように誘導する取組も必要だと感じた。

2) ヒアリング結果

アンケート回答を踏まえ、実証参加に伴う感想を深く把握するために、実証参加者及び窓口担当者等の関係者に対してヒアリング調査を行った。

2026 年 3 月 2 日 豊見城市ヒアリング議事要旨

参加者：N さん(実証参加者・窓口担当)、O さん(窓口担当)、P さん(実証参加者)

○ヒアリング結果概要

- ・ 実証に参加して良かったこと及び課題に感じたこと(N さん・O さん・P さん)
 - O さん：当方は今回、実証には取り組めなかった。というのも最寄りのバス停から始発便に乗ると、始業時間には間に合わないからである。このバス停の次に近いバス停を利用する場合、20 分以上時間がかかるため、自家用車で通勤するメリットの方が大きい。もし、時差通勤を取り入れた場合は、公共交通手段を用いた通勤にも取り組めるのではないかと考えている。かつて残業が多い部署に在籍していた時期にバスを使おうとしたが、深夜の時間帯に利用できる便がなかった。他方で、市役所近隣のバス停へ歩きながら向かうのも時間がかかる。歩けないわけではないが、歩きたくないという思いが勝ってしまう。
 - N さん：普段から自転車通勤なので実証として新たに取り組んだわけではなかったが、今回の実証を機に休日のプライベートの移動でシェアサイクリングに子供と挑戦(国際通りまで利用)した。子供(長女と次女)はかなり楽しかったと話していたので良い体験になった。しかし、シェアサイクリングは、事業者によって、1 台で 1 端末のみ接続できる場合と複数端末まで接続できる場合があり、利用にやや困難があった。具体的には携帯電話を持たない子供が利用しにくい仕組みになっていた。
 - N さん：窓口担当として、課内で実証への参加を呼び掛けたが、徒歩や公共交通手段が好きでなければ利用しない実態があり、参加者が増えなかったと感じている。その意味で当方の体験のように日常の中で公共交通手段を利用する場面が増えることが望ましい。なお、飲み会の日のみ利用した職員が数名いたので今回の実証もきっかけづくりになったと思料。
 - P さん：当方は、2 回程度飲み会の際にバスを利用した。現在、浦添市に住んでいるが、豊見城市役所まで車で通勤している。具体的には 7 時 20 分までに市役所へ到着するようにしているが、バス利用についてはバスターミナルで乗り継がないといけないことや到着時間が読めないことを課題に感じた。なお、休日中の家族との移動でバスを利用している。浦添市の仲西というバス停から乗車することになるが、いつ乗ってもバスは混雑しており、立って乗らないといけないという点を悩みに感じた。また、CYCY のシェアサイクリングを利用しようとしたが、なかなか利用できるタイミングがなかった。
 - P さん：飲み会の帰りに利用した際には、混んでいないため、快適に乗ることができた。やはり座れることで快適さが大きく変わる。
- ・ 取組の輪を広げるために課題となる交通環境及び必要なインセンティブ・工夫
 - N さん：時差通勤には可能性を感じている。フレックスであれば利用できるバス路線が増えるため、メリットが大きい。他方で、窓口業務についてどの程度融通が利くのかという点が課題であ

る。豊見城市では、勤務票の打刻修正(庁舎内のシステムに登庁・退庁時に打刻)が可能であり、柔軟な働き方を用いた場合、それを日ごとに都度修正することになると考えられる。そのため、システム上で調整することは非常に難しいと思料。

- N さん:閉庁時間の調整も試みており、今後はより柔軟な運用ができるかもしれないと思料。そのうえで豊見城市としてどの程度本腰を入れるかという点が影響するのではないかと。
- M さん:本来であれば依頼すべき部署は人事課だと考えているが、残業が多いので協力してもらえないと懸念している。
- N さん:環境課や共同のまち推進課は課のテーマとしても、興味を持ってもらえそうなので、適切ではないかと思料。また、上記の 2 つの課は窓口業務が遅くから開始するため、いわゆるコアタイムを設定すると取り組みやすい。
- M さん:一方で、部署だけでなく、各職員のライフスタイルによっても参加可否が異なる。子供を早めに学校に送ったとしても開門時間は変わらないため、門の前で子供を待たせてしまうことに抵抗感がある。

3) 豊見城市の実証結果に関する考察

豊見城市の実証では、8名の職員が「公共交通手段を用いた通勤」または「徒歩・自転車通勤」に参加した。今回は都市計画部に限定した形で周知を行ったが、豊見城市役所周辺の公共交通手段の利便性が高くない(利用可能な路線バスのダイヤが少ないなど)ことや制度上シェアサイクリングを用いることができない状況等が影響し、参加者数が伸び悩んだと推察される。

また、実証に参加した職員からは、実証で得られたメリットとして渋滞回避だけでなく、健康増進・通勤時のストレスが低減したといった前向きな意見が挙げられた。他方で、課題としては定時性や情報不足によるバス利用の難しさや路上の安全性などの課題などが挙げられており、自家用車での通勤から切り替えることによって様々な困難に直面したことが明らかになった。

なお、今回は制度上の都合により時差通勤を導入することはできなかったが、ヒアリングやアンケート結果においても時差通勤の導入に対して前向きな意見が多数寄せられており、庁内での制度化に向けて今後段階的な導入も視野に実証を継続することも一案として考えられる。

(4) 浦添市の実証結果

1) アンケート調査結果

浦添市の実証では、最終的に 33 名の職員が実証に参加し、参加後のアンケート結果として以下の通り結果が得られた。

問 1:参加者の年齢

n=33

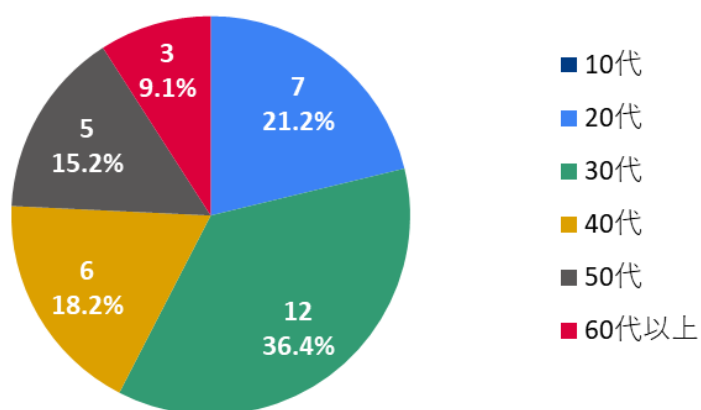


図 2-50 浦添市のアンケート結果 問 1(単位:人)

問 2:参加者の居住地

n=33

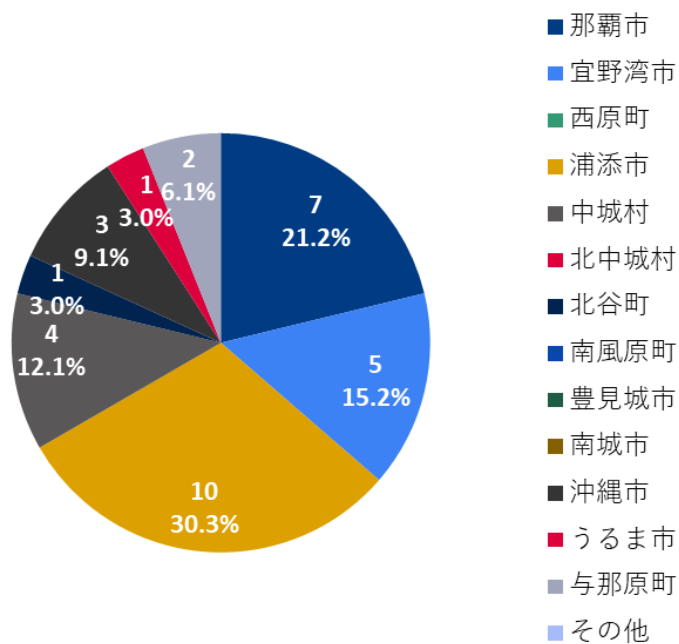


図 2-51 浦添市のアンケート結果 問 2(単位:人)

問 3:参加者の業務形態(窓口業務の割合)

n=33

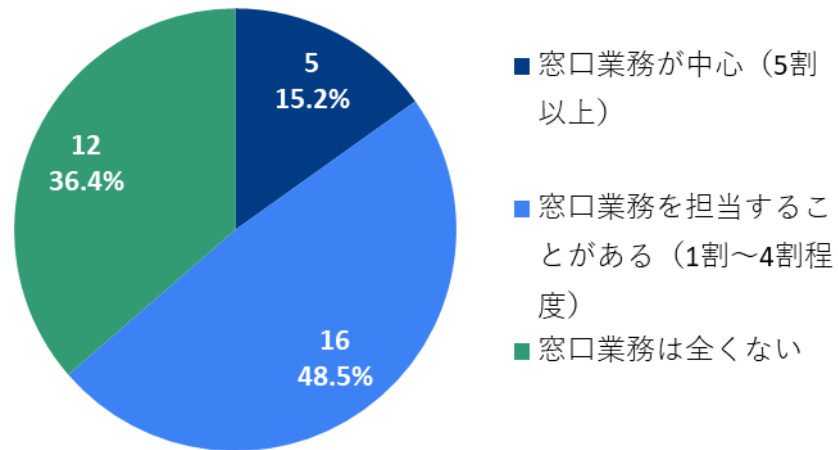


図 2-52 浦添市のアンケート結果 問 3(単位:人)

問 4:参加者の普段の通勤手段

n=33

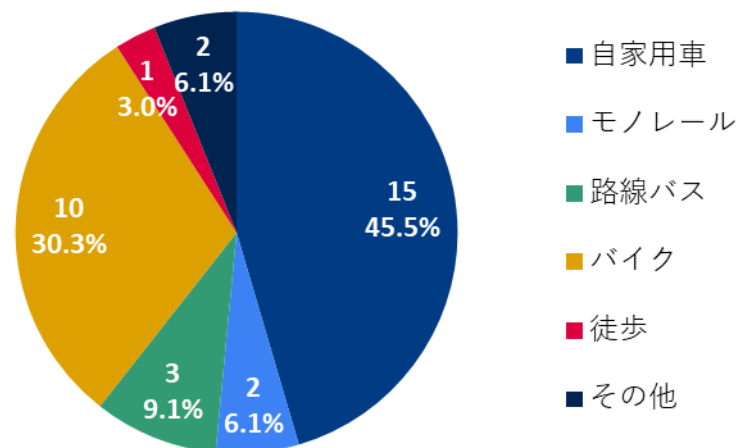
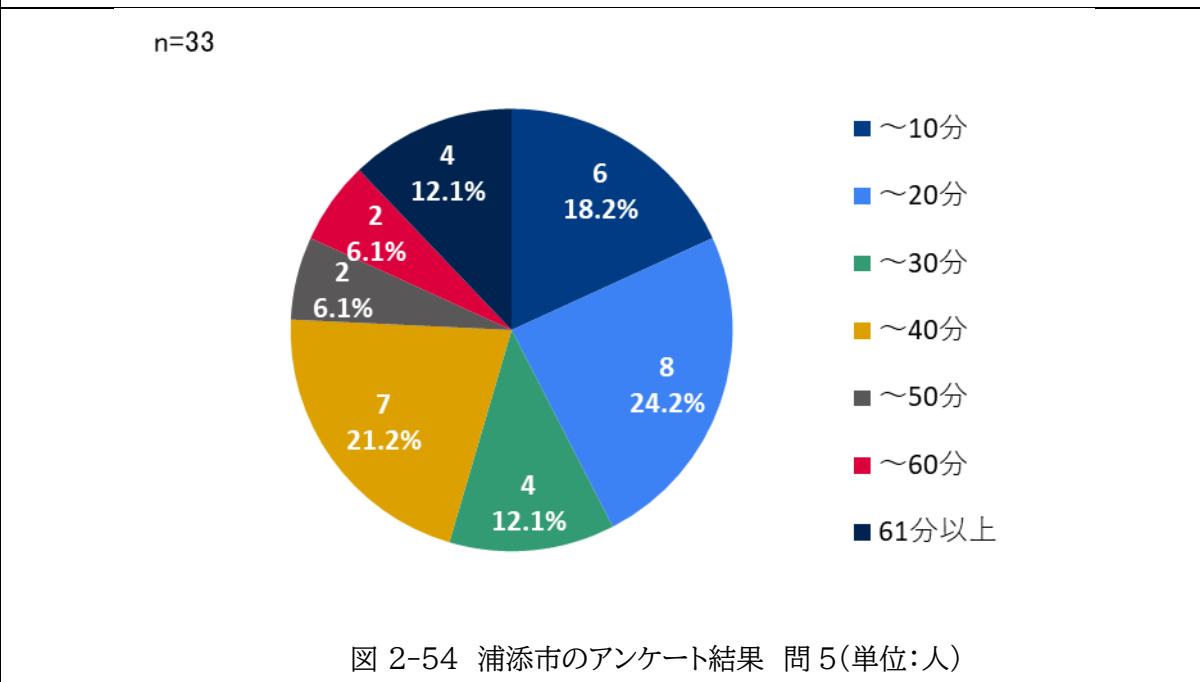
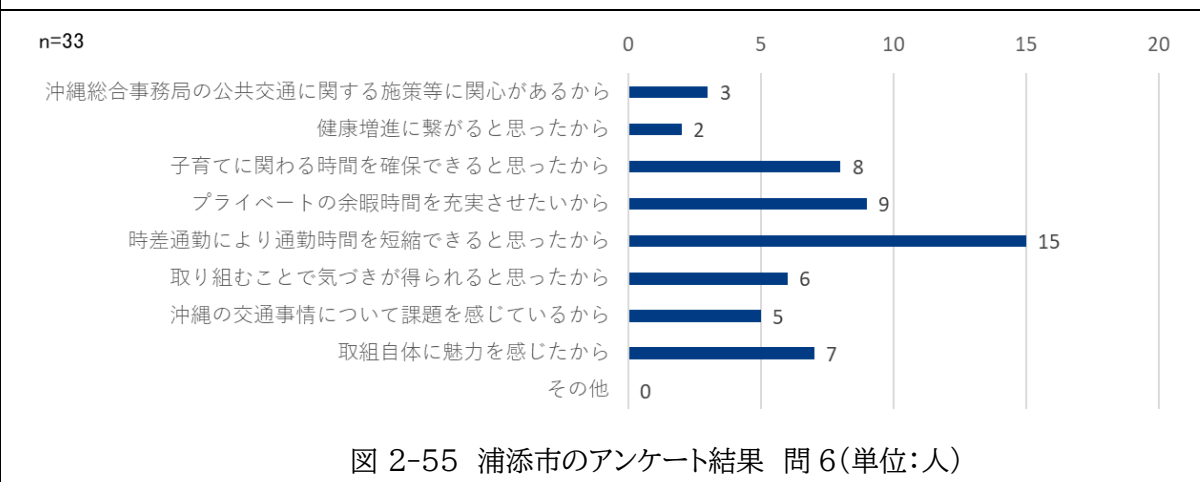


図 2-53 浦添市のアンケート結果 問 4(単位:人)

問 5:参加者の普段の通勤時間



問 6:実証に参加した理由(複数選択可)



問 7:実証で取り組んだメニュー

n=33

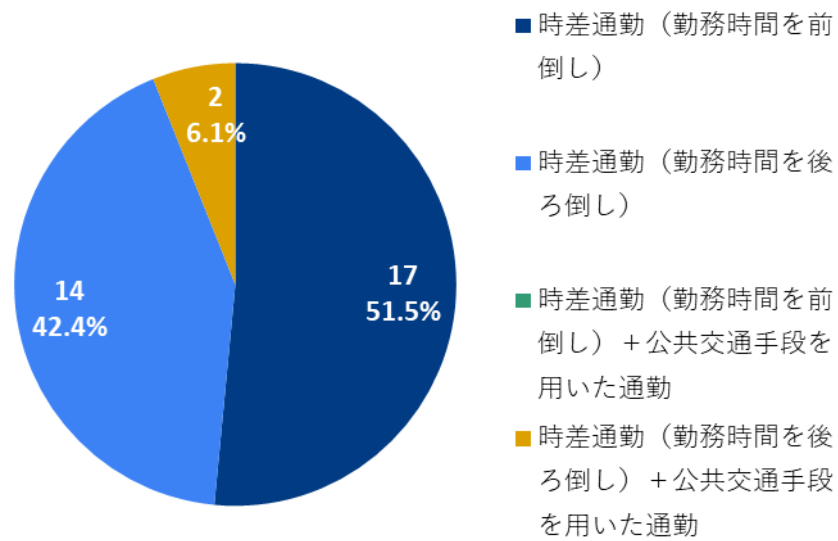


図 2-56 浦添市のアンケート結果 問 7(単位:人)

問 8:「時差通勤 + 公共交通手段を用いた通勤」に取り組んだ参加者の通勤手段

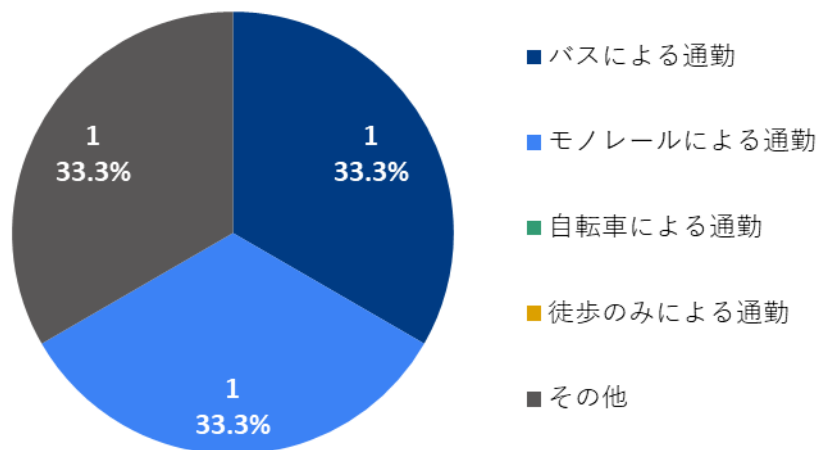
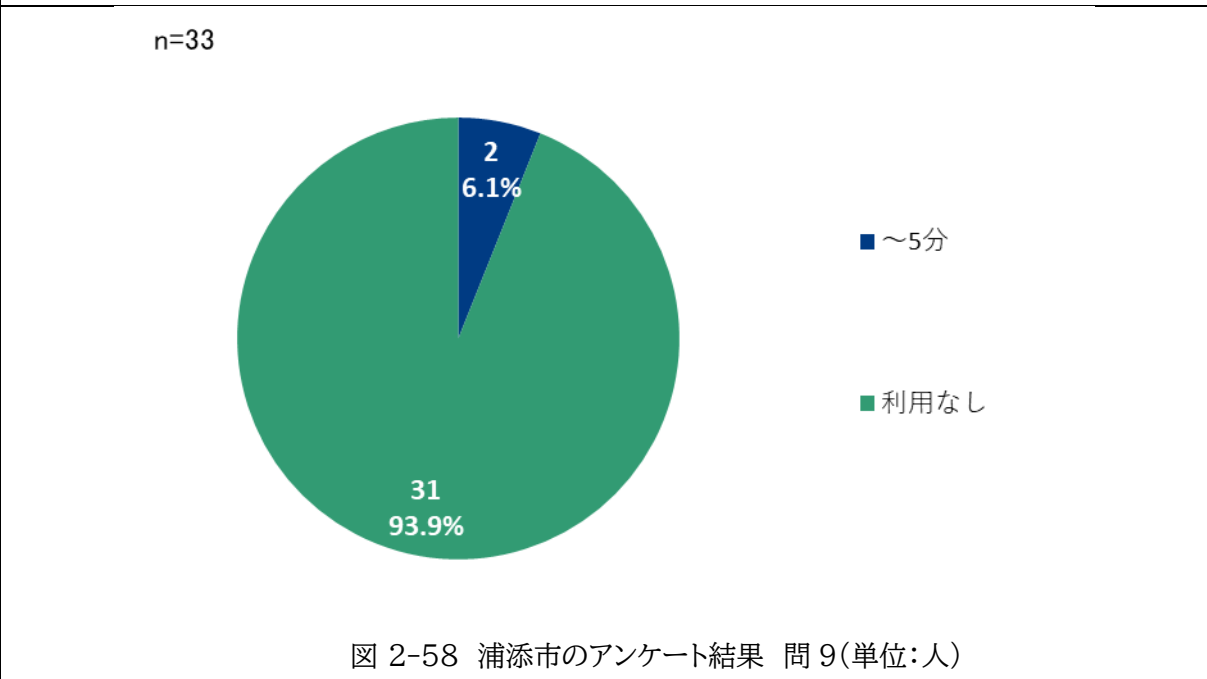
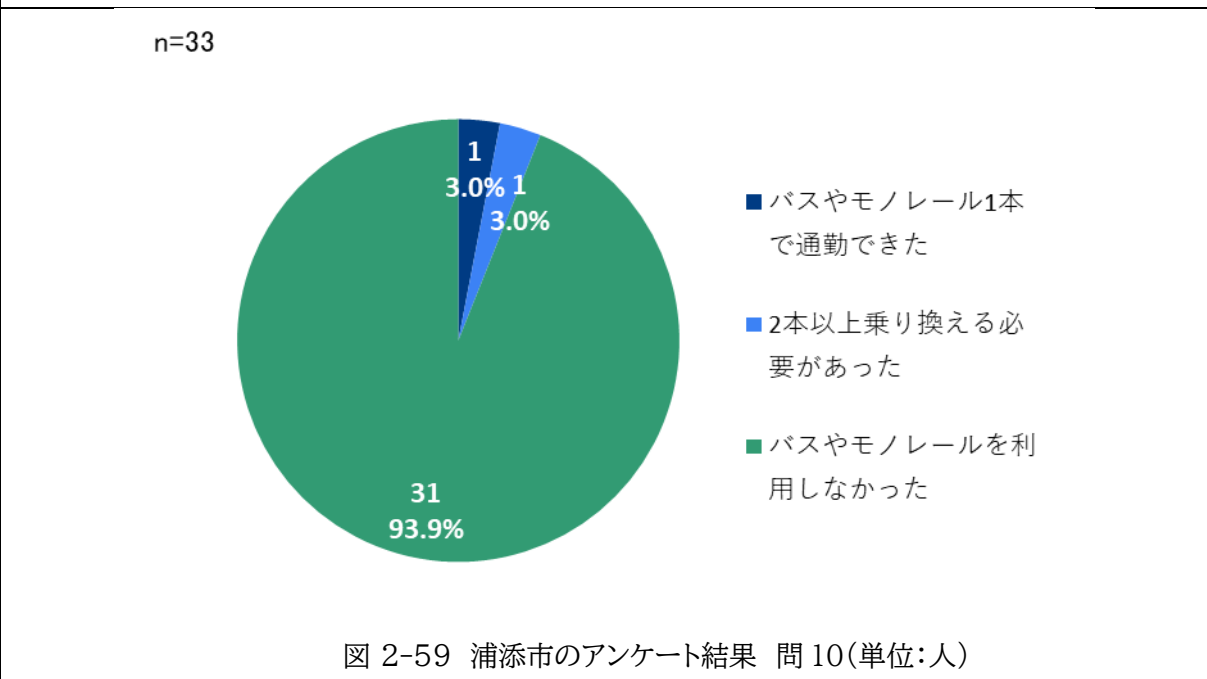


図 2-57 浦添市のアンケート結果 問 8(単位:人)

問 9:自宅から最寄りのバス停またはモノレール駅までの移動時間(「時差通勤+公共交通手段を用いた通勤」に取り組んだ参加者に限定)



問 10:実証時におけるバスやモノレールの乗り換え有無(「時差通勤+公共交通手段を用いた通勤」に取り組んだ参加者に限定)



問 11:実証終了後の公共交通手段を用いた通勤の継続意向(「時差通勤+公共交通手段を用いた通勤」に取り組んだ参加者に限定)

n=33

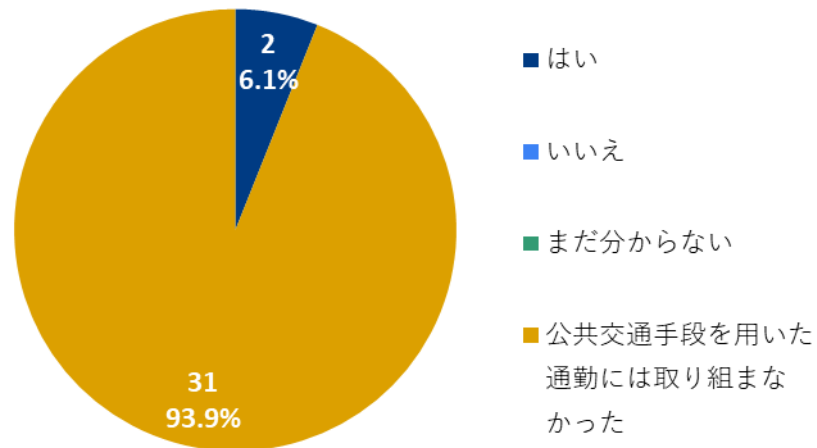


図 2-60 浦添市のアンケート結果 問 11(単位:人)

問 12:実証参加時の通勤時間

n=33

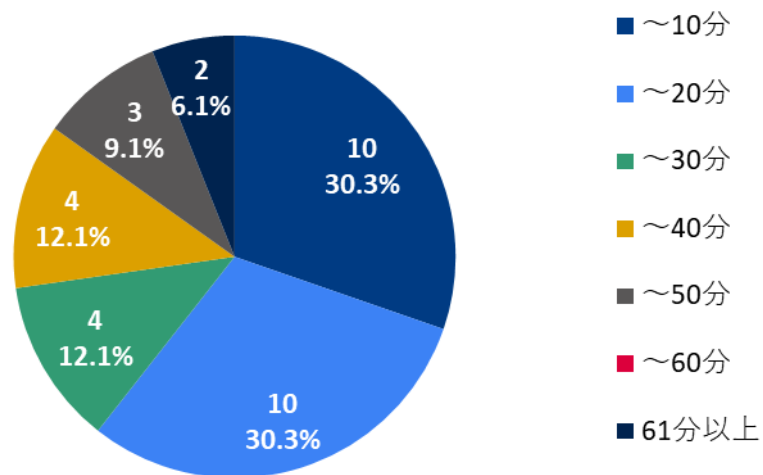


図 2-61 浦添市のアンケート結果 問 12(単位:人)

問 13:実証終了後の時差通勤への継続意欲

n=33

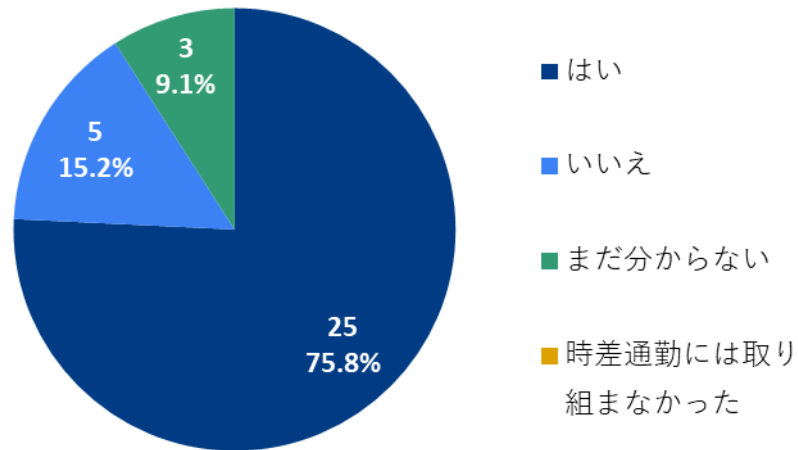


図 2-62 浦添市のアンケート結果 問 13(単位:人)

問 14:今回の実証で交通渋滞の解消や、社会課題の解決に向けて自分が貢献できたと感じるか

n=33

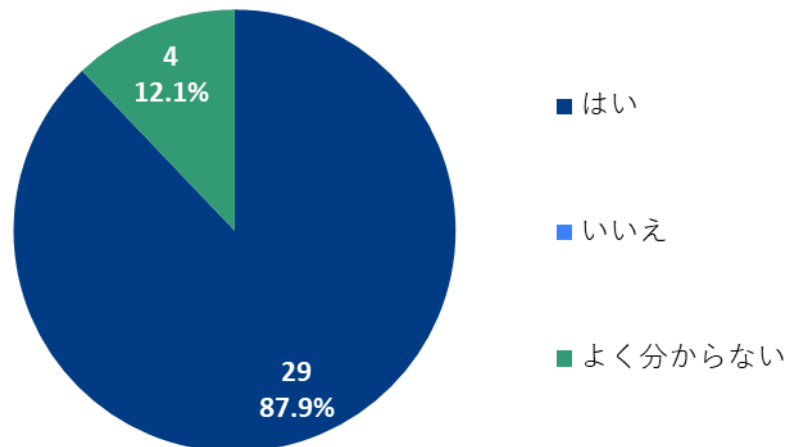


図 2-63 浦添市のアンケート結果 問 14(単位:人)

問 15:実証参加で感じたメリット・良かったこと

n=33

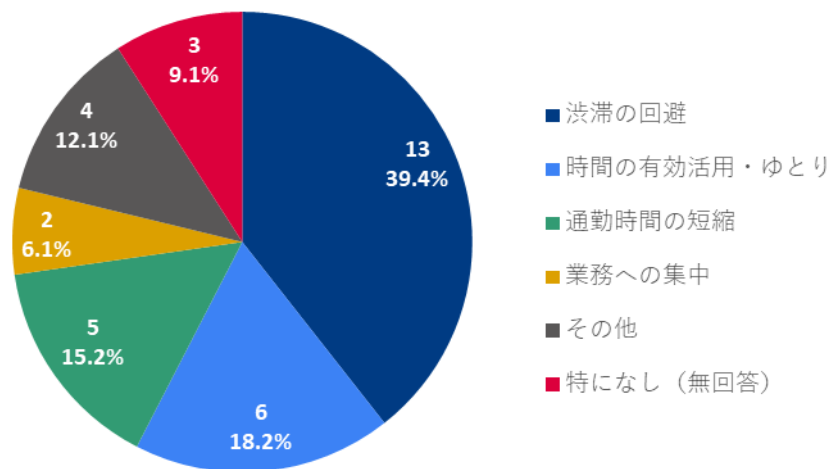


図 2-64 浦添市のアンケート結果 問 15(単位:人)

表 2-26 浦添市のアンケート結果:実証参加による気づき(良かったこと①)

項目	意見
渋滞回避	特に帰り際、渋滞に巻き込まれることなく帰れる
	1時間出勤を早めるだけで、渋滞がほとんど無かった
	特に朝は道が空いていて快適だったと感じた
	出勤時間を前倒したことにより退勤が早まり退勤時の混雑がなくスムーズに退勤できた
	渋滞に巻き込まれることなく通勤できた
	交通渋滞の回避ができた
	渋滞がほとんどない状態で出勤できたので快適だった
	役所付近の帰宅渋滞を回避できた
	バスレーンの時間帯ではなくなったことでスムーズに車が進んだ
	時差出勤によりスムーズに出勤・帰宅できた
健康増進	通勤時間の短縮で得た時間をジョギングなど健康増進につながった
	自分の生活スタイルにかなり適合していて、体調管理、業務どちらの面でもベストの状態でいられた
	早寝・早起きが習慣化し、良好な睡眠がとれるようになった
	帰宅後運動する時間が確保でき、運動不足解消につながった
余暇時間	プライベートな時間を確保することができた
	自分の時間が持てた
	年休を取らずに通院することができた

表 2-27 浦添市のアンケート結果:実証参加による気づき(良かったこと②)

項目	意見
心理的变化	朝時間的にゆとりがある、バスで座れる
	明るい時間に帰宅できるところが良かった
	普段の出勤にも時間に追われることがなくなった
通勤時間の短縮	通勤時の交通渋滞がなかったため、通勤時間が短縮され、余裕をもって出勤することができた。
	通勤時間が25分も短縮することができた
	渋滞の少ない早朝時に出勤することで、出勤時間を短縮することができた
	通勤時間の短縮ができた
子育て	朝の時間にゆとりができたことで、出勤前に子供の事をする時間ができた
	子供の送迎を行うことができた
	朝、子どもを保育園へ送るために年休を取得することがあるが、実証期間中は年休を取得せずに済んだ
	子育てに関わる時間を確保できた
ストレス低減	実際に通勤時間が短縮されストレスが解消された
	普段の通勤で渋滞している国道330号線宜野湾市我如古～大平インター間で一切止まることなく走行することができ、通勤のストレスが大幅に低減された
	交通混雑に巻き込まれことなく、出退勤がスムーズにストレスなく行えた
業務上の変化	課内職員の出勤前の早朝の集中できる環境(時間)を確保できた
	朝の時間を有効活用することで、仕事はかどった

問 16:実証参加で感じた課題・大変だったこと

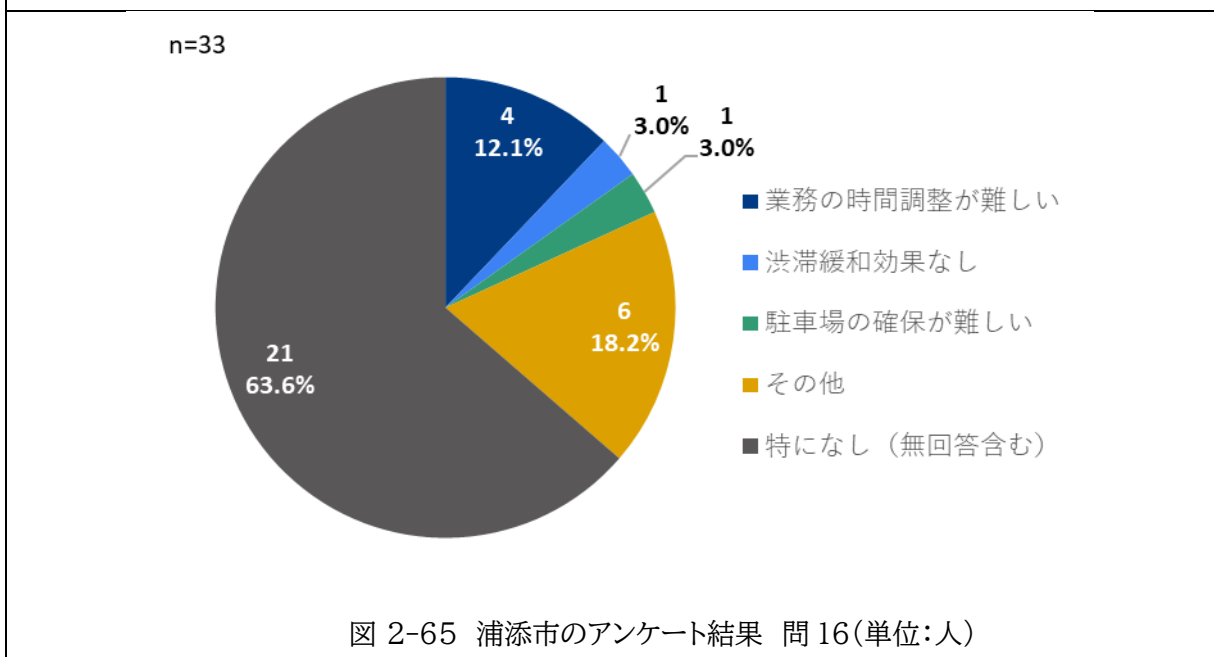


表 2-28 浦添市のアンケート結果:実証参加による気づき(課題に感じたこと)

項目	意見
業務関連	就業の鐘が鳴らなかったため、いつの間にか残業していることがあった
	打合せ等の時間調整が必要に感じた
	他の職員より帰宅時間が遅いため、プライベートの時間調整が難しい
	実証実験中、早い時間(AM9時開始)の会議があり、残業して出席する必要があった
	調整可能な範囲であるが、複数の職員が関わる会議においては、残業が必要になるという課題が生じると思った
	時差としている時間帯での、打ち合わせ日程調整が困難であった
	浸透していないことが理由からか、調整等により就業時間になっても退勤できない・しづらいことが多々あった
	会議の時間等を周囲が合わせなければいけないという課題があるが、時差出勤が浸透すればクリアできると思われる
バス利用の 難しさ	バスの便数が少ない
	いつバスが来るかが読みづらく、モノレールの方が早く確実に着くと思った
	バス酔いがあり、慣れるのに時間を要しそうだった
通勤	退勤時の混雑には、さほど差はみられなかった
	朝は渋滞がないが、夜は渋滞している
	バイクの場合、混雑回避の効果を感じなかった
手当の必要性	手当がきちんと出る状況であればバス通勤としたい
生活上の課題	アパートのごみ捨て時間が8時までなので結局早起きしないといけない
	睡眠時間の確保が課題
駐車場	駐輪場が遠くの場所しか空かなくなる

問 17:実証参加で感じた公共交通手段や働き方に関する課題

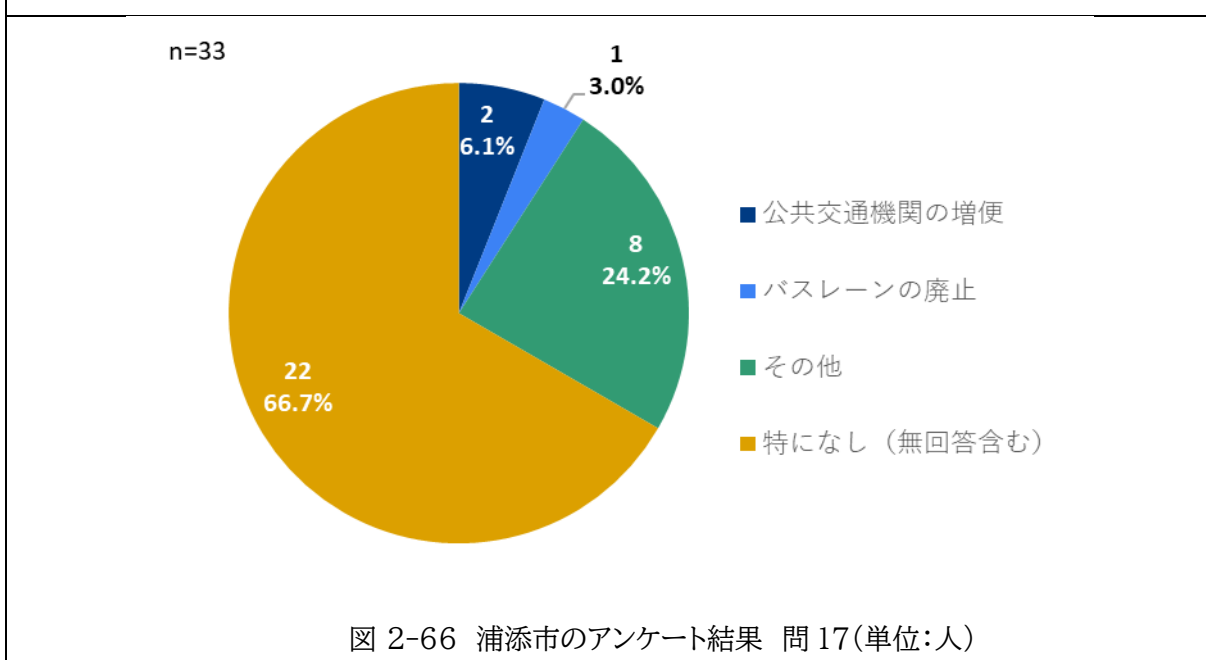


表 2-29 浦添市のアンケート結果：公共交通機関や働き方に関する課題

項目	意見
社会的課題	取組が広がることで渋滞等が緩和され、公共交通機関をより利用しやすくなるのではと考える。
運行サービスに関する課題	路線バスは朝夕の通勤通学時間帯に便数を増やしてほしい。
	公共交通機関（モノレール）だったが、空いており快適だった。
	時間帯をずらせばバスが時刻表通りに来やすくなる。
	渋滞による遅れが発生する、本数が少ない等の課題が解決出来れば、公共交通機関を利用したいと考えている。
	バスレーンがないだけで10分以上も通勤時間が変わる。
働き方に関する課題	バスが渋滞の影響を受けないのであれば、バスでの出勤も試してみたい。
	30分早く出ることですら渋滞がなくバスが時刻通りに運行できる。
	出勤時間を一時間後ろ倒しにすることで、約30分の通勤時間の短縮になったので、渋滞緩和の為に今後時差出勤を広めてほしい。
	8：30出勤は特に国道、県道が通勤ラッシュによる渋滞が生じやすく、時差出勤は効果的と感じた。時差出勤が浸透すれば交通量も平準化され結果的にバスの運行にも良い影響がでると思われる。

問 18:行政や交通事業者交通や働き方に関する提案

n=33

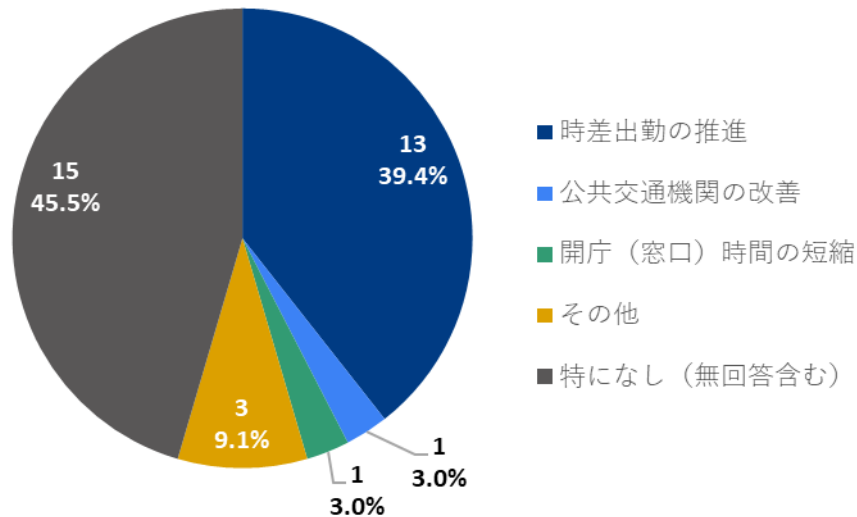


図 2-67 浦添市のアンケート結果 問 18(単位:人)

表 2-30 浦添市のアンケート結果：行政や交通事業者に通や働き方に関する提案

項目	意見
運行上の改善	バスの本数や時間帯を調整できるとより良くなるかと思う。
社会的課題	県内において時差出勤が一般に浸透し、出退勤時間の渋滞緩和に繋がれば良いと感じた。 学校や職場など出勤時間をズラせたら渋滞はなくなりそう。
実証の推進	本当に必要な方には交通問題解消のみならず、プラスアルファの要素も感じるいい取り組みだと強く感じた。 民間のみならず、行政においてもこれから浸透していけば良いと感じた。
働き方に関する改善	30分早めるだけで、これだけ有効なので次年度以降早めに取り入れてほしい。
	窓口時間の短縮より時差出勤での取り組みの方が職員の満足度では高いように感じる。また本庁全体で行うことで市役所付近の渋滞対策となると考えられる。
	WLBの観点からも時差通勤は制度化が必要である。
	国や県でも時差出勤を取り入れているため、全庁的に施工できれば良い。
	今後、浦添市でも時差出勤を採用してほしい。
	組織として調整は必須だが、可能であればそれぞれに合うライフスタイルを第一に働くのがいいと思う。
	時差出勤は、働き方にも良い影響がある。
	ぜひとも時差出勤を導入していただきたい。
	役所として業務量に見合った職員配置等に取り組みないと、仮にともともと残業が多い部署の場合、時差出勤のメリットが活かされない可能性がある。
	以前働いていた民間企業では既に時差出勤を取り入れており、通勤のストレスを感じたことがなかった。行政も取り入れ職員の働きやすさを向上させてほしい。
	鉄軌道がない沖縄県においては、行政、民間事業者等は積極的に時差出勤等に取り組み、交通事情の解消に向け取り組むべきである。

問 19:取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ

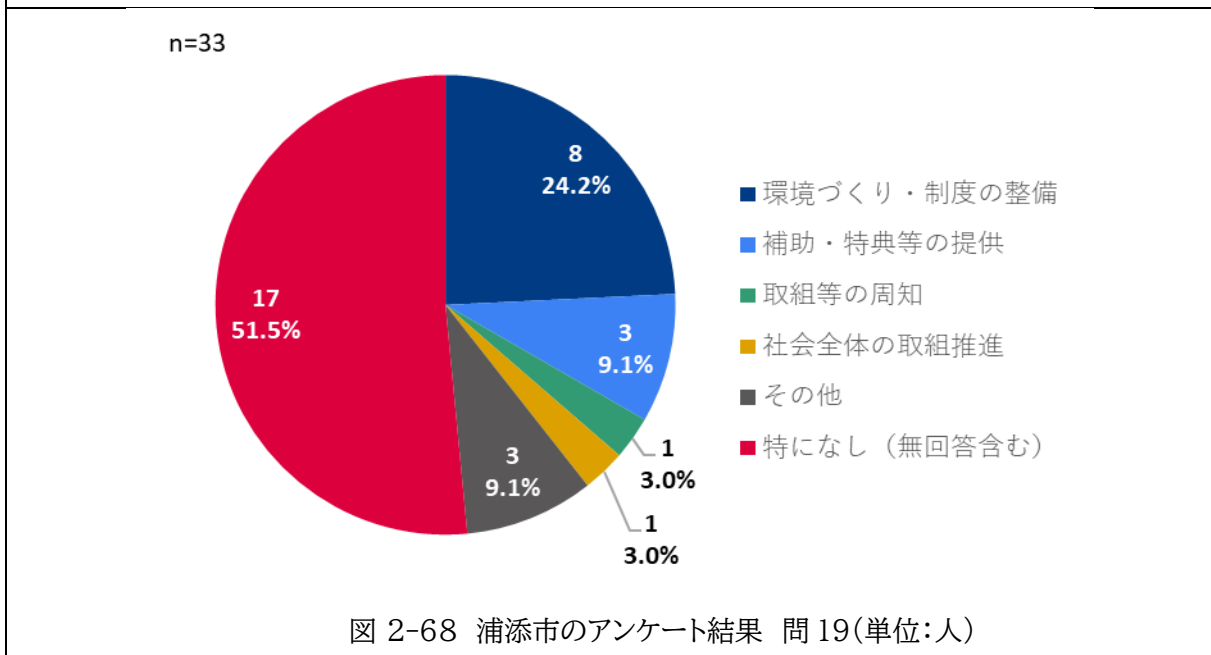


表 2-31 浦添市のアンケート結果：取組の輪を広げるために求められる工夫・インセンティブ

項目	意見
実証の進め方	全庁的に実証すれば、その意義がわかると思う。
	取組み期間そのものを長期（せめて1か月等）にして頂きたい。そうであればバス通勤への転換等がやりやすいと史料。
	早めに全庁的に取り組むべき。
	時差出勤を希望しなかった職員へ、なぜ希望しなかったのかを聞いてみることを提案する。
	他部署との会議等も多いため、全庁的に行うべきと考える。
通勤手当	今回は都市建設部のみを実証対象としていたようだが、全庁的に行えばより効果が得られると思う。
	本県の交通事情の解消は、行政の問題として組織全体で積極的に取り組んでほしい。
インセンティブ付与	実証期間中の通勤手当が確保されれば、公共交通利用者も増えるのではないかと感じた。
働き方改善	公共交通利用者へのインセンティブが必要。
	バス等の遅延で遅刻にならないように調整が必要だと思う。
	フレックスみたいに出勤時間を長期間固定ではなく柔軟にすればよいと思う。
	時間の使いかたの質が上がる点がインセンティブになる。
	一時的に時差出勤の職員が不在の時間が発生する為、業務においては、他職員でカバーできる体制が必要と感じた。
広報発信	本当に必要な方にはいい取り組みだと強く感じた。
	他自治体の取り組みを参考にメリット、デメリットの周知をしていただけると有難い。

問 20：実証への意見

表 2-32 浦添市のアンケート結果：そのほか実証に対する意見

項目	意見
前向きな意見	善は急げということで進めてほしい。
	また直近で行ってほしい。改めて時差出勤のメリットの大きさ、デメリットがあるのかを知る機会がほしい。
	浦添市では1月19日より窓口時間を短縮しており、16時以降は窓口が原則閉まることとなり、出勤時間を早めても他職員の負担も軽微となり、今回利用したいと思った理由の1つともなったため、他の自治体にも広がってほしい。
	是非、継続的に展開するべきである。
	公共交通の視点での取り組みかと思うが、様々な生活スタイルにあった働き方が求められる時代なので、職員課とも連携のうえ継続して取り組んでいただきたい。
今後の課題	今後、浦添市役所においても、時差通勤を実施していただきたい。
	全庁的に実証して欲しい。
	時差出勤を行うことで朝のストレスが低減され仕事のパフォーマンスも向上された。他の対象者も同様に感じているのであれば、時差出勤を取り入れるべきだと思われる。
	1 階から3階の窓口業務を主に展開されている部署に対してどのように時差出勤を提案出来るのかが課題である。
	課内や係内において、実証実験に参加しなかった職員への影響が不明と感じた。時差出勤を行う職員がいることで、業務に支障は出なかったか、今後支障が出る可能性はないのか疑問が残った。
	実証期間が短い、慣れた頃に元に戻るためもう少し期間を長くしてほしい。

2) ヒアリング結果

アンケート回答を踏まえ、実証参加に伴う感想を深く把握するために、実証参加者及び窓口担当者等の関係者に対してヒアリング調査を行った。

2026 年 3 月 6 日 浦添市ヒアリング議事要旨

参加者:Q さん、R さん、S さん、T さん、U さん、V さん、W さん(いずれも実証参加者)、X さん(窓口担当者)

○ヒアリング結果概要

- ・ 実証への取組状況
 - Q さん(都市計画課):9 時 30 分からの時差出勤に切り替えた。原付バイクで通勤している。
 - R さん(区画整理課):8 時からの時差出勤に切り替えた。自家用車で通勤している。
 - S さん(ちゅらまち推進課):30 分後ろ倒しで 9 時からの時差通勤を導入。徒歩で通勤している。
 - T さん(都市計画課):9 時 30 分から時差通勤に切り替えた。バイクで通勤している。
 - U さん(運動公園整備室):30 分前倒しで時差通勤を導入し、自家用車で通勤。
 - V さん(建築指導課):1 時間後ろ倒しで時差通勤を導入し、普段はモノレールで通勤している。
 - W さん(道路課):1 時間前倒しでの時差出勤に切り替えた。徒歩出勤で通勤した。
 - X さん(都市計画課):窓口担当として担当したが、実証には参加しなかった。なお、普段は自家用車で通勤。
- ・ 実証に参加して良かったこと及び課題に感じたこと(N さん～X さん)
 - X さん:窓口担当の感触として、今回の取組自体は好評だったため、人事部に掛け合っ取組を継続したいと考えている。
 - Q さん:睡眠が多く取れるようになったことは良かった。他方で、遅い時間の出勤となったので、市役所の駐輪場が埋まってしまっている点が課題だった。寝過ごしたことでアパートのごみ捨てに間に合わないことがあるなども悩ましかった。通勤時は渋滞を回避できたが、帰宅時の混雑状況はあまり変化がなかった。担当課では、窓口業務があまり多くなかったため、業務上の影響は大きくなかったが、同じ業務を担当するもう 1 人の職員(1 時間後ろ倒しの時差出勤を導入)と会議を調整することが難しかった。
 - R さん:朝早く出勤することで渋滞をやや回避できたと感じているほか、終業時間を早められたことで帰宅時の渋滞を回避できたようには感じている。業務上の変化はあまり感じなかった。
 - S さん:徒歩通勤のため、交通量についてあまり変化はなかった。通勤時には、家族に車で送迎してもらったこともあるが、その際に通常よりも渋滞回避ができたと感じている。また、子供の保育園の送迎の時間を確保できた点は大きなメリットがあったと感じている。一方で、業務上の会議や研修の参加に向けて通勤時間を調整(結果的に早めに出勤)しないといけない点が悩ましかった。
 - T さん:1 時間後ろ倒しにしたことで、さらに通勤時間が短縮された。庁内のエレベーターも普段の通勤時には大変混雑しているが、遅れて通勤することでスムーズに利用できた。窓口や電話業務が多い部署ではあったが、時差通勤時も支障なくスムーズに取り組むことができた。課題としては、退勤時の混雑はそこまで変化がなかった点が挙げられる。

- U さん:8 時出勤に切り替えたが、通勤時に渋滞にはまってしまい、結果的に通勤時間があまり変わらなかった。大きなメリットとしては、30 分早く出勤することで仕事に集中する時間を作ることができた。課題としては、時差出勤が広く庁内で周知されていないため、職員によっては取組を理解していない方が多く、退勤のタイミングで仕事を依頼されることがあり、退勤が大変だった。そのため、退庁時間が従来の通勤時と変わらなかった日もあった。しかし、朝の時間のメリットは非常に大きかったため、現在も自主的に早く出勤している。
- V さん:真嘉比地区からモノレールで通勤しているが、時差出勤期間には 1 時間後ろ倒しで出勤し、モノレールではなくバスを利用するようになった。バス通勤によって朝の通勤に余裕を持って取り組めるようになったと感じており、定時退庁後の時間を集中時間として設けられた点も良かった。ただし、バス通勤で酔ってしまうことやバス停で待機する時間があまり好きではなかった。今後継続するのであれば、30 分後ろ倒す形で継続したい。モノレール駅からは歩いて通わないといけない点が課題である。なお、業務上の変化としては、職場の人間と交流する機会が減ったと感じている。
- X さん:窓口担当としては、実証開始までの調整に時間を要した。時差出勤と公共交通手段の利用という取組の意義は各部署ともに総論賛成となるが、実際に個々人が取り組むにあたって自分事として取り組むまでの機運醸成には至らなかったと感じている。その意味では時差出勤によるメリットをより打ち出すことが必要である。実証を呼び掛ける際に個々人の目線でメリットを整理することが望ましい。自家用車を用いて通勤することでどの程度ガソリンや駐車場代など費用がかかっているのかということをも可視化することも有効ではないか。沖縄振興局では、時差出勤を導入している人は机上に「時差通勤中」という立て札を用いていたので、こうした工夫を取り入れていくことが望ましい。このような取組参加者を増やしていくことで次年度以降も継続していきたい。
- W さん:朝の 1 時間に集中できる時間を設けられたことが良かった。他方で、終業時間をあまり早められなかったと感じている。早く帰ることができた場合は、ゆっくりした時間を確保できたと感じている。
- ・ 取組の輪を広げるために課題となる交通環境及び必要なインセンティブ・工夫
 - V さん:次年度に当方は引っ越さないといけない可能性があり、時差通勤を継続してもらえると居住範囲の選択肢が広がると考えている。出勤時間にも例えば 8 時 30 分～9 時の間に出勤するといったルールを持たせるなどゆとりを持たせることが望ましい。
 - X さん:勤怠管理システムの時間内で管理しているので遅刻も厳しく判定されている。今後は日によって勤務時間が柔軟に切り替わる形が望ましい。
 - U さん:朝の時間帯は子供の送迎が必要であるが、早朝出勤のために家事を慌ててこなさないといけない点が課題である。家事と業務上のバランスが難しいと感じている。
 - T さん:今回実証に参加しなかった人からは「取組にメリットを感じなかった」という意見を聞いた。また、今回の実証では交通手当の制度が間に合わなかったため、今後併せて制度化することが求められる。
 - X さん:交通手当は月別に申請するが、翌月からの支払いとなるため、今回は対応できなかった。そのため、公共交通手段を用いた取組参加者はほぼいなかった。
 - S さん:月単位で出勤時間を調整できれば有難いと思料。他の部署(市民部など)からもぜひやり

たいという意見が届いていたため、他の部署も巻き込めるのではないかと。

- R さん：出勤時間を段階的に分ける運用が望ましい。実証参加者によっては「この時間帯での時差出勤は合わない」という気づきを得た職員もいた。
- Q さん：連絡・調整の面では、内線電話で他職員が「不在」と伝える必要が生じることを懸念している。全庁的に取り組んでいることが見えると良いと考えている。また、時差出勤の導入状況について、スケジュールで可視化してほしい。
- X さん：そこまで課題は大きくないと感じており、庁内で調整の上、解決していきたい。また、当初は窓口業務の短縮が始まったタイミングに合わせて実施したことで人事部からは「混乱を招くのではないかと/窓口業務短縮の効果が相殺されるのではないかと」という懸念が示されていた。元々人事部は窓口業務終了後に会議用の時間を設けたいと考えていたが、結果的には窓口時間の短縮と組み合わせで柔軟な働き方を取り入れた職員が多く、好評であった。
- X さん：今回は都市建設部だけで実施した状況であったが、他部署へ広げていくうえでは管理職の判断に拠るところが大きく、例えば時差出勤に取り組みたい方の中で誰を優先するのかという許可基準を設けたいと考えている。：浦添市・森田

3) 浦添市の実証結果に関する考察

宜野湾市の実証では、33名の職員が「時差通勤」または「公共交通手段を用いた通勤」に参加したが、同時期に窓口業務の営業時間の短縮が行われたことで、参加者が増大した点が大きな特徴である。

一方で、今回はあくまで都市建設部の中でのみ試験的に実施されたため、今後浦添市役所内で制度化を目指すうえでは、他部署を巻き込んだ取組の継続が求められる。特に「公共交通手段を用いた通勤」については浦添市役所の全職員の通勤データを概観すると取組に参加可能（公共交通手段を利用可能）な職員が浦添市内居住者を中心に数多く存在するため、今後の実証ではこうした職員に向けてアプローチすることが求められる。

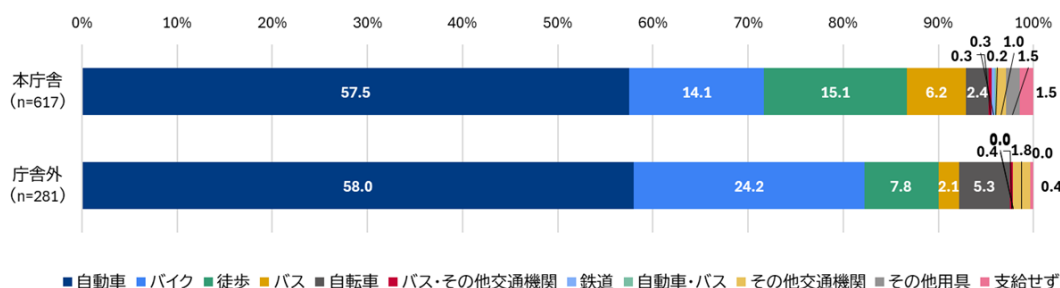


図 2-69 浦添市職員の居住地別通勤手段(単位:%)

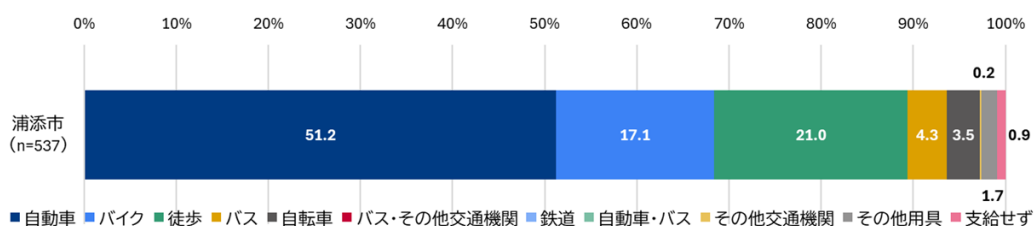


図 2-70 浦添市から通勤している市職員の通勤手段(単位:%)

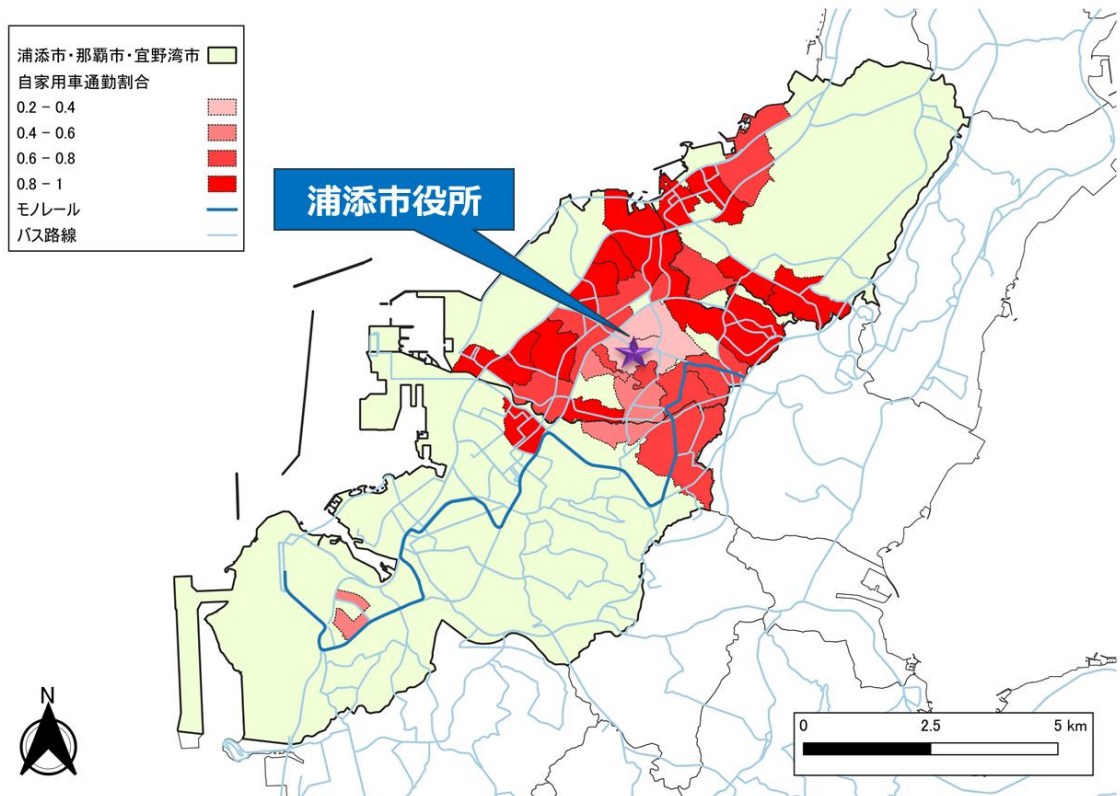


図 2-71 浦添市役所へ自家用車で通勤している市職員の居住地別割合
(出所:統計地理情報システムならびに国土数値情報のバス路線データを加工して MRI 作成)

また、本実証に参加した職員からは、実証で得られたメリットとして渋滞の回避だけでなく、健康増進や子育て時間の創出といった前向きな意見が挙げられた。他方で、課題としては業務上の時間調整や定時性の低さによるバス利用の難しさや手当の必要性などが挙げられており、時差通勤の導入に関しては通勤時及び業務上の観点から困難に直面したことが明らかになった。

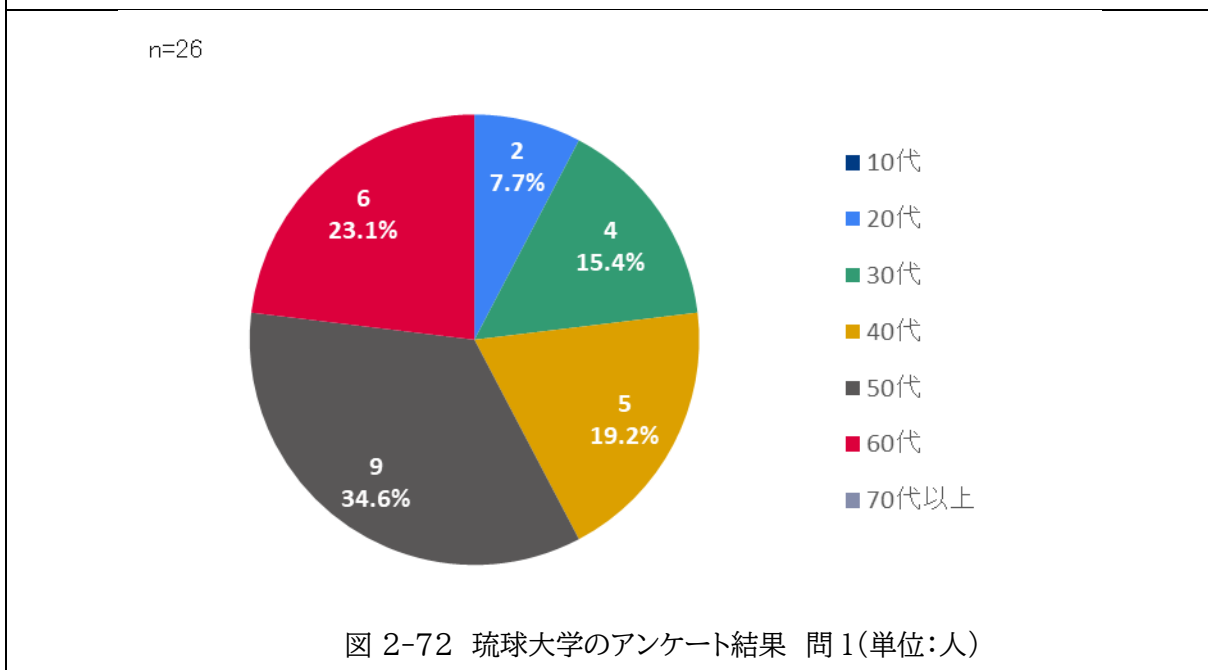
なお、ヒアリング結果に記載がある通り、浦添市は今回の取組結果を踏まえて、制度化に向けた庁内調整を進める方針であり、宜野湾市と同様に今後、他の自治体で同様の実証を行う際の参考事例になると考えられる。

(5) 琉球大学の実証結果

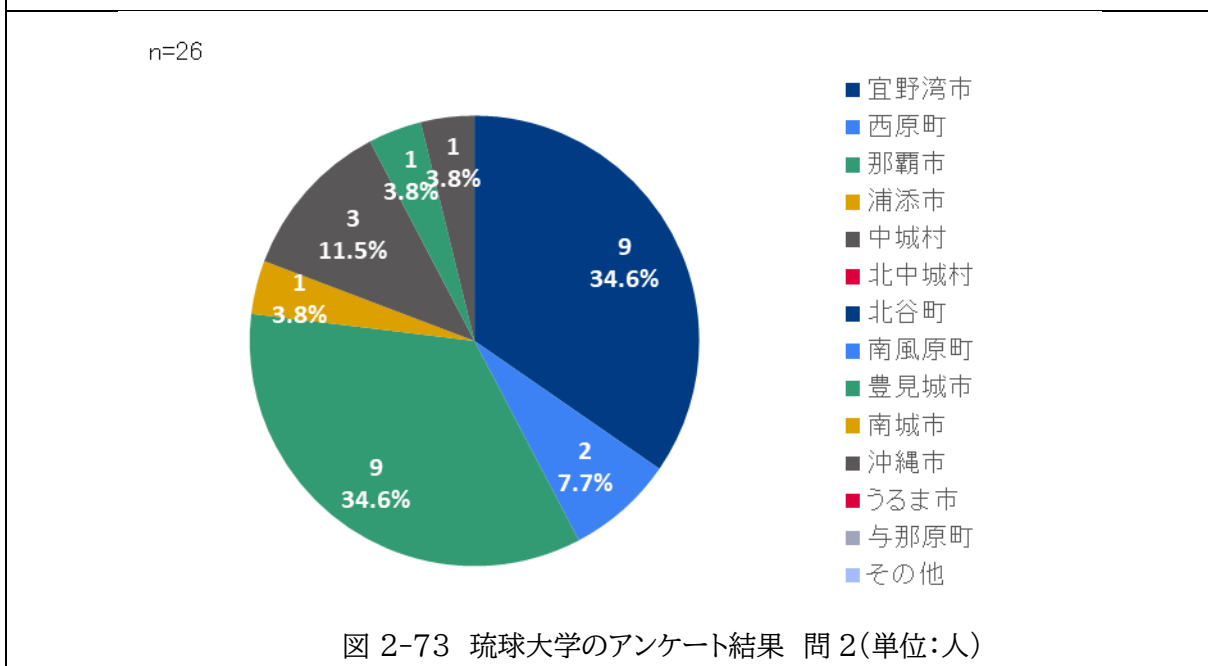
1) アンケート調査結果

琉球大学の実証では、最終的に 26 名の教職員が実証に参加し、参加後のアンケート結果として以下の通り結果が得られた。

問 1:参加者の年齢



問 2:参加者の居住地



問 3:参加者の職業

n=26

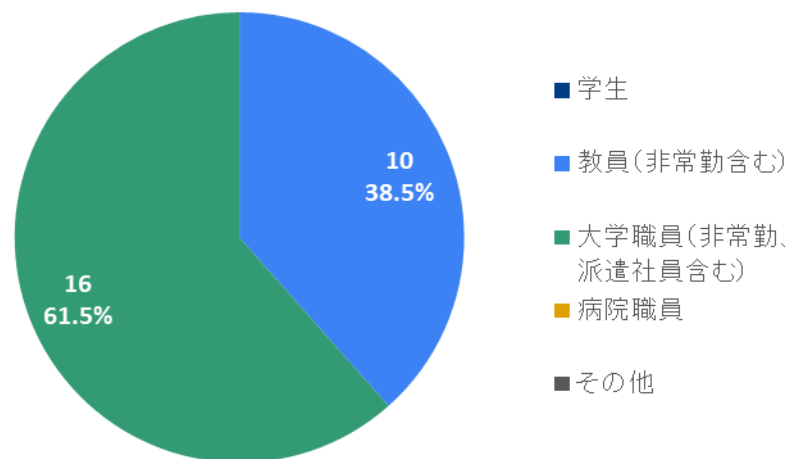


図 2-74 琉球大学のアンケート結果 問 3(単位:人)

問 4:参加者の普段の通勤手段

n=26

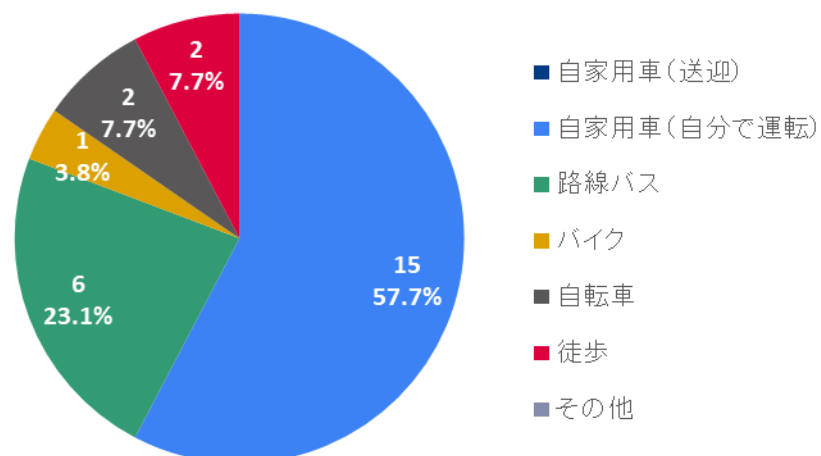


図 2-75 琉球大学のアンケート結果 問 4(単位:人)

問 5:参加者の普段の通勤時間

n=26

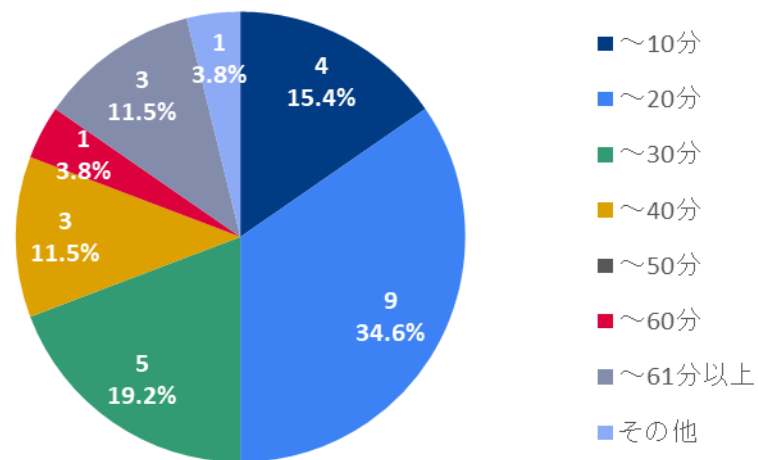


図 2-76 琉球大学のアンケート結果 問 5(単位:人)

問 6:実証への参加状況

n=26

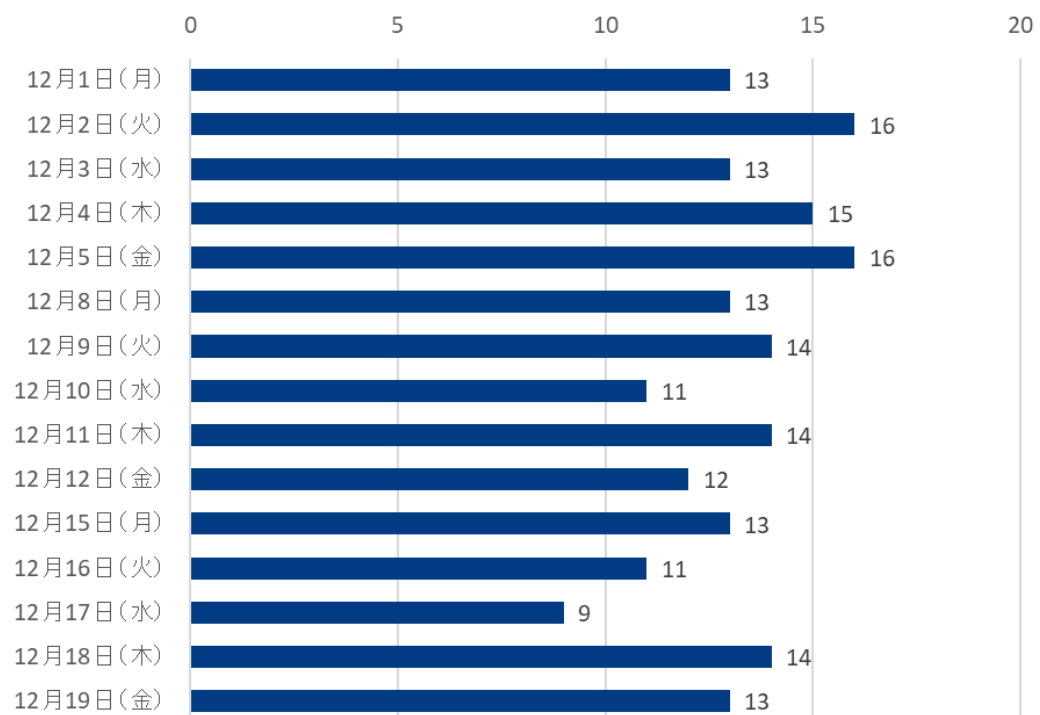


図 2-77 琉球大学のアンケート結果 問 6(単位:人)

問 7:実証で取り組んだメニュー

n=26

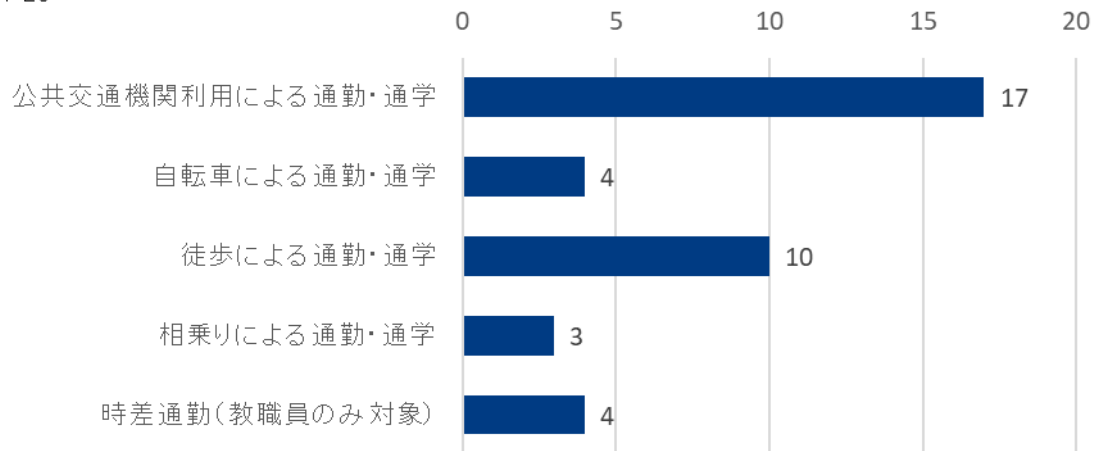


図 2-78 琉球大学のアンケート結果 問 7(単位:人)

問 8:実証時に利用した公共交通手段(複数選択可)

n=29

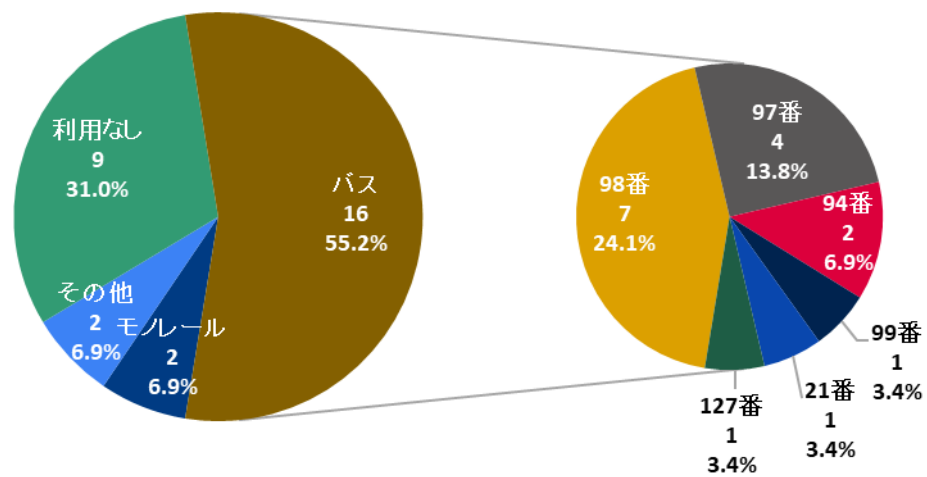


図 2-79 琉球大学のアンケート結果 問 8(単位:人)

問 9:実証時の通勤時間

n=26

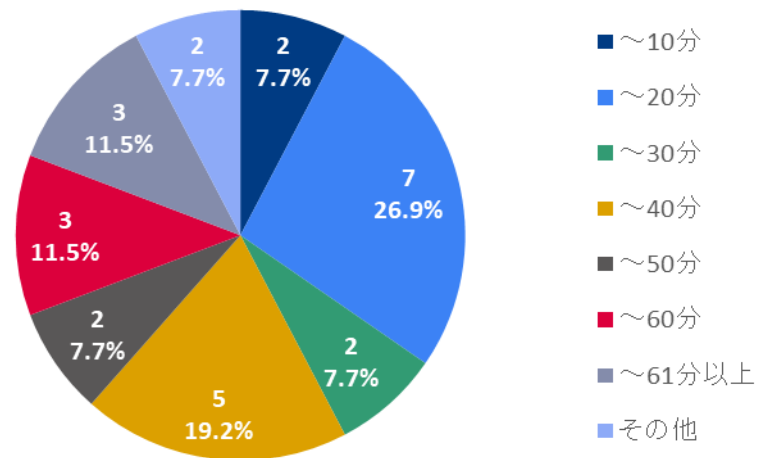


図 2-80 琉球大学のアンケート結果 問 9(単位:人)

問 10:実証に参加した理由(複数選択可)

n=26

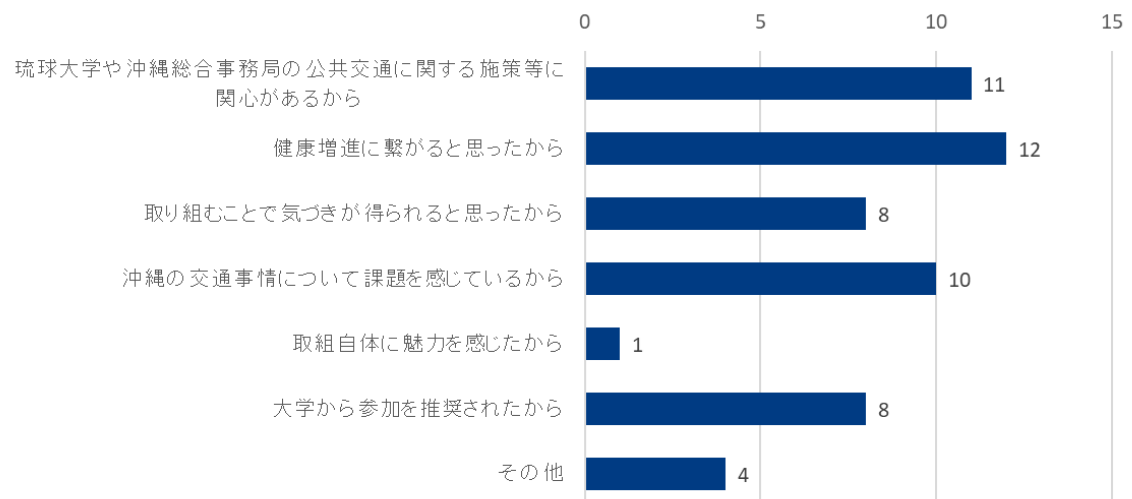


図 2-81 琉球大学のアンケート結果 問 10(単位:人)

問 11: 実証終了後の継続意向(公共交通手段を利用したいと考えているか)

n=26

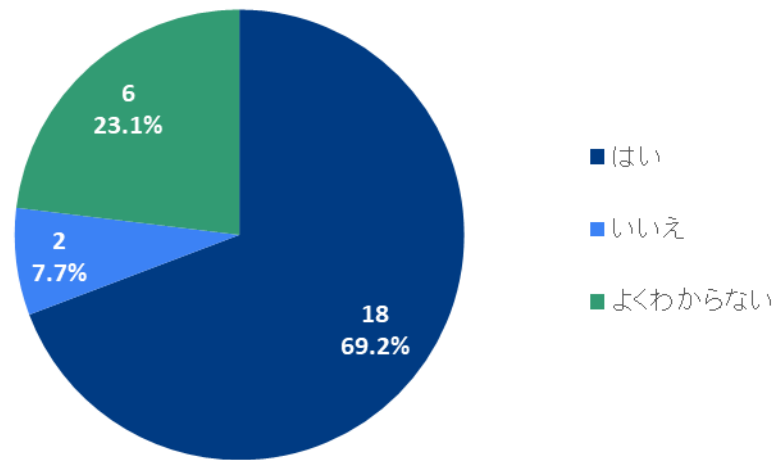


図 2-82 琉球大学のアンケート結果 問 11(単位:人)

問 12: 今回の実証で交通渋滞の解消や、社会課題の解決に向けて自分が貢献できたと感じるか

n=26

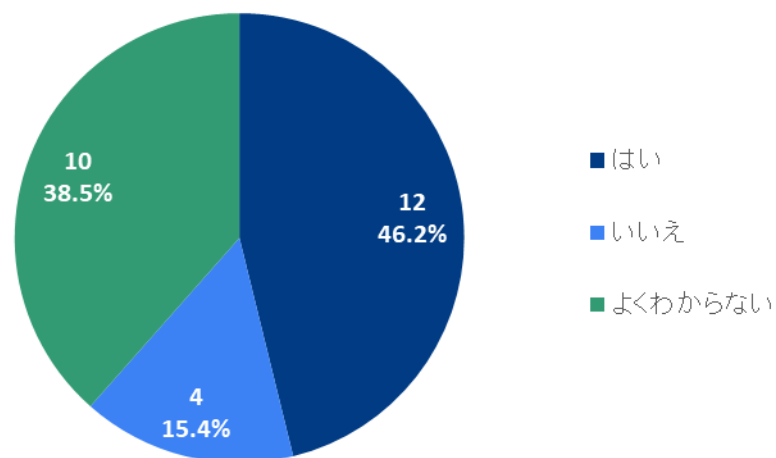


図 2-83 琉球大学のアンケート結果 問 12(単位:人)

問 13:実証参加で感じたメリット・良かったこと

n=26

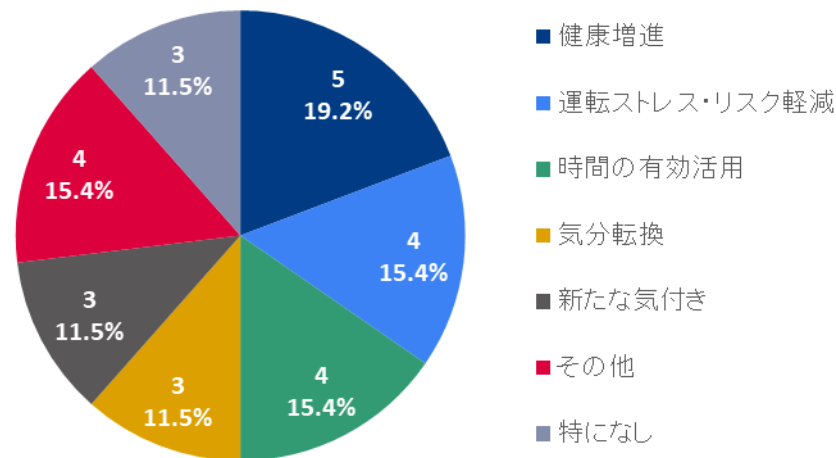


図 2-84 琉球大学のアンケート結果 問 13(単位:人)

表 2-33 琉球大学のアンケート結果:実証参加で感じたメリット・良かったこと

項目	意見
渋滞回避	混んでいる時間に通勤しても、渋滞に巻き込まれずに行けた。
心理的变化	帰宅時にバスの出発時刻が限られ、間に合うようメリハリの利いた業務に繋がった。帰りにお酒を飲めた。自分で運転することによる不安が多少解消された。
	歩くことで気分転換できた。
	通勤路を変えて、頭に刺激を与えることができた。
	汗はかくが、気分は爽快である。
	普段からバス通勤であり、期間中に特別メリットは感じなかった。
健康増進	運転のストレス回避。学内駐車場の心配が回避される。
	運動になるので良いと思う。
	健康増進と時間帯に依っては早く着く。
自由時間	健康によい。
	(ほぼ) 始発なので、バスの中で勉強ができる。
	移動時に読書等自分時間ができる。
	マイカー通勤の場合、運転中は運転に集中しないといけないが、公共交通機関を利用すると移動時間も自分の時間(読書やスマートフォンの操作など)に充てることができるため、そのことについてメリットを感じている。
事故リスク低減	移動時間を趣味に使える。
	バスに乗るということは、つまり自分で車を運転しないので事故を起こす可能性が0である。(例:疲れても居眠り運転や追突など起こす恐れが0)
公共交通課題	マイカー通勤による事故のリスクがなくなる。
	公共交通を利用することによる課題が体感できた。(時刻設定、料金、バスロケなど)

問 14:実証参加で感じた課題・大変だったこと

n=26

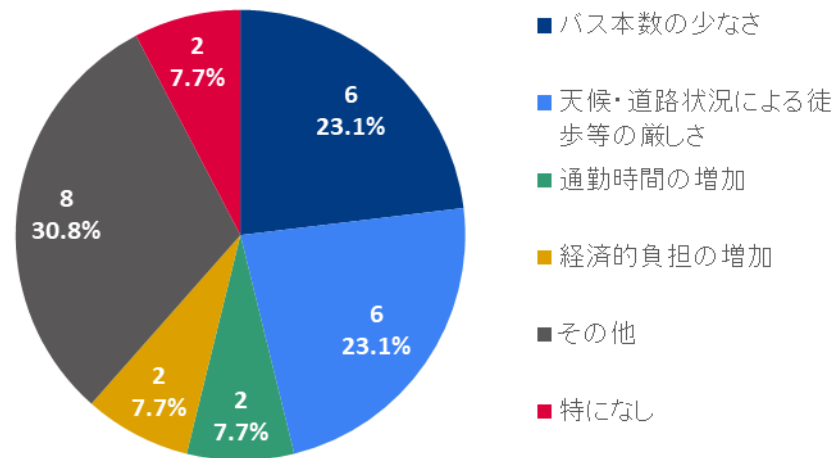


図 2-85 琉球大学のアンケート結果 問 14(単位:人)

表 2-34 琉球大学のアンケート結果:実証参加で感じた課題・大変だったこと

項目	意見
公共交通	始業よりも30分以上前に着くため、もう少し遅い便の方が理想ではある。ただし、時差出勤などをすれば影響は少ない。 利用できる公共交通機関（本数）が多くない。 もともとバス料金が高いことに加え、時刻表上往路と復路の手段が異なるため定期券利用も困難であり、公共交通利用を継続するための経済的負担を強く感じた。料金のタイパのとても悪いと感じた。この12月から98番線の便数が減り、帰りのバスの時間帯が少し不便になった。 バスの本数が少ない。97番で言えば、帰宅時にあたる18時から21時の時間帯は1時間に1本しかない。せめて18時は1時間2本にならないか？ 日によって乗車・降車時間の変動が大きい。便数が少ない。 沖縄県における公共交通機関の課題は2つあると感じている。1つ目は、車を利用する人が多く、時間帯に限らず渋滞が生じることが多いことで、2つ目は運転手不足のために昨今バスの便の減便等が生じていることである。これらの課題は今後解消される必要があるように思われる。 バスの本数が少ない。渋滞ピーク時間帯にバスを利用すると遅刻してしまう。
通勤	渋滞による通勤時間の長さが課題。 良い時期に実施していると思うが、夏は厳しいと思う。 研究のために作業を行う際には車が必要でその際の状況には解決できていない。 道すがら、面白いことが何もないこと。 書類や書籍など、重量のある荷物があるときは不便であった。 普段からバス通勤であり、期間中に特別デメリットは感じなかった。 どうしてもマイカー通勤よりは時間がかかってしまうこと。 通勤に係るコストの増加（時間、お金）が課題。
道路環境	徒歩の場合、天候や授業のための持ち物などに左右され、いつも行うのは簡単ではないと感じた。 周辺の道路状況が悪く、自転車のタイヤがパンクしてしまった。大学が単独でできることではないと思うが、行政とも連携して課題が解決できるとよい。
安全性	坂が多くて自転車はきつい。 朝夜の徒歩移動は、交通事故が心配である。

問 15:実証参加で感じた公共交通機関の課題

n=26

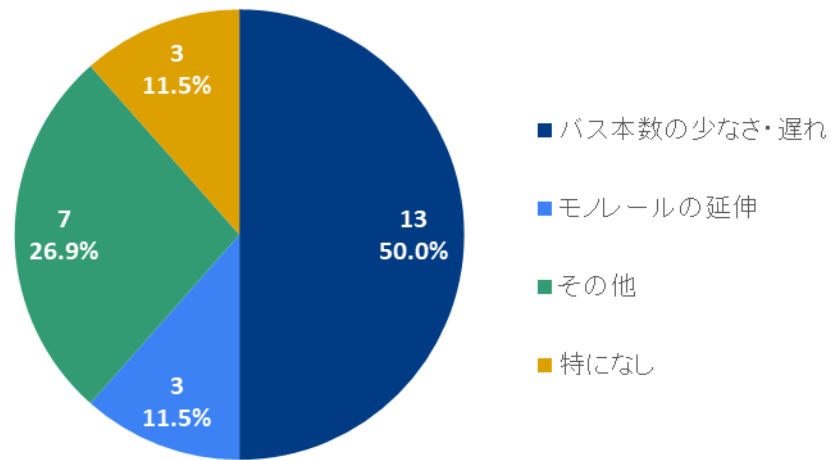


図 2-86 琉球大学のアンケート結果 問 15(単位:人)

表 2-35 琉球大学のアンケート結果：公共交通機関の課題

項目	意見
社会的課題	運転手の不足が大きな課題である。ただ、この問題は公共交通機関が独力で解決できるものではなく、県や国をあげて解決を目指す必要があると感じている。また、個人的にはバスからモノレールへの乗り換え等がさらにスムーズにできるとありがたい。（乗り換えの際に料金が割引される、モノレールの駅近くにバス停を設置するなど）。
運行サービスに関する課題	バスのみたと雨の日に渋滞で時間がかかるため、モノレールで石嶺駅→てだこ浦西駅→バスで琉大という選択肢があると理想。（今だと乗り継ぎが悪くてだこ浦西駅から先はタクシー利用になってしまう）
	渋滞、本数少ない、定刻通りに走っていない、待ち時間が長いなどが課題。
	通勤通学を継続できる時刻表が設定された路線が限られてると感じた。
	車の渋滞による公共交通機関の遅れがひどい。
	バスの便数は減少傾向にあるようで、少し困っている。
	294番線の路線を増便して、もっと使いやすいようにしてほしい。
	もしバス通勤・通学を増やしたいのであれば、バスの本数を増やすなど利便性を考慮しなければマイカー利用は減らなないと感じた。
	モノレールの乗継ぎ利用ができるよう、始業時に合わせた294番線の増便をしてほしい。
	バスが定刻通りにくることがほとんどない。
	バスの本数が少ない。
交通ネットワークに関する課題	大学駐車場へ直行できる路線が少ない。
	徒歩を公共交通機関に変える場合、待ち時間が長かったり、接続が悪い。
	増便されると良いと感じた。
	通学・通勤時間に合わせたバスが少ない。
	てだこ浦西からゆいレールが伸びてくれるとよい。
道路環境の課題	琉大病院が普天間に移設したため、千原キャンパスへ行くのが不便になったので改善してほしい。
	中城村側だろうか？護佐丸の名の小さなバスが走っていて良い取り組みと思った。宜野湾側にもあれば良いと思った。
	モノレールの延伸が西普天間までであると良いと思う。
	是非モノレールを延伸して欲しい。てだこ浦西→旧病院→琉大東口→長田まで延伸すれば琉大、キリ短、沖国と多数の学生が利用するので採算は取れるはずと考える。
道路環境の課題	特に那覇南部方面は、道路がかなり整備され、渋滞が解消されている反面、渋滞するからバス利用するという人が少なくなる懸念もでてくると思う。主要道路はバスレーンを拡張し、マイカーが不便になるような施策は良いと思います。

問 16:実証参加で感じた自転車道や歩道の課題

n=26

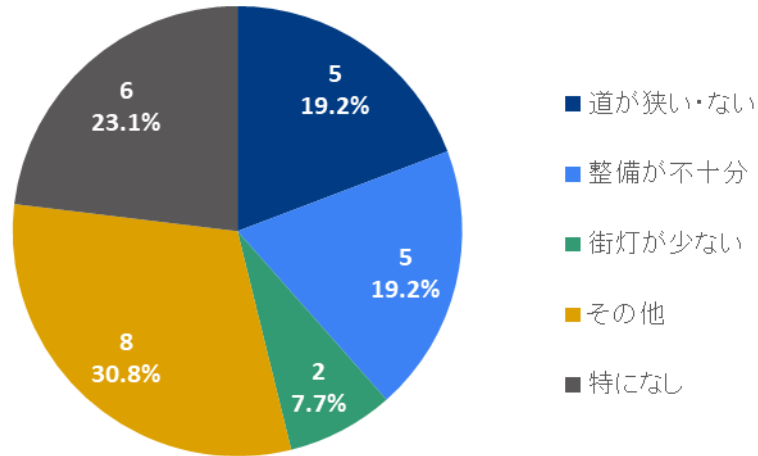


図 2-87 琉球大学のアンケート結果 問 16(単位:人)

表 2-36 琉球大学のアンケート結果:自転車道・歩道の課題

項目	意見
歩道の課題	琉大千原キャンパスからてだこ浦西駅までの歩道は外灯が少なく、雑草がボーボーに生えており歩きにくい。歩道のない区間もあり事故が怖い。 自転車道や歩道が狭かったり、設けていない場所があったりする。 バス停にいくまでの道のりで、自転車が多く危険。 街灯が足りない。校内では農学部から南口側。校外では宜野湾市の問題だけれども、北口付近が暗いのは、本校にとってもよろしくない。 段差が少ないと危険性が少なくなる。 南門～ウェルカムプラザ～50周年記念館まで北側に歩道がなく、不便又は危険。 歩道の整備が不十分である。 車道ばかりキレイにするけど、歩道が凸凹で、自転車で走りづらい。南口のゲートを入ったすぐにある信号のない横断歩道に、自転車が上り下りしやすいように小さいスロープを付けて、段差をなくしてほしい。 坂道多すぎる（急過ぎて）し、夏場は超高温だし、自転車は正直しんどいと思う。 琉球大学内に自転車道があることに気づかなかったため、どこに自転車道があるのかわかりやすくしてほしい。 歩道が少ない、または狭い。
車道の課題	周辺の道路環境（宜野湾側）がよくない。 自転車が通るには車道が狭い。学内は駐輪場が基本的に道路沿いにしかなく不便。 本学内で気になったことはありませんが、沖縄はバスレーンが少ないのかなと感じた。 自転車道の整備が十分ではないように感じる。原則、車道通行になると思うが、路肩に自転車通行のための十分な広さがないように思う。 ループ道路で朝晩渋滞する区間（特に附属小中から大学本部入り口の交差点までの区間）で自転車を車道走行するのは車に迷惑がかかり、なおかつ危険を感じるため、やむなく教育学部側の歩道を走行してしまふことが多い。 キャンパス周辺の道路を車以外のモビリティ（徒歩含む）が通行しやすいよう改善してほしい。

問 17:実証(ノーマイカーウィーク)に対する意見

n=26

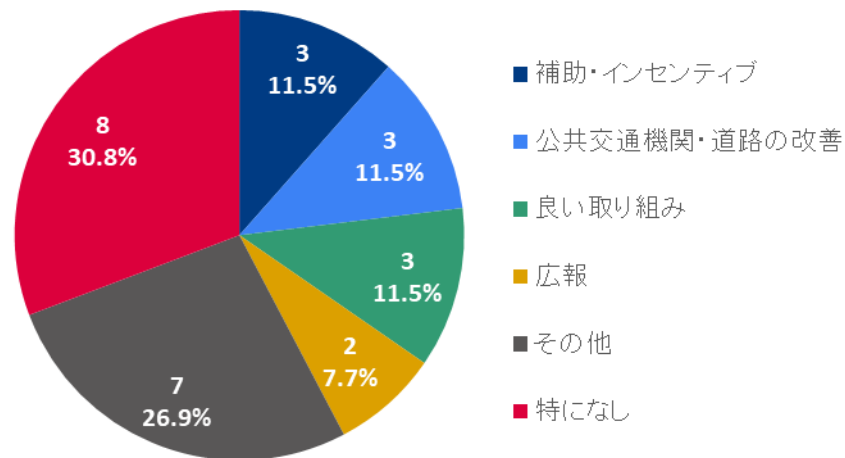


図 2-88 琉球大学のアンケート結果 問 17(単位:人)

表 2-37 琉球大学のアンケート結果:実証に対する意見

項目	意見
前向きな意見	大学からバス会社へのアプローチも検討されていると伺った気がしており、期待している。 とても大切な試みだと思う。沖縄ではやはり車の利用者が多いため、このことが個々の交通事故や健康問題などの要因に関わっているように思える。特に高齢者の運転については近年大きな事故なども目立っていますので、ノーマイカーウィークの試みでさらに公共交通機関の利用者が増えるといい。公共交通機関の利用者が増えることは運転手不足の問題の解決にもつながる一つのきっかけだと思うので、この試みはとても有効な試みだと思う。 環境や交通渋滞、健康維持にとっても良いことと思う。(一方で上述したような不便さもあるため、車をどうしても使わなければならない場合があることも改めて感じた。) とても良い取り組みだと思う。
今後の課題	公共交通機関利用だと、自家用車(ガソリン代のみを比較すると)よりはどうしても高くなるため、割引等があれば更に取り組みやすいと感じた。 大学近所で住まない限り、ノーマイカーは難しいのではと思う。 広報活動が足りない。てだこ浦西駅と北口の連絡バスを強化できたら現実的だと思う。 もう少しポスターなどでも貼りだした方が良い。 ウィーク期間外での取組もフォローアップし、フィードバックできると良い。 公共交通機関、歩道、自転車道の整備がないと、事故が心配である。 インセンティブがほしい。 月間など、期限を区切っての実施は良いかと思った。 モノレールを延伸すれば問題の大半が片付くと思う。 ノーマイカーであってもマイカーと同等程度の利便性があることを実感できるような体験ができなければ、マイカー通勤は減らないと思う。 バス代補助、バス遅延に対する対応方法(職場の理解)等の検討が課題。 大学だけの取り組みでは限界があるので、県や町に広げたほうが良い。

2) 琉球大学の実証結果に関する考察

今回の実証は先述した通り、琉球大学全体で実施したノーマイカーウィークの取組の一環として実施されたため、公共交通手段を用いた通勤をメニューとして選択した職員が多く、時差通勤に取り組んだ職員は4名と少ない結果になった。そのため、今後琉球大学で同様の実証を行う際には時差通勤といった働き方の転換に繋がる取り組みを優先的に取り組むことが求められるといえる。

また、本実証に参加した職員からは、実証で得られたメリットとして健康増進だけでなく、自由時間の創出といった前向きな意見が挙げられた。他方で、課題としてはバスの定時性の低さや路上の安全性、通勤時間の増大などが挙げられており、公共交通手段を用いた通勤に関しては主に通勤の観点から困難に直面したことが明らかになった。

2.2 課題及び解決策

2.2.1 実証で顕在化した課題

本節では、今年度の実証で顕在化した課題及びその課題に対する解決策を整理する。前節で整理した実証結果を踏まえると、今年度の実証で顕在化した課題は下表の通り整理できる。

表 2-38 実証で顕在化した課題

課題	内容
① 公共交通の認知度が低い	実証開始時に初めて近隣に利用可能なバス停・路線が存在することを知った職員も存在するほか利用方法や決済方法について知らない職員も存在した
② 時差通勤について、職場内で理解が得られにくい場合があり、実施が難しい	時差通勤等働き方を変えるメニューを取り入れた場合、制度上可能であっても取り組んでいない同僚から難色を示されるなど職場内で理解が得られにくい状況が生じてしまい、実際に取り組むことが困難な状況が見受けられた
③ 時差通勤について、業務遂行上のコミュニケーションの問題などにより、実施が難しい	時差通勤等働き方を変えるメニューを取り入れた場合、他部署とのコミュニケーションや会議調整など業務遂行上の不都合が生じるといった課題が浮き彫りになった
④ 組織内の一部署が主体となって実証を推進すると取組が組織全体に広がりにくい	一部署が窓口部署になった場合、全庁的に周知するための庁内調整や合意形成が難航する可能性があり、勤怠管理や全庁的な周知の観点から人事部を巻き込むことが求められる
⑤ 取組の意義・メリットを感じておらず参加を見送った職員が一定数存在する	今回の実証では、特に子育て世代の参加者から好意的な意見が寄せられたが、他方でヒアリング結果から取組意義やメリットを感じず実証への参加を見送った職員が一定数存在する実態が浮き彫りになった
⑥ 各組織の内規や勤怠管理システム等の課題によって、取組メニューが限定される傾向にある	実証に参加した組織の多くは、公共交通手段を用いた通勤と時差通勤、在宅勤務等の取組メニューを検討する際に、各組織で内規や勤怠管理システム等において障壁となる課題があるために、実現可能な取組メニューを絞ることとなった

課題①については、公共交通手段を利用した取組における課題である。すでに前年度の実証においても課題として指摘されていたが、このメニューを用いた場合、公共交通手段を利用できる環境にないながらもバス停の位置などを知らなかった職員が一定数存在することが今回のヒアリングから明らかになった。これはバス路線など路線体系だけでなく、料金設定や決済方法など利用方法に関しても認知度が低く、こうしたバス利用に関する情報不足も課題として提起された。

課題②については、働き方改革といえる時差通勤の取組における課題である。組織内の制度として整備できた場合でも、時差通勤に参加せず取組に対して難色を示す職員が存在していたことによる心理的な抵抗感が大きな課題として存在し、これにより取組に参加した職員自身が「周囲の職員に対して迷惑をかけたと申し訳なさを感じてしまう」という状況が生じていることが確認された。これは実証参加にあたって心理的な障壁が生まれていたことを示唆しており、今後取組の輪を拡大するためにはこうした心理的障壁を取り除くための工夫が求められる。

課題③については、同様に働き方改革といえる時差通勤の取組における課題である。実証を実施する場合に、他部署の職員との役割分担や会議調整・コミュニケーションなど業務遂行上の課題が多数生じていたことが浮き彫りになった。そのため、今後取組の輪を拡大するためにはこうした業務遂行上の庁内の課題を取り除くための工夫も求められる。

課題④については、実証の進め方に関する課題である。今年度の実証においては、自治体の場合、都市計画課など窓口担当の職員が所属する部署を起点として庁内へ実証参加を呼び掛けたが、全庁を巻き込んだ形で機運醸成が図れなかった点が課題として浮き彫りになったといえる。これは言い換えれば窓口担当部署の設置体制に課題があると考えられるため、全庁的に呼び掛けることを前提として人事課や企画財政課といったあらゆる部署との関わりが多い部署に窓口担当を依頼するほか、これらの部署と窓口担当部署が協力体制を築くといった工夫が求められる。

課題⑤については、実証結果を概観すると主に自治体で実施した時差通勤の取組には、子育て世代の職員を中心に意欲的に参加したことが明らかになった一方で、取組そのものに意義やメリットを感じていないため実証への参加を見送った職員が一定数存在することが分かった。そのため、今後取組を継続する際には、あらゆる年齢層や世代・居住地等を考慮したうえで多様なアプローチ方法を検討する必要があると考えられる。

課題⑥については、今回の実証を概観すると、当初想定していた「公共交通手段を用いた通勤」、「在宅勤務」、「時差通勤」等のメニューをすべて実施できた企業・自治体が存在しなかったため、幅広いメニューに取り組める組織が少ないことが明らかになった。しかし、これは組織上の内規や勤怠管理システムに起因する課題であると考えられるため、こうした課題について丁寧に掘り下げることも今後求められるといえる。

2.2.2 課題の解決策

前項で整理した課題について、有効な解決策として考えられる取組を下表の通り整理した。

表 2-39 実証で顕在化した課題の解決策

課題	解決策
① 公共交通の認知度が低い	・ 個人ごとや地域ごとに利用可能な交通手段の情報提供 ・ シェアサイクリングを含めた利用可能な公共交通手段の啓発活動 ・ バスやサイクリング等の交通事業者と連携した利用促進イベントや乗り方教室などの実施
② 時差通勤について、職場内で理解が得られにくい場合があり、実施が難しい	・ (実証参加組織に向けた)広報誌やPVによる取組の紹介 ・ (組織内で)取組実施を周知するイベントの開催 ・ 窓口担当者と組織内の管理職との連携体制の構築 ・ 窓口担当者から取組には参加しない同部署の職員に向けた説明会の実施 ・ 組織内制度化を見据えた実証後のプロセス設計 ・ これまでの実証における各組織の取組を紹介する事例集の作成
③ 時差通勤について、業務遂行上のコミュニケーションの問題などにより、実施が難しい	・ チャット機能を用いたコミュニケーション環境の構築 ・ 組織内システム(予定表など)における取組参加者の情報を可視化
④ 組織内の一部署が主体となって実証を推進すると取組が組織全体に広がりにくい	・ (対象部署を選定するための)職員の働き方に関する現状分析及びアプローチ戦略の検討 ・ (実証に参加可能な方を把握するための)職員の通勤実態に関する分析及びアプローチ戦略の検討 ・ 人事課を必ず巻き込むといった全庁的な周知を見据えた体制構築
⑤ 取組の意義・メリットを感じておらず参加を見送った職員が一定数存在する	・ 実証参加によるメリットや意義を世代やライフステージ別に再整理 ・ 実証にメリットを感じていない職員に訴求するための戦略検討
⑥ 各組織の内規や勤怠管理システム等の課題によって、取組メニューが限定される傾向にある	・ 実証実施に向けた課題や障壁となる要素を聞き取り、取組方針を提案するコンサルテーション

解決策①は、「公共交通の認知度が低い」という課題への対応策であり、具体的には通勤実態の分析をもとに各職員が実証に参加する場合に具体的に利用可能なバス路線・ダイヤなどの情報を提供するほか、シェアサイクリングを含めた利用可能な公共交通手段の啓発活動が有効であると考えられる。また、実現には時間を要すると考えられるが、実証実施の際に、バスやサイクリング等の交通事業者と連携した割引制度・乗り方教室などの実施も取組参加者を増やすためには重要である。

また、課題①については、沖縄交通リ・デザインが実証実施と両輪で目指す公共交通の利便性向上および環境整備にも大きく関わる課題であると考えられる。こうした観点を踏まえ、公共交通の環境整備に資する解決策としては以下の3点が挙げられる。

A:ダイヤや時刻表などを包括的に分かりやすく情報提供すること

B:通勤手当のメリットについての発信を強化すること

C:乗り継ぎ利便性の観点からの情報提供や環境整備(バス停の上屋整備など)を行う

Aについては、実証推進にあたって各職員にパーソナライズされた情報を提供することが重要であるが、他方で実証参加者からはダイヤや時刻表に関する情報提供が不足している点が課題として挙げられていたことを踏まえ、利用者にとって分かりやすい形での情報提供を今後拡充することが求められる。

Bについては、すでに交通事業者が提供している定期券に関する発信を強化することで、企業・自治体における定期券を活用した通勤手当の導入を促すことが期待される。

Cについては、バス路線間の乗り継ぎに関する情報発信を強化するだけでなく、バス停での待機時間の快適性を高めるためにベンチや上屋の設備を拡充するといった環境整備を進めることが求められる。

解決策②は、「時差通勤について、職場内で理解が得られにくい場合があり、実施が難しい」という課題への対応策であり、実証参加組織に対する広報活動や組織内の連携強化に向けた取り組みが求められる。特に実証に参加しない職員に対しても取組を紹介することで、実証に参加する職員の心理的抵抗感を低減し、組織全体での機運醸成を図ることが求められる。具体的には広報紙やPVを通じた取組の紹介や取組意義・内容を直接紹介するイベントの開催などが挙げられる。「沖縄交通リ・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討業務」における調査結果を踏まえると、クール・ビズのように行政主導で行動変容を促した事例では「社長や市長等を巻き込んで組織一体となって取り組む姿勢を提示すること」や「キャッチーなフレーズを掲げて参加を幅広く呼び掛けること」が効果をもたらしたと考えられるため、今後実施するイベントについてもそのような役割が期待される。そのほかこれまでの実証における各組織の取組を紹介する事例集の作成も重要な取組であり、実証参加団体の実証準備を支援するツールとして役立つと考えられる。

また、組織内の連携強化の方策としては、各部署の管理職とも連携体制を構築することで、実証参加を円滑に進められるための機運醸成を行うことが望ましい。また、キックオフ説明会とは異なる形で、窓口担当部署から取組参加者に向けた説明会の実施も一案であるほか、実証を通じて組織内で明確な制度として導入し、時差通勤を前提とした働き方に関する制度設計を行うためのプロセスを設計することも全庁的な取組を推進するうえでは有効である。

解決策③は、「時差通勤について、業務遂行上のコミュニケーションの問題などにより、実施が難しい」という課題への対応策である。これは業務の進め方そのものを見直す取組であり、具体的にはチャットベースで気軽にコミュニケーションが取れる環境の構築や時差通勤に取り組んでいる職員が予定表な

ど組織内のシステム上で可視化されるようにするといった業務遂行環境の整備及び改良が必要になると考えられる。

解決策④は、「組織内の一部署が主体となって実証を推進すると取組が組織全体に広がりにくい」という課題への対応策である。これは言い換えれば全庁的に取り組みの輪を広げるために必要な取組であり、全庁的な周知を見据えた体制構築が挙げられる。具体的には人事課や企画財政課を必ず体制メンバーとして巻き込むなどを中心に実証実施上の体制を拡充することが求められる。

また、併せて実証に参加しやすい部署や職員を把握することは、後述する追加アプローチを検討するうえで重要な取組であり、対象部署を選定するための職員の働き方に関する現状分析や実証に参加可能な方を把握するための職員の通勤実態に関する分析が求められる。

解決策⑤は、「取組の意義・メリットを感じておらず参加を見送った職員が一定数存在する」という課題への対応策であり、世代やライフステージの違いに応じて、取組の意義をより明確化することが必要であり、実証を周知する資料等においてこうした世代別のメリットを下図のように記載するといった工夫を施すことが求められる。また、実際に取組に対してメリットを感じていない職員への追加アプローチについても検討することが必要である。こちらについては窓口部署とも連携しながらどのような実証の展開方法が有効なのかという点について検討することが求められる。

解決策⑥は、「各組織の事情によって、取組メニューが限定される傾向にある」という課題への対応策であり、実証実施に向けた課題や障壁となる要素を聞き取り、取組方針を提案するコンサルティングが挙げられる。これは実証参加組織が幅広い取組メニューを実施するための戦略の検討に繋がるほか、沖縄総合事務局などにとっては実証の方法論を確立するうえで解決すべき課題などを聞き取る観点から重要な方策であるといえる。

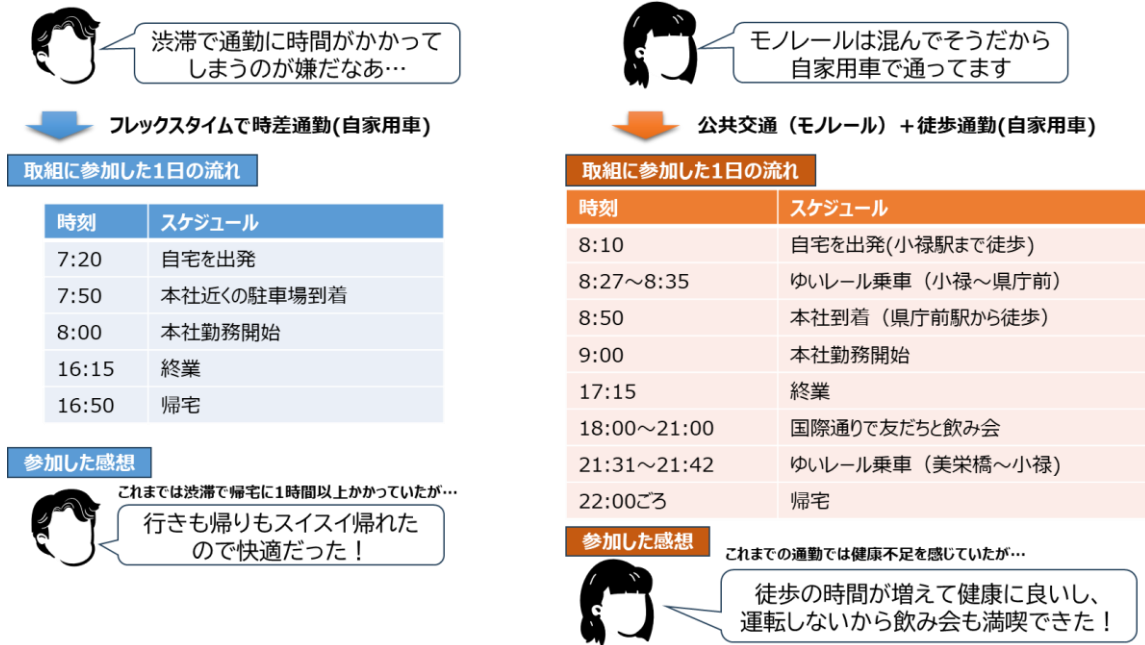


図 2-89 ライフステージに応じた取組のメリットを示す資料イメージ

2.2.3 課題解決策の優先順位・手順

上記の通り整理した課題解決策については、沖縄交通リ・デザインの取組のロードマップも勘案すると短期的に取り組むべき内容と長期的に取り組むべき内容の2種類に分類することができる。

沖縄交通リ・デザインは、現在は取組の初期段階(短期フェーズ)にあり、意欲的に協力してもらえるアーリーアダプターを確保したうえで各組織と共同で実証を展開している状況である。こうした取組は令和9年度まで継続し、これまでの実証結果をもとに今後のリ・デザインの指針となるアクションプランを策定することを目指している。そして、その後は中長期フェーズと位置付けられ、こうした取組の輪を拡大する段階を想定している。

短期フェーズでは、沖縄総合事務局ならびに沖縄振興局等が主導的に各団体へ打診を行い、実証の実施・調整を担う体制となっているが、中長期フェーズでは、沖縄総合事務局や沖縄県が沖縄交通リ・デザイン推進事務局を組成し、実証参加を希望する団体が事務局へ応募する制度が想定される。そのため、このフェーズでは、実証参加団体が主に実証実施に向けた調整を担い、沖縄総合事務局等の事務局サイドは過年度の実証結果を踏まえて実証の進め方に関する基本指針を提示すると考えられる。

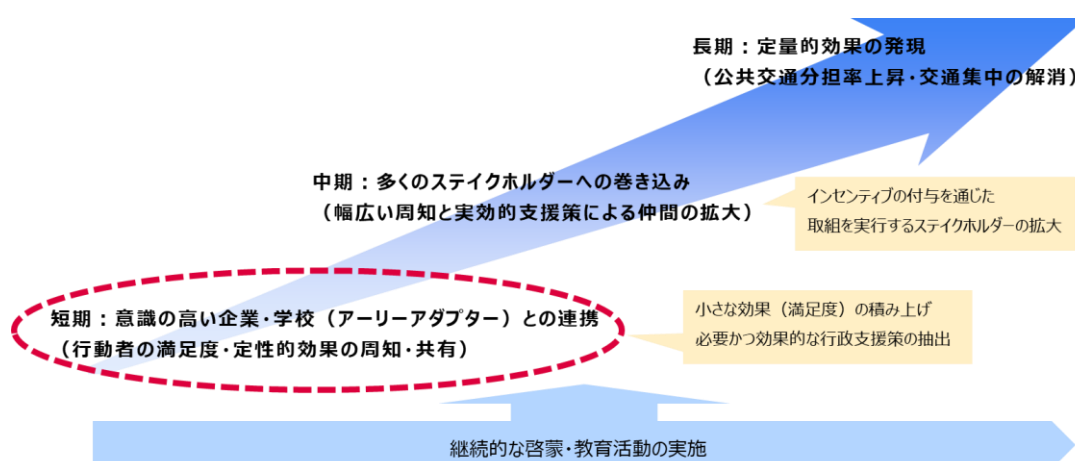


図 2-90 沖縄交通リ・デザインのロードマップ
(令和6年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査報告書より引用)

表 2-40 各フェーズにおける課題解決策の役割分担

取組主体	短期	中長期
沖縄総合事務局・沖縄振興局など	① 方法論確立に向けた実証支援(下記戦略・アプローチに関する検討支援) ・ 個人ごとや地域ごとに利用可能な交通手段の情報提供 ・ シェアサイクリングを含めた利用可能な公共交通手段の啓発活動 ・ 職員の通勤実態に関する現状分析 ・ 職員の働き方に関する現状分析 ・ 実証参加によるメリットや意義を世代やライフステージ別の再整理	① 実証参加組織への方法論提供 ・ これまでの実証における各組織の取組を紹介する事例集の作成 ・ (必要に応じて)実証実施に向けた課題や障壁となる要素を聞き取り、取組方針を提案するコンサルテーション ② 実証を推進するための広報活動 ・ (実証参加組織に向けた)取組を紹介するイベントの開催

	・ 実証にメリットを感じていない職員に訴求するための戦略検討 ・ 実証実施に向けた課題や障壁となる要素を聞き取り、取組方針を提案するコンサルティング ② 実証全体を推進するための広報活動 ・ (実証参加組織全体または各組織向けに)取組を紹介するイベントの開催	・ (実証参加組織に向けた)広報誌やPVによる取組の紹介
自治体・企業	① 実証実施に向けた内部調整 ・ 窓口担当部署から取組参加者に向けた説明会の実施 ・ 人事課を必ず巻き込むといった全庁的な周知を見据えた体制構築 ・ 管理職との連携体制の構築	① 実証実施に向けた内部調整 ・ 窓口担当部署から取組参加者に向けた説明会の実施 ・ 人事課を必ず巻き込むといった全庁的な周知を見据えた体制構築 ・ 管理職との連携体制の構築 ② 実証実施に向けた組織内部での巻き込み ・ (組織向けに)取組を紹介するイベントの開催 ・ 個人ごとや地域ごとに利用可能な交通手段の情報提供 ・ シェアサイクリングを含めた利用可能な公共交通手段の啓発活動 ・ 職員の通勤実態に関する現状分析 ・ 職員の働き方に関する現状分析 ・ 実証参加によるメリットや意義を世代やライフステージ別の再整理 ・ 実証にメリットを感じていない職員に訴求するための戦略検討 ・ バスやサイクリング等の交通事業者と連携した利用促進イベント・乗り方教室などの実施 ・ 組織内制度化を見据えた実証後のプロセス設計

短期フェーズでは、沖縄総合事務局などが中長期を見据えた実証の方法論確立に向けて、実証参加組織の支援として、アプローチ戦略の検討(通勤データの分析やイベントの開催など)を担い、実証に参加する組織では全庁的な連携体制の構築など内部調整に関わる準備を進めるといった役割分担を想定する。

他方で、中長期フェーズでは、こうした実証実施に向けたアプローチ戦略の検討などはすべて実証に参加する組織が主体的に担う内容となり、沖縄交通・デザイン推進事務局ではこれまでの実証の事例集の作成など基本指針・方法論を提示する役割を担うことが想定される。また、実証に参加する組織では、実証後の組織内の制度改革を見据えたプロセス設計も求められる。

2.3 新たな勤務制度の普及策

2.3.1 新たな勤務制度のメリット

実証でのヒアリング結果を通じて得られた、新たな勤務制度として柔軟な通勤手当・テレワーク・時差通勤の3つが挙げられるが、これらの働き方に関するメリットを下表の通り整理した。

柔軟な通勤手当については、自家用車に限らず公共交通手段を用いた通勤に柔軟に切り替えることが可能になる点がメリットであるが、既存の企業・自治体における通勤手段の申請が月別に柔軟に実施できない場合も多く存在するため、こうした柔軟な通勤手当を許容する制度設計が求められる。

テレワークについては、通勤に係るストレスが解消されるほか、通勤時間がなくなるため、子育てなどに余裕を持って取り組む時間を創出できる。他方で、テレワークに関しては特に沖縄の自治体の場合、勤怠管理システムや貸出機器の観点からテレワークが難しい状況にあり、今後こうした制度上の改革及び業務遂行の観点から職場内でテレワークを組み合わせた働き方への意向に関して合意形成を図ることが求められるといえる。

そして、時差通勤またはフレックスタイム制については、通勤時間帯を変更することで渋滞を回避できるほか、テレワークと同様に子育てや家事に取り組める時間を創出できる点がメリットである。また、自治体においては時差通勤を用いることで、窓口業務以外に業務に集中できる時間帯を創出できるため、業務遂行上作業効率が上がる点もメリットである。しかし、テレワーク同様に組織内で制度として導入するためには、勤怠管理システムの制度変更及びコアタイムの設定が必要になる。これは時差通勤を用いることを前提に、庁内で会議を開催する時間ならびに窓口業務に従事する時間を考慮した「コアタイム」を設けることで、時差通勤を用いる職員にとって働きやすい環境を整備できるといえる。

これらの新しい働き方については、実証におけるヒアリングでは「市役所など行政が積極的に実践してほしい/メッセージを発信してほしい」という形で行政からの働きかけを期待する声も多くあがっていた。そのため、こうした新しい勤務制度の導入にあたっては自治体で先行的に導入するだけでなく、県や国レベルで沖縄社会に対する指針を示すことも有効であると考えられる。

表 2-41 新たな勤務制度のメリット

新たな勤務制度	個人レベルでのメリット	組織レベルでのメリット	県・国・社会レベルでのメリット
A:柔軟な通勤手当	● 通勤手段を状況に応じて切り替える形で通勤できる	● 公共交通手段による通勤が増加することで駐輪場・駐車場の混雑が解消 ● 公共交通計画等で定めた公共交通手段の利用促進を率先して訴求することが可能	● 通勤における自家用車依存のライフスタイルが変容・転換
B:テレワーク	● 通勤に伴うストレスが解消される	● 通勤者の減少に伴い通勤手当の費用負担	● 自家用車等を用いた通勤者の減少に伴う

	● 子育てなどに余裕を持って取り組む時間を創出できる	が減少 ● 働き方改革が進んだ企業として若手にとって魅力的な職場になる	交通量の減少 ● 自家用車に依存したライフスタイルが変容・転換
C:時差通勤（フレックスタイム制）	● 通勤時間帯を変更することで渋滞を回避できる ● 子育てなどに余裕を持って取り組む時間を創出できる ● （自治体の場合）窓口業務の時間外で業務に集中できる時間を創出できる	● 制度改革が実現することで企業に対して働き方改革を率先して呼び掛けるようになる ● 働き方改革が進んだ企業として若手にとって魅力的な職場になる	● 時差通勤者の増加に伴いピーク時の渋滞が緩和される

表 2-42 新たな勤務制度における課題

新たな勤務制度	個人レベルの課題	組織レベルでの課題	県・国・社会レベルでの課題
A:柔軟な通勤手当	● 自家用車の方が買い物や送迎などの柔軟性が高いため、自家用車での移動が前提となっており、公共交通手段を用いた通勤を忌避する傾向がある	● 個々人の要望・移動手段に応じて柔軟に支給額を決定するシステム・制度が備わっていない	● 沖縄の各都市が自家用車の移動を前提とした都市構造になっている（例：商業機能が街の中心部に集積していないなど）
B:テレワーク	● 新規性の高い働き方のため、職場内で理解が得られにくい	● 在宅勤務の切り替えが可能な勤怠管理システムの導入が難しい ● セキュリティ保護の観点からパソコン等機器持ち出しに関するルールが存在しない	● 沖縄の行政組織でテレワークを導入した実績が不足している ● テレワーク推進に向けた機器やシステムの導入に関する支援が十分ではない
C:時差通勤（フレックスタイム制）	● 職場内での役割分担や時間調整が難航するため、利用が難しい	● 柔軟な時差通勤を可能にする勤怠管理システムの導入が難しい	● 沖縄の行政組織で時差出勤を導入した実績が不足している

	い可能性がある	い ● 庁内調整を容易にするためのコアタイムを設定できていない	● コアタイム設定など時差通勤導入に伴う指針が示されていない
--	---------	------------------------------------	--------------------------------

2.3.2 新たな勤務制度導入のインセンティブ

これらの 3 つの新たな勤務制度の導入にあたっては、上述した課題を解決すると共に職員が率先して利用したいと感じられる制度設計が重要になる。言い換えればインセンティブ設計について検討する必要がある。

検討にあたっては、今年度実施した沖縄総合事務局の「沖縄交通り・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討業務」の検討結果を活用する。本調査では、行動変容に繋がるインセンティブとして、①学べるインセンティブ(参画していることに伴う誇りや取組による学びによって能動的に行動変容が促されるインセンティブ)、②楽しむインセンティブ(ゲーミフィケーションなどを通じて楽しく行動変容に取り組むインセンティブ)、③得するインセンティブ(習慣に訴えかけるとような仕掛けを通じて行動変容が促されるインセンティブ)の 3 つに大別して整理を行った。この整理をもとに新しい働き方について想定されるインセンティブ設計を下表の通り整理した。

表 2-43 新たな勤務制度導入に資するインセンティブ

新たな勤務制度	インセンティブ内容
A:柔軟な通勤手当	● 多様な通勤経路による交通費を試算・可視化できるツールの利用促進によって、通勤手段を柔軟に選べるようになる ⇒社会的認知理論にもとづく「学び」を通じた行動変容
B:テレワーク	● 子育て世代など特に大きな恩恵を受けることが予想される層に対して先行的な体験期間の設定することで、異なる働き方を学べる ⇒社会的認知理論にもとづく「学び」を通じた行動変容 ● 時差通勤と組み合わせる柔軟な働き方を選べる楽しみ ⇒自己決定理論にもとづく「楽しみ」を通じた行動変容
C:時差通勤(フレックスタイム制)	● 子育て世代など特に大きな恩恵を受けることが予想される層に対して先行的な体験期間の設定することで、異なる働き方を学べる ⇒社会的認知理論にもとづく「学び」を通じた行動変容 ● 在宅通勤と組み合わせる柔軟な働き方を選べる楽しみ ⇒自己決定理論にもとづく「楽しみ」を通じた行動変容

柔軟な通勤手当については、自家用車による通勤と公共交通手段を用いた場合の通勤で発生する交通費等諸経費を試算・可視化するツールの提供及び利用促進が有効なインセンティブになると考えられる。今回の実証のヒアリングにおいても自家用車から公共交通手段に転換した場合のコスト削減効果を見たいという要望が寄せられており、今後制度導入を進めるうえでは重要な取組になると考えられる。なお、このインセンティブについては、社会的認知理論にもとづく自己効力感を高める効果があるといえるものであり、職員も通勤手段によるコストの違いを可視化することによって、「学び」を得る形で能動的に通勤手段を選択することが可能になる。

また、在宅勤務及び時差通勤に関しては、単なる付随的な働き方ではなく、通常の働き方と並列である程度自由に選択することが可能な制度設計が有効なインセンティブになると考えられる。今回の実証結果を踏まえても時差通勤の場合、実際に取り入れようとした各職員の中で勤務形態やライフスタイルを踏まえた葛藤があり、かえって心理的ストレスとなっているケースが見受けられた。その意味で柔軟に働き方を選べる制度を設計することによって、各職員が気持ちよく能動的に在宅勤務や時差通勤を取り入れることが可能になると考えられる。また、沖縄セルラーの事例を踏まえると、子育て世代など特に在宅勤務及び時差通勤によって大きな恩恵を受けると考えられる層に向けて先行的な試験運用・体験期間を設定することも一案であると考えられる。これはある種のイベントとして実施することによって、先行的に取り組めることを特典として感じられる点で有効なインセンティブになると考えられる。

なお、柔軟な制度設計のインセンティブについては、自己決定理論にもとづく内発的動機づけを強める効果があるといえるものであり、職員も自由に選択することが可能な環境の中で、「楽しみ」を感じながら能動的に働き方を選択することが可能になる。ちなみに先行的な体験期間の設定は社会的認知理論に基づく「学び」をもたらす効果があり、イベント化することによって取組への機運を高めることができると考えられる。

2.3.3 新たな勤務制度に向けた広報戦略

沖縄交通り・デザインの実証は、こうした新たな勤務制度を体感する機会としても有効であり、今後の広報戦略としては過年度の実証の実績などを広報誌という形で周知することが求められる。こうした観点から今年度の実証成果を取りまとめた広報誌(ニューズレター)を下図の通り作成した。これは3月9日に開催される「沖縄交通り・デザイン県民運動推進会議」で配布されるほか、沖縄総合事務局の展示スペースにて配布された。

みなさんのアクションで沖縄の交通を変えませんか？ ～沖縄交通リ・デザインだより～Vol.1

令和7年度は、高校生(那覇西高校、首里高校、コザ高校)、企業(沖縄セルラー電話)、自治体(浦添市、宜野湾市、豊見城市)、大学教職員(琉球大学)の皆さんが通学・通勤等のライフスタイルの転換に取り組みました!

▼ 首里高校でのワークショップの様子 ……………



▼ LINEを活用した意見投稿



令和8年2月17日に沖縄交通リ・デザインシンポジウムを開催し、様々な取組成果の発表や参加者間での交流を行いました!

日常の移動を楽しい
ものにしていきたい



自分もちょっとバスに
乗ってみようかな

産業発展や経済
成長につながる
移動や交通に



日頃送迎しているけれど、
たまには子どもをバスに
乗せてみるのもいいかも

▼ 会場の様子



▼ 取組事例紹介



▼ ポスターセッション



図 2-91 25 年度ニュースレター表面

今年度取り組まれたメニューの例

【公共交通利用】



【早朝通学/通勤】



【徒歩・自転車通学】



【送迎場所の変更】



通学スタイルの転換

▼ 参加校

那覇西高校、首里高校、コザ高校

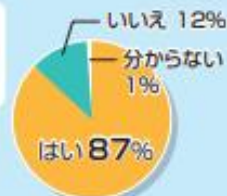
▼ 実証期間

12月～1月のうち約1か月間

▼ 結果

3校合わせて計351名が参加
87%が今後も続けたいと回答

実証期間が終わっても通学スタイルの転換に取り組んでみたいと思いましたか？



早朝通学することで
車で送ってくれる母親から
「ありがたい」と言われた

一本早いバスは
空いており座って英語の
勉強ができた



通勤スタイルの転換

▼ 参加企業・団体

沖縄セルラー、
浦添市、宜野湾市、
豊見城市、琉球大学

▼ 実証期間

・11月～1月のうち3～6週間
・宜野湾市では本格導入を見据え、
3月まで実証期間を延長

▼ 結果

5団体合わせて計145名が参加

朝に時間的余裕が
できたので、子供を家で
見送ることができた

通勤時の渋滞緩和が
図られ余裕を持って
出勤できた



第2回沖縄交通リ・デザインシンポジウム

【発表者】

- ・ 経済界: GW2050 PROJECTS 推進協議会
- ・ 高校: 首里高校、コザ高校、那覇西高校
- ・ 事業者: (株)琉球バス交通、(株)日立製作所、
日本トランスオーシャン航空(株)
- ・ 大学: 琉球大学、So-SMARTプロジェクト
(奈良先端科学技術大学院大学)
- ・ 行政: 沖縄県、宜野湾市、沖縄市



シンポジウムのHPは
こちら

内閣府沖縄総合事務局ホームページ

「沖縄交通リ・デザインに向けた取組」紹介サイト

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



【お問い合わせ先】

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室

TEL: 098-866-1812

図 2-92 25 年度ニューズレター裏面

3. 通学時における行動変容調査

3.1 取組選定・実証実施

3.1.1 実証の流れ

今年度の通学時における行動変容調査は、7月～8月に対象高校を選定したうえで、9月～10月にワーキンググループ(以降、WG と表記することもある)や実証の実施に向けた趣旨説明や方針協議を実施した。10月から11月にかけて、順次対象学校にてWGを実施し、12月から1月にかけて、順次実証が開始された(実証期間は各校概ね1か月程度)。実証終了直後には三菱総合研究所による支援のもと各校主体で振り返りアンケートが作成・実施された。WG から、実証及び校内普及活動、振り返りアンケートの取りまとめまでの一連の取組は、2月17日に実施された第2回沖縄交通・デザインシンポジウムにおいて、各校より発表された。

なお、実証の流れについては表3-1のようなプロセスを設計し、実証やアンケート、シンポジウムにおける発表は、沖縄総合事務局及び三菱総合研究所にて誘導や支援を行いつつ、高校主体で取り組まれた。

表 3-1 今年度の通学実証のプロセス

時期	プロセス	主体
7～8月	対象学校の選定	沖縄総合事務局・三菱総合研究所
9～10月	学校に対する趣旨説明・方針協議	沖縄総合事務局・三菱総合研究所
10～11月	コアメンバーの決定	学校
10～11月	WG の開催	沖縄総合事務局・三菱総合研究所
12～1月	実証(校内普及活動含む)の実施	学校
1～2月	アンケートの実施、取りまとめ	学校
2月17日	沖縄交通・デザインシンポジウムにおける発表	学校

3.1.2 対象学校の選定

(1) 選定方針

前年度の通学実証では先進的な取組事例として、首里高校のみを対象としていたが、今年度は取組をより多くの学校に広げることを方針として選定を進めた。また、将来的に行政の手を離れて運用することを想定し、取組の推進主体となることが可能である、高校を対象とすることとした。他方、昨年度からさらに高校の自主性を高めた運用とするため、本取組に関心の高い高校を選定する方針とした。

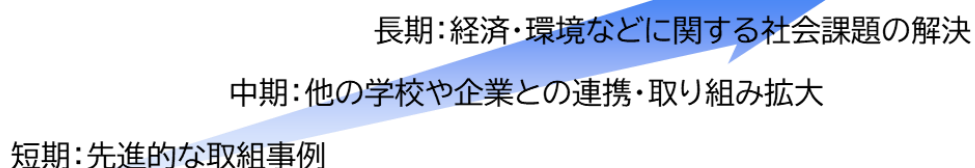


図 3-1 沖縄交通・デザインにおける取組の今後の展開

(2) 選定結果

昨年度も実証からシンポジウムにおける発表に至るまで広範な協力を頂き、一定の成果をあげられた首里高校に加え、本取組への関心の高い高校として教育庁より紹介のあった那覇西高校、コザ高校を選定した。これらに加え普天間高校においても、趣旨説明や方針協議、第 1 回 WG を実施したが、担当教員の負担、及び後続の WG や実証の実施のための十分な時間が取れないことを理由として、今年度は辞退とし来年度の参画に向けて前向きな相談を行う方針となった。普天間高校を含む 4 校の進め方や体制を、表 3-2 において整理した。

表 3-2 各校の実証の取組内容

	首里高校	那覇西高校	コザ高校	普天間高校
コアメンバー	2 年生 6 名(公募)	設定無し	2 年生 8 名(公募)	生徒会執行部の 5 名(1 年生 3 名、2 年生 2 名)
教員の関与 範囲	担当教員 1 名	担当教員 1 名 + 1 年生各クラス担任	担当教員 1 名	担当教員 1 名
実証参加学 年	1 年生 + 2 年生	1 年生	2 年生	—
実証期間	12 月 3 日～12 月 25 日	11 月 17 日～12 月 25 日	1 月 6 日～1 月 29 日	—
シンポジウム での発表	コアメンバーによる 登壇発表 + ポス ター発表	選定された 6 名そ れぞれによるポス ター発表	コアメンバーによる ポスター発表	—

高校との協議においては、図 3-2 のようなガイドラインを用意し、沖縄交通り・デザイン全体や WG、実証の趣旨や方針の説明を行った。

沖縄交通り・デザインに向けた 新たな通学の取り組みガイドライン ～「生きる力」の育みの一環として～ Ver.0.0.3 内閣府 沖縄総合事務局	目次 1. はじめに 1 1.1 本ガイドラインの目的 1 1.2 本ガイドラインの運用 1 1.3 適用対象 1 2. 沖縄交通り・デザインについて 2 2.1 基本的な考え方 2 2.2 解決すべき課題 3 2.3 沖縄交通り・デザインのロードマップ 3 3. 取組の概要 4 3.1 取組の目的 4 3.2 役割分担 4 3.3 取組の進め方 5 4. 各ステップでの取組内容 6 4.1 STEP1:体制・取組の進め方の決定 6 4.2 STEP2:やりたい姿・取組メニューの編成 7 4.3 STEP3:取組メニューの決定 11 4.4 STEP4:取組の実施 12 4.5 STEP5:結果のとりまとめ・PR 14
--	--

図 3-2 高校との協議において用いたガイドライン

最終的に、今年度は首里高校、那覇西高校、コザ高校において実証を実施することとなった。今年度から新規に対象となった那覇西高校とコザ高校について、選定の検討のために高校の概要と通学区域を整理したものを表 3-3 那覇西高校の概要表 3-3、表 3-4、図 3-3 に示す。

表 3-3 那覇西高校の概要

所在地 アクセス	那覇市金城 3-5-1 ¹⁾ 那覇西高校前〔沖縄バス〕より徒歩 3 分
生徒数(名)	1,064 ¹⁾
通学区域	普通科:那覇市、浦添市、豊見城市、西原町、国際人文科・体育科:県全域 ²⁾
出身中学校別 生徒数(名)	小禄 80,伊良波 77,金城 75,鏡原 75,豊見城 59,古蔵 41,西崎 33,東風平 31, 長嶺 28,神森 26,与那原 25,神原 25,那覇 24,寄宮 23,仲井真 22,仲西 20,上 山 20,真和志 18,南風原 18,浦添 18,港川 17,石田 17,松島 16,安岡 15,首里 14, 潮平 14,浦西 13,佐敷 12,豊崎 12,石嶺 12,大里 11,南星 10,兼城 10,他 ²⁾
通学に関して の課題	- 校内への車両乗り入れは安全上の観点から禁止³⁾ - 近隣住宅前での乗降は行わない - できる限り学校から離れた安全な場所等での送迎・乗降で行う³⁾

表 3-4 コザ高校の概要

所在地 アクセス	沖縄市照屋 5-5-1 ¹⁾ 東陽バス コザ高校前下車(他社コザ十字路下車、徒歩 10 分) ⁷⁾
生徒数(名)	1,077 ¹⁾
通学区域	沖縄市 649,うるま 179,北谷町 49,北中城村 48,中城村 39,宜野湾市 30,読谷

	村 50,嘉手納町 20,宜野座村 1,浦添市 1,名護市 2,恩納村 5,金武町 5,南城市 1,離島 1 ⁴⁾
出身中学校別生徒数(名)	コザ 55,越来 22,美東 125,沖縄東 106,安慶田 44,宮里 142,美里 101,山内 54,北谷 17,あげな 41,具志川 37,高江洲 25,具志川東 22 ⁴⁾
通学に関しての課題	・ 生徒送迎のための校内への車両の乗り入れは禁止⁵⁾ ・ 生徒乗降に伴う停車は、正門及びバス停から離れた場所で行う⁵⁾ ・ 必要に応じて【乗入れ許可証】を発行⁵⁾ ・ 登下校の送迎について、近隣の住民や市民から状況報告と改善への取組要請 ①バスの停留の妨げになっている ②渋滞の要因となっている ③事故に繋がりがかねないケースがあった⁶⁾

出所)1) 沖縄県,令和7年度学校一覧, 高等学校,

https://www.pref.okinawa.jp/res/projects/default_project/_page/001/008/452/202506_03_ko.pdf, 2025 年 9 月 5 日閲覧

2) 沖縄県立那覇西高等学校,令和 7 年度学校要覧, <https://www.nahanishi-h.open.ed.jp/e65455cbcd9ff079a9223d05faa037440718dce6.pdf>, 2025 年 9 月 5 日閲覧

3) 沖縄県立那覇西高等学校,登下校における協力願い, <https://www.nahanishi-h.open.ed.jp/4a23b389d77e02356779e43ad26e4475adf29a5f.pdf>, 2025 年 9 月 9 日閲覧

4) 沖縄県立コザ高等学校, 令和 7 年度学校要覧, <http://www.koza-h.open.ed.jp/zennichi/shiryuu/gakkouannai/2025/R7gakkouyouranhpyou.pdf>, 2025 年 9 月 5 日閲覧

5) 沖縄県立コザ高等学校,登下校時の安全確保についての協力願い, <http://www.koza-h.open.ed.jp/zennichi/shiryuu/sonota/2020/tougkou.pdf>, 2025 年 9 月 9 日閲覧

6) 沖縄県立コザ高等学校,登下校の送迎について(協力願い), <http://www.koza-h.open.ed.jp/zennichi/shiryuu/sonota/2024/tougekouannzenn.pdf>, 2025 年 9 月 9 日閲覧

7) 沖縄県立コザ高等学校,本校へのアクセス, <http://www.koza-h.open.ed.jp/teiji/access.html>, 2025 年 9 月 9 日閲覧

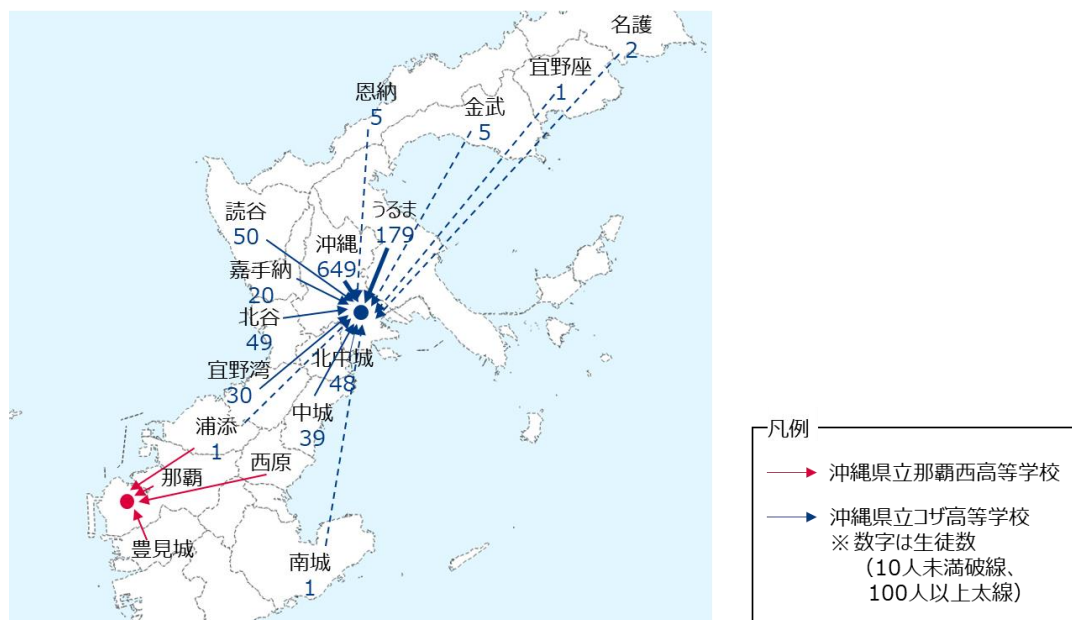


図 3-3 那覇西高校とコザ高校の通学区域

出所)以下データを加工して作成

- ・ 国土交通省,国土数値情報(行政区画データ), https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N03-v3_1.html, 2025 年 9 月 5 日閲覧
- ・ 沖縄県,令和7年度学校一覧, 高等学校, https://www.pref.okinawa.jp/res/projects/default_project/_page/001/008/452/202506_03_ko.pdf, 2025 年 9 月 5 日閲覧

- 沖縄県立那覇西高等学校, 令和 7 年度学校要覧, <https://www.nahanishi-h.open.ed.jp/e65455cbcd9ff079a9223d05faa037440718dce6.pdf>, 2025 年 9 月 5 日閲覧
- 沖縄県立コザ高等学校, 令和 7 年度学校要覧, <http://www.koza-h.open.ed.jp/zennichi/shiryou/gakkouannai/2025/R7gakkouyouranhpyou.pdf>, 2025 年 9 月 5 日閲覧

3.1.3 WG の開催

(1) 首里高校

首里高校における WG や実証の中心となるコアメンバーは、高校側にて校内公募され、昨年度のコアメンバーを含む 2 年生 6 名が、今年度のコアメンバーとして決定された。

首里高校における進め方は、下記の素案をもとにコアメンバーや先生と協議のうえ、決定した。具体的には、第 2 回 WG では校内で関心のある生徒をより広く募り、コアメンバーが各班のファシリテーションを行うことや、12/2 のキックオフイベントでコアメンバーより校内普及活動を実施することを決定した。

表 3-5 首里高校において提示した進め方の素案

日程	内容	対応するSTEP	担当
～11/7	コアメンバーを決定	STEP1：◎担当の先生やコアメンバーを決定	先生
11/19(水)	進め方（ステップ）を決定 ➢ 内閣府からの趣旨説明 ➢ この資料を素案として議論	STEP1：◎進め方（ステップ）を決定 STEP2：◆沖縄の交通課題の紹介	コアメンバー・先生
	ワークショップ#1 ➢ 内閣府からの説明や昨年度の取組、日々の通学を通じ、深掘りしたい課題を設定	STEP2：課題の設定	コアメンバー・先生
自主探求#1	設定した課題に関し、原因や現状の対策を調査	STEP2：○沖縄の交通の課題を調査	コアメンバー
11/26(水)	ワークショップ#2 ➢ 調査や日々の通学を通じて気付いたことを発表 ➢ ありたい姿・取組メニューを議論	STEP2：◎課題を踏まえありたい姿、メニューを議論 STEP3：先生と相談し、取り組む内容を決定	コアメンバー・関心のある生徒
自主探求#2	キックオフイベントの資料の作成、発表練習	STEP4：○キックオフイベント（メニューの発表会）を実施	コアメンバー
12/2(火)	キックオフイベント ➢ 実証開始の周知 ➢ よろず質問会（交通、進路等）	STEP4：○キックオフイベント（メニューの発表会）を実施 ◎生徒全員に対し、取組の開始を周知	生徒全員
12/3(水)～12/25(木)	実証	STEP4：◎実際に取組を実施	生徒全員
12/17(水)	振り返りアンケートの作成	STEP5：結果のとりまとめ・PR ◎生徒へのアンケートを行い、結果をまとめる	コアメンバー・先生
2026年1月	ワークショップ#3 ➢ 実証を通じて感じたこと（県や国への要望を含む）を議論	STEP5：結果のとりまとめ・PR ◎生徒へのアンケートを行い、結果をまとめる ○対外的に成果を発表	コアメンバー

1) 第 1 回 WG

11 月 19 日の第 1 回 WG では、進め方の協議の他、沖縄総合事務による沖縄の交通の現状や課題に関する説明をコアメンバーが聴講する時間を設け、その後ワークショップを実施した。

表 3-6 第 1 回 WG のプログラム

時間	実施事項	備考
15:30～15:35	内閣府より市内の交通の現状や課題についてご説明	
15:35～15:40	今年度のワークショップや実証の進め方について議論	
15:40～15:45	来週のファシリテーションの仕方について	
15:45～15:55	各班で赤付箋と台紙を用いて議論 問い①：内閣府からの説明や日々の通学を通じ、印象に残った沖縄の交通の課題は？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙に貼りながら発表：2分 友達の見解に対しコメント・議論：4分
15:55～16:05	各班で青付箋と台紙を用いて議論 問い②：問い①で議論した課題をこのままにしておく、誰がどんな風に困る？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙に貼りながら発表：2分 友達の見解に対しコメント・議論：4分
16:05～16:10	深掘りしたい課題を議論→各自、課題設定シートに記載 問い③：発表を踏まえて、原因や現状の対策についてもっと知りたいと思った課題は？	説明：1分 自分が興味を持った課題を発表：2分 各自、課題設定シートに記載：2分
16:10～16:20	海外の公共交通先進事例の紹介	

ワークショップでは、コアメンバー6 名が2 班に分かれ、沖縄の交通の課題や、何も対策を打たない場合の将来シナリオに関するディスカッションを行った。得られた主な意見は表 3-7 のとおりである。

表 3-7 11 月 19 日のワークショップで得られた意見

問い	意見
内閣府からの説明や日々の通学を通じ、印象に残った沖縄の交通の課題は？	●交通手段の選択肢が少なく、公共交通を使いたくても結局車など他の手段を使わざるを得ない環境 ●バスが遅延することが多く、待ち時間が長い ●バスの現在地はバスロケーションシステムで把握できるが、混雑度が把握できない ●渋滞が発生しており、移動に時間がかかることが多い ●道路が渋滞して目的地に時間通りに到着できない ●バスの本数が少なく、移動が制限されてしまう ●何かあった際に渋滞が一気に悪化するなど、交通に余裕がない ●交通量がスムーズに通過できず、事故リスクにもつながっている ●バスやモノレールなど公共交通の運賃が高い ●バスは電子マネーが OKICA しか使えず、現金を持っていないことも多いために乗りづらい ●自分が乗るバスと別の系統が来た際、一旦バス停で停車したり、乗らないことを伝える時間がもったいない ●時間通りに運行しかつ本数も多いモノレールが充実するとよい
問い①で議論した課題をこのままにしておく、誰がどんな風に困る？	●仕事、学校など大事な予定に遅刻して自分の評価が下がってしまう ●渋滞により学校に遅刻してしまうことが続くと、生徒・学生の進学に影響 ●渋滞によりバスが時間通りに運行できず、運転手のストレスにつながる ●交差点で円滑に通行できない状態が続くと、交通事故が増える ●バスが OKICA 以外のキャッシュレスに対応しなければ、OKICA を持つ

	ていない人や現金をあまり持たない人にバス利用が拡大しない ● 皆が車でばかり移動していると、運動せず、不健康になってしまう ● 観光客が思い通りに観光できない ● 急病人や医療従事者が渋滞に巻き込まれると、患者の生死に関わる
--	---

ワークショップは、図 3-4 のように各自が付箋に意見を書き、用紙に張り付けながら議論する形態で進めた。

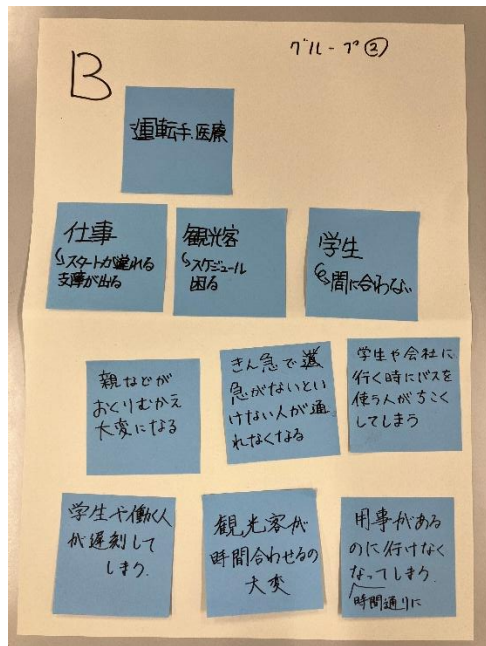


図 3-4 11 月 19 日のワークショップで寄せられた付箋(一部)とワークショップ中の写真

ワークショップ後には、設定した課題に関して調査したことや気付いたことを取りまとめることを、第 2 回 WG までの自主探究として提示した。

◆課題設定シート(問い③と自主探究で使用)

【問い③】 深掘りする課題	発表を踏まえて、原因や現状の対策についてもっと知りたいと思った課題は？
【自主探究後に記載】 原因や現状の対策について、 調査結果/気付いたこと	上記の課題の原因や現状の対策について、調査結果や日々の生活で気付いたことは？

図 3-5 自主探究として提示した課題設定シート

2) 第2回WG

11月26日の第2回WGでは、コアメンバーに加え関心のある生徒を2年生から募り、計25名の生徒が参加してワークショップを実施した。参加生徒は6班に分かれ、コアメンバーが各班のファシリテーションを行った。ワークショップでは、これまでに議論した沖縄の交通の課題を踏まえ、ありたい姿やその実現のためにできることを議論し、各班から発表を実施した。

ワークショップ後には、コアメンバーと先生との相談のもと、実証メニューや実証期間について決定した(3.1.5 参照)。

表 3-8 第2回WGのプログラム

時間	実施事項	備考
15:30～15:40	各班で赤付箋と台紙Aを用いて議論 問い①：コアメンバーから説明のあった課題と調査結果に関連して、課題をそのままにしておくとなぜ困る？	コアメンバーから課題設定シートを説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Aに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：3分 予備時間：1分
15:40～15:55	各班で青付箋と台紙Bを用いて議論 問い②：課題を踏まえ、沖縄県としてどのような姿でありたい？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Bに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：3分 予備時間：1分
15:55～16:10	各班で黄付箋と台紙Cを用いて議論 問い③：問い②の実現のために、普段の通学や生活で自分たちができそうなことは？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Cに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：3分 予備時間：1分
16:10～16:20	問い③について、台紙Cを用いて各班発表	1分/班



図 3-6 11 月 26 日のワークショップで寄せられた付箋(一部)とワークショップ中の写真

3) 第 3 回 WG

実証期間の終了後、1 月 7 日に第 3 回 WG を実施し、再びワークショップ形式で実証や校内普及の取組の振り返りを実施した(ワークショップで得られた主な意見は 3.1.7(1)1)を参照)。

1/7 (水) ワークショップ#3

◆コアメンバーの皆さんに聞きたいこと

- 実証に参加して、よかったことは何ですか？
 - ・ 実証メニューごとに、取り組んでみて「気づいたこと」を教えてください！
 - ・ コアメンバーとして取り組んでよかったこと(自分のためになったこと)を教えてください！
- みんなを巻き込むために工夫したことや、今後に向けてのアイデアはありますか？
 - ・ 他の生徒を巻き込むために特に頑張ったことや、みんながやる気になったと思うインセンティブを教えてください！
 - ・ 他の高校と競争するなど、他の高校を巻き込むにあたってのアイデアがあれば教えてください！
 - ・ 家族に協力してもらうため、親御さんやその他の家族からの意見があれば教えてください！
 - ・ 地域の大人や小中学生などに取組を広げていくためのアイデアがあれば教えてください！
- 取組を続けるにあたっての課題はありますか？
 - ・ 学校の制度(「遅刻にしない」など)について意見があれば教えてください！
 - ・ バス路線や運行頻度、情報の分かりやすさ、運賃の高さなど、行政や交通事業者に向けた意見があれば教えてください！
- 今回の成果や課題を誰に伝えたいですか？
 - ・ 皆さんががんばったことや、改善が必要と思ったことを伝えたい人を教えてください！

0

図 3-7 1 月 7 日に実施したワークショップの資料

(2) 那覇西高校

那覇西高校では他校と異なり、コアメンバーを設けずに1年生各クラス(国際人文科を除く)の総合的な探究の時間を用いてWGを実施した。各WGは、三菱総合研究所が作成した資料等を用いて、三菱総合研究所及び沖縄総合事務局の立ち合いのもと、クラス担任により進められた。

WG前に、沖縄総合事務局から沖縄交通・デザインに関する説明を、交通事業者((株)琉球バス交通・那覇バス(株)、沖縄バス(株)、(一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会)から公共交通の現状や課題、今後に向けての説明を、1年生全生徒が聴講する機会を設けた。

表 3-9 那覇西高校における進め方

日程	内容	対応するSTEP
10/1 (水)	内閣府沖縄総合事務局からの説明	STEP2: ◆沖縄の交通課題の紹介
10/8 (水)	沖縄の交通事業者からのインプット	STEP2: △交通事業者や行政機関にヒアリング
10/15 (水)	【ワークショップ#1】 ➢ 先週までの説明や日々の通学を通じ、深掘りしたい課題を設定	STEP2: ○生徒へのアンケートを行い通学の課題を把握課題の設定
10/15 (水)～10/21 (火)	【自主探求#1】設定した課題に関し、原因や現状の対策を調査	STEP2: ○沖縄の交通の課題を調査
10/22 (水)	【ワークショップ#2】 ➢ 自主探求#1(調査や日々の通学を通じて気付いたこと)について発表 ➢ ありたい姿・取組メニューを議論	STEP2: ◎課題を踏まえありたい姿、メニューを議論
10/23 (木)～11/11 (火)	【自主探求#2】考えたメニューを各自で試してみる (先生)ワークショップ#2での提案を踏まえ、学校として取り組むメニューを決定	STEP3: ◎先生と相談し、取り組む内容を決定
11/12 (水)	【実証メニュー宣言会】 ➢ 学校として取り組むメニューを発表 ➢ 自分のライフスタイル計画を決定・発表	STEP4: ◎生徒全員に対し、取組の開始を周知 ○キックオフイベント(メニューの発表会)を実施
11月中旬～年内	【実証】	STEP4: ◎実際に取組を実施

1) 第1回WG

10月15日の第1回WGでは、沖縄の交通の課題や、何も対策を打たない場合の将来シナリオに関するディスカッションを、ワークショップ形式で実施した。

表 3-10 第1回WGのプログラム

時間	実施事項	備考
13:40～13:45	班分けと進行役・発表役を発表し、各班に配布物を配る	画用紙、付箋、課題設定シート
13:45～13:55	各班で赤付箋と画用紙Aを用いて議論 問い①: 先週までの説明や日々の通学を通じ、印象に残った沖縄の交通の課題は?	説明: 1分 個人で付箋に記載: 3分 付箋を画用紙Aに貼りながら発表: 6分
13:55～14:05	各班で青付箋と画用紙Bを用いて議論 問い②: 問い①で議論した課題をこのままにしておくと、誰がどんな風に困る?	説明: 1分 個人で付箋に記載: 3分 付箋を画用紙Bに貼りながら発表: 6分
14:05～14:22	問い②について、画用紙Bを用いて各班発表	1～2分/班
14:22～14:30	深掘りしたい課題を議論→各自、課題設定シートに記載 問い③: 皆の発表を踏まえて、原因や現状の対策についてもっと知りたいと思った課題は?	説明: 1分 議論: 5分 各自、課題設定シートに記載: 2分 授業後、画用紙は提出

ワークショップで寄せられた付箋の一部を図 3-8 に示す。

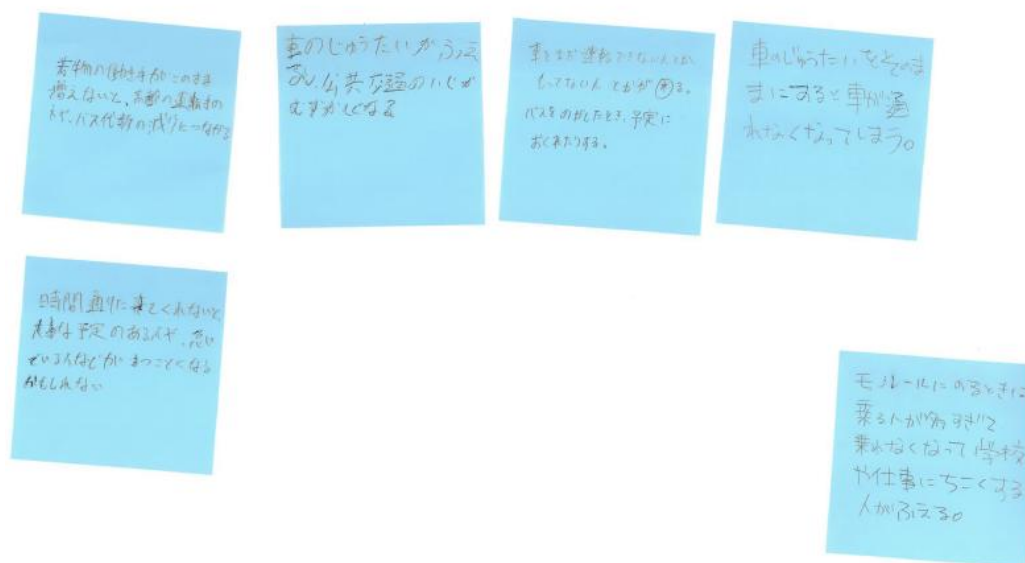


図 3-8 10月15日のワークショップで寄せられた付箋(一部)

2) 第2回WG

10月22日の第2回WGでは、これまでに議論した沖縄の交通の課題を踏まえ、ありたい姿やその実現のためにできることを議論し、各班から発表を実施した。

表 3-11 第1回WGのプログラム

時間	実施事項	備考
13:40～13:43	班分けと進行役・発表役を発表し、各班に配布物を配る	画用紙、付箋を配布
13:43～13:48	班内で1人ずつ自主探求#1について発表 問い①：先週設定した課題について、調査や日々の通学を通じて気付いたことは？	説明：1分 班内で1人1分ずつ発表
13:48～13:58	各班で赤付箋と画用紙Aを用いて議論 問い②：沖縄県としてどのような姿でありたい？	説明：1分 個人で付箋に記載：4分 付箋を画用紙Aに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：3分
13:58～14:08	各班で青付箋と画用紙Bを用いて議論 問い③：那覇西高校としてどのような姿でありたい？	説明：1分 個人で付箋に記載：4分 付箋を画用紙Bに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：3分
14:08～14:18	各班で黄付箋と画用紙Bを用いて議論 (「ありたい姿」の青付箋の周りに貼り付けていく) 問い④：問い③の実現のために、自分や周りの友達ができそうなことは？	説明：1分 個人で付箋に記載：4分 付箋を画用紙Bに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：3分
14:18～14:25	問い③&問い④について、画用紙Bを用いて各班発表	～1分/班。授業後、画用紙は提出
14:25～14:30	各自Formsから、取り組んでみたいメニューを回答	設問例「みんなの発表を聞いて、自分が取り組んでみたいことを記入してください。」

ワークショップやクラス内での発表を踏まえて自ら取り組んでみたいことについて、WG 後にアンケート(自由回答形式)を実施した。回答結果を分類、整理したグラフを図 3-9 に示す。

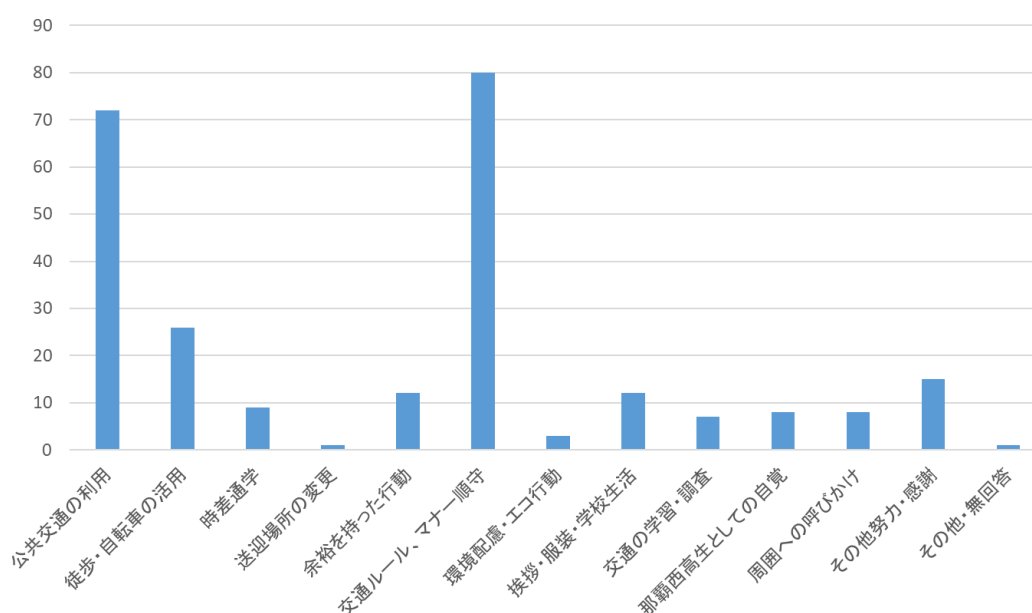


図 3-9 自ら取り組んでみたいことに関するアンケート回答結果(10月22日のWG後)

(3) コザ高校

コザ高校におけるWGや実証の中心となるコアメンバーは、高校側にて校内公募され、2年生8名が、今年度のコアメンバーとして決定された。WG前に、沖縄総合事務局による沖縄交通・デザインに関する説明を、コアメンバーが聴講する機会を設けた。コザ高校における進め方は、下記の素案をもとにコアメンバーや先生と協議のうえ、決定した。

表 3-12 コザ高校において提示した進め方の素案

実証の進め方



日程	内容	対応するSTEP	担当
11/5 (水)	進め方(ステップ)を決定 ➢ 内閣府からの趣旨説明 ➢ この資料を素案として議論	STEP1: ◎進め方(ステップ)を決定 STEP2: ◆沖縄の交通課題の紹介	コアメンバー・先生
11/11 (火)	ワークショップ#1 ➢ 先週までの説明や日々の通学を通じ、深掘りしたい課題を設定	STEP2: 課題の設定	コアメンバー・先生
	沖縄市からのインプット	STEP2: △交通事業者や行政機関にヒアリング	コアメンバー
自主探求#1 任意	調査 ➢ 先週設定した課題に関し、原因や現状の対策を調査	STEP2: ○沖縄の交通の課題を調査	コアメンバー
11/21 (金)	ワークショップ#2 ➢ 調査や日々の通学を通じて気付いたことを発表 ➢ ありがたい姿・取組メニューを議論	STEP2: ◎課題を踏まえありがたい姿、メニューを議論	コアメンバー・先生
11/25 (火)	ワークショップ#3 ➢ 学校として取り組むメニューを相談 ➢ 他 の 生徒への周知方法を議論 ➢ 自分のライフスタイル計画を作成	STEP3: ◎先生と相談し、取り組む内容を決定	コアメンバー・先生
未定	【実証メニュー宣言会】 ➢ 周知用ポスターを作成 ➢ 校内放送等で実証の開始を周知	STEP4: ◎生徒全員に対し、取組の開始を周知 ○キックオフイベント(メニューの発表会)を実施	コアメンバー
未定	実証	STEP4: ◎実際に取組を実施	生徒全員

1) 第1回 WG

11月11日の第1回 WG では、前半に沖縄市から市内の交通の現状や課題、今後の展開についての説明を実施し、後半に沖縄の交通の課題や、何も対策を打たない場合の将来シナリオに関するディスカッションを、ワークショップ形式で実施した。また WG の最後に、交通まちづくりの先進事例として、「沖縄交通・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討業務」の成果である、プラハ市内における公共交通のあり方に関する説明を、現地からライブ中継する形で実施した。

表 3-13 第1回 WG のプログラム

時間	実施事項	備考
16:00～16:20	沖縄市より市内の交通の現状や課題についてご説明	
16:20～16:30	各班で赤付箋と画用紙Aを用いて議論 問い①：沖縄市からの説明や日々の通学を通じ、印象に残った沖縄の交通の課題は？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Aに貼りながら発表：2分 友達の意見に対しコメント・議論：4分
16:30～16:40	各班で青付箋と画用紙Bを用いて議論 問い②：問い①で議論した課題をこのままにしておく、誰がどんな風に困る？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Bに貼りながら発表：2分 友達の意見に対しコメント・議論：4分
16:40～16:45	問い①②について、台紙A, Bを用いて各班発表	1～2分/班
16:45～16:50	深掘りしたい課題を議論→各自、課題設定シートに記載 問い③：発表を踏まえて、原因や現状の対策についてもっと知りたいと思った課題は？	説明：1分 自分が興味を持った課題を発表：2分 各自、課題設定シートに記載：2分
16:50～16:55	問い③について、課題設定シートを用いて各自発表	30秒/人
16:55～17:00	チェコ・プラハより現地中継	

ワークショップで得られた主な意見は下記のとおりである。

- 問い1 「先週までの説明や日々の通学を通じ、印象に残った沖縄の交通の課題は？」
- 朝は渋滞が発生しており、学校に遅刻してしまうことがある
 - 40人クラスのうち10人もが遅刻してしまう日もある
 - 親に送迎してもらう日もあるが、コザ十字路を先頭にした330号下りの渋滞がひどく、歩くのと変わらないことがある
 - 雨の日は特に渋滞がひどく、移動に時間がかかってしまう
 - 休日にライカムに遊びに行く際も、雨の日は渋滞に巻き込まれる
 - バスが時間通りに来ず、使いづらい
 - 乗車時間15分程に対し、10～15分程待つこともある
 - バス待っている際、夏は暑く、冬は寒いため、身体的なストレスもある
 - ☆ 特に夏は汗をかくため、不快感につながる
 - 所定の時間までに行かなければならない登校時はバスが使いづらく、行きは送迎してもらい、帰りのみバスを使っている
 - ☆ 帰りであれば時間を気にする必要がなく、バスも使える
 - 雨の日はバスの遅延も多い
 - 車がなければ自由に行動できない
 - 運転免許が取れるようになったらすぐに取りたい

- 沖縄では発売日から1週間程度経たないと本が買えない
 - 東京などからスムーズに沖縄のお店まで商品が届くとよい
- バスがよく遅延する
 - 時間通りに来ることが少ない。
 - バスの到着遅れで1時間以上待ったこともある
 - 到着が遅れ、トイレを我慢しなければならないことがあった。
 - たまにバスが早くきたりするので、時間通りにきてほしい
- 渋滞が多い
 - 雨の日は特に渋滞がひどい
 - 登校時間と通勤時間が重なって渋滞になる。
 - 渋滞でバスが遅れると、バスのドライバーさんの運転があらくなる。
- バスの利用する人が少ない。
 - 車で移動する人が多いから渋滞が悪化している。
- バスアプリの情報が正確じゃない
 - 遅延が多いのでアプリで確認しているけど、急に到着時間が早くなることもあり、急いでバス停に行かないといけない。
- 車の移動は事故のリスクがある。
 - 特に雨の日はすべりやすくなるので、事故が起こりやすく危ない
- 沖縄の人が時間にルーズ
 - 「うちなータイム」が普通で、遅れることを気にしない雰囲気があるから、バスの遅れもあまり問題視されていない。

問い2「問い①で議論した課題をこのままにしておくと、誰がどんな風に困る？」

- 自分たちが将来通勤する際、渋滞により会社などに遅刻してしまう
 - 自分の印象が悪くなってしまう
- 通販の利用が増え、宅配が時間通りに届かなくなってしまう
 - Amazon等で買ったものが届くはずの時間に届かず、待ち時間が長くなってしまう
 - 今後Uberの利用者も時間通りに届かず困ってしまう
- 渋滞に巻き込まれた人達の仕事が滞ってしまう
 - 宅配ドライバーが、同じ仕事をするのにかかる時間が増えてしまう
 - 仕事の時間が増え、宅配ドライバーの健康にも悪影響が出てしまう
- 渋滞により道路を使う人の安全が脅かされてしまう
 - 渋滞に巻き込まれることで焦ってしまい、事故を起こす可能性がある
- バスが時間通りに来ないことが続き、利用者の待ち時間が長いままになってしまう
- 高齢者等が移動に困る
 - バスの様々な問題が解決されないと移動手段に制限のある高齢者等がこまってしまう。
- 荷物などを運ぶトラック会社が渋滞で時間通りに荷物を運べない
 - 魚などの鮮度が大切な商品が傷んでしまう。

- お願いされた時間に荷物が運べなくなり、お客さんにも迷惑がかかる。
- トラック会社の信用もなくなる。
- タクシー会社が予約時間を守れなくなる
 - タクシーを事前に予約していても、渋滞で時間通りにタクシーが来なかったり、到着時間が予定より遅れてしまう。お客さんも困る。
- 渋滞していることで緊急で車で移動するときに目的地に間に合わない
 - 急病人やペットを病院に連れて行くときに、渋滞で到着まで時間がかかってしまう。
- 運送事業者以外の会社員やビジネス関係でも、渋滞で約束の時間に到着できなくなり、会社の信用を無くしてしまう。
 - 会社員がお客さんと打合せとかで約束をした場合に、渋滞で約束の時間に間に合わないと会社の信用をなくしてしまい、経営者にも影響がある。
- バスのアプリが正確な情報がないと、乗客が不安になる
 - 到着前の時間があやふやだと目的地まで着けるか不安になる。
 - それによりバス利用者も減って、車を使ってしまう。
- バスの利用者が少なくなったら、バス路線の規模が縮小されてしまう
 - バス会社が儲からなくなったら、減便や路線廃止などとなり、前から利用していた人にも影響がでる。
 - バスがなくなったりすると、将来の自分のこどもの送り迎えをやらないといけなくなってしまう。
- みんなが車を利用すると、車が多くなって事故多発のリスクがあがる。

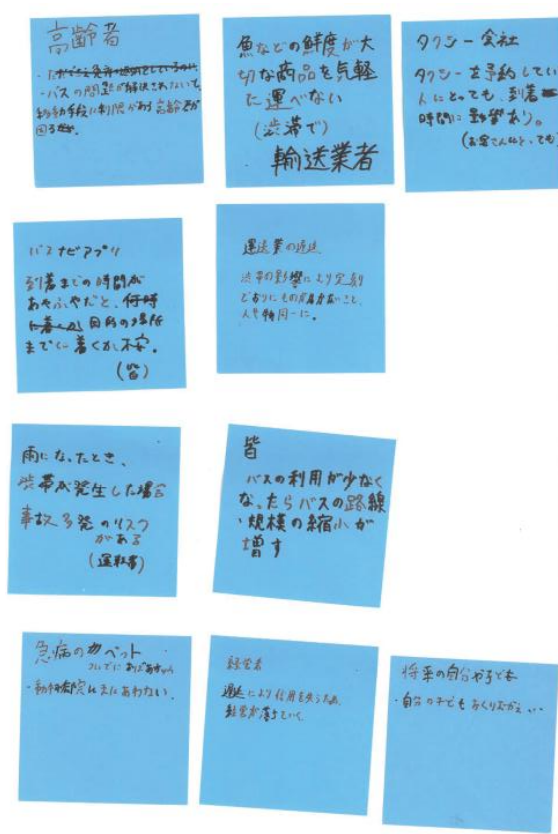


図 3-10 11 月 11 日のワークショップで寄せられた付箋(一部)

2) 第2回 WG

11月21日の第2回WGでは、これまでに議論した沖縄の交通の課題を踏まえ、ありたい姿やその実現のためにできることを議論し、各班から発表を実施した。

表 3-14 第2回 WG のプログラム

時間	実施事項	備考
14:30～14:35	班内で1人ずつ課題設定シートについて発表 問い①：先週設定した課題について、調査や日々の通学を通じて気付いたことは？	説明：1分 班内で1人1分ずつ発表
14:35～14:45	各班で赤付箋と画用紙Aを用いて議論 問い②：課題を踏まえ、沖縄県としてどのような姿でありたい？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Aに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：4分
14:45～14:55	各班で青付箋と画用紙Bを用いて議論 問い③：コザ高校としてどのような姿でありたい？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Aに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：4分
14:55～15:05	各班で黄付箋と画用紙Bを用いて議論 （「ありたい姿」の青付箋の周りに貼り付けていく） 問い④：問い③の実現のために、自分や周りの友達ができそうなことは？	説明：1分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙Bに貼りながら発表：2分 他の人の意見に対しコメント・議論：4分
15:05～15:10	問い③&問い④について、台紙Bを用いて各班発表	
15:10～15:20	第5回の日程調整	

得られた主な意見は下記のとおりである。

問い2 「課題を踏まえ、沖縄県としてどのような姿でありたい？」

- 自然が豊かで、人もあたたかく、すばらしい沖縄県でありたい
 - 地球温暖化によるサンゴの死滅など、現在の沖縄は環境が悪化していると思う
 - 自然や海が汚されていない、きれいな沖縄を残したい
- 交通がスムーズで、移動しやすいまちでありたい
 - 交通が混在せず、定時性の高い鉄道などの交通手段が、沖縄の南北移動の中枢にできるとよい
 - 北部の自然豊かな地域が観光資源になるため、観光客が北部地域にも容易に訪れるようになり、地域が活性化してほしい
- 国際色豊かなまちでありたい
 - 現在も沖縄は外国人が多く、祭りなども開催されているため、それをより盛り上げていきたい
 - 祭りを観光資源にし、地域が活性化してほしい
- 事故や事件がない安心・安全なまちでありたい
 - よくパトカーなどのサイレンが聞こえるため、不安にならずに過ごせるまちであってほしい

問い3 「コザ高校としてどのような姿でありたい？」

- CO2 排出量を抑え、かつ、事故のリスクを抑えるため、生徒が自家用車以外の交通手段で通学する高校でありたい
 - 公共交通機関を使う他、自転車や徒歩で登校のようにしたい

- 他の交通手段の利用が難しく送迎してもらう場合は、少なくとも学校から離れた場所で乗り降りするようにしたい
- 沖縄の環境をよりよくするため、率先してゴミ拾いをする高校でありたい
 - 現在も部活の朝練の時間に校門周辺のゴミ拾いを実施しているため、この活動をさらに広げていきたい
- 様々な情報が効率的かつ確実に共有できる高校でありたい
 - 口頭だけでなく Teams で伝えるなど、複数の手段でコミュニケーションがとれるとよい
 - 将来は、AI により自動的に情報が取捨選択されるツールが使えるとよい

問い4 「問い③の実現のために、自分や周りの友達ができそうなことは？」

- 登下校時や休みの日に、自家用車ではなくバス、自転車、徒歩などで移動する
 - 徒歩は、1 時間程度なら歩けるのではないかな
- 登校中など、学校の周りのごみを積極的に拾う
- 送迎してもらう場合は決められたルールを守る
 - ダイソー沖縄宮里店の駐車場や、コザ高校正面のセブンイレブンの駐車場が送迎によく使われているが、送迎に適した場所は思い浮かばない

ワークショップは、図 3-11 のように各自が付箋に意見を書き、用紙に張り付けながら議論する形態で進めた。

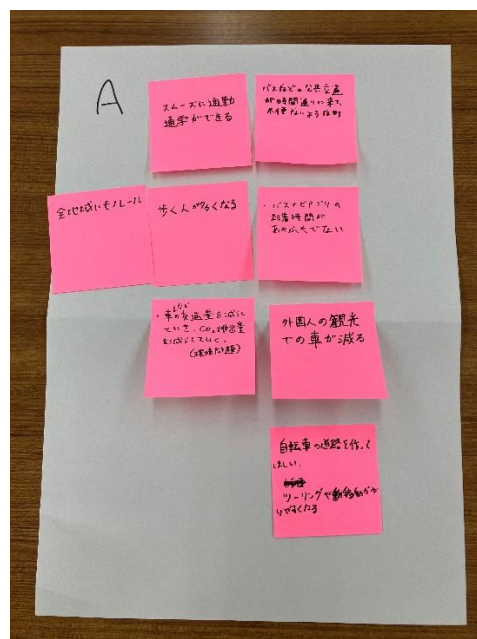


図 3-11 11 月 21 日のワークショップで寄せられた付箋(一部)

3) 第 3 回 WG

11月25日の第3回WGでは、コアメンバーと先生との相談のもと、実証メニューや実証期間について決定した(3.1.5 参照)。さらに、校内普及方法についてコアメンバーが2班に分かれ、ワークショップ形式で議論を行った。

表 3-15 第3回WGのプログラム

時間	実施事項
16:30～16:40	先週話し合った「自分たちができそうなこと」を振り返り、学校として取り組むメニューを相談
16:40～16:45	ライフスタイル計画シートの記載方法やGoogleマップの使い方の説明
16:45～17:00	ライフスタイル計画シート(表)を記載 ※早く終わった人は裏面を使い、別の場面を想定して記載
17:00～17:15	各班で付箋と台紙を用い、他の生徒を巻き込む方法を議論 問い：今日来ていない友達も含め、どうやったらみんなに協力してもらえると思いますか？
17:15～17:30	キックオフに向けた準備の進め方を相談

ワークショップで得られた主な意見は下記のとおりである。

1. 学校として取り組むメニューの決定

- 自家用車ではなくバス、自転車、徒歩などで移動するメニューについては、歩数を競うことと組み合わせると皆が取り組んでくれると思う
 - 競う単位はクラス単位がよい
- 早めの時間に登校するメニューについては、チャレンジデーの延長として、チャレンジデー以外の日も早い時間に登校するメニューにするとよい
 - チャレンジデーは授業時間(登校時間)を早める取り組みで、週1回のペースですでに実施している
- ゴミ拾いについても、歩数と同様にポイント制にするとよい
- 交通問題の現状を知ってもらうことについては、コアメンバーから取り組みを呼びかける際にあわせて学年全体に知らせる

2. 他の生徒を巻き込む方法を考える

A. 日々の取り組みへの協力を促す工夫

- 歩数などを競い、上位クラス(1～3位など)に何らかの賞品をあげられる皆がやる気になると思う
 - 賞品がなければあまり取り組む気にはならないと思う
 - 賞品は過去のPTAの取組を見るとお茶やおにぎりが考えられるが、実際に何が欲しいかはアンケートを取ってみたい

B. 発信の方法

- Teamsに投稿し、他の生徒に取り組みメニューの実施を呼びかける
 - Teamsは先生と生徒しか見られないが、送迎のドライバーの張本人である保護者も巻き込むために、Classiを用いるのがよいと思う
 - Classiには文字だけでなくポスターや写真のデータを添付できるよい

- Classi の既存投稿の既読数を確認したところあまり見ていない人が多いことが分かったので、並行して Teams でも発信したほうがいいと思う
 - 紙面ポスターを作り、校内に貼ることで周知できると思う
 - トイレの個室や壁に貼付できれば、必ずみんなの目に入ると思う
 - 掲示物には生徒会のハンコが必要なため、生徒会や教頭先生に相談が必要
 - ポスターのコンテンツとして、行動を変えることのメリットを記載する
 - ☆ 保護者に対して、ガソリン代など費用の節約、運転に費やす時間の削減、環境保護への貢献などを訴求することが効果的だと思う
 - 学年集会で呼びかける
 - まずは生徒に向けて発信することとし、使い慣れているオンラインのツールを用いて周知する
 - Teams に投稿し、朝礼で先生から呼びかけてもらおうと確実に周知ができると思う
 - その際、文字だけではなく写真を使うなど、ビジュアルの工夫は必要
 - コザ高校公式 Instagram や、クラス LINE を使って周知することも考えられる
 - LINE グループについては、学年全体のものはなく、クラス単位のみ
 - コアメンバーがいないクラスもあるため、LINE グループは使いづらいか
- C. 準備の進め方
- グループ 1 がインセンティブに関するアンケートの設計・実施を担当し、グループ 2 ではポスターの作成と Teams や Classi への投稿を担当する
 - ポスターの作成は、PowerPoint を Teams 上で共同編集する形で進める
 - 作成したポスターに対して、大人からアドバイスが欲しい
 - グループ 2 のメンバーは明日対面で集まる
 - 対面で集まるのが難しいときは LINE 電話を繋ぎながら一緒に作成する

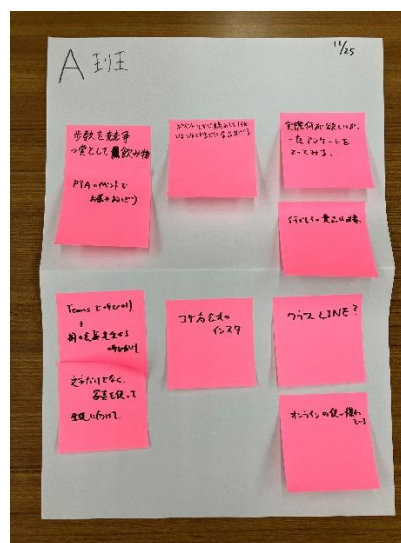


図 3-12 11 月 25 日のワークショップで寄せられた付箋(一部)

(4) 普天間高校

普天間高校では、生徒会執行部の5名(1年生3名、2年生2名)がコアメンバーとして参加し、12月2日に第1回WGを実施した。しかし、3.1.2において先述したとおり、後続のWGや実証の実施のための十分な時間が取れないことを理由として、今年度は辞退とし来年度の参画に向けて前向きな相談を行う方針となった。

表 3-16 普天間高校において提示した進め方の素案

日程	内容	対応するSTEP ※ガイドラインp5 表3-1参照	担当
	コアメンバーを決定	STEP1：◎担当の先生やコアメンバーを決定	先生
12/2(火)	進め方(ステップ)を決定 ➢ 内閣府からの趣旨説明 ➢ この資料を素案として議論	STEP1：◎進め方(ステップ)を決定 STEP2：◆沖縄の交通課題の紹介	コアメンバー・先生
	ワークショップ#1 ➢ 先週までの説明や日々の通学を通じ、深掘りしたい課題を設定	STEP2：課題の設定	コアメンバー・先生
自主探求#1 ※任意	設定した課題に関し、原因や現状の対策を調査	STEP2：○沖縄の交通の課題を調査	コアメンバー
12/8(月)	ワークショップ#2 ➢ 調査や日々の通学を通じて気付いたことを発表 ➢ 昨年の取組を踏まえありたい姿・取組メニューを議論 ➢ 各自取り組むメニューを決定	STEP2：◎課題を踏まえありたい姿、メニューを議論 STEP3：先生と相談し、取り組む内容を決定	コアメンバー・先生
自主探求#2 ※任意	キックオフの資料の作成、発表練習		コアメンバー
12/15週 ※任意	キックオフ&QAイベント ➢ 実証開始の周知&よろず質問会(交通、進路等)	STEP4：○キックオフイベント(メニューの発表会)を実施 ◎生徒全員に対し、取組の開始を周知	生徒全員
12月中旬～1月中旬	実証	STEP4：◎実際に取組を実施	生徒全員
1月上旬	振り返りアンケートの作成	STEP5：結果のとりまとめ・PR ◎生徒へのアンケートを行い、結果をまとめる	コアメンバー・先生
2026年1月	ワークショップ#3 ➢ 実証を通じて感じたこと(県や国への要望を含む)を議論	STEP5：結果のとりまとめ・PR ◎生徒へのアンケートを行い、結果をまとめる ○対外的に成果を発表	コアメンバー

1) 第1回WG

12月2日の第1回WGでは、沖縄総合事務局による沖縄交通・デザインに関する説明を、コアメンバーが聴講する時間を設けた。その後、沖縄の交通の課題や、何も対策を打たない場合の将来シナリオに関するディスカッションを、ワークショップ形式で実施した。

表 3-17 第1回WGのプログラム

時間	実施事項	備考
16:00～16:05	内閣府より市内の交通の現状や課題についてご説明	
16:05～16:15	今年度のワークショップや実証の進め方について議論	
16:15～16:30	各班で赤付箋と台紙を用いて議論 問い①：内閣府からの説明や日々の生活・通学を通じ、印象に残った沖縄の交通の課題は？	説明：2分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙に貼りながら発表：5分 友達の意見に対しコメント・議論：5分
16:30～16:45	各班で青付箋と台紙を用いて議論 問い②：問い①で議論した課題をこのままにしておくと、誰がどんな風に困る？	説明：2分 個人で付箋に記載：3分 付箋を台紙に貼りながら発表：5分 友達の意見に対しコメント・議論：5分
16:45～16:55	深掘りしたい課題を議論→各自、課題設定シートに記載 問い③：発表を踏まえて、原因や現状の対策についてもっと知りたいと思った課題は？	説明：2分 自分が興味を持った課題を発表：5分 各自、課題設定シートに記載：3分
16:55～17:00	海外の公共交通先進事例の紹介	

ワークショップは、図 3-13 のように各自が付箋に意見を書き、用紙に張り付けながら議論する形態で進めた。

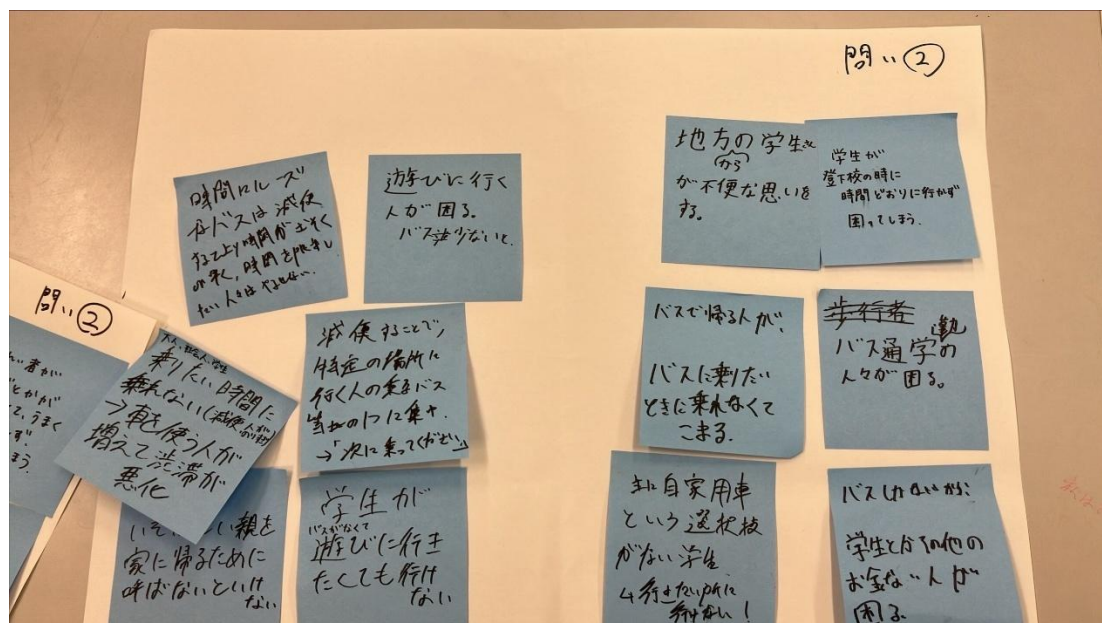


図 3-13 12月2日のワークショップで寄せられた付箋(一部)

3.1.4 インセンティブの設計

各校において、生徒の積極的な実証参加を引き出すためには、インセンティブの設計が重要となる。各校の WG 内で実施したワークショップでは、自分の身の回りの課題や将来シナリオを想像し、ありたい姿からバックキャストिंगして自らの行動まで落とし込むプロセスを設計していた。社会課題を他人事にせず「自分事」として認識することで、主体的な実証参加を引き出す有効な手立てである。

コアメンバーが設定された首里高校とコザ高校においては、コアメンバーによるワークショップのファシリテーションや実証の校内普及活動(校内放送、ポスター掲示、Teams 投稿など。詳細は 3.1.6 参照)が、積極的に実施されるよう促進した。これも「自分事」化のプロセスであり、シンポジウムでの発表や今後の更なる発信活動(地域における周知、後輩への引継ぎ等)を促すインセンティブとして有効である。

このほか今年度の実証では、SO-SMART プロジェクト(奈良先端科学技術大学院大学)との連携により、LINE ミニアプリ上での AI チャットボットとの対話形式で取り組んだメニューや気付いたこと(良かったこと、悪かったこと)をコメントできるプラットフォームを導入した。ここでは、取組状況や意見の把握に加え、会話形式により楽しみながら実証メニューに取り組み、気づいたことを投稿できることを目的としていた。加えて、LINE ミニアプリ上で閲覧可能なコメントマップでは他の校内生徒の投稿を相互に閲覧できるようにすることで、さらなる取組実施や投稿を試みた。また、クラスごとのメニュー取組回数を、LINE ミニアプリへの投稿に基づいて集計し、リアルタイムで閲覧できる機能を用意しつつ、上位数クラスにはお菓子の景品を設定し、クラスごとの対抗意識を活用したインセンティブを設計した。



図 3-14 LINE ミニアプリ(首里高校版)における投稿画面及びコメントマップ

出所)SO-SMART プロジェクト(国立研究開発法人科学技術振興機構 (JST) 戦略的国際共同研究プログラム (SICORP) CONCERT-Japan「カーボンニュートラルな都市の実現に向けたソリューション」の「スマート交通のための主体的ソーシャル基盤 (SO-SMART)」(課題番号:JPMJSC23C6) による支援)において開発された「沖縄ライフログ 首里高校」の画面のスクリーンショット

3.1.5 取組内容

WG を踏まえ、各校における実証参加学年、実証期間及び実証メニューは、表 3-18 のとおり決定した。なお那覇西高校では、実証期間中の 12 月 3 日以降、LINE ミニアプリを導入しており、本格的な取組実施はそれ以後の期間となった。

表 3-18 各校の実証の取組内容

	首里高校	那覇西高校	コザ高校
実証参加学年	1年生＋2年生	1年生	1年生
実証期間	12月3日～12月25日	11月17日～12月25日	1月6日～1月29日
実証メニュー	・モノレール利用 ・バス利用 ・自転車利用 ・徒歩のみ ・早朝通学	・モノレール利用 ・バス利用 ・徒歩・自転車の活用 ・早朝通学 ・送迎場所の変更 ・迎えの待機駐車防止	・バス利用 ・自転車利用 ・徒歩のみ ・早朝通学

3.1.6 普及啓発コンテンツ

1) 首里高校

首里高校では、実証開始前日の 12 月 2 日に、1 年生と 2 年生の全生徒に対し実証開始を宣言するキックオフイベントを開催した。コアメンバーによる取組メニューや先述のクラス対抗のインセンティブ枠組みの発表の他、奈良先端科学技術大より LINE ミニアプリの使い方を紹介するプログラムを設けた。また、交通まちづくりの先進事例として、「沖縄交通り・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討業務」の成果である、ウィーン市内における公共交通のあり方の映像記録を投影することで、生徒の好奇心を刺激し、取組の普及を図った。

表 3-19 首里高校におけるキックオフイベントのプログラム

プログラム	発表者
①高校生から始める沖縄交通り・デザイン	沖縄総合事務局
②今年度の取組メニューの発表	首里高校コアメンバー
③日々の取組を記録するための LINE ミニアプリの紹介	奈良先端科学技術大学院大学
④海外の公共交通先進事例の紹介	三菱総合研究所
⑤交通や進路に関する Q&A	沖縄総合事務局、奈良先端科学技術大学院大学、三菱総合研究所

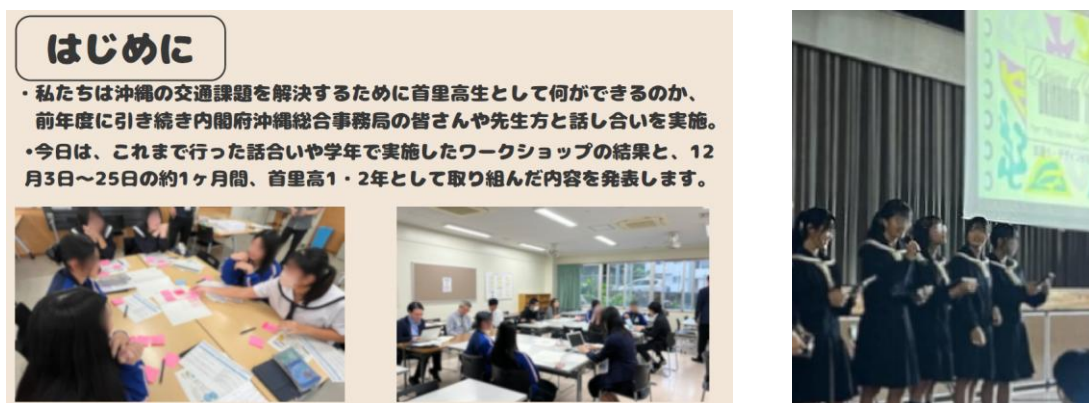


図 3-15 首里高校コアメンバーによる発表資料(一部)と発表の様子

このほか首里高校では、三菱総合研究所による支援のもとコアメンバーが主体的に、ポスター作成や校内 Teams 投稿、掲示板における取組紹介、校内放送、クラス巡回等の校内普及活動を実施した。



図 3-16 首里高校コアメンバーによる校内普及活動の様子(シンポジウム発表資料より抜粋)

2) 那覇西高校

11 月 12 日に「実証メニュー宣言会」として、アンケートを踏まえた実証メニューの発表、及び各自の具体的なライフスタイル計画を設計・発表する WG を開催した。各自が実証メニューと実施想定場面を選択したうえで、マップアプリを用いて時刻や利用する交通機関等を検索し、具体的な行動計画として記載した。各生徒のライフスタイル計画シートは、各クラス内にて実証期間中掲示し、取組の普及を図った。

「ライフスタイル計画シート（記載例）」や「バスやモノレールの調べ方」を見て、書いてみよう！

【登校時 or 下校時 or 休日】 まずは取り組みやすい場面に○を付けてね！
徒歩や自転車、公共交通で通学している人は、休日に遠くへ遊びに行く場面を想定してみよう！

【いつ取り組む？】 朝練がある日？晴れている日？保護者が忙しい日？など

【どんなライフスタイル転換？】 「メニューリスト」から選んで書いてみよう！リストに無いものを書いてOK

時刻	場所	やること

終わったら裏面も記載してみよう！



図 3-17 那覇西高校で用いたライフスタイル計画シート

ライフスタイル計画シート（記載例）

例1	例2	例3																																																									
豊見城市翁長に住んでいる。 毎週月水は6:45から朝練があり、 お父さんの出勤ついでに車で 送ってもらっている。	那覇市首里平良に住んでいる。 雨の日はお母さんに学校まで 車で迎えにきてもらう。	那覇市田原に住んでいる。 休日はパルコシティへ遊びに行き たいが、両親が忙しい日は移動 手段がなく、家にこもっている。																																																									
【登校時 or 下校時 or 休日】	【登校時 or 下校時 or 休日】	【登校時 or 下校時 or 休日】																																																									
【いつ取り組む？】 朝練がある日	【いつ取り組む？】 雨が降っている日	【いつ取り組む？】 パルコシティで遊ぶ日																																																									
【どんなライフスタイル転換？】 バス利用	【どんなライフスタイル転換？】 モノレール利用	【どんなライフスタイル転換？】 モノレール/バス利用																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>場所</th> <th>やること</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>5:00</td><td>家</td><td>起きる</td></tr> <tr><td>5:45</td><td>家</td><td>家を出る</td></tr> <tr><td>6:07</td><td>翁長バス停(那覇バスターミナル向)</td><td>89系満線に乗る</td></tr> <tr><td>6:25</td><td>那覇西高校前バス停</td><td>高校まで歩く</td></tr> <tr><td>6:45</td><td>学校</td><td>朝練開始</td></tr> </tbody> </table>	時刻	場所	やること	5:00	家	起きる	5:45	家	家を出る	6:07	翁長バス停(那覇バスターミナル向)	89系満線に乗る	6:25	那覇西高校前バス停	高校まで歩く	6:45	学校	朝練開始	<table border="1"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>場所</th> <th>やること</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>18:15</td><td>学校</td><td>部活終了</td></tr> <tr><td>18:30</td><td>学校</td><td>小禄駅まで歩く</td></tr> <tr><td>18:42</td><td>小禄駅</td><td>てだこ浦西行きのゆいレールに乗る</td></tr> <tr><td>19:04</td><td>儀保駅</td><td>家まで歩く</td></tr> <tr><td>19:13</td><td>家</td><td>帰宅</td></tr> </tbody> </table>	時刻	場所	やること	18:15	学校	部活終了	18:30	学校	小禄駅まで歩く	18:42	小禄駅	てだこ浦西行きのゆいレールに乗る	19:04	儀保駅	家まで歩く	19:13	家	帰宅	<table border="1"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>場所</th> <th>やること</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>9:45</td><td>家</td><td>家を出る</td></tr> <tr><td>10:01</td><td>小禄駅</td><td>てだこ浦西行きのゆいレールに乗る</td></tr> <tr><td>10:09</td><td>県庁前駅</td><td>バス停まで歩く</td></tr> <tr><td>10:17</td><td>県庁北口バス停</td><td>143北谷ゲートウェイに乗る</td></tr> <tr><td>10:43</td><td>サンエーパルコシティ前バス停</td><td>パルコシティまで歩く</td></tr> <tr><td>10:50</td><td>パルコシティ</td><td>パルコシティに到着</td></tr> </tbody> </table>	時刻	場所	やること	9:45	家	家を出る	10:01	小禄駅	てだこ浦西行きのゆいレールに乗る	10:09	県庁前駅	バス停まで歩く	10:17	県庁北口バス停	143北谷ゲートウェイに乗る	10:43	サンエーパルコシティ前バス停	パルコシティまで歩く	10:50	パルコシティ	パルコシティに到着
時刻	場所	やること																																																									
5:00	家	起きる																																																									
5:45	家	家を出る																																																									
6:07	翁長バス停(那覇バスターミナル向)	89系満線に乗る																																																									
6:25	那覇西高校前バス停	高校まで歩く																																																									
6:45	学校	朝練開始																																																									
時刻	場所	やること																																																									
18:15	学校	部活終了																																																									
18:30	学校	小禄駅まで歩く																																																									
18:42	小禄駅	てだこ浦西行きのゆいレールに乗る																																																									
19:04	儀保駅	家まで歩く																																																									
19:13	家	帰宅																																																									
時刻	場所	やること																																																									
9:45	家	家を出る																																																									
10:01	小禄駅	てだこ浦西行きのゆいレールに乗る																																																									
10:09	県庁前駅	バス停まで歩く																																																									
10:17	県庁北口バス停	143北谷ゲートウェイに乗る																																																									
10:43	サンエーパルコシティ前バス停	パルコシティまで歩く																																																									
10:50	パルコシティ	パルコシティに到着																																																									

図 3-18 那覇西高校で用いたライフスタイル計画シート（記載例）

また、12月3日に各クラスを巡回し、LINE ミニアプリの使い方を紹介するとともに、実際に投稿しながら活用を促すチュートリアルイベントを実施した。

3) コザ高校

コザ高校では、三菱総合研究所と沖縄総合事務局による支援のもと、コアメンバーがポスター作成や校内 Teams 投稿等の校内普及活動を実施した。また、実証開始日の1月6日には、コアメンバーが始業式で校内に向け、実証を開始することを宣言した。



図 3-19 コザ高校における校内普及活動の様子

3.1.7 実証結果

(1) 各校の結果

1) 首里高校

実証期間中における取組結果を、LINE ミニアプリへの投稿数ベースで取りまとめた。まず、クラスごとの取組状況は下記のとおりである。クラスによって取組回数(投稿数ベース)に差が見られ、取組が活発なクラスではクラスメイト同士で互いに取組意欲が刺激されたことが示唆される。

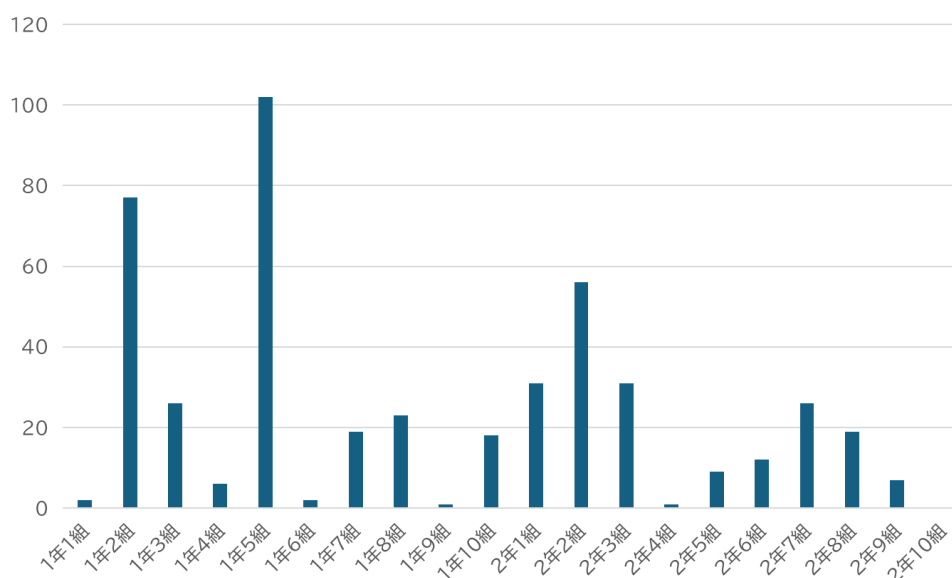


図 3-20 クラスごとの取組状況(投稿数ベース)

次に、実践したメニューの割合は下記のとおりである。保有状況の制約がある自転車利用を除くと、概ね各メニューがバランスよく取り組まれていた。

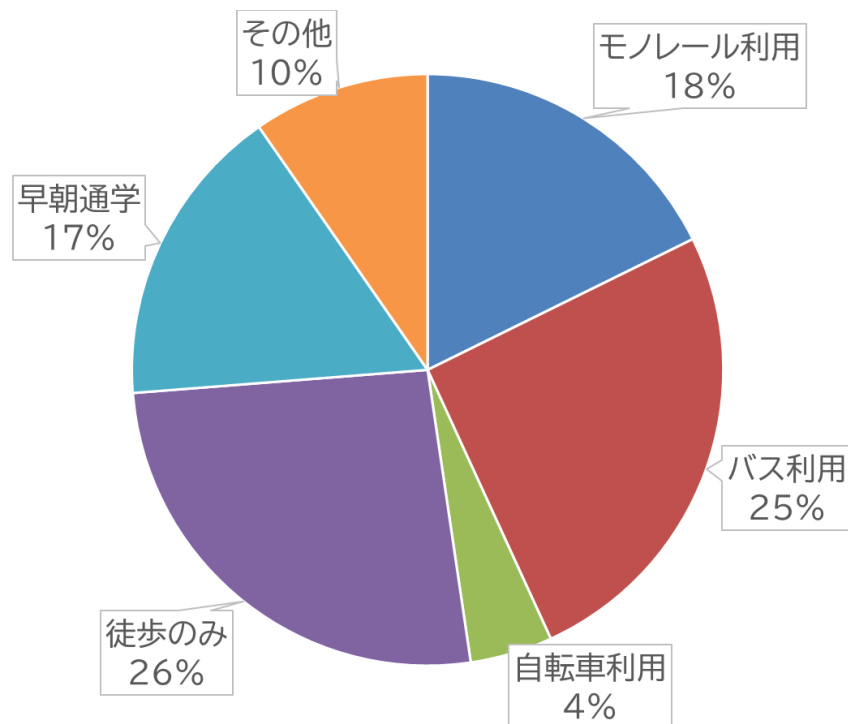


図 3-21 実践したメニューの割合

次に、日別の取組状況は下記のとおりである。平日は実証期間を通じて継続的に取り組まれており（12月14日の途中から12月17日まで、LINE ミニアプリの不具合により投稿不能）、休日にも一定の投稿が見られた。

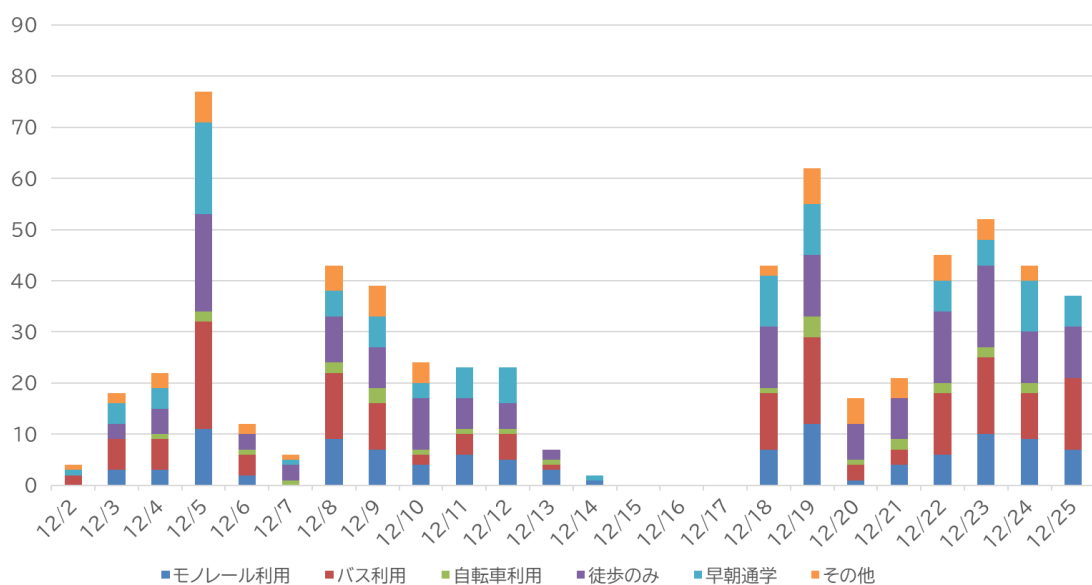


図 3-22 日別の取組状況

また、三菱総合研究所による支援のもとコアメンバーが作成、校内展開した振り返りアンケートの回答結果は、下記のとおりである(62件回答)。

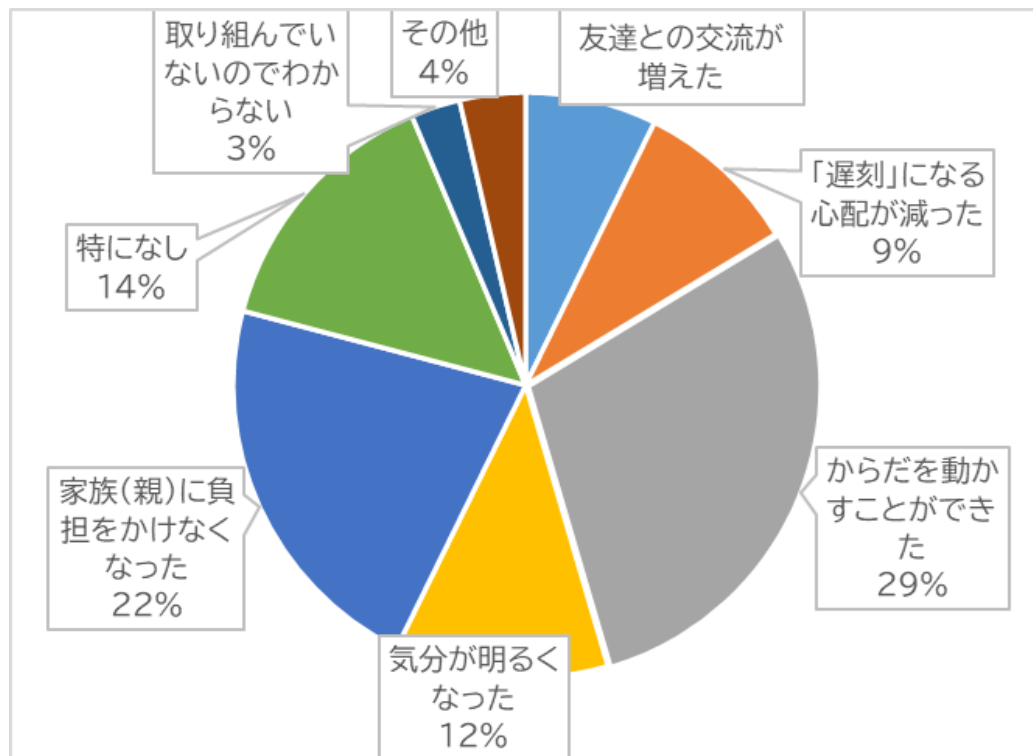


図 3-23 実証メニューに取り組んでみて良いと感じたこと

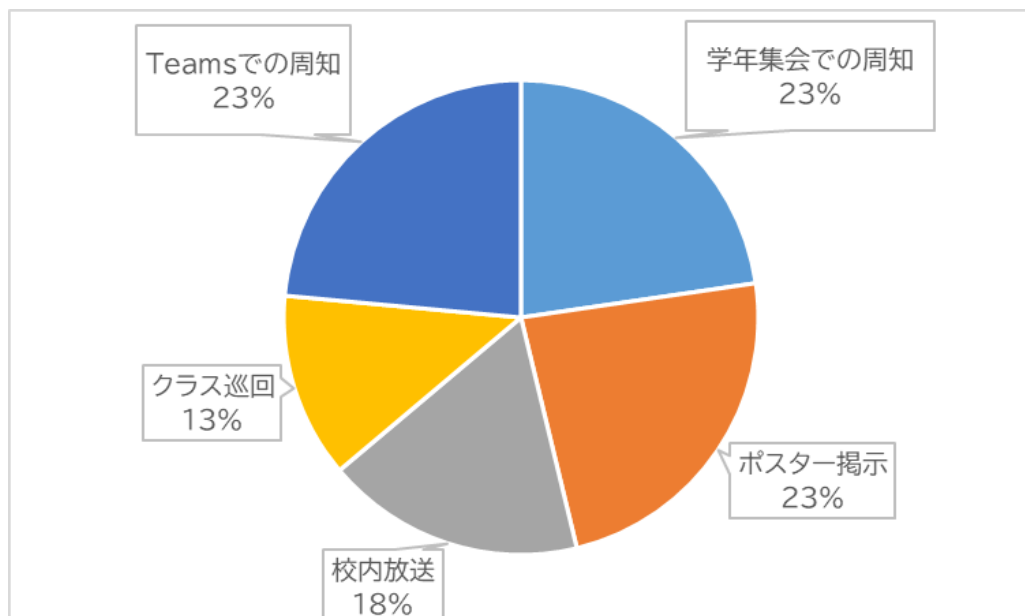


図 3-24 有効な校内普及方法

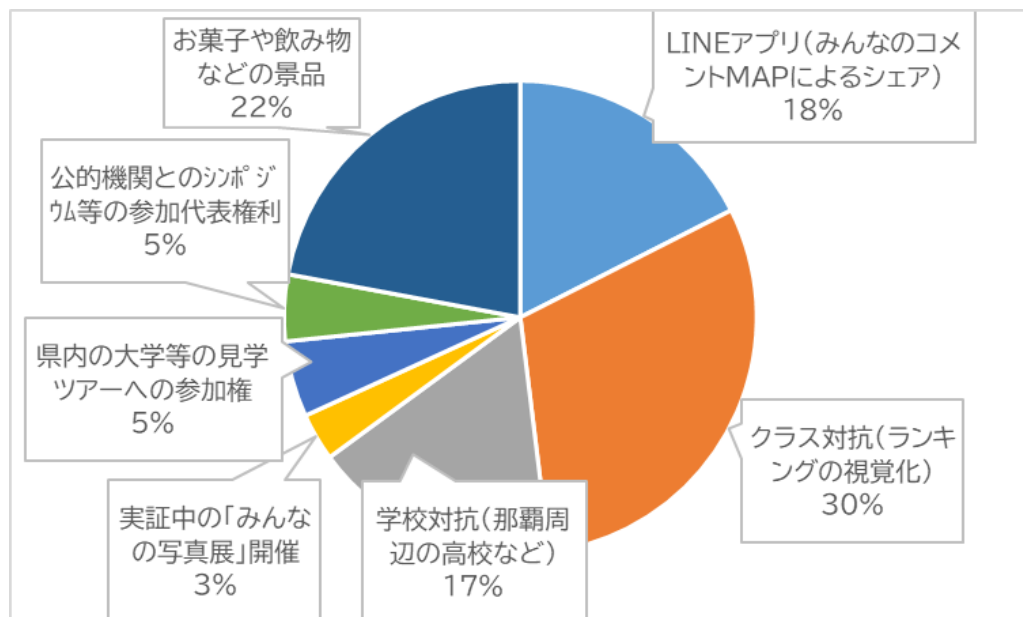


図 3-25 効果的なインセンティブ

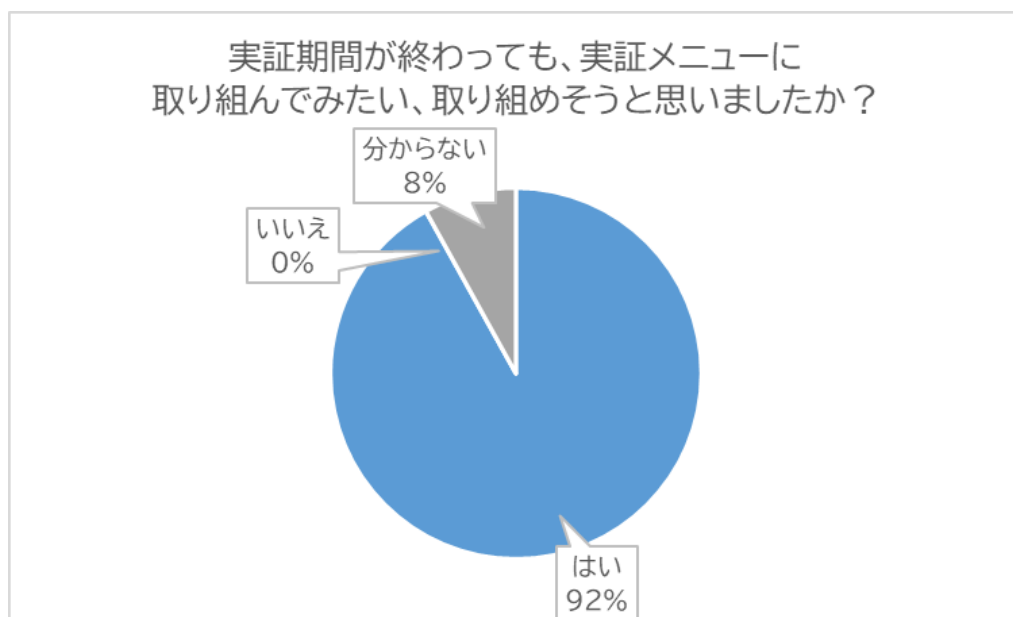


図 3-26 実証期間終了後の取組意向

また実証期間の終了後の1月7日に第3回WGでは、コアメンバーがワークショップ形式で、実証や校内普及等に関する振り返りを行った。ワークショップで得られた主な意見は下記のとおりである。

問い1「実証に参加して、よかったことは何ですか？」

- 送迎場所の変更

- 徒歩 15 分ほど離れたコンビニでの迎えに切り替えたところ、周辺道路が混雑しておらず、運転してくれる保護者が喜んでいて
- 横断歩道のある場所で道路を渡れるようになり、道路を安全に歩けるようになった
- 意外にも偶然友達に会うことが多く、一人でいるよりも楽しく通学することができた
 - ☆ 「実はこっちの方に住んでいた」など友達の新しいことを知ることができたり、普段話さないことを話すきっかけになった

- 早朝通学

- 早起きの習慣がついた
- 保護者の出勤のついでに送迎してもらっているが、7 時前に出発すると普段より道路が空いており、スムーズな通勤ができるため、保護者から「ありがたい」と言われた
- 保護者の都合でバス通学となった日も、普段より一本早いバスに乗ると道路が空いていてスムーズに走り、また車内が空いていたため、座って英語の勉強ができた

- バス通学

- 実証期間中は毎日バス通学していたため、バス運転手と仲良くなれた

- 徒歩通学

- 普段はバスか送迎で通学していたが、歩いて通学してみたところ、意外と 40 分程で着くことができ、バスを利用していた時より却って時間に余裕ができた
 - ☆ バスは遅れるために時間に余裕を持たなければいけないが、徒歩だとその必要がない
 - ☆ 歩くと疲れるため毎日は難しいが、週に 1 回程度なら続けられる

- コアメンバーとして

- いろんな人から声をかけられることが増え、うれしいし、楽しかった
 - ☆ 友達から褒められたり、かっこいいと言われた
 - ☆ 先生から「がんばったね」と言ってもらえたり、「どんなことをしているの？」と聞いてもらえた
- 大人たちに直接様々なことを聞けたのがよかった

- 英語を生かす職業について聞けたり、海外の交通のことを直接聞けたのが、新しい発見につながった

問い2「みんなを巻き込むために工夫したことや、今後に向けてのアイデアはありますか？」

- 校内普及

- 景品がもらえることを添えると、友達に協力を仰ぎやすい
- LINE アプリは直接友達追加リンクを送ったり、手元で一緒に操作したりして、普及のための工夫をした
- キックオフのタイミングで、チュートリアル的に全校で実施できたならよかった
- 1年生など、知り合いがいないクラスの級長に周知を依頼するのが難しかった
- 学年集会のように、きちんと時間を取って話をすることで、取組の意味などが伝わったと思う
- 沖縄の現状や海外の例を見せるときに、Teamsでの周知や放送だけでは十分に覚えてもらえない。場を作り時間を取って話すことで印象に残る
- 校内放送で、その時点の順位や取り組めていないクラスを知らせることで、やる気につながったと思う

- インセンティブ

- 団ポイントに組み込めれば、より取り組んでもらえたと思う
 - ◇ 団ポイントはクラスや学年の壁を超えるため、自分が貢献できたという意識を強く持てる
- お菓子や景品はみんな気になっていたため、インセンティブになると思う

- 地域の巻き込み

- 南風原・西原・那覇など地域単位でまとまり、地域対抗の競争ができると、他地域への対抗意識や居住地域への貢献意欲が刺激されるため、より多くの人を巻き込むことができるのではないかな
- 首里高校の生徒は負けず嫌いなので、高校対抗のチーム戦があるとやる気になると思う

問い3「取組を続けるにあたっての課題はありますか？」

- 取組メニューごとの課題

- 早朝通学で授業中に眠たくなってしまうことが増えた
- せっかく早起きして準備を急いでバス停に向かったのにバスが遅れて到着することが多く、「もっとゆっくり準備できたのに」といらいらすることが多い
- 保護者送迎だと車内で身だしなみを整えることができるが、バスだとつり革につかまって立つのがやっとの状態であった
- 送迎場所を変えるときに、車を止めるところがないのが難しかった
- 与那原から高校まで1本で行けるバスがなく、1本で行くためには西原まで30分歩かなくてはならないので、バス通学が難しかった
 - ◇ バスを乗り継ぐと、遅刻してしまうのが心配なので、バスの乗り継ぎはしたくない
- 自転車通学は、自転車を持っていないためにできなかった

- 学校の制度について

- 遅延証明書により遅刻が免除される制度があると、心理的にバスを使いやすくなるため、続けてほしい
- 時間を守るという意識は大切なので、雨の日でバスが遅れやすい日だけでも、遅刻を免除してほしい
- 行政や交通事業者に届けたい意見
 - 定期券を忘れてしまい現金でバスに乗る際、市外線はバスの運賃が分かりづらいのでお金が足りるか不安になってしまう
 - ✧ 現金をあまり持たないので、お金が足りるかが分からない
 - ✧ 定期券を学校のカバンにつけている人も多く、遊びに行く時は定期券を忘れてしまうことがある
 - 特に首里駅前のバス停など、待っている路線とは異なるバスが停留所を通るときに、乗り降りする人がいないにも関わらず停車してしまうことで遅延を生み、運転手にも乗客にも迷惑をかけてしまう。東京を訪問したときに、路線ごとに異なるバス停が用意されているのを目にしたが、沖縄では困難なのか
 - OKICA が使いづらく、PayPay や Suica（多くの高校生が使っていると同時に、コンビニなどで使える決済手段）が使えるとよい
 - ✧ OKICA は何円入っているか事前に分からないので、乗って確かめるしかない
 - ✧ 混雑時に車内でチャージするのが申し訳なくなってしまう
 - チャージが 1000 円（高校生にとっては大金）からしかできないため、細かくチャージできるとよい

問い 4 「今回の成果や課題を誰に伝えたいですか？」

- 伝えたい先について
 - これから首里高校に入学する人に対して、沖縄交通り・デザインの取組を伝えたい
 - ✧ 初めから送迎してもらおうとそれに慣れてしまうため、入学してすぐに公共交通を使ってみることが大事だと思う
 - 沖縄交通り・デザインの取組をやっていない他の高校にも伝えて、取組を広げていきたい
 - ✧ 渋滞がひどい都市部にある首里高校だからこそ、他の高校に訴えられると思う
 - バス事業者に対して、バスの決済手段の使いづらさを利用者からの声として伝えたい
- 広報の方法について
 - バス会社や政策担当者など、一部の交通関係者に対して、しっかりと時間を取って意見を伝えたい。シンポジウムが有効だと考える
 - シンポジウムに来ない人も含め、多くの沖縄県民に自分たちの取組を伝え、行動を変えてほしい。「首里高校の生徒」というキーワードを含めてシンポジウムが報道されれば、特に首里高校 OBOG や地域住民に広く知ってもらえると思う

2) 那覇西高校

実証期間中における取組結果を、LINE ミニアプリへの投稿数ベースで取りまとめた。まず、クラスごとの取組状況は下記のとおりである。

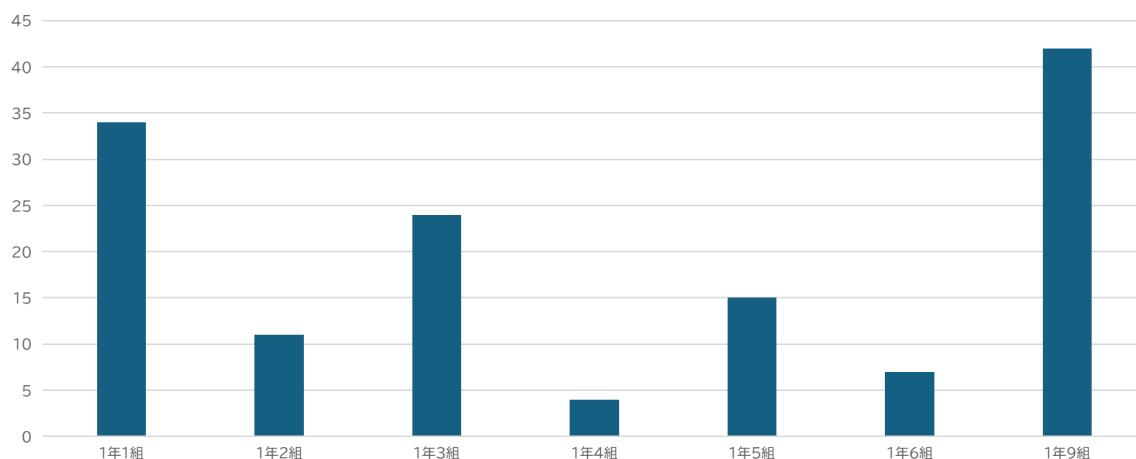


図 3-27 クラスごとの取組状況(投稿数ベース)

次に、実践したメニューの割合は下記のとおりである。

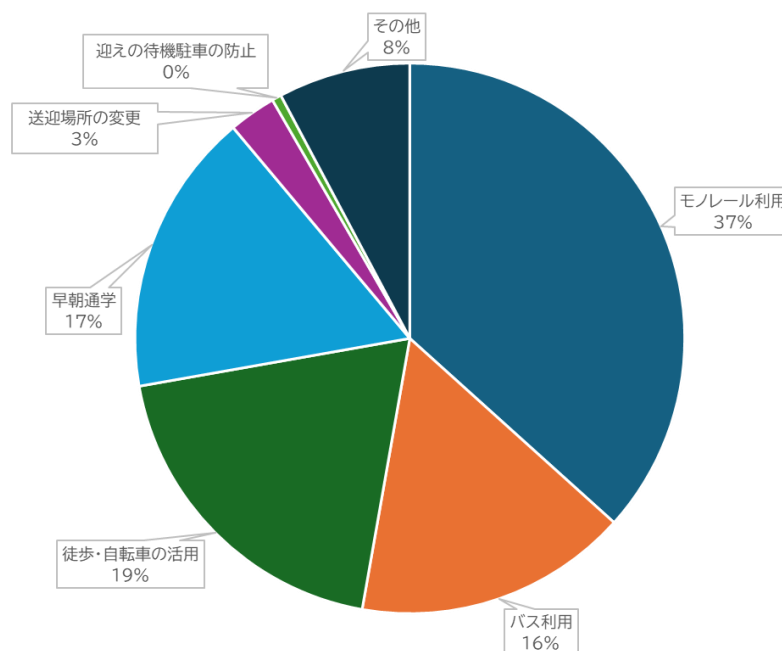


図 3-28 実践したメニューの割合

次に、日別の取組状況は下記のとおりである(12月14日の途中から12月17日まで、LINE ミニアプリの不具合により投稿不能)。大半が、12月3日のLINE ミニアプリのチュートリアルイベントの際の投稿であったが、12月8週には5~10件程度の投稿が確認できる。

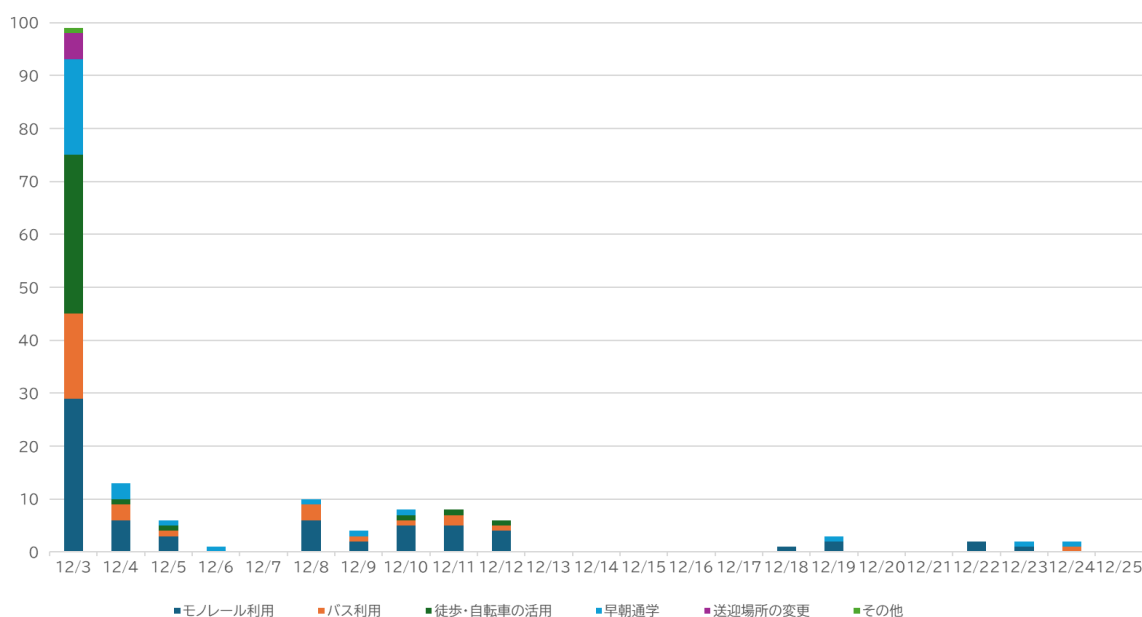


図 3-29 日別の取組状況

また、三菱総合研究所が作成した振り返りアンケートの回答結果は、下記のとおりである（国際人文科を除く1年生 280 名中、253 名回答）。

【モノレール利用】、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】、【送迎場所の変更】、【迎えの待機駐車防止】のいずれかに取り組みましたか？



図 3-30 実証メニューのうち、【モノレール利用】、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】、【送迎場所の変更】、【迎えの待機駐車防止】の取組状況

※本アンケートの回答率は 100% でないため、この設問の回答結果は実際の取組人数と異なることに留意が必要である。

【早朝通学】について、取り組むことができましたか？



図 3-31 実証メニューのうち、【早朝通学】の取組状況

※本アンケートの回答率は 100% でないため、この設問の回答結果は実際の取組人数と異なることに留意が必要である。

【モノレール利用】、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】、【送迎場所の変更】、【迎えの待機駐車防止】に取り組んでみて、どのようなことがよかったと思いますか？あてはまるものをすべて選択してください。

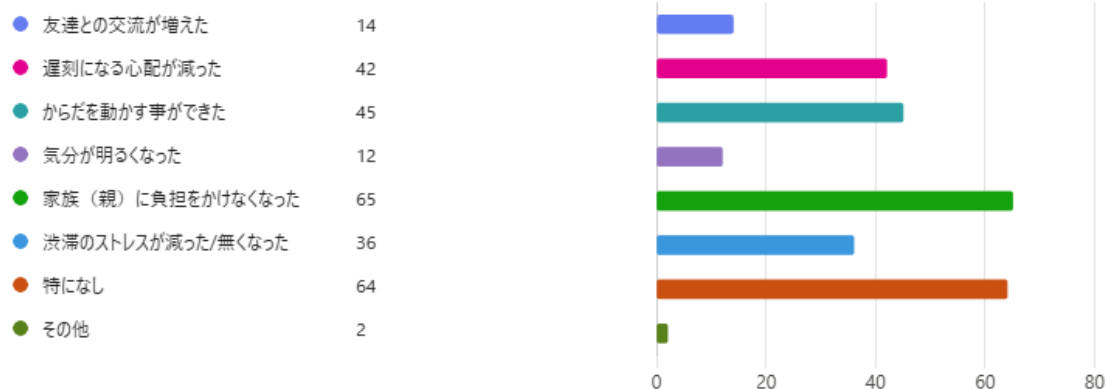


図 3-32 【モノレール利用】、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】、【送迎場所の変更】、【迎えの待機駐車防止】に取り組んでみて良いと感じたこと

【早朝通学】に取り組んでみて、特に良かったと思った点はどれですか？一つ選択してください。

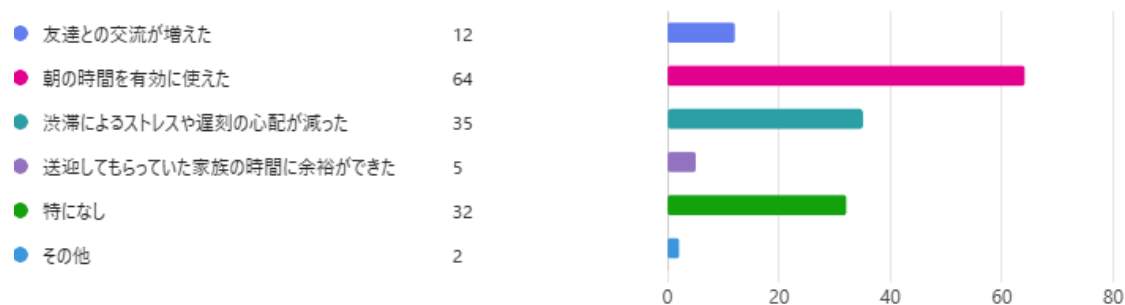


図 3-33 【早朝通学】に取り組んでみて良いと感じたこと

実証期間が終わっても、【モノレール利用】、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】、【送迎場所の変更】、【迎いの待機駐車防止】に取り組んでみたいと思いませんか？



図 3-34 実証期間終了後の【モノレール利用】、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】、【送迎場所の変更】、【迎いの待機駐車防止】への取組意向

実証期間が終わっても、【早朝通学】に取り組んでみたいと思いませんか？



図 3-35 実証期間終了後の【早朝通学】への取組意向(アンケート回答者のみ)

どのような仕組みがあれば、今回よりさらに積極的に実証メニューに取り組めると思いませんか？ 当てはまると思うものを複数選択してください。

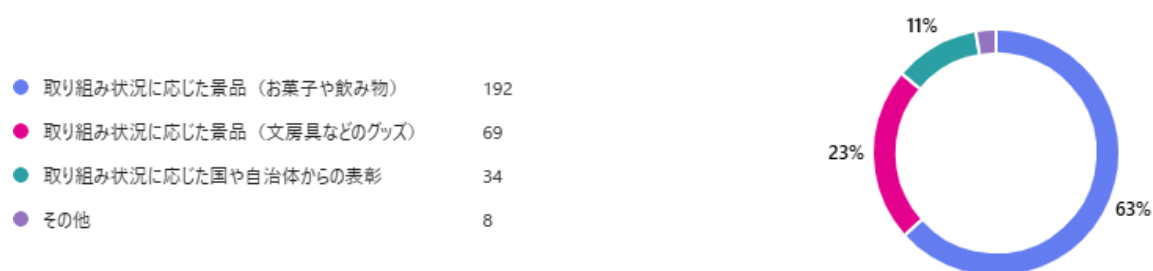


図 3-36 効果的なインセンティブ(アンケート回答者のみ)

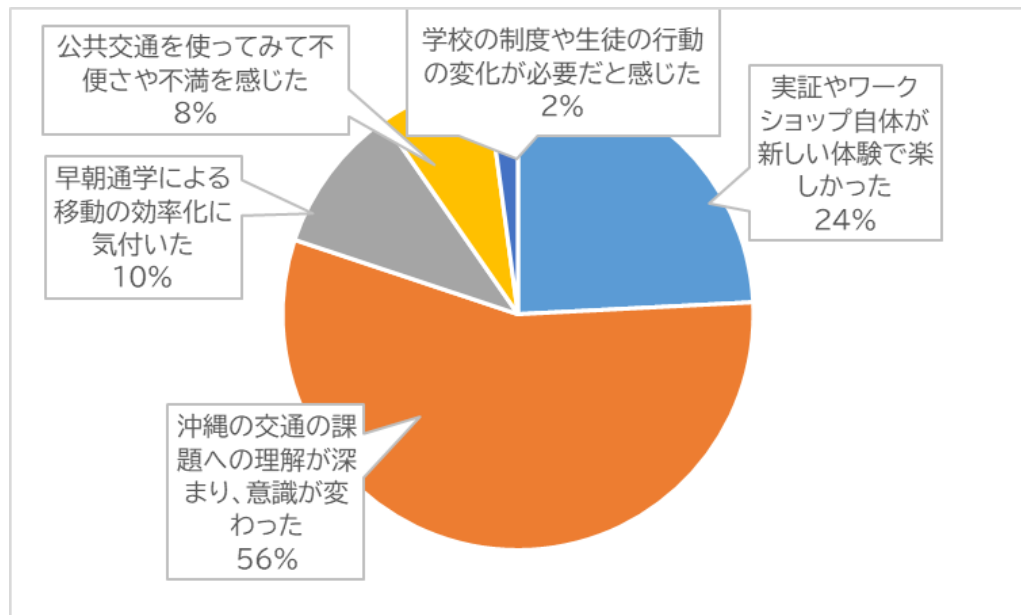


図 3-37 実証やワークショップを通じた感想(自由回答 186 件を分類集計)

3) コザ高校

実証期間中における取組結果を、LINE ミニアプリへの投稿数ベースで取りまとめた。まず、クラスごとの取組状況は下記のとおりである。

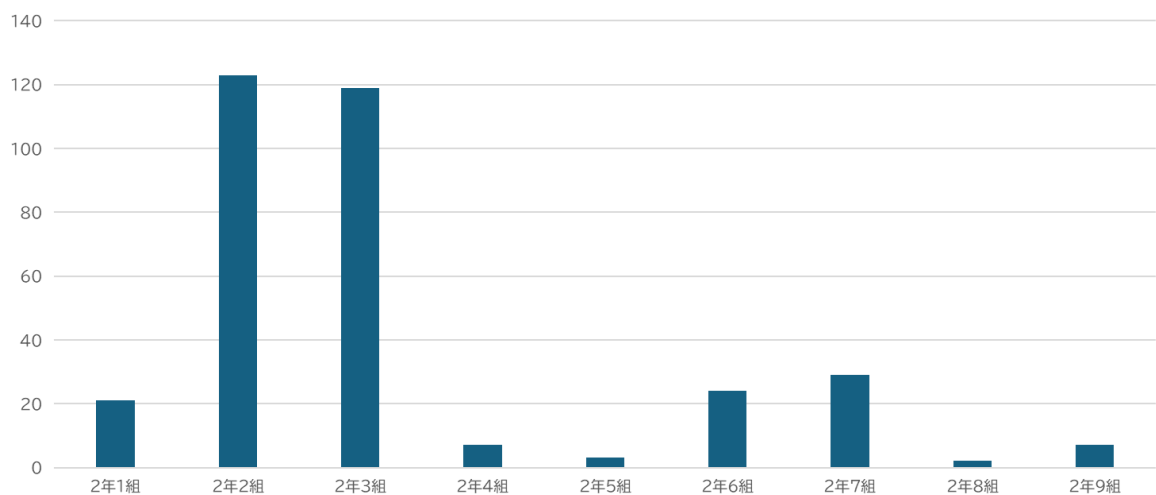


図 3-38 クラスごとの取組状況(投稿数ベース)

次に、実践したメニューの割合は下記のとおりである。

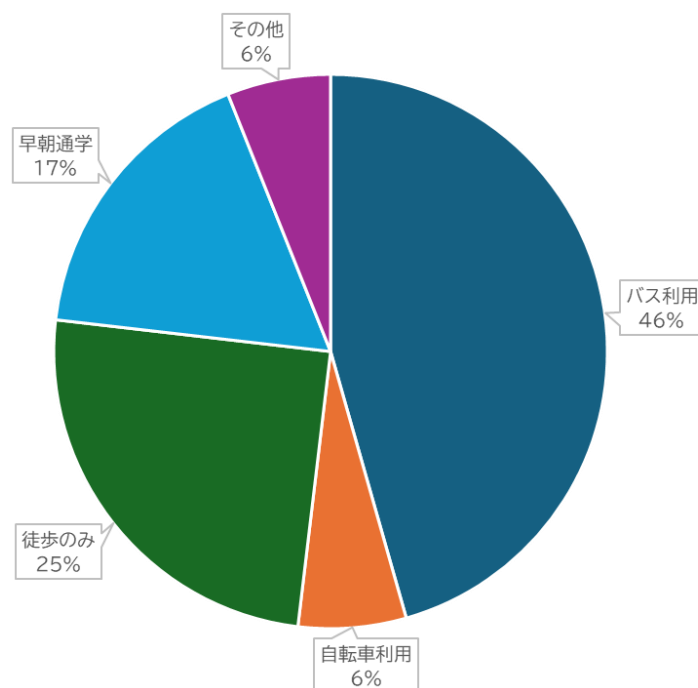


図 3-39 実践したメニューの割合

次に、日別の取組状況は下記のとおりである。実証期間の終盤までは投稿数が伸びていなかったが、終盤にコアメンバーによる校内普及活動やお菓子の景品によるインセンティブの効果もあり、取組及び投稿数が伸びている。

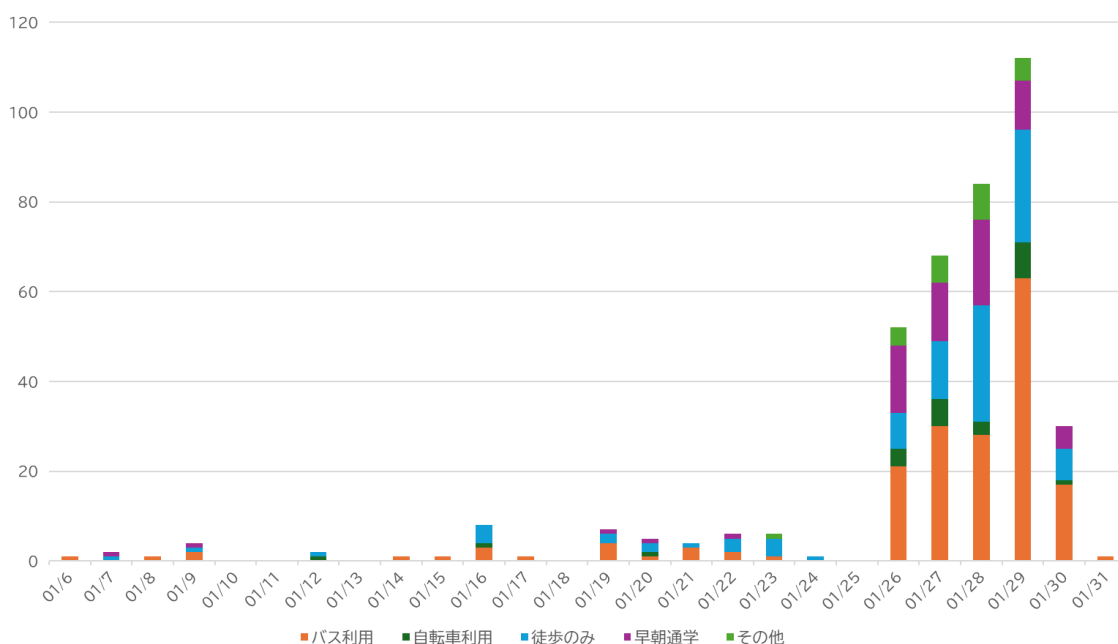


図 3-40 日別の取組状況

また、三菱総合研究所の支援のもとコアメンバーが作成、校内展開した振り返りアンケートの回答結果は、下記のとおりである(116 件回答)。

【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】のいずれかに取り組みましたか？



図 3-41 実証メニューのうち、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】の取組状況(アンケート回答者のみ)

【早朝通学】について、取り組むことができましたか？



図 3-42 実証メニューのうち、【早朝通学】の取組状況(アンケート回答者のみ)

【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】に取り組んでみて、どのようなことがよかったと思いますか？ 当てはまるものを全て選択してください。

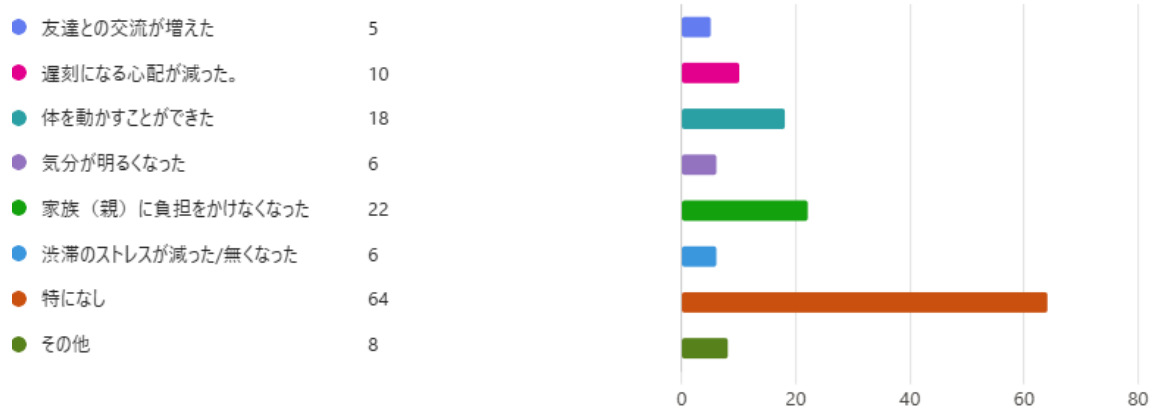


図 3-43 【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】に取り組んでみて良いと感じたこと(アンケート回答者のみ)

【早朝通学】に取り組んでみて、特に良かったと思った点はどれですか？一つ選択してください。※取り組んでいない場合は、「取り組んでいない」を押してください

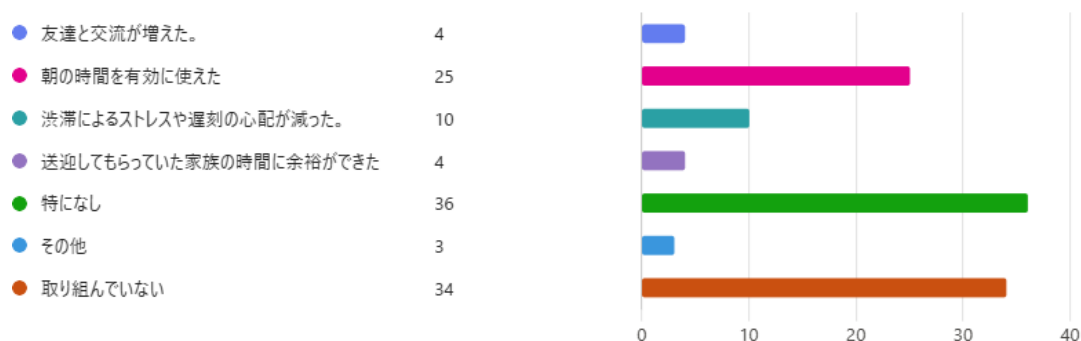


図 3-44 【早朝通学】に取り組んでみて良いと感じたこと(アンケート回答者のみ)

実証期間が終わっても【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】に取り組んでみたいと思いましたか？



図 3-45 実証期間終了後の【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】への取組意向(アンケート回答者のみ)

実証期間が終わっても【早朝通学】に取り組んでみたいと思いましたか。



図 3-46 実証期間終了後の【早朝通学】への取組意向(アンケート回答者のみ)

どのような仕組みがあれば、今回よりさらに積極的に実証メニューに取り組めると思いますか？当てはまると思うものを複数選択してください。

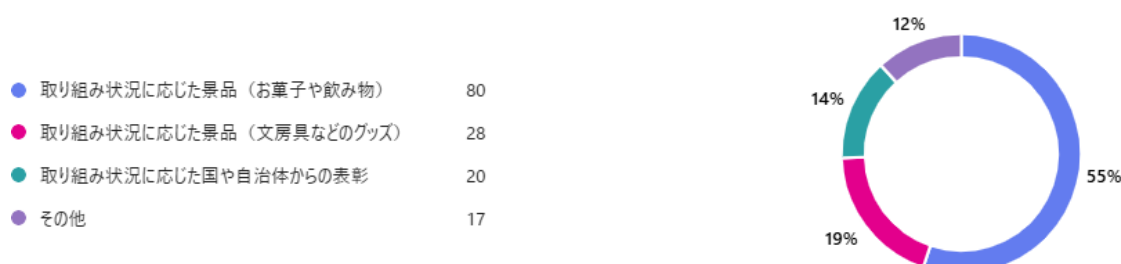


図 3-47 効果的なインセンティブ(アンケート回答者のみ)

(2) 結果のまとめ

各校における実証の結果をとりまとめる。まず、実証メニューへの取組状況は、LINE ミニアプリでの投稿状況から見ると、首里高校では期間中継続的に投稿が見られたが、那覇西高校ではチュートリアルイベントを除くとほとんど投稿が見られなかった。コザ高校では、実証期間終了間際に投稿数が急増した。首里高校では、コアメンバーが昨年度の経験も踏まえ、多様な方法で継続的に校内普及活動を実施していた。コザ高校では、終盤にコアメンバーが校内普及活動を活発化できたことで、投稿数や取組も活性化されたと考えられる。一方、那覇西高校ではコアメンバーが不在であり、継続的に取組を普及する主体に欠けたことが要因として考えられる。ただし、LINE ミニアプリでの投稿は限定的であったものの、振り返りアンケートでは、【モノレール利用】、【バス利用】、【徒歩・自転車の活用】、【送迎場所の変更】、【迎いの待機駐車場の防止】に 193 人(アンケート回答者のうち 76%)が、【早朝通学】に 150 人(アンケート回答者のうち 59%)が取り組んだと回答しており、LINE ミニアプリでの投稿ベースでは捕捉できない取組実施があったことには注意が必要である。

また効果的なインセンティブについて、那覇西高校とコザ高校では、お菓子や飲み物などの景品と回答した割合が過半数となっている。一方、質問の選択肢が異なることに注意は必要であるが、首里高校におけるアンケートでは、LINE ミニアプリにおけるコメントのシェアや、クラス間・高校間対抗の仕組みが、お菓子や飲み物などの景品と同等以上の割合で、有効なインセンティブとして選択されている。さらに首里高校における振り返りアンケートでは、今後のインセンティブのアイデアとして下記のような意見が寄せられたことに言及しておく。

- 自家用車による送迎通学では見ることでできない風景等を写真に収めて投稿する写真展(仮称:「～生活を変えると見える新世界～ 写真展示会」)を実施すると、新たな気づきが生まれるのではないかな。
- 友達と一緒に協力することで追加のポイントが加算される仕組み(仮称:「友達と取り組む沖縄交通り・デザイン」)を作ると、友達と一緒に初めの一歩が踏み出しやすく、より多くの生徒を巻き込めるのではないかな。

また有効な校内普及方法について、首里高校におけるアンケートでは、【学年集会での周知】、【ポスター掲示】、【校内放送】、【クラス巡回】、【Teams での周知】がバランスよく、有効であったと回答されている。このほか実証後の第 3 回 WG における振り返りのワークショップでは、上述のようなポスター掲示や学年集会等でのアナウンスにより全体周知を図りつつ、コアメンバー各々による個別の声掛けを並

行して実施することが有用であった、という声が得られている。

(3) 実証のメリット

各校での振り返りワークショップやアンケート、シンポジウムにおけるポスターセッション等を通じ、生徒や教員から生の声として得られた実証参加のメリットは、大きく3つにまとめられる。

まず1つ目に、普段の学校生活では関わらない大人との交流により刺激や学びが受けられることである。那覇西高校では、WG 前に交通事業者による沖縄の交通の現状や課題、今後に向けての説明を聴講する機会を設けたが、この機会は生徒たちにとって大きな印象を残していたことが、シンポジウムにおける個人ポスター発表からうかがえた。またコザ高校では、沖縄市による市内の交通の現状や将来の計画についての説明を設けたが、生徒たちはそのほとんどを、今回初めて知った内容であったと話していた。将来を担う高校生に対して将来の計画をインプットすることで、社会への視野を広げさせることができたことは、学校にとっても交通事業者や行政にとっても、大きなメリットの一つである。首里高校のキックオフイベントでは後半のプログラムとして、沖縄総合事務局、奈良先端科学技術大学院大学、三菱総合研究所の登壇者が、生徒から事前に寄せられた交通や進路に関する質問に回答する Q&A イベントを設けた。このイベントは教員からの要望に応える形で昨年度に引き続き実施したものであり、進路を考えるきっかけになったと、教員、生徒ともに好評であった。

2 つ目は、コアメンバーは実証や WG を通じて様々なスキルを身に付けられることである。コアメンバーは様々な校内普及活動実施するが、これ通じて周囲を巻き込み行動に移させるスキルが身に付くと考えられる。首里高校の第2回 WG ではコアメンバーがワークショップの進行役を担当したが、これは普段の授業では養いがたい、ファシリテーションスキルを身に付ける良い機会である。また実証後には、首里高校とコザ高校のコアメンバーは振り返りアンケートの作成、校内展開、回答促進を実施したが、一連のプロセスは社会に出てからも役に立つスキルである。

3 つ目は、コアメンバーは実証や WG 全体を通じ様々なことに挑戦することで、自信が得られることである。上述した大人との交流や校内普及活動に加えシンポジウムでの発表など、コアメンバーは普段の学生生活では経験しない様々なことを実践する。一連の取組に精を出し、さらに周囲の友人や家族、大人たちから褒められたことで、今後の学生生活における自信が付いた、という声が得られている。

3.2 課題及び解決策

本節では、今年度の実証で顕在化した課題及びその課題に対する解決策を整理する。

3.2.1 実証や WG で顕在化した課題

前節で整理した実証結果を踏まえると、今年度の実証や WG を通じて顕在化した課題は下表の通り整理できる。

表 3-20 実証や WG で顕在化した課題

段階	課題		内容
対象学校	①	高校間の熱意の差	高校ごとに実証や WG への熱意の面で差が見られた。忙し

の選定			い高校生が、後続の実証参加や普及活動に十分な時間を捻出するには、一定の熱意が必要となる。
	②	担当教員の時間的負担への不安	実証や校内普及活動、成果発信等の各場面において、コアメンバーを支援する担当教員の役割が重要であるが、普天間高校では、その時間的負担に対する担当教員の不安を拭き切れなかったことが、今年度の取組から辞退される一因となった。
WG の開催	③	総合的な探究の時間を用いたワークショップの機能不全	那覇西高校では学年全体で総合的な探究の時間を用いて WG を実施したが、実証への主体的な参加を引き出す有効なワークショップが運営できなかった。
	④	生徒の取組時間の不足	コザ高校では総合的な探究の時間を用いず、放課後に WG を実施したが、部活や家庭の都合から十分な時間を設定できないことがあった。総合的な探究の時間を用いる場合でも、WG に活用できるコマ数が不足する可能性がある。
インセンティブの設計	⑤	クラス対抗の枠組みの機能不全	クラス対抗の枠組みを認識した高校やクラスでは、競争のインセンティブが機能し、実証への主体的な参加が促された一方、そもそも対抗の枠組みを認識していない高校やクラスも見受けられた。
実証実施	④	生徒の取組時間の不足	実証実施段階でも WG の開催段階と同様に、通学時間を早めたり普段と異なる交通手段を活用したりするための一定の取組時間が必要となり、実証に取り組めなかった生徒が見られた。また学校行事等で十分な実証期間を設けられない可能性も懸念された。
普及啓発	⑥	学校全体として取り組むことの困難さ	学校として団結して実証に取り組むことが、校内での引継ぎや地域への普及の観点で重要であるが、那覇西高校では 1 年生のみ、コザ高校では 2 年生のみの参加となり、首里高校ではコアメンバーは 2 年生のみ(実証参加は 1 年生と 2 年生)となった。

課題①と課題④は密接に関係しており、対象学校の選定段階に起因する高校間の熱意の差が、生徒の取組時間の制約の中で、実証実施段階における取組状況の差として顕在化した、と捉えられる。

課題②について、実証や校内普及活動、成果発信等の各場面において、コアメンバーを支援する担当教員の役割が重要であるが、普天間高校では、その時間的負担に対する担当教員の不安が大きかった。教頭とは綿密にコミュニケーションを取り、第 1 回 WG の開催まではこぎつけることができたものの、最終的に担当教員の不安を払拭できなかったことが一因となり、今年度の取組への参加は見送られることとなった。

課題③は WG 段階における課題であるが、前節で整理した実証結果を踏まえると、WG 段階において有効なワークショップを運営することが、実証や校内普及活動への主体的な参加を引き出すうえで極めて重要であると言える。しかし那覇西高校では、学年全体で総合的な探究の時間等を用いてクラス内で WG を実施したが、真面目に取り組む生徒は一部であった。ワークショップの機能が有効に働かず、後続の実証への主体的な参加が引き出せなかった可能性がある。

課題⑤について、首里高校やコザ高校ではクラス対抗の枠組みが、コアメンバーによる周知活動（現在の順位の校内放送など）を通じて各クラスで認識され、特に終盤の取組の活性化につながっていた。一方、那覇西高校では最後まで取組の活性化が起らず、そもそも対抗の枠組みを認識していた生徒は一部であった可能性がある。首里高校やコザ高校でもクラスによって取組の差が激しく、インセンティブの設計だけでなく枠組みの周知も重要であることが示唆された。

課題⑥は、一学年だけの取組では校内での引継ぎができず、継続的な実証参加が困難となることや、学校全体としての取組であると言い切れないことで、地域への普及の推進力に欠ける、という課題である。那覇西高校ではコアメンバーの設定が無く、コザ高校ではコアメンバーが2年生のみであったことから、実証への参加学年は一学年のみとなった。首里高校では、コアメンバーは2年生のみであるなか、2年生だけでなく1年生も実証に参加した。一方コアメンバーからは、つながりのない1年生クラスへの普及活動が困難であった、という声もあった。

そのほか実証メニューに関する課題としては、公共交通手段を利用した場合の遅刻の取り扱いが各校の裁量に委ねられていたことも課題であり、今後実証を推進するためにはこうした各校における遅刻の取り扱いを整理し、実証実施に向けて整理することが求められる。

3.2.2 課題の解決策

前項で整理した課題について、有効な解決策として考えられる取組を下表の通り整理した。

表 3-21 実証や WG で顕在化した課題の解決策

課題		解決策
①	高校間の熱意の差	① 高校側の熱意や捻出できる時間に応じて選択できる、取組内容の松竹梅プランを用意する
④	生徒の取組時間の不足	
②	担当教員の時間的負担への不安	② コアメンバーが主導し、教員は支援する体制を基本とする ③ 担当教員に対し、趣旨や一年間の進め方、メリット等について、これまでの取組で得られた声をもとに丁寧に説明する
⑤	クラス対抗の枠組みの機能不全	② コアメンバーが主導し、教員が支援する体制を基本とする ④ 実証開始前に WG を実施し、校内普及活動の方法や段取りを具体的に議論する
③	総合的な探究の時間を用いたワークショップの機能不全	⑤ ワークショップは慣れた場所や慣れたメンバー間でなく、新鮮な環境で実施する
⑥	学校全体として取り組むことの困難さ	⑥ コアメンバーを学年横断で構成する ⑦ 学校の部活や地域のクラブとして立ち上げ、学校間や地域間の競争を促す

解決策①について、高校側の熱意や捻出できる時間に応じて段階的に取組内容を選択できるようにすることで、当初は講義のみの参画であっても、徐々に取組の意義が伝わり、毎年一段ずつステップアップしながら取組内容を深めていくようなロードマップを描くことができるようになる。

解決策②について、時間の制約等により各教員による努力のみに期待することには限界があるため、コアメンバーを設定し、教員は支援する立場として体制を組むことを基本とするのがよいと考えられる。首里高校やコザ高校における実証結果からも示唆されたように、まず少人数のコアメンバーの熱意を刺激し、生徒間でのコミュニケーションを活用してクラス内、ひいては学年や学校全体へと取組の輪を広げていく手立てが有効であると考ええる。解決策③について、担当教員に対して本取組の趣旨や一年間の進め方、メリット等について、これまでの高校での取組事例とそこで得られた声をもとに、丁寧に説明する時間を設けることで、忙しい担当教員の賛同を得て、ワークショップ運営やコアメンバーによる普及活動を後押しする声掛け、クラス対抗の枠組みの周知において多大な協力を得ることができるようになる。特に実証に参加することのメリットについては、3.1.7(3)で整理したものを提示することが有用である。

解決策②は、課題⑤「クラス対抗の枠組みの機能不全」に対しても有効に作用すると考える。さらに解決策④として、実証開始前に WG を実施し、校内普及活動の方法や段取りを具体的に議論しておくこと

で、実証期間全体を通じて持続的な実証参加を呼びかけ、学校全体として活発な実証とすることができると考える。

解決策⑤について、那覇西高校では、総合的な探究の時間の枠組みを活用してワークショップを実施したが、普段の教室において慣れ親しんだクラスメイトともに取り組むワークショップであったがために、真面目に取り組む生徒が限定的となる、という結果を生んだ可能性がある。その反面、首里高校やコザ高校では、クラスを横断して構成されたコアメンバーが普段と異なる教室、時間帯に会合していたが、この環境の違いが、ワークショップへの取組姿勢の差を生んだと考えられる。次年度のワークショップでは、学年全体で総合的な探究の時間の枠組みを活用する場合でも、普段と異なる新鮮な環境でワークショップを実施することが、有効なワークショップ運営、ひいては主体的な実証参加につながると考えられる。

解決策⑥について、学校全体としての取組を可能にするためには、まずはコアメンバーを学年横断で構成することが有用である。首里高校における実証結果から、ポスター掲示や学年集会等での全体周知に加え、コアメンバー各々による個別の声掛けを並行して実施することが有用であると示唆されたが、複数学年に対し普及活動を実施するうえでは、コアメンバーも複数学年で構成されることが望ましい。さらに将来的には解決策⑦として、「都市・交通」に関心のある生徒を募った部活や、地域のクラブの立ち上げにより、学校間や地域間の競争を促すことが期待される。また、学年全体、あるいは地域のクラブとして活動することで、周辺に立地する店舗との連携によるインセンティブ設計など、高校生等を起点として地域全体で沖縄交通・デザインに取り組んでいく機運の醸成が期待される。

3.2.3 課題解決策の優先順位・手順

上記の通り整理した課題解決策については、取組の難易度及び重要性を鑑みると、短期・中期・長期フェーズとして下表の通り整理することができる。

表 3-22 実証や WG で顕在化した課題の解決策の優先順位

時期	取組主体	解決策
A:短期(26 年度)で取り組むべき解決策	学校	②コアメンバーが主導し、教員が支援する体制を基本とする
A:短期(26 年度)で取り組むべき解決策	沖縄総合事務局・沖縄振興局など	③担当教員に対し、趣旨や一年間の進め方、メリット等について、これまでの取組で得られた声をもとに丁寧に説明する
A:短期(26 年度)で取り組むべき解決策	学校・沖縄総合事務局・沖縄振興局など	④実証開始前に WG を実施し、校内普及活動の方法や段取りを具体的に議論する
A:短期(26 年度)で取り組むべき解決策	学校	⑤ワークショップは慣れた場所や慣れたメンバー間でなく、新鮮な環境で実施する

A:短期(26 年度)で取り組むべき解決策	学校	⑥コアメンバーを学年横断で構成する
B:中期(27 年度まで)で取り組むべき解決策	沖縄総合事務局・沖縄振興局など	①高校側の熱意や捻出できる時間に応じて選択できる、取組内容の松竹梅プランを用意する
C:長期(27 年度以降)で取り組むべき解決策	学校、自治体	⑦学校の部活や地域のクラブとして立ち上げ、学校間や地域間の競争を促す

解決策②、③、④、⑤、⑥については、実証や WG の開始時期を見越して早い段階から、学校と協議をすることで、比較的容易に実施することが可能であると考ええる。

解決策①については、2026 年度において松竹梅プランのたたき台を用意し、各プランを実証しながら精緻化させていくことで、実施可能であると考ええる。取組内容を松竹梅プランとして設計した例を表 3-23 に示す。ただし、この「梅プラン」と「竹プラン」の間には乖離があり、いかに「梅プラン」から「竹プラン」に引き上げるかが重要となる。例えば、シンポジウムへの聴講参加や前年度に「松プラン」を完遂した先進事例となる学校のコアメンバーとの意見交換により、良かったことや大変だったことを共有してもらう機会を設けることで、「竹プラン」以上で想定されるワークショップや実証、成果発信のイメージが具体化され、一段上のプランへのステップアップを容易にすることができると考えられる。

表 3-23 取組内容の松竹梅プランの設計例

プラン	行政や交通事業者による出前講座	WG	実証	校内普及活動	シンポジウム	学校間の意見交換	行政や交通事業者との意見交換
松	○	○	○ (2 週間以上)	○	○ (発表)	○	○
竹	○	○	○ (1 週間程度)	○	△ (聴講参加)	○	×
梅	○	×	△ (コアメンバーのみトライアル)	×	△ (聴講参加)	○	×

解決策⑦について、学校単位の「部活」とするか、学校を横断する「地域のクラブ」とするか、選択肢が分かれる。それぞれの導入可能性を検討するために、メリットとデメリットを表 3-24 において整理した。参加者の主体性の観点では「地域のクラブ」に利があるものの、実証のサポート体制の面では「部活」が優位である。現状実施している学校の授業時間等を活用した取組の延長で、「部活」方式のメリットとデ

メリットを検証しつつ取組事例を積み重ねることで、第三者による協力体制の頑健化を図り、将来的に学校を横断する「地域のクラブ」化を試みるのが、手順として適切であると考えられる。

学校単位の「部活」とする場合には、ボランティア部のような地域活動を行う既存の部活に本取組をアドインさせていく方法と、各校において新たな部活(仮称:「交通まちづくり部」)として立ち上がり、徐々に設置校数を増やしていく方法の、2通りが考えられる。

表 3-24 取組主体の組成方式ごとのメリットとデメリット

方式	メリット	デメリット
部活 (学校単位)	- 学校の探究活動として位置付けやすく、学校の支援を受けやすい - 校内でまとまりがあり継続性が高い(後輩への引継ぎも比較的容易) - PTA や教職員との連携がしやすい	- 活動が学校ごとに閉じやすく、他校との交流や発想の広がりが少ない - 学校ごとに規模や熱量に差が出やすい
地域のクラブ (学校横断)	- 熱意ある生徒が集まり主体性の高い活動になりやすい - 多様な視点が集まり創造的なアイデアが出やすい - 生徒が自校に持ち帰り、活動の輪が広がりやすい	- 学校の正式な活動に位置付けにくく、第三者の推進主体が必要 - 異なる学校から集まるため、集まりにくく継続性が課題 - 活動場所の問題から対面での活動が困難 - 引率や安全管理の責任体制が不明瞭になりやすい

さらなる将来像として、現状のシンポジウムに代わる成果発信の場として、部活・クラブ対抗の大会(いわゆる〇〇甲子園)を開催することで、学校間や地域間で競い合いながら独創的な取組や主体的な活動が生まれることが期待される。大会の開催にあたって検証が必要な要素をリストアップすると、表 3-25 のとおりである。今後の実証でこれらの要素について検証していくことが求められる。

表 3-25 検証が必要な要素

分類	検証要素
進め方	協賛募集→要項公開→審査→広報の段取り検討
体制	主催
	運営
	予算
	取組への協力要請(to 交通事業者、地域住民)
開催形態	対面/オンラインの検討
	会場の調達・運営
コンペ設計	大会コンセプト・審査項目
	審査員
	応募資格(エリア、学年、部活に限らない団体)
	審査の段階設計(書類審査→決勝)
	成果物のフォーマット(動画、ポスターなど)検討
参加意欲	広報・成果活用
	景品・賞金設計
その他	所属学校への説明支援
	知財や個人情報の扱い

なお、他分野の先進事例について、これらの要素の状況を調査した結果を表 3-26 に示す。

表 3-26 他分野における高校の枠を越えた競争の事例

項目	環境甲子園	観光甲子園	ぼうさい甲子園
主催・運営	主催：NPO法人 環境会議所東北（仙台） 事務局：主催内で対応 後援（予定）：東北各県・仙台市の教育委員会、NHK仙台	主催：（一社）NEXT TOURISM 事務局：株式会社BUZZPORTへ委託 後援：観光庁、（一社）日本旅行業協会 協力：神戸新聞社	主催：兵庫県・毎日新聞社・（公財）ひょうご震災記念21世紀研究機構（人と防災未来センター） 事務局：（特非）さくらネット 後援：内閣府、総務省消防庁、文部科学省、国土交通省、兵庫県教育委員会、神戸市、神戸市教育委員会、関西広域連合、ひょうご安全の日推進県民会議
予算	協賛：NPO法人 環境会議所東北 会員有志	協賛：JTB、（一社）次世代教育ネットワーク機構、（公社）日本観光振興協会、GUAM VISITORS BUREAU	協賛：（独）都市再生機構
応募資格	東北6県の高校生・高専生	全国の高校生3～5名チーム+担当教職員	学校、クラス、サークル活動、ボランティア活動、地域などの単位で、下記いずれかの部門に応募 1.小学生、2.中学生、3.高校生、4.大学生、5.特別支援学校・団体
応募方法	はがき、FAX、メールでエントリー	教職員による高校マイページ登録	応募書類（excel）をメールで提出
提出物	A4版5枚以内+補足動画（希望者のみ）	予選＝テーマ設定と取材レボ、準決勝＝事業計画書、決勝＝300秒プレゼン動画	取り組みの概要、対象期間、実施体制、活動内容（防災教育・防災活動）、成果・波及、連携先など一様式内の定型欄に沿って記入
大会コンセプト・審査項目	高校・高専による「環境」分野の調査・研究・普及活動の成果発表。テーマはSDGs、エネルギー、省資源、温暖化防止、資源循環、自然保護等	高校生が地域課題を観光事業で解決するプランを構想（「地域探究」部門、サブテーマ制）	コンセプト：阪神・淡路大震災の経験・教訓を未来に継承し、学校・地域での防災教育／防災活動を顕彰
審査項目	独自性・論理性・発展性などを評価	「地域の魅力」「斬新性」「来訪者魅力」「説得力」「プレゼン力（本選）」等	「地域性」、「独創性」、「自主性」、「継続性」
審査員	学識経験者等による	主催・共催（大学機関）・事業関係者・研究者等からなる審査委員（8～11名）で構成	選考委員会を設置（委員長：河田恵昭／人と防災未来センター長）
景品・賞金設計	最優秀賞10万円（1件）／優秀賞5万円（2件）／特別奨励賞3万円（5件）／奨励賞1万円（6件）。	グランプリ（文部科学大臣賞・観光庁長官賞・副賞旅行券など）、準グランプリ・優秀作品賞（業界団体賞）等	令和7年度：グランプリ（ぼうさい大賞から1点）賞金20万円／ぼうさい大賞 各部門1点 賞金10万円／優秀賞 各部門1点／奨励賞 各部門数点／特別賞
広報・成果活用	受賞は公式サイトで公開、表彰実施。全国ユース環境ネットワークと連携し、発表内容がユース発表大会へ情報提供される等の波及導線を明記	公式サイトで全国オンライン中継の決勝、参加校一覧や進出校の発表を広報。著作権の扱いは応募規約で明確化（主催者に譲渡、広報・商品化への利用あり）し、社会実装・商品化も視野に入れた活用動線	表彰式・発表会を神戸（兵庫県公館等）で開催、公式サイトや県の記者発表で受賞校・講評を公表。記録誌・年度ページでアーカイブ化、過去の受賞一覧・講評・特別賞も公開

出所)NPO 法人環境会議所東北、『第 25 回環境甲子園』概要及び応募要領， <https://www.kk-tohoku.or.jp/kkoshien/kaisaiyoukou2025.pdf>， 2026 年 3 月 5 日閲覧
観光甲子園 HP，<https://www.kankokoshien.com/>， 2026 年 3 月 5 日閲覧
福本憲太，『観光甲子園』事業に関する考察，観光ホスピタリティ教育 第 10 号(2017) pp. 15-23，
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jsthe/10/0/10.15/_pdf/-char/en， 2026 年 3 月 5 日閲覧
人と防災みらいセンターHP，<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk41/press/20250612-2.html>， 2026 年 3 月 5 日閲覧
兵庫県 HP，<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk41/press/20250612-2.html>， 2026 年 3 月 5 日閲覧

4. シンポジウムの開催

4.1 シンポジウムの開催概要

シンポジウムの概要は下表のとおりである。

表 4-1 シンポジウムの概要

開催日時	2026 年 2 月 17 日(火) 13:30～16:15
開催場所	沖縄県市町村自治会館ホール
規模	収容人数 195 名
シンポジウム内容	● セッション 1: 沖縄交通・デザインビジョン・ロードマップ 琉球バス交通、沖縄総合事務局、沖縄県交通政策課/都市計画・モノレール課、GW2050 PROJECTS 推進協議会 ● セッション 2: 事例発表 宜野湾市、首里高校、琉球大学、JTA(日本トランスオーシャン航空) ● ポスターセッション 首里高校、沖縄県交通政策課/都市計画・モノレール課、日立製作所、コザ高校、JTA(日本トランスオーシャン航空)、那覇西高校、奈良先端科学技術大学院大学、沖縄市、琉球大学

4.2 会場借上げ及び事前準備

沖縄県市町村自治会館ホールを 2026 年 2 月 17 日(火)9 時～21 時の間借り上げた。なお、会場自体は25年 11 月に仮予約を行い、1 月下旬にポスターセッションの実施概要が固まった段階で本予約を行った。

また、プログラム内容については1月中旬までに確定し、登壇者への打診を1月中旬～2月上旬にかけて実施したほか、併せてポスターセッション参加者にはポスター作成の依頼を行った。

ポスターセッション用ポスターについては株式会社アクセア那覇支店に印刷を発注し、2 月 13 日に入稿の上、シンポジウム当日に受け取る段取りで調整を進めた。

4.3 シンポジウム準備

4.3.1 プログラム

シンポジウムのプログラムを下図のとおり作成した。

第2回沖縄交通・デザインシンポジウム ～「県民全員が快適に移動できる新たなライフスタイルの定着」に向けて～	
日時：令和8年2月17日(火) 13時30分～16時15分	
次	第
1. 開会	(内閣府沖縄総合事務局運輸部)
2. セッション1	沖縄交通・デザインの実現意義 <13時35分～> ・沖縄本島内の乗合バス事業の現状と課題について（琉球バス交通） ・沖縄交通・デザインについて（内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室） ・沖縄県県民等参加型地域公共交通検討事業について（沖縄県交通政策課） ・てだこ浦西駅交通結節機能強化に関する取り組み（沖縄県都市計画・モノレール課） ・GW2050 PROJECTS の取り組みについて（GW2050 PROJECTS 推進協議会）
3. セッション2	令和7年度の実現事例の紹介 <14時27分～> ・宜野湾市の取り組み（宜野湾市） ・交通・デザイン in 首里高（首里高校 生徒） ・マイカー依存型社会からの脱却（琉球大学 学生） ・2次交通の利用促進に向けた情報発信に関する取り組み（日本トランスオーシャン航空）
4. セッション3	ポスターセッション <15時15分～> - A班：首里高校、沖縄県交通政策課、琉球大学、日立製作所 - B班：コザ高校、沖縄県都市計画・モノレール課、日本トランスオーシャン航空 - C班：那覇西高校、So-SMART Project（奈良先端科学技術大学院大学）、沖縄市、琉球大学

図 4-1 シンポジウムプログラム案

4.3.2 タイムテーブル

シンポジウムのタイムテーブルを下表のとおり作成した。

表 4-2 シンポジウムタイムスケジュール

時刻	No.	プログラム・内容	担当	時間
13:30	1	主催者あいさつ	沖縄総合事務局運輸部長 本村龍平	5 分
13:35	2	セッション 1 沖縄が抱える交通課題について	株式会社琉球バス交通 業務課 課長 小松 正弘	10 分
13:45	3	セッション 1 沖縄交通リ・デザインについて	沖縄総合事務局運輸部 企画室 室長 亀谷 匡哉	7 分
13:52	4	セッション 1 沖縄県 県民等参加型 地域公共交通検討事業について	沖縄県企画部交通政策課 平良 秀晴	10 分
14:02	5	セッション 1 てだこ浦西駅 交通結節機能強化に関する取り組みについて	沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 嘉陽田 功平	10 分
14:12	6	セッション 1 GW2050 PROJECTS の取り組みについて	GW2050 PROJECTS 推進協議会 エグゼクティブプロデューサー 比嘉 秀樹	10 分
14:22	7	セッション 1 総括	琉球大学工学部工学科社会基盤デザインコース 神谷大介 教授	5 分
14:27	8	セッション 2 宜野湾市の取り組み	宜野湾市都市政策課 都市計画担当技幹 兼 都市計画係長 新崎 雅也	10 分
14:37	9	セッション 2 交通リ・デザイン in 首里高	沖縄県立首里高校生徒代表	10 分
14:47	10	セッション 2 マイカー依存型社会からの脱却	琉球大学学生代表	10 分
14:57	11	セッション 2 2 次交通の利用促進に向けた情報発信に関する取り組み	日本トランスオーシャン航空(株)地域業務部 課長補佐 及川 智	10 分
15:07		休憩・ポスターセッションへ移行		
15:15	14	ポスターセッション(A 班発表)	首里高校、沖縄市、JTA、琉球大学①	20 分
15:35	15	ポスターセッション(B 班発表)	コザ高校、県都市モノレール課、県交通政策課	20 分
15:55	16	ポスターセッション(C 班発表)	那覇西高校、日立製作所、琉球大学②、NAIST	20 分
16:15		閉場		

4.3.3 広報チラシ

下図に示すデザインを作成し、広報チラシを作成した。

第2回 沖縄交通リ・デザインシンポジウム

「県民全員が快適に移動できる 新たなライフスタイルの定着」に向けて

沖縄では、県民の皆様や県内各界の多様な主体が一体となり、自家用車を前提としたライフスタイルから脱却し、沖縄の経済、社会、環境の持続的な発展に貢献できる交通へのリ・デザイン(再構築)に向けた取組が進められています。本シンポジウムでは、今年度に沖縄県内各地で行われた取組を紹介し、県民全体で沖縄交通リ・デザインを進めるための方策について考えます。

日時	2026年2月17日(火) 13時30分～16時15分
場所	沖縄県市町村自治会館(自治会館ホール) ※駐車場に限りがあるためご参加の際は公共交通機関の利用をご検討下さい
プログラム	● 沖縄交通リ・デザインの取組意義について 内閣府沖縄総合事務局、琉球バス、GW2050推進協議会 ● 県内の取組事例紹介 沖縄県、宜野湾市、首里高校、琉球大学、JTA ● ポスターセッション 取組参加団体による発表

参加申し込みはこちらから(参加費無料)

URL <https://forms.office.com/r/HgqXc7zHuy?origin=IprLink>





沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議事務局

図 4-2 シンポジウムチラシ表面

沖縄交通リ・デザインの背景・目的

沖縄では、自家用車中心のライフスタイルが沖縄の生活・社会、ビジネス、観光、環境の質の低下につながる等の課題が生じています。

本取組では、県民の皆様が取り組む実証を通じて「沖縄のありたい姿」を構想するとともに、県内の経済界や交通事業者と必要な施策の検討体制を構築し、ライフスタイルの転換と「誰でも、いつでも、どこからどこへでも」効率的に移動できる環境の創出に取り組んでいます。

本シンポジウムで紹介予定の取組

沖縄交通リ・デザインの機運を醸成し、取組の輪を拡大するため、県内における先進的な取組、優良事例を紹介します。

● 県内の高校及び企業・自治体のライフスタイル転換の取組

首里高校・コザ高校・那覇西高校の皆様、宜野湾市・豊見城市・浦添市、沖縄セルラーの皆様が、通学・通勤の手段や時間を変える取組を行いました。

● 沖縄県企画部交通政策課の取組

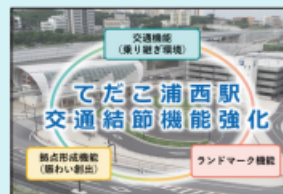
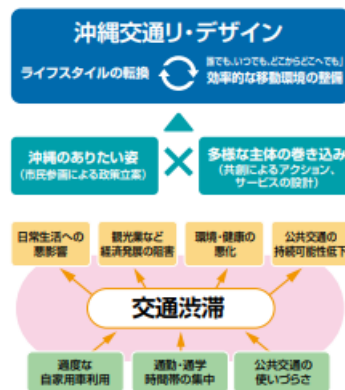
沖縄県では、沖縄の交通課題等を踏まえ、「県民等が望む移動・交通の姿」について県民参加型での検討を行うため、企業・自治体の職員を対象とするワークショップを行いました。

● 沖縄県土木建築部の取組

沖縄県では、利便性の高い交通環境の構築に向け、モノレールでたご浦西駅の拠点性、交通結節機能を高めるための検討を進めています。県民からの意見を踏まえた近い将来のたご浦西駅の姿を紹介します。

● 日本トランスオーシャン航空の取組

日本トランスオーシャン航空においては、二次交通に関する利用者目線に立ったわかりやすい情報発信のあり方について調査検討を行っています。



内閣府沖縄総合事務局ホームページ

「沖縄交通リ・デザインに向けた取組」紹介サイト

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



【お問い合わせ先】

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室

TEL:098-866-1812

これまでの取組や県民の皆様の声をご紹介しますので、ぜひご覧ください！

図 4-3 シンポジウムチラシ裏面

4.3.4 広報周知先

前項で記載したチラシについては、バス協会・タクシー協会事務局、県民運動推進会議、沖縄本島内自治体(交通担当者)などに向けてプレスリリースとして発信したほか、沖縄総合事務局の公式 SNS(インスタグラム・X など)においても周知・宣伝を行った。

4.4 運営(司会進行、会場設営)

下表資料に則り、シンポジウムを運営した。

時刻	スケジュール	todo	MRI				沖縄総合事務局				
			職員A	職員B	職員C	職員D	職員E	職員F	職員G	職員H	職員I
09:00	現地集合	・受付設営	○		○	○	○	○	○	○	○
		・控室設営(水の調達)	○		○	○	○	○	○	○	○
		・ポスター掲示	○		○	○	○	○	○	○	○
		・機器設営	○		○	○	○	○	○	○	○
11:00	運営リハーサル	・機器投影確認			○	○			○		○
		・リハーサル指揮	○								
		・設営・動線確認					○		○		○
～13:00	登壇者到着	・謝金手続き(控室2にて実施)	○					○			
13:00	開場	・受付業務						○		○	
		・機器最終確認				○			○		
		・会場誘導(会場外誘導含む)		○							○
13:25		・事前アナウンス			○						
13:30	シンポジウム開始	・司会			○						
		・タイムキーパー(演台上でPC設置)							○		
		・機器投影および音響調整							○		
		・登壇者誘導		○				○			
		・配信および撮影(配信状況に異常がないか確認)				○				○	
15:12	休憩	・ポスターセッション会場への誘導		○				○			
15:22	ポスターセッション	・発表者誘導			○	○				○	
16:22	ポスターセッション終了	・受付撤収				○		○			
		・機器撤収			○				○		○
		・ステージ撤収	○	○				○			
18:30 ごろ	完全撤収										

図 4-4 シンポジウム役割分担表

時刻	内容	備考
09:00	現地設営開始(会場設営・ポスター掲示等)	自治会館ホールに集合
11:00	運営リハーサル(発表時の配置・音声・PC接続等確認)	
13:00	開場	
	セッション1、2登壇者集合(動作確認等実施)	
13:15	ポスターセッションの動き説明	高校生対象
13:30	開演(主催者挨拶)	運輸部長
13:35	セッション1: 沖縄交通・デザインのビジョン・ロードマップ	
14:27	セッション2: 事例発表	
15:07	休憩 セッション3参加者集合リミット	可能であれば15時までには集合いただきたい。
15:15	セッション3: ポスターセッション	
16:15	シンポジウム終了・片付け	終了後も1時間程度ポスターは掲示
～18:30	撤収	

図 4-5 シンポジウム当日のスケジュール資料

また、レイアウトは下図の通り設定し、自治会館ホールに依頼したところ、会場設営開始時点で椅子・作手などについては配置いただいたほか、撤収も自治会館ホールにて担当いただいた。

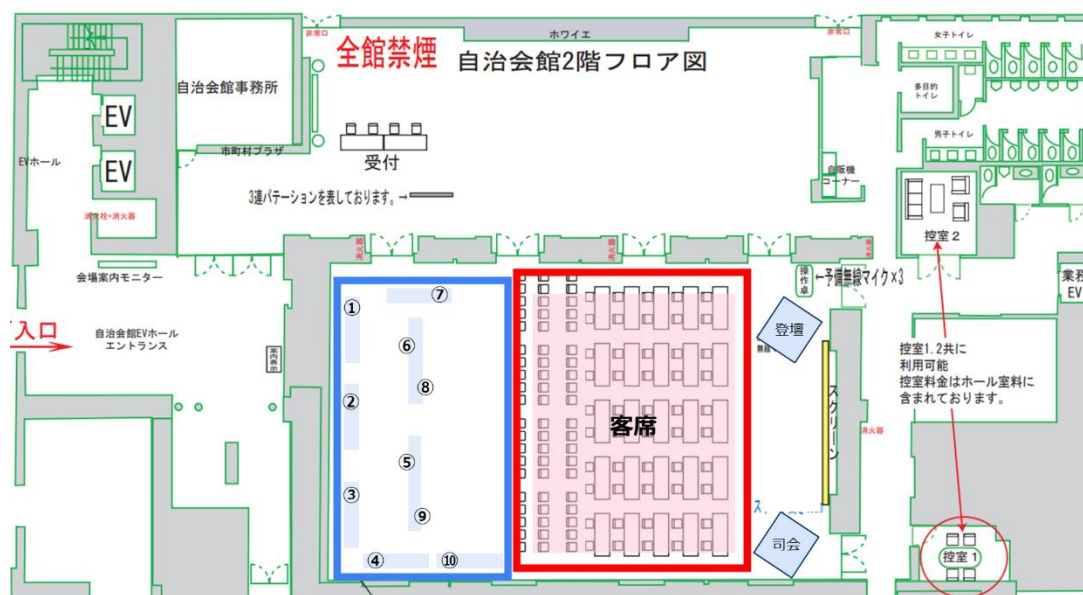


図 4-6 シンポジウム当日のレイアウト図

4.5 発表議事録

シンポジウムのセッション 1 及びセッション 2 については、下図の通り発表議事録を作成した。(参考資料参照)

「第2回 沖縄交通リ・デザインシンポジウム」 議事要旨

会議名	第2回 沖縄交通リ・デザインシンポジウム
日時	2026年2月17日(火) 13:30-16:15
場所	沖縄県市町村自治会館(自治会館ホール)

1. 議事要旨

1.1 主催者挨拶 (沖縄総合事務局運輸部長 本村龍様)

- 本日は多くの皆様にご参加いただき、感謝申し上げます。沖縄は、自家用車に大きく依存しており、これまでも移動の利便性の確保に努めてきた。一方で、慢性的な交通渋滞や公共交通機関の利用低迷、これに伴った減便及び路線の縮小並びに二次交通の不足など、地域の生活や観光、あるいは経済活動に大きく影響を及ぼしかねないような課題が顕在化しつつある。本シンポジウムは、こうした自家用車前提の暮らし方を見直し、沖縄の経済、社会、環境の持続的発展に向けて、交通の再構築、いわゆるリ・デザインを目指して開催をするものである。第1回シンポジウムの後には、県内の多様な主体によって効率的な移動環境づくりの取組が広がってきているところである。本日は県内各地の取組をご紹介しながら、皆様と共にこれからの沖縄の交通の在り方について、考える場あるいは機会にして参りたい。
- 本日は琉球バス交通、沖縄県、GW2050 PROJECTS 推進協議会の皆様から交通のリ・デザインの取組意義に関してお話を賜る予定である。その上で、宜野湾市、沖縄県立首里高校、琉球大学、日本トランスオーシャン航空の皆様から令和七年度の取組をご紹介いただくことから、県民が快適に移動できる新たなライフスタイルの定着に向けて大きなヒント与えてくれるものだと期待している。
- また、会場では、企業、自治体、高校、大学の皆様によるポスターセッションを行う予定である。先進的な技術提案、若い世代の柔軟な発想など沖縄の交通の未来を形作る多様な視点にぜひ触れていただきたい。ご発表及びポスターセッションにご出展

図 4-7 シンポジウム議事録表紙

4.6 開催記録

シンポジウムの開催の様子について、下記の通り写真による記録を行った。



図 4-8 シンポジウム会場の様子



図 4-9 主催者挨拶



図 4-10 琉球バス交通による発表①



図 4-11 琉球バス交通による発表②



図 4-12 沖縄総合事務局による発表①



図 4-13 沖縄総合事務局による発表②



図 4-14 沖縄県企画部交通政策課による発表①



図 4-15 沖縄県企画部交通政策課による発表②



図 4-16 沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課による発表①



図 4-17 沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課による発表②



図 4-18 GW2050 PROJECTS 推進協議会による発表①



図 4-19 GW2050 PROJECTS 推進協議会による発表②



図 4-20 神谷教授による総括



図 4-21 宜野湾市による事例発表①



図 4-22 宜野湾市による事例発表②



図 4-23 首里高校代表生徒による事例発表①



図 4-24 首里高校代表生徒による事例発表②



図 4-25 琉球大学代表学生による事例発表①



図 4-26 琉球大学代表学生による事例発表②



図 4-27 JTA による事例発表①



図 4-28 JTA による事例発表②

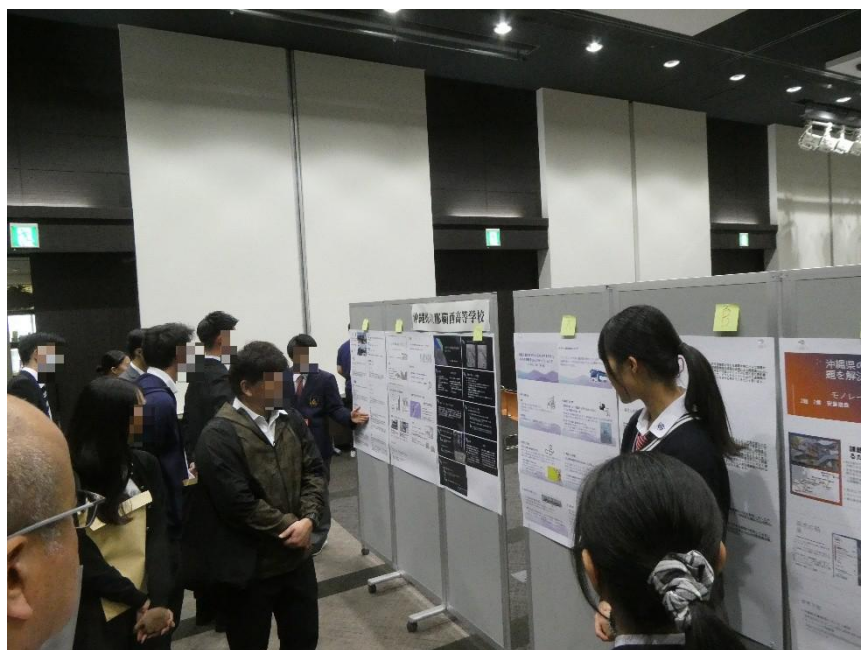


図 4-29 ポスターセッションの様子①



図 4-30 ポスターセッションの様子②

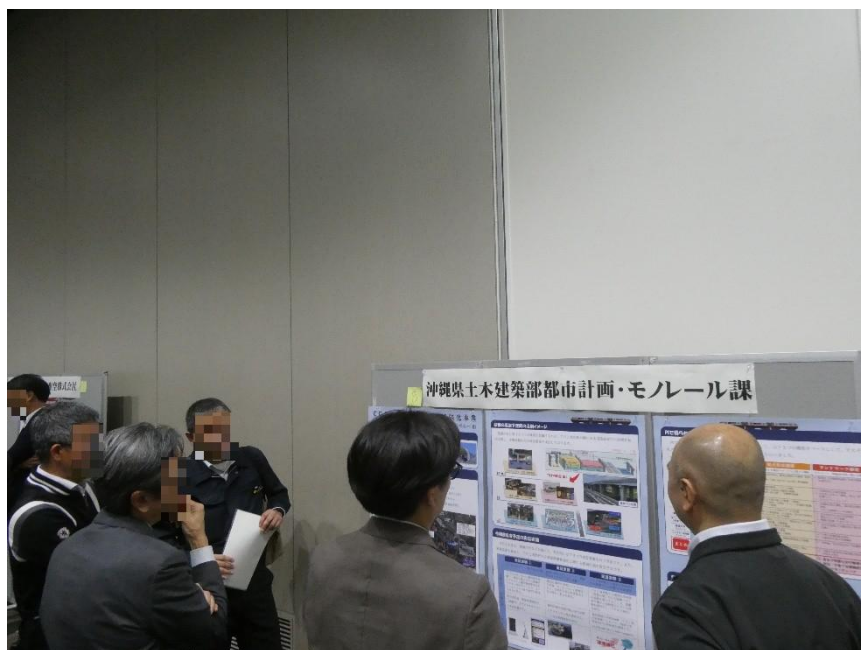


図 4-31 ポスターセッションの様子③

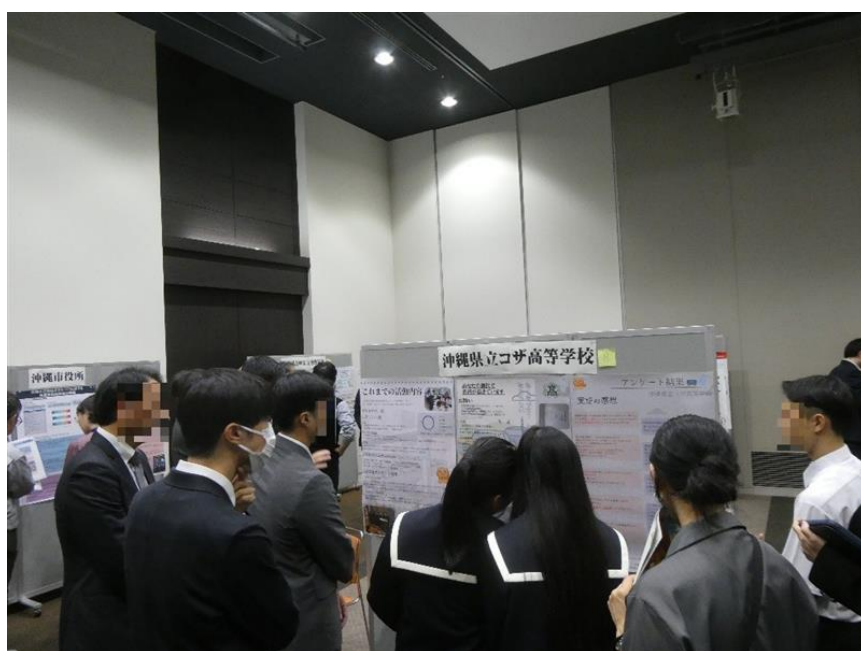


図 4-32 ポスターセッションの様子④

4.7 ポスターセッション資料

① 沖縄県 都市計画・モノレール課

てだこ浦西駅交通結節機能強化事業

沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課



事業の目的

沖縄県内における交通渋滞の緩和や公共交通の利便性向上を図るため、県内の主要な交通結節点の一つである「てだこ浦西駅」において、シームレスな乗り継ぎ環境・駅の利便性向上・にぎわい創出などの交通結節機能の強化に関し、多様な意見の取り込みも踏まえた検討を行っております。



引用：モノレールHP

はじめに ～ てだこ浦西駅の現状と課題 ～

現状（機能）

- 交通広場（バス、タクシー、K&Rバス）
- P&R駐車場完備（約1,000台収容）
- 路線バス（駅直結 5 路線）
- シェアサイクル（11ポート）
- 駐輪場（約100台収容）








課題

- 乗り換え案内が分かりづらい
- 駅周辺にバス停が点在（約10か所）
- 待合環境や憩いの場が不十分
- 賑わい機能が不足（飲食販売等）

駅周辺の状況



令和7年度の取り組み状況

取り組み①

有識者・交通事業者・地域団体等からなる検討会を設置し意見交換を実施（年3回）

取り組み②

てだこ浦西駅の利用者像を設定し、PIを実施（ワークショップ、オープンハウスなど）



検討会



学生ワークショップ



オープンハウス



住民ワークショップ

図 4-33 沖縄県 都市計画・モノレール課のポスター①
（出所：沖縄県 都市計画・モノレール課のポスターより引用）



図 4-34 沖縄県 都市計画・モノレール課のポスター②
(出所:沖縄県 都市計画・モノレール課のポスターより引用)



令和8年度予定の実証実験

令和8年度は、整備方針などを踏まえ、先行的に以下3つの実証実験を行う予定です。また、実験結果も踏まえ、てだこ浦西駅の交通結節機能強化に関する整備計画を策定予定です。

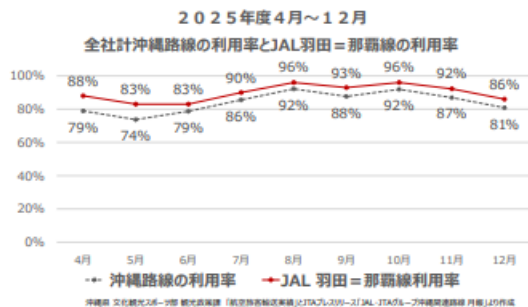
	実証実験①	実証実験②	実証実験③
	デジタルサイネージ案内板の設置	駅前広場を活用したイベント開催及びキッチンカー等の誘致	てだこ浦西駅から琉球大学病院向けの路線バス(294番)の早朝増便
実験目的	デジタルサイネージ案内板を設置し、乗換可能なバスの路線やリアルタイム運行情報等を分かりやすく発信することで、モノレールとバスの乗り継ぎ利便性の向上を図る。	駅前広場等を活用したイベントの開催、キッチンカーの誘致を行い、日常的な駅の利便性向上及び賑わい創出を図る。	てだこ浦西駅から琉球大学病院(西普天間)向けの路線バスとの接続を強化することで、那覇都市圏から宜野湾エリアへの移動利便性向上(アクセス強化)を図る。
実験内容	駅の改札前、隣接商業施設内(調整中)でデジタルサイネージを仮設置する。	駅前広場の活用可能な歩行空間にキッチンカー等を誘致する。 (一定の期間常設を予定)	既存路線の系統294番(てだこ琉大快速線)において、琉球大学病院向けの早朝便を増便する。 ※各施設の休業に合う時間帯で1便増便予定
イメージ			

図 4-35 沖縄県 都市計画・モノレール課のポスター③
(出所:沖縄県 都市計画・モノレール課のポスターより引用)

② 日本トランスオーシャン航空

2次交通の利用促進に向けた情報発信に関する取り組み

■ 2次交通の利用促進に取り組む理由



沖縄県内観光消費の最大化へ

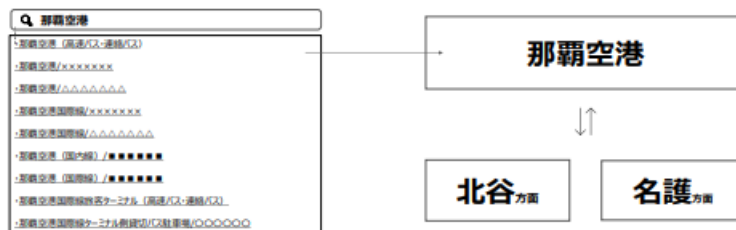
沖縄県内の移動の選択肢を増やす

(課題) 交通渋滞による機会費用 × (機会) 旅行形態の多様化

■ 2次交通の利用促進に向けた情報発信に関する取り組み



「おきなわ空港バス時刻表」情報によって拠点をデザイン
「那覇空港」、「北谷方面」、「名護方面」として移動拠点を訴求



方面別に乗合バスの総運行数の規模が認知される

那覇空港＝北谷方面	那覇空港＝名護方面
平日片道 各社計＝約17便	平日片道 各社計＝約42便



全体の利用促進に向けて、「データ」と「表記」の2つを整えること

■ 自社取り組みを通して感じる「沖縄交通・デザイン」に必要なこと

既存の「問題」自体を問い直す

・既存の目的 ・既存のスキーム ・既存の役割

図 4-36 JTA のポスター
(出所: JTA のポスターより引用)

③ 日立製作所

令和7年度 沖縄持続可能な交通環境構築推進事業実証 -モノレール沿線における交通結節点の形成に向けたモビリティデータによる移動実態分析-

株式会社 日立製作所

協力先事業者：沖縄都市モノレール株式会社、那覇バス株式会社

■モビリティデータ活用により、日立がめざしたい姿

交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、住民の移動ニーズにもとづき移動の「目的」と「手段」、「需要」と「供給」が最適化された持続可能な地域公共交通の実現が求められています。

【社会課題や潮流】

行政

- ・少子高齢化や都心部への人口集中
- ・地域公共交通計画作成の努力義務化
- ・免許返納者の停滞
- ・カーボンニュートラル

生活者（住民・観光客）

- ・安心、安全、快適な移動ニーズの高まり
- ・テレワークや時差出勤の定着化
- ・外出を必要としない消費スタイルの浸透

交通事業者

- ・運転手不足
- ・地方路線の赤字経営
- ・公共交通利用者数の減少



■沖縄の交通課題や取り巻く環境をふまえた、2025年度の取組み概要

【沖縄の交通課題や取り巻く環境】

- ・高い自動車分担率と交通集中による慢性的な渋滞発生
- ・観光客や移動弱者の足の確保
- ・台風や地震発生下で早期の機能復旧が可能な交通網構築
- ・GW2050構想実現に向けた具体策の検討と実行

交通事業者と一体となった
永続的なEBPM※の推進

※EBPM (Evidence Based Policy Making) : 政策の目的を明確化し、合理的根拠（エビデンス）に基づいて立案すること

【2025年度の取組み概要】

公共交通利用が減少傾向にある沖縄において住民や観光客など誰もが気兼ねなく、適切な交通モードで移動できる社会の実現をめざし、モビリティデータにより利用者の移動ニーズを明らかにして車から公共交通への転換を図る施策の観点を抽出する。今年度はまず、沖縄の玄関口である那覇空港と市街とを結ぶ、重要交通機関であるモノレール沿線を対象に、モノレールおよび路線バスの公共交通利用者と車利用者の移動を交通系にカードデータや民間プローブデータを用いて**移動実態**を分析する。さらに公共交通利用の阻害要因や、モノレールとバス間の接続性改善などによって公共交通利用者増が見込めそうな箇所を分析し**強化すべき交通結節点**について地域の交通事業者と議論を行い、交通サービスの最適化に向けた課題を整理する。

【今年度の分析対象エリア（赤枠内）】



【移動実態分析の概要】



図 4-37 日立製作所のポスター①
(出所:日立製作所のポスターより引用)

令和7年度 沖縄持続可能な交通環境構築推進事業実証 -モノレール沿線における交通結節点の形成に向けたモビリティデータによる移動実態分析-

■本事業で用いているデータの概要

種類	対象とする交通機関	データソース
移動データ	沖縄都市モノレール	交通系ICカードデータ等
	那覇バス	
	車（一般車・レンタカー）	民間プローブデータ
時刻表	沖縄都市モノレール	GTFS-JP
	那覇バス	GTFS-JP



- ・分析対象エリア内を250mメッシュに分割しモノレール、バス、車それぞれについて利用者数や所要時間の平均値を集計（モノレールとバスの乗継も考慮）
- ・バスは市内線など均一料金（1タッチ）の区間について降車場所および時刻を推定（降車場所が分からないデータの96%を推定）

■移動実態の把握や結節点の候補の見つけ方

- Step1：利用者数や所要時間の差の比較により、着目すべき出発地-到着地のエリアを抽出
Step2：特定の出発地-到着地間の移動実態の詳細を確認（交通手段毎のシェア、所要時間などの時間帯別の推移など）
Step3：交通施策の事前評価

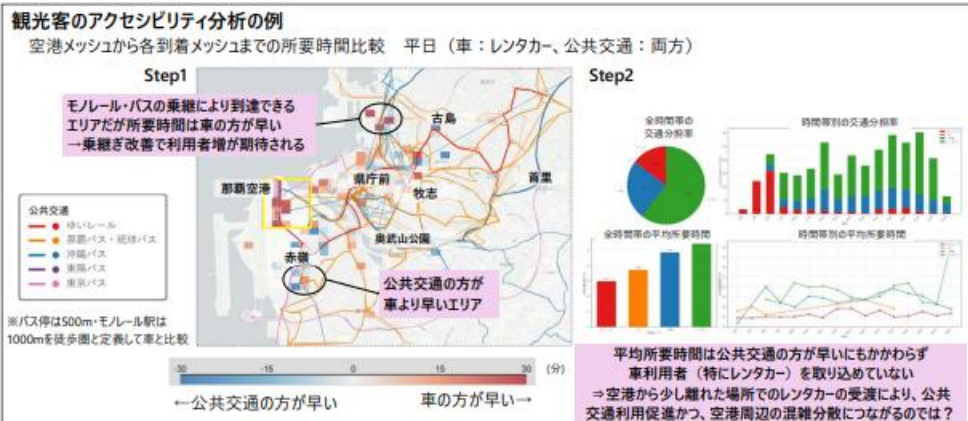
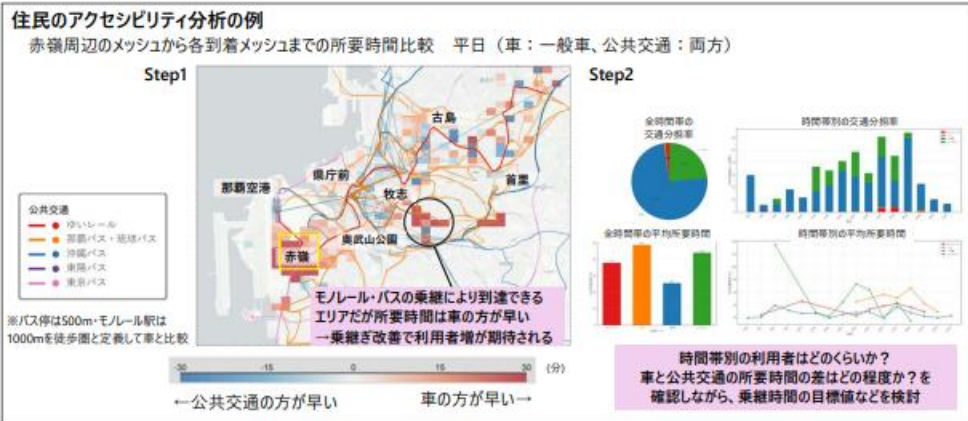


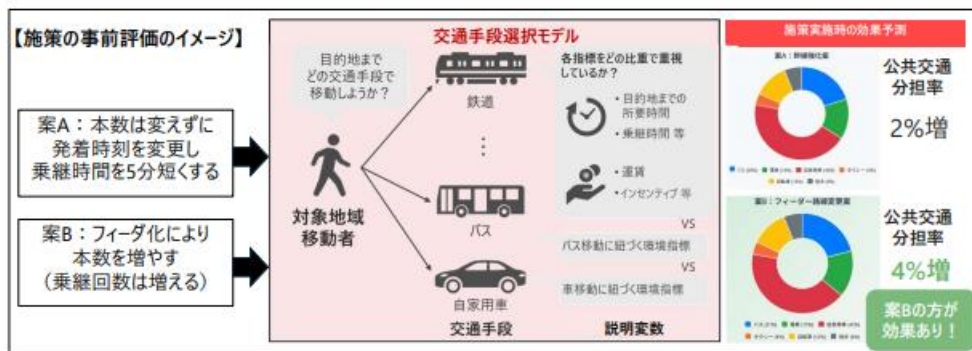
図 4-38 日立製作所のポスター②
(出所：日立製作所のポスターより引用)

令和7年度 沖縄持続可能な交通環境構築推進事業実証 -モノレール沿線における交通結節点の形成に向けたモビリティデータによる移動実態分析-

■移動実態の把握や結節点の候補のを見つけ方

Step3：交通施策の事前評価

移動実態分析の結果をふまえて今回の分析対象地域の移動者の価値基準（所要時間、乗継、運賃など）をモデル化
住民と観光客に分けて、それぞれ価値基準のモデルを推定し、運賃施策などを題材に効果を事前に評価



■今後の方向性

各地域で推進中のMaaSの取組みとも連携し、住民や観光客のニーズに合った交通網の整備、公共交通の利用促進施策の展開、さらには商業や観光といった移動の目的に関する他業種との連携施策など、地域の複数事業者への価値提供と地域活性化に貢献します。

今年度

那覇市内の交通結節点モビリティデータ分析

- ・主要交通(モノレールおよびバス)のモビリティデータ集約と分析
- ・市内モノレール路線の主要結節点におけるデータ分析



次年度以降

沖縄県域への拡大および観光・小売データとの統合分析、サービスの展開と発展

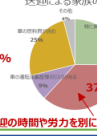
- ・複数バス事業者、フェリー、飛行機等の県特有の主要交通モードのデータを統合し
- ・住民や観光客向けに情報配信を強化することで公共交通利用を促進
- ・観光・小売利用者データの統合によるパーソナルマーケティング、リピーターマーケティング
- ・交通事業者の運行最適化や事業者間のリソース共有、運行

図 4-39 日立製作所のポスター③
(出所:日立製作所のポスターより引用)

④ 沖縄県 交通政策課



図 4-40 沖縄県交通政策課のポスター①
 （出所：沖縄県交通政策課のポスターより引用）

県民等の移動・交通に関する主な声	
児童・生徒・学生 保護者 	✓ 幼少期から送迎習慣が深く根付き、県立高校生は通学送迎が約5割弱。 ✓ 通学送迎で学校周辺が混雑する他、親子共に送迎時間に縛られ負担を感じている。 ✓ バスは、本数も限られ、車内混雑、渋滞で頻繁に遅延、運賃も負担等、選択しにくい。 ✓ 交通の便や通学コストは学校選択に影響する。通学支援制度は公平にして欲しい。 ✓ 送迎に要する時間や労力を別に使いたい。 ✓ こどもの健康や自立のためバスを利用して社会に出るための練習をした方が良い。 ✓ 道路は凸凹で雑草も多い、街路灯も少なく下校時は暗く怖いし危険、だから送迎する。  県立高校生の通学手段  送迎による家族の負担
就業者・ 子育て世代 	✓ マイカー通勤は渋滞で疲れる、通勤時間が苦痛。こどもの迎えや買物等、生活への影響もある。 ✓ こどもの送迎は、朝がバタバタ、遠回り、仕事に間に合わない、疲れて仕事の集中力が欠ける。 ✓ モノレールは、観光客も多く、混雑して乗れない時がある。 ✓ バス通勤しない理由には、何時到着するかわからない、バス乗換えで時間がかかる、自宅が遠くバスが運行していない、混雑で乗車できない時がある、運賃が高い、こどもの送迎がある、等がある。 ✓ 子育て中は、保育料も負担、お迎えで近くの仕事しか選べない、生活にゆとりがない、不安やストレスが多い。 ✓ 子連れだと他人への迷惑や荷物もありバスは利用しにくい、歩道も狭くベビーカーや子連れ散歩は不安。  通勤混雑も疲れるし、仕事にも影響する  子ども連れて歩くのも不安...
高齢者・ 移動困難者 	✓ 高齢者は、足も弱り自由に移動できなくなる、徐々に車の運転への安全性が低下する恐れを心配。 ✓ 年金暮らしで経済的なゆとりもなく、公共交通は運賃が高いため外出も少なくなる。 ✓ 近場の移動は自分で運転するが、距離があると誰かの助けが必要。 ✓ バスはそもそも乗ったことがない、バスに乗るにも、どのバスに乗ればいいのかさえ、全く見当がつかない。 ✓ 妊産婦は、お腹が大きくなると車の運転が不安。経済的にゆとりがなくても、車を手放せない。 ✓ 障がい者保険支援サービスの場合、月の支援時間制があり、時間がかかる公共交通は使えない。  車がないと生活に困る 今後できる限り運転したい、 り運転したい、 りない...  バスには乗った こもない  ひとり親で生活 のやりの大 変...
観光客 	✓ 空港に着いた後、レンタカー利用するまでで道路の渋滞が酷く、待ち時間も長い。 ✓ レンタカーで島内を移動するにも、渋滞が多く予定通り観光できない。 ✓ モノレールは、足を伸ばす観光に利用できない。外国人も多く混雑しているのでストレスを感じる。 ✓ バスは、路線が複雑すぎて、待ち時間も長く、時刻表もわかりづらい、やっと乗れても満員でうんざりした。 ✓ 沖縄の資源も活かし、歩いて観光できたり、移動しながら沖縄の景色に触れ合える工夫が欲しい。 ✓ 観光客向けに、公共交通の情報や、各地での案内表示、日差しを避ける休憩スポット等を充実して欲しい。  観光客にはバス路線 がわかりにくい、時間も かかる...  もっと歩いて観光 できれば... 日差しを避ける 休憩スポットも...
社会全体 	✓ 渋滞や混雑は、人口や事業所の集中にも影響しているのではないかと、バス利用者を増やすキャンペーンや車の利用を抑制することも重要。 ✓ OKICAはアプリ化やコンビニチャージ、クレジットカードでの定期券購入、遅延証明アプリ化、運賃支払い方法をsuica、PayPay、クレジットカードなど多様化して欲しい。 ✓ モノレールとバスの結節見直し、沖縄らしさを取り入れた駅のアート化や、景観が楽しめるよう路線整備してはどうか。また、駅の魅力が少ないため、駅に人が集まるまちづくりも重要と感じる。  色んな方法で 運賃支払いが できれば...

※グラフは、R6県立高校アンケート調査より

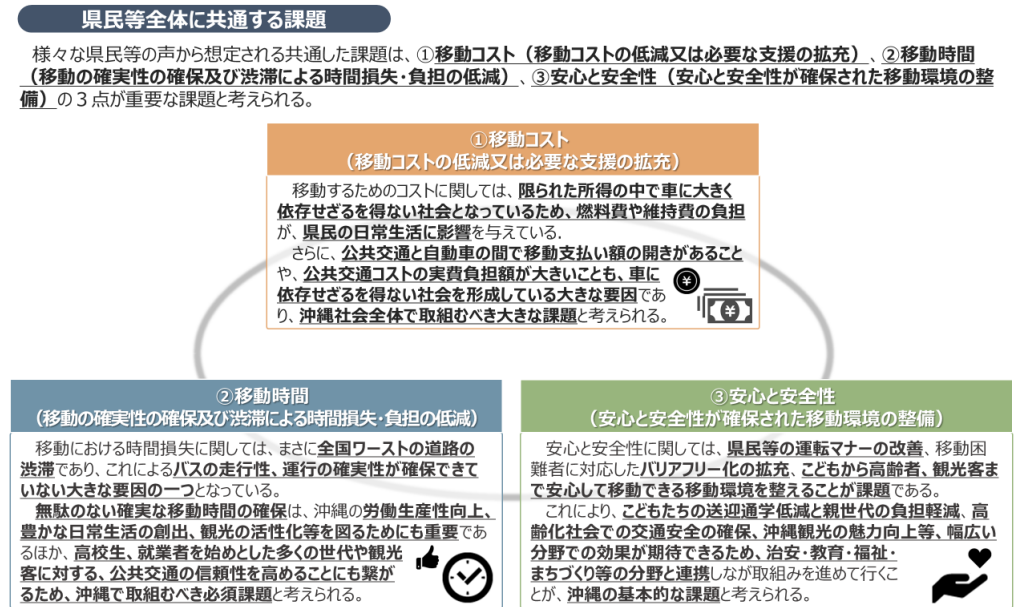


図 4-41 沖縄県交通政策課のポスター②

(出所:沖縄県交通政策課のポスターより引用)



図 4-42 沖縄県交通政策課のポスター③
(出所:沖縄県交通政策課のポスターより引用)

⑤ 首里高校



図 4-43 首里高校のポスター

⑥ 那覇西高校

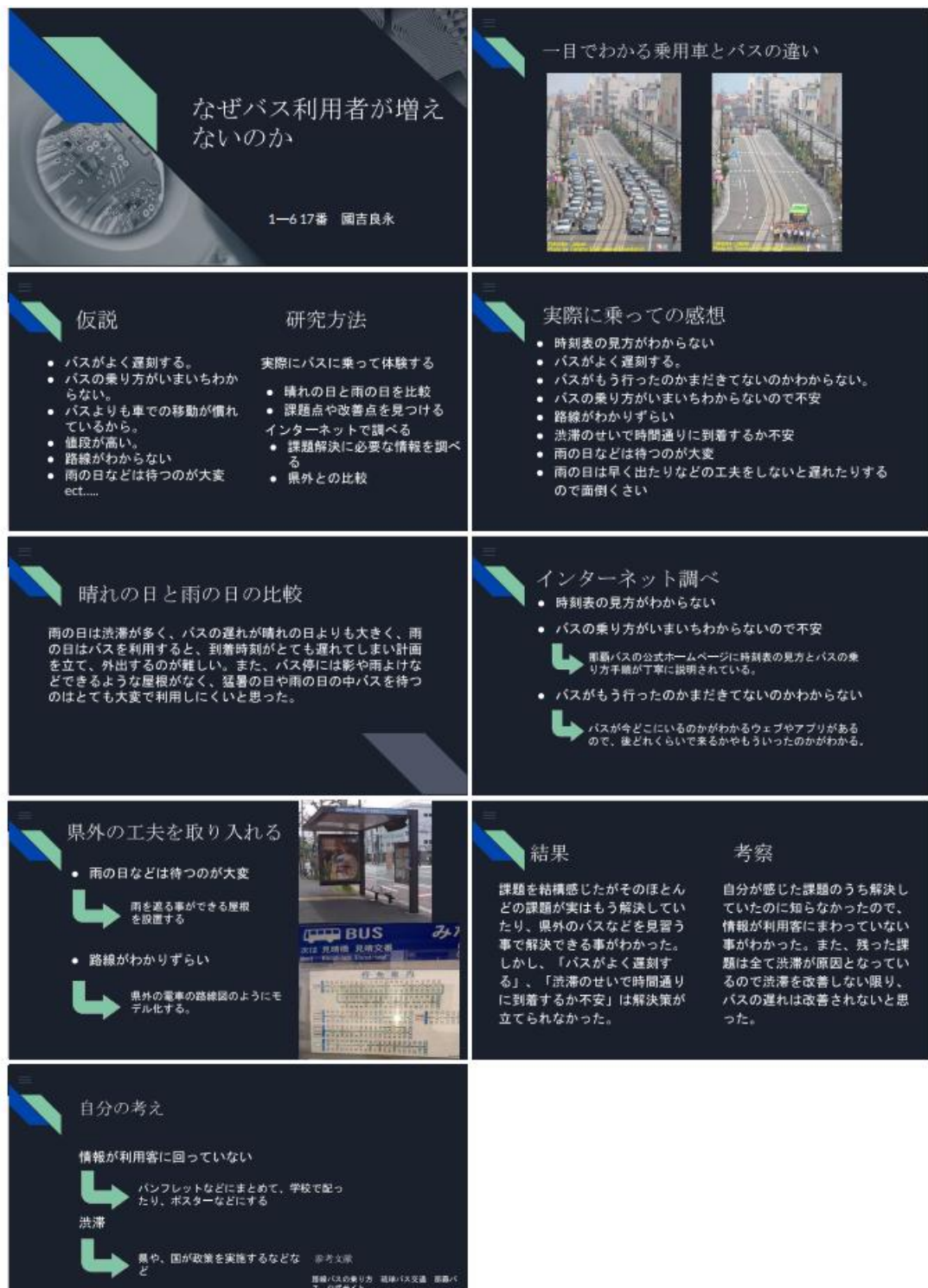
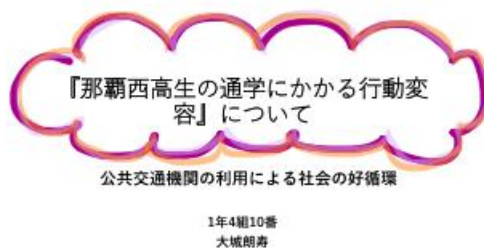


図 4-44 那覇西高校のポスター①
(出所:那覇西高校のポスターより引用)

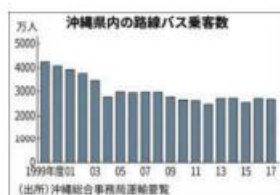


序論

- 現在の沖縄県の公共交通機関が抱える課題は特にバスに課題が多くあり、朝の通学通勤時間の道路の渋滞により時間通りにバスが動かないという学生や社会人のための日常生活に悪影響を及ぼしている。そこで、どうしたらこうした公共交通機関の抱える課題を改善していけるかを考えていきたいと思います。

現在の沖縄県内の路線バス乗客数です。

年々乗客数が減少し、現在では多くのバス会社が赤字状態となっている現状があります。



仮説

- たくさんの人が公共交通機関を利用することで渋滞が減りバスの遅延が少なくなる。そうすると、公共交通機関で登校をしても遅刻をすることが無くなるので、公共交通機関は「時間通りに移動できる手段」として信頼性が高まり、さらにたくさんの人が公共交通機関を利用するという、好循環が生まれると思う。こうした好循環によって公共交通機関の利用者は安心して移動でき、車の利用者が渋滞が減ることで安心してストレスなく運転できるようになると思います。そして公共交通機関の会社は売上が上がるという結果につながると思います。

材料と研究方法

- 実際に公共交通機関（今回はモノレールとバス）を利用してみる。※平日の学校の時間にやると学校に遅刻してしまう可能性があるのでは通学時間を避ける。



結果

- バスを利用してみて、休日のお昼時間にバスを利用しましたが時刻表に掲載されていた時間より10～15分ほど遅れてバス停にバスが来ました。
- モノレールを利用して平日の下校の時間に利用してみました。下校の時間でも日や時間によってモノレールの利用者の数が全然違って乗れない日もありました。

考察

- バスを利用して考えられたことは、平日の通学通勤時間だと日によって渋滞の度合いが違うのでもしかすると私が利用した時以上の遅延が起きてしまう可能性も考えられます。そのためバスレーンを増やすことで改善していけると思います。
- モノレールを利用して考えられることは、平日の通学通勤時間だと私の利用した下校時間とは比べ物にならないほどの人が乗ると思うので全車両3両にしたり朝は本数を増やした方がいいと思う。

参考文献

- ・日本経済新聞

図 4-45 那覇西高校のポスター②
(出所:那覇西高校のポスターより引用)

外国人観光客がバスを利用するうえで バスの運転手さんが困っていること 1-7-8 字根 萌々香	● テーマ設定理由について インバウンドで外国人観光客が増加している中、観光客の交通手段の一つであるバスはどのような課題があるのか興味を持ったから。 
● 仮説・調査方法 ・ 仮説 1. 言語が異なるため言葉が通じない。 2. お金の扱い方に慣れていないため現金での支払いに時間がかかる。 ・ 調査方法 新川営業所に行き、大田所長、山塚さんにインタビューした。 	● 課題1と対策 ・ 言語の違いから言葉が上手く伝わらない。 ⇒バスの遅れが生じる。 英語を話せる運転手は数名いるが、翻訳機などを用いても外国人観光客と会話をするのに時間がかかりバスに遅れが生じる。 ・ ポスターを作成し車内に貼っている。 →多言語対応の対策として、バスの乗り方や支払いについてなど記載している紙をポスターだけでなく困っている乗客にいつでも渡せるようにしている。 
● 課題2と対策 ・ 支払いの際に時間がかかる 海外ではキャッシュレス決済が主流。現金での支払いに慣れていない。また、外国人観光客は万札を出してくるケースが多いため両替するのに時間も必要になりバスの遅れが生じてしまう。 ・ オキカを使用する人もいる。 →旅行に慣れていない人はオキカを購入し、使い終わった後は解約する人もいる。 また、空港事務所の問い合わせの約30%はオキカに関する内容である。 	● 課題3と対策 ・ バス停の場所がわからない人が多い 地名で表記されていたり、同じ名前のバス停があり慣れていない人からすると分かりづらい。 また、運転手が教える場合もあるが言葉が通じにくいので時間がかかる。 ・ バス停の名前をわかりやすいように変える。 →タイムス前やブルーシール前など会社がバス停の名前を買いPRしているバス停もある。 
● 県外の人の困りごと ・ バスの乗り方に違いがある。 →全国では後ろ乗り前降りが普通だが、市内では前乗り後ろ降りが基本なので戸惑う人がいる。 ・ 県外ではバスでもクレジットカードでの支払いが当たり前。 →そのような県外や外国人観光客の人向けに、利便性を高めるためにカード決済ができる車両も一部導入している。 	● まとめ ・ 言語が異なるとお互い理解し合うのに時間がかかるという課題があり外国人観光客がバスを利用するうえで一番大変なことだと感じた。 ・ クレジットカード決済が使えないことは外国人観光客にとって不便な点で慣れない異国での現金での支払いは難しいことだと知った。 ・ 外国人観光客だけでなく県外の方もバスの乗り方や支払い方法に違いがあるということを初めて知った。 ・ インタビューを通してバスの運転手が日頃どんなに大変な思いをして乗客を対応しているのを知ることができた。 ・ 普段バスが遅れる理由も分かった。

図 4-46 那覇西高校のポスター③
(出所:那覇西高校のポスターより引用)

 「那覇西高生の通学にかかる行動変動」について 1年5組 25番 富岡貴康	調べたこと 那覇西に通学する時にどの通学方法が安定して通学できるのか？ 通学方法 ・徒歩 ・自転車 ・車 ・バス ・モノレール 判断基準 ・通学時間 ・料金 ・その他 仮説 自分で家を出る時間を決められる自転車が安定してると考える。
徒歩 通学時間・・・約45分(信号の捕まり具合によっては50分を超えることがある。) 料金・・・なし 実際にやってみて 30分以上は必ずかかるので家を早く出ないといけない。また、自分の家と那覇西の間には信号が多くあるので、それによって普通よりも多く時間がかかる場合がある。	自転車 通学時間・・・約20分 料金・・・なし 実際にやってみて 自分で出る時間を決められるので都合がいい。だか、雨の日は使えない時がある。また、自転車の交通のルール把握、那覇西までの道のりには坂が多いため体力が必要。
バス 通学時間・・・約1時間(渋滞具合によってかかる時間が変わる) 料金・・・260円、390円 実際にやってみて 通学で使うバスで1本行くときのバスの本数は1本しかないのでものを送したら遅刻になる。2本で行く場合でも同様に1本しかないのでものを送したら遅刻になる。なので、早く起きていかないといけない。	モノレール 通学時間・・・35分 料金・・・250円 実際にやってみて モノレールはほとんど遅延がないので安定して通学できるが、自分の家の近くに駅がないため、駅に行くために20分ぐらい歩かないといけない。
親の送迎(車) 通学時間・・・約20分 料金・・・なし 実際にやってみて 親の都合によって送迎できるか決まると親の仕事に合わせるので早くできないといけない。ただ、車だと乗っている間に勉強ができるのがいい。	結果 徒歩 徒歩は30分～45分かかるが、自分の時間を出ることができる。そのため安定して通学できる。 自転車 自転車では家を出る時間を決めることができ、あまり時間を使わず通学できるが大雨だと自転車での通学ができなくなる。それ以外の場合は、安定して通学できる。 バス バスは本数が少ないため、バスの時間を逃すと遅刻になる。早く起きないといけないのと寝坊が許されないため安定して通学できない。
結果 モノレール モノレールは、徒歩よりは早く通学できるが、その時間差でお金を使うなら徒歩の方がいいと感じた。安定して通学できるが使う場面としては、徒歩で間に合わない時の使うのがいいと思った。 親の送迎(車) 車は、どの通学方法よりも早く通学できるが、親の都合や仕事に合わせて家を出ないといけないので安定して通学できない。	結果 このような結果から自転車が一番安定して通学できるとわかった。だが、状況によってはモノレールや徒歩も安定しているとわかった。 感想 今回このことを調べて色々なことを知ることができた。実際に使ってみないとこのような結果を知ることができなかったのでものを送って知ることができてよかった。今回の結果を、今後の通学に生かしていきたいです。

図 4-47 那覇西高校のポスター④
(出所:那覇西高校のポスターより引用)

バスの渋滞解消をするために

1年6組 13番 河合 煌



序論

特に夕方の時間帯や雨の日は車の量が増え、てバスが遅れる
道路が渋滞し、約束に遅れることがある。



仮説

通学時間帯のバスの遅れは、

- ・通勤・通学による自家用車の集中
- ・交差点での信号待ち
- ・バス停での乗り降り
- ・一般車両と同じ空間を走ることによって起きている。



バスを優先する仕組みを作れば、遅れは減少すると考えた。

研究方法

- ①通学時間帯におけるバスの遅延時間を記録(6日間)
- ②渋滞が起きやすい場所について文献調査
- ③バス専用レーンやバス優先信号について文献調査



結果①通学時のバスの遅延時間



結果②渋滞が起きやすい場所



結果③バス優先信号とバス専用レーン



バス専用レーンやバス優先の取り組みは、少なく、十分に整備されていない

考察

沖縄は他の県に比べて、渋滞が多い

- ①バスをもっと優先することで通学や通勤が安定させる。

※道路の幅や車線数の問題があり、
地域の実情に合った対策を段階的に進める必要がある。

- ②自分たちでできること

時間帯をずらす。(渋滞を分散できる。)

相乗りや送迎の工夫をする(1人1台の車利用を減らす。)



参考文献

結果①・②

沖縄総合事務局 Investor Relations 渋滞状況 (3) 沖縄の渋滞損失時間
楽しい沖縄旅行にするために! 本誌で「車移動」を避けるべき時間帯と場所

結果③

県内に二か所だけバス専用の信号機 歴史的交差点方法変更とかかわり
沖縄ドライブ安全運転のしおり
バス専用レーンバス専用道路通行できる車両

図 4-48 那覇西高校のポスター⑤
(出所:那覇西高校のポスターより引用)

2組 2番 安里崇良

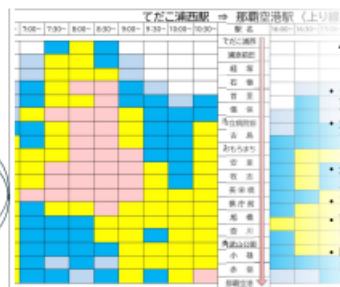
沖縄県の交通課題の現状

- ・沖縄県中南部での通勤通学の移動手段の大半が「自家用車」による移動となっている。
- ・朝に集中する慢性的な交通渋滞により、運送などの経済活動の停滞が見られる
- ・モノレールやバス以外の交通機関特に鉄軌道（電車）がないため、家から職場（ドアtoドア）では車が必然的に使用されている。



課題を解決する
ためには

- ・朝の集中する時間帯の通勤・通学を、分散させる
- ・天気や時間帯によって使用する交通機関を変える
- ・「自家用車」ではなくできるだけ公共交通機関を使う
- ・自分にできること
- ・モノレールの乗る時間を変える
- ・乗る駅を変える（車で駅まで行く）



4、方法、期間

- モノレールの乗車時間の変更
- 沖縄都市モノレールの公式Xで公開されている表を確認して乗車時間を決める
- 乗車駅を天気や渋滞状況を見て変化させる
- 10月～12月まで
- 雨が降った場合は濡れにくい美栄橋駅で乗車する
- 晴れた日は降りる人が多い県庁前駅で乗車する

探求の結果

- ・モノレールに乗るため早く登校できるようになった。
- ・モノレールから出ている道を歩くことで混雑しない時間に乗ることができた。
- ・今まで車で「美栄橋駅」まで送ってもらっていたが、「湯川町駅」まで送ってもらうことで、混雑を避けて乗車することができた。
- ・御開帳が遅れると混雑していた。



考察：モノレールを乗車した結果から

モノレールを利用

- 今の立派な船よりも尚更に堅固なため尚更にうりに動けば、
 運れる心配はない
 キャノーネルを利用することで、浮城はの浮城が確認される。
 赤澤君も赤澤君にすることで、浮城を運べることでできる
 キャノーネルの浮城が運れると要領している
 浮城君のキャノーネルが少し浮城になっている

より乗りやすいようにするためには？

- 観光客のキャリーケースを空港からホテルまで届けられるようにし、モノレールの乗車率を上げる
- 天気や時間などを気にしながら乗車場所を変える
- 一人一人が乗車ルールを守る
- 3両車を増やしたり、編成を増やし、一回の輸送でより多く輸送できるようにする。

参考文献

- ・ 沖縄総合事務局のプレゼン資料
[那覇西高校でのプレゼン資料_20251001.pdf](#)
- ・ モノレールの混雑表
[a36e3da544de381bed356b8ea5d9c174.pdf](#)
- ・ グーグルマップ

図 4-49 那覇西高校のポスター⑥
(出所:那覇西高校のポスターより引用)

⑦ 奈良先端科学技術大学院大学

CONCERT JAPAN 第2回沖縄交通・デザインシンポジウム 2026年2月17日

SO-SMART: A proactive Social-based framework for SMART transportation
スマート交通のための主体的ソーシャル基盤

**市民とともに進める
環境にやさしいスマート交通の実現**

移動中にモヤッと
したらタップで共有

環境にやさしい経路
をかしこく選ぶ

みんなの移動で
沖縄を元気に



LINEで交通の困りごとを
簡単報告・地図上に可視化

地域特性やCO₂排出量などを
考慮した経路探索

環境にやさしい行動選択を見える
化するゲーミフィケーション



OKINAWA GREEN MOBILITY CHALLENGE
環境にやさしい移動チャレンジ

今後のスケジュール
・2026年6月：OKINAWA GREEN MOBILITY CHALLENGE
・2027年2月：プロジェクト最終報告ワークショップ

問い合わせ先：若宮 翔子 (NAIST) wakamiya@is.naist.jp
プロジェクトページ：https://sociocom.naist.jp/so-smart/

This work was supported by JST SICoRE Grant Number JPMSC23CA, Japan and by the Scientific and Technological Research Council of Türkiye (TUBITAK) under Grant Number 124N109, Türkiye, and by the National Research, Development, and Innovation Office (NRDIO), Hungary, under Grant no. 2024-1.2.3-ERA_NET-2024-000007.

図 4-50 奈良先端科学技術大学院大学のポスター⑥
(出所: 奈良先端科学技術大学院大学のポスターより引用)

⑧ 琉球大学



琉球大学
UNIVERSITY OF THE RYUKYUS

琉球大学 工学部 工学科 社会基盤デザインコース 3年次
川野功太郎, 奥平颯, 東風平万愛

やんばるアクセス革命

— 北部地域全体で自由に行き来できる社会の実現 —

北部地域の現状と課題



▶ 高齢化・人口減少

- ・医療・介護需要
- ・買物・通院難民



▶ 名護一極集中

- ・交通渋滞
- ・移動制約者



▶ 集落の分散

- ・交流の減少
- ・共同売店の衰退

観光地と交通の現状



各バス停の運行本数(出典：バスマップ沖縄)

運行本数(本)	平日	土曜	日祝
海洋博公園	53	53	53
瀬底島	6	6	6
古宇利島	20	14	14
道の駅許田	34	35	35

古宇利島のバス停の運行本数(出典：やんばる急行バス)

三島線 古宇利島方面 3 Islands line for Koun Island											
運送日	毎土	平日	毎土	平日	毎土	平日	毎土	平日	毎土	毎土	毎土
903 古宇利島の駅	08:35	09:25	10:00	11:25	12:10	13:10	14:00	---	15:20	16:20	17:50

- ・移動手段が限定的
- ・時間制約が大きい
- ▶ 車依存が懸念

— 点ではなく、“つながる地域”へ —

やんばるの新拠点



医療拠点



- ・2028年度開院予定
- ・コミュニティナース養成
- ・顔の見える関係性の構築
- ・高度医療・医師不足解消
- ・コミュニティナース養成

観光交通の改善



交通拠点



- ・北部地域の中心都市
- ・中南部との連携強化
- ・離島・やんばる一体化
- ・集落間の周遊性向上
- ・公共交通機関の利便性

車がなくても

図 4-51 琉球大学のポスター①
(出所:琉球大学のポスターより引用)



交通の中心をゆいレールに

— ゆいゆいと、街をつなぐゆいレール —

提案

ゆいレールを基盤にした交通都市

現状

- 移動の中心は自動車
- ゆいレールは一部の人の交通手段
- 駅は「乗るだけ」の場所

理想に近づける

理想

- ゆいレールが都市交通の“軸”に
- 通学通勤や観光等幅広く使われる
- 駅が「目的地」になる

①路線延伸

移動範囲を広げる

- 豊崎・瀬長・琉大方面への延伸
 - ✓ 空港から近い観光地
 - ✓ レンタカーとの接続
 - ✓ 学生利用

➢ 渋滞緩和、経済効果、車窓からの景観が良好



②駅の目的地化

駅に行く「理由」をつくる

- 観光地・商業施設と一体化した駅
 - ✓ 駅そのものを「遊び場」に
 - ✓ 買い物、余暇活動の場となる商業施設を併設

➢ 交通×賑わい＝目的地化



③利便性向上

駅自体を魅力的に

- 車両の増備・駅拡張
 - ✓ 輸送能力の増加
 - ✓ 大型コインロッカーの増設
 - ✓ コンビニ等の設置
 - ✓ バリアフリー化

➢ 混雑の解消や機能強化による快適性の向上



路線延伸

駅の目的地化

利便性向上

ゆいレールを

「移動手段」から「都市交通の中心」



図 4-52 琉球大学のポスター①
(出所:琉球大学のポスターより引用)

⑨ コザ高校

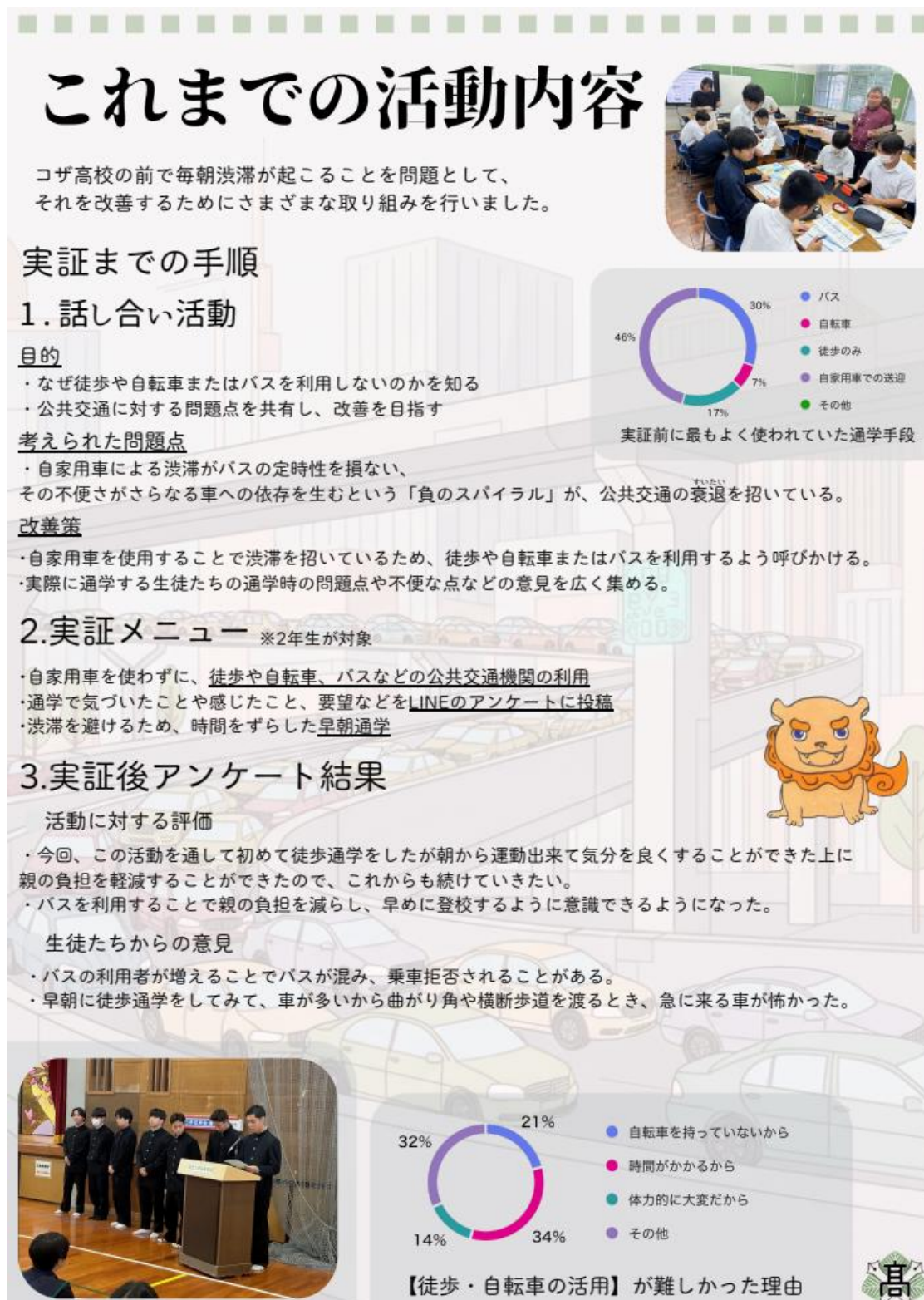


図 4-53 コザ高校のポスター①
(出所:コザ高校のポスターより引用)

あなたの選択で 渋滞が起きています

お願い

- ・ 自家用車を使わず徒歩や自転車、バスなどの公共交通機関の利用
- ・ 渋滞を避けるため、時間をずらした早朝通学
- ・ 通学で気づいたことや感じたこと、要望などを LINEのアンケートに投稿

目的

- ・ 学校周辺の交通集中を解消し、より危険の少ない、快適な通学を実現するため

バス通学のメリット

- ・ 燃料節約で環境問題緩和や歳出減少
- ・ 渋滞による交通事故減少
- ・ 渋滞緩和

自動車通学で考えられるデメリット

- ・ 路上駐車が増え、近隣住民の移動が困難になるなどの公害
- ・ 保護者の負担が増え、余暇時間の確保が困難になる

まずは一歩。

終了日

1/7 ~ 1/29

開始日

高

歩く気ゼロ？
車じゃない？

ならバスに乗れ。

クラス投稿数ランキング

1位：2年2組	91件
2位：2年3組	78件
3位：2年6組	20件
4位：2年7組	19件
5位：2年1組	14件

※2年生が対象

【バス利用】

【徒歩・自転車の活用】に取り組んだ割合

取り組んだ
 取り組まなかった

図 4-54 コザ高校のポスター②
(出所:コザ高校のポスターより引用)



アンケート結果 🚌

沖縄県立コザ高等学校

実証の感想

自動車を減らすための取り組みとして良かったと思うし、バスを利用するのメリットもみられることもできたので少しは自動車登校は減るんじゃないかなと思った。

最近の朝の通学で、なかなか時間がかかって遅刻しそうになったり、バス乗ることができなかったが、自分でベストな時間帯のバスを見つけて乗ることができると、遅刻の心配やストレスにもだいぶ余裕ができた。これからも、朝の取り組みでできるだけバス通学を心がけようと思った。

朝の時間を有効的に使うことができるようになり、心に余裕ができた。
遅刻の心配がなく、
渋滞に巻き込まれるストレスが減りました。

朝の時間に対するルーズさを実感したのとそれらを改善するとその1日の充実度合いが段違いだと分かった。

バスや徒歩通学はできなかったけど早朝通学をして車も少なく
時間に追われず
に來れたのでこれからも早朝通学したいなと思いました。

早朝通学は朝起きるのが大変だし、早く起きる分睡眠時間も減ってしまうから自分には合っていないと思った。

実証前は朝早く起きなくて親に送迎をお願いしてばかりでしたが、実証実験中は「私が送迎をしてもらうことで親にも負担がかかり、交通渋滞にもつながるからそれにより、もしかしたら学校や職場に遅刻してしまう人がいるんだ」と考えることができました。

バス通学のほうが交通渋滞など環境に影響が出ないかもしれないけど時間の面や金銭の面を考慮すると保護者送迎のほうがいいのかな？と思うこともあった。

日々誰かがこの活動に協力していたのかなと思うとすごいと感じた。
入学初期からバスを利用している身からして、交通混雑の軽減に焦点をあて、バス利用で渋滞を緩和させようとするのはすごいと感じたが、バス利用者が増えてバス内が混雑すると、人を乗らせ切れず次の便を待つ必要もあったりするので、その辺の塩梅が難しいのかなと感じた。

※1月30日～2月6日より行いましたアンケートの結果表示です。
また、あくまで1つの意見でありますので総意であるとは限りません。



図 4-55 コザ高校のポスター③
(出所:コザ高校のポスターより引用)

沖縄市交通拠点まちづくりに関する 住民等意向調査の取組

取り組みの趣旨

- ・ 沖縄市では、胡屋・中央地区において、交通ターミナルを活用し、誰もが快適に移動しやすい都市の実現、中心市街地の活性化、そして本島中部圏域全体の振興につながる交通拠点づくりを進めています。
- ・ 交通拠点まちづくりの推進に向け、胡屋・中央地区に訪れる方々からのご意見をお聞きするため、「交通拠点まちづくりに関する住民意向調査（オープンハウス）」を実施しました。
- ・ 来訪者から頂いたご意見を参考に、沖縄市交通拠点まちづくりの検討を進めています。



オープンハウスの実施場所・実施日及び実施時間

実施場所	実施時期	施設種類
①イオン名護店	週末	商業施設
②イオンモール沖縄ライカム	週末	商業施設
③北谷イオン	週末	商業施設
④沖縄市役所	平日	官公庁舎
⑤BCコザ（市立図書館・ハローワーク等）	平日	公共施設
⑥沖縄サントリアアリーナ（IT・DX展示会談会（リゾテック））	平日	イベント会場
⑦沖縄サントリアアリーナ（琉球ゴールデンキングスホームゲーム）	週末	イベント会場
⑧沖縄こどもの国（動物園）	週末	公共施設
⑨ミュージックタウン音市場	週末	広場
⑩一番街商店街内	週末	交通施設
⑪コザゲート通り（沖縄国際カーニバル）	週末	イベント会場



オープンハウスに使用したパネル

- ・ 交通拠点の整備に関する情報提供、交通拠点の整備によるライフスタイルの変化、全国各地で導入されているモビリティサービスの紹介といった内容でパネル作成し、掲示しました。



交通拠点の整備に関する情報提供



交通拠点の整備による
ライフスタイルの変化



新たなモビリティ
サービスの紹介

図 4-56 沖縄市のポスター①
(出所:沖縄市のポスターより引用)

沖縄市交通拠点まちづくりに関する 住民等意向調査の取組

2

オープンハウスの実施結果の概要

①回答者の属性

■実施場所別の意見数

収集できた意見数は全体で325件
(うち30件はウェブ回答)

実施場所(実施日)	意見数
イオン名護(11/1土)	18
イオンライカム(11/2日)	19
北谷イオン(11/8土)	25
沖縄市役所(11/10月)	26
BCコザ(11/11火)	18
沖縄アリーナ(リゾテック) (11/13木~14金)	119
沖縄アリーナ(キングス)(11/15土)	10
こどもの国(11/16日)	21
ミュージックタウン(11/17月)	8
ゲート通り・商店街(11/22土)	31
ウェブ回答	30
総計	325

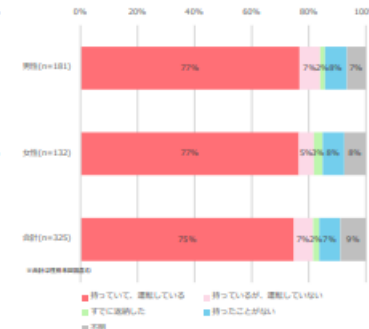
■回答者の年齢

回答者の年齢は、
幅広い年代から大きな偏りなく取得



■自動車の利用状況

自動車の利用状況は、「免許を持っていて、日頃運転している」が約8割



②オープンハウスで得られた主な意見 ※公共交通に関連する意見を抜粋して掲載

■困っていることに関する意見（抜粋）

■時間に関する意見

- ・バスは、時間通りに来ない時がある。渋滞が多く、いつ着くのか分からない。
- ・バスを利用したいが、バスが時間通りに来ない。本数が少ない。余裕をもって出発しても出勤時間に遅れることがある。帰りの時間も時間がかかり、次の行動に影響する。
- ・行きたい時間にバスがなく、徒歩になってしまう。
- ・休日も飲んで帰れない。平日、飲み会の帰りのバスがない。

■行き先に関する意見

- ・南部に行きにくい。
- ・那覇や浦添などの会社勤めしたいが、バスだと行ける範囲に限られる。
- ・沖縄市は駐車場が少ない。いつも車でいっぱいになっている。沖縄市の大型施設は駐車場がほとんど満車になるのでどうにかしてほしい。

■移動環境に関する意見

- ・待ち時間長いから快適に待てる環境があると良い。
- ・ベビーカーでも使いやすい公共交通になると嬉しい。
- ・バス停周辺にコインロッカー等ないから、バスの中に荷物保管できる場所がほしい。

■その他の意見

- ・バスの情報をどのように情報収集したらいいかわからない。
- ・バスの時間が分からない。バスを使うにしても、仕組みが複雑で、乗降の仕方もわからない。
- ・料金を利用しやすい金額に欲しい。駐車料金よりバス代のほうが高い。

■将来の生活に関する意見（抜粋）

■時間に関する意見

- ・出かけた時間、行きたい場所へ出かけられるようになると良い。

■行き先に関する意見

○場所

- ・目的地まで直接行ける公共交通があると良い。
- ・歳をとっても遠くに出かけたい。いつまで自動車移動できるか不安になってきている。

○駐車場

- ・老朽化した建物を、駐車場にすれば良いのではないかな。

■移動環境に関する意見

- ・バス停に屋根がほしい。バス停の環境整備、屋根、待ち時間を改善してほしい。

■その他の意見

- ・アプリなどで状況が分かれば、自分で時間調整出来るので、乗りやすい。
- ・運賃の設定もいろいろあると良い。1000円乗り放題とか。100円バス。無料バス。

図 4-57 沖縄市のポスター②

(出所:沖縄市のポスターより引用)

沖縄市交通拠点まちづくりに関する 住民等意向調査の取組

3

②来訪者から得られた主な意見から 得られた意見ニーズを抽出

③移動に対するニーズ

- 来訪者から得られた意見を体系的に整理すると、移動時間に関すること、行先（場所）に関すること、公共交通（路線バス）に関することで、移動ニーズがあることがわかりました。

大分類	困っていること	数	ニーズ
A:時間	渋滞で時間が読めない	97	時間通りに移動したい
	渋滞で運転したくない	16	運転せずに移動したい
B:場所	駐車場の有無・容量が足りない	47	駐車場を探すことなく移動したい
	駐車場の料金が安い	4	料金の負担少なく移動したい
	道路の環境が悪い	10	どのような移動時でも安全に移動したい
C:路線バス	バスが定時運行していない	42	時間通りに移動したい
	バスの本数が少ない	29	移動したい時間に移動したい
	バスの終発が早い	13	移動したい時間に移動したい
	バスのルートや乗り継ぎが不便	34	公共交通(主に路線バス)で移動したい
	バスの運賃が高い	11	どのような移動時でも安全に移動したい
	案内周知が足りない	8	公共交通に関する情報提供をしてほしい
	バス環境(バリアフリー状況や決済)が悪い	6	利用しやすい移動環境を整えてほしい
D:その他 関する事柄	飲酒後の移動が不便	17	公共交通を利用して移動したい
	移動コストが高騰している	13	料金の負担少なく移動したい
	公共交通が混雑する	4	快適に移動したい

①回答者の属性、③移動に対するニーズを踏まえた 各種検討への反映

■交通拠点まちづくり基本計画の検討に反映

- 平日にオープンハウスを実施した沖縄市役所やBCコザ、ミュージックタウン（広場）では、市内在住者で、50歳以上のミドルシニアからの回答が多く、イベント時の沖縄サントリーアリーナ（IT・DX展示商談会、琉球ゴールデンキングスホームゲーム）や沖縄こどもの国（動物園）では、市内外から幅広い世代から多くの回答を得られた。
- ウォークアブルの視点や、胡屋・中央地区で検討されている交通ターミナルと合わせて、周辺のまちづくりに関する意見もいただいた。

→施設利用者の属性を考慮し、交通ターミナルを中心としたまちなかの回遊性の向上につながるよう、

各種計画検討を進める

■地域公共交通計画の検討に反映

- 回答場所ごとに移動に対するニーズが異なる一方で、公共交通に対する共通のニーズもあることがわかった。

→地域ごとの移動ニーズや公共交通全体へのニーズを考慮し、公共交通の役割を踏まえ、各種計画検討を進める

■その他沖縄市における各種取組の検討に反映

- 昨年度から社会実験として、路線バスの営業終了後に沖縄市から市外へ期間限定で夜間運行バス「ヨルバス」を運行しており、この胡屋・中央地区に立ち寄る方々などの移動ニーズを図る社会実験に対して、好意的な回答が多く寄せられた。

→ヨルバスへのニーズと、胡屋・中央地区のにぎわい向上の両方の観点を踏まえ、
利用者のライフスタイルに合わせた次年度の社会実験の運行計画を検討する

- 胡屋・中央地区での事業内容や社会実験の取組など情報が伝わっていなかったり、正確に伝わっていないことが確認された。

→本市のまちづくりや公共交通に対する情報発信方法の見直しや、
新たな情報発信の方法を検討する

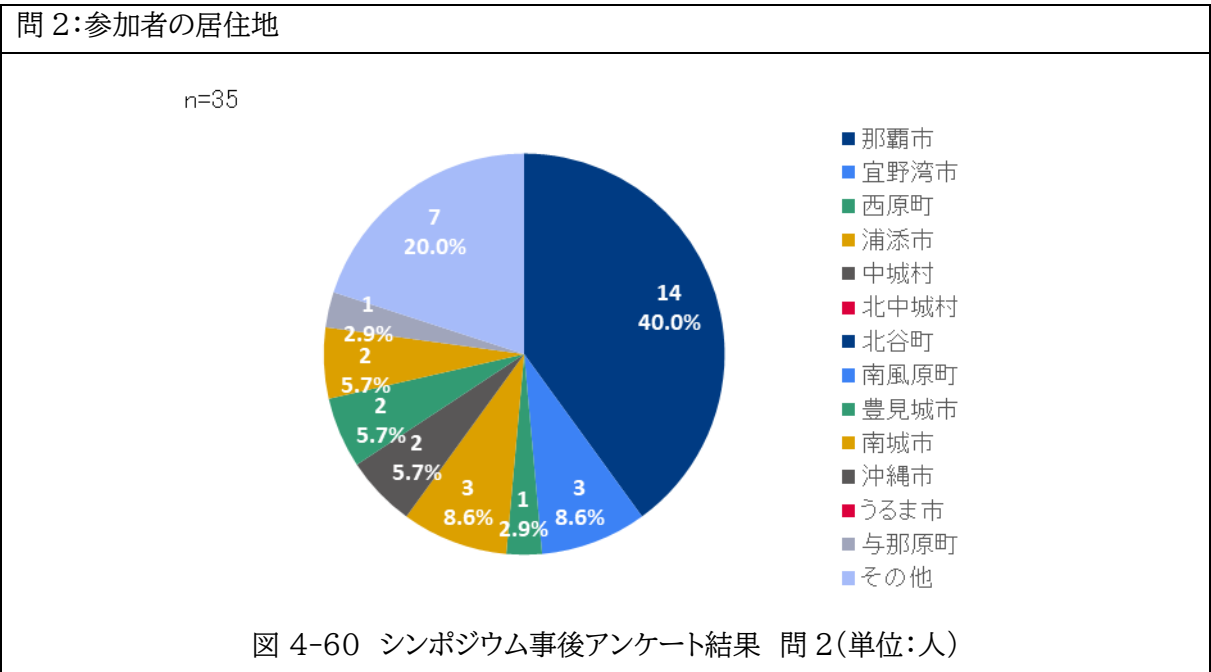
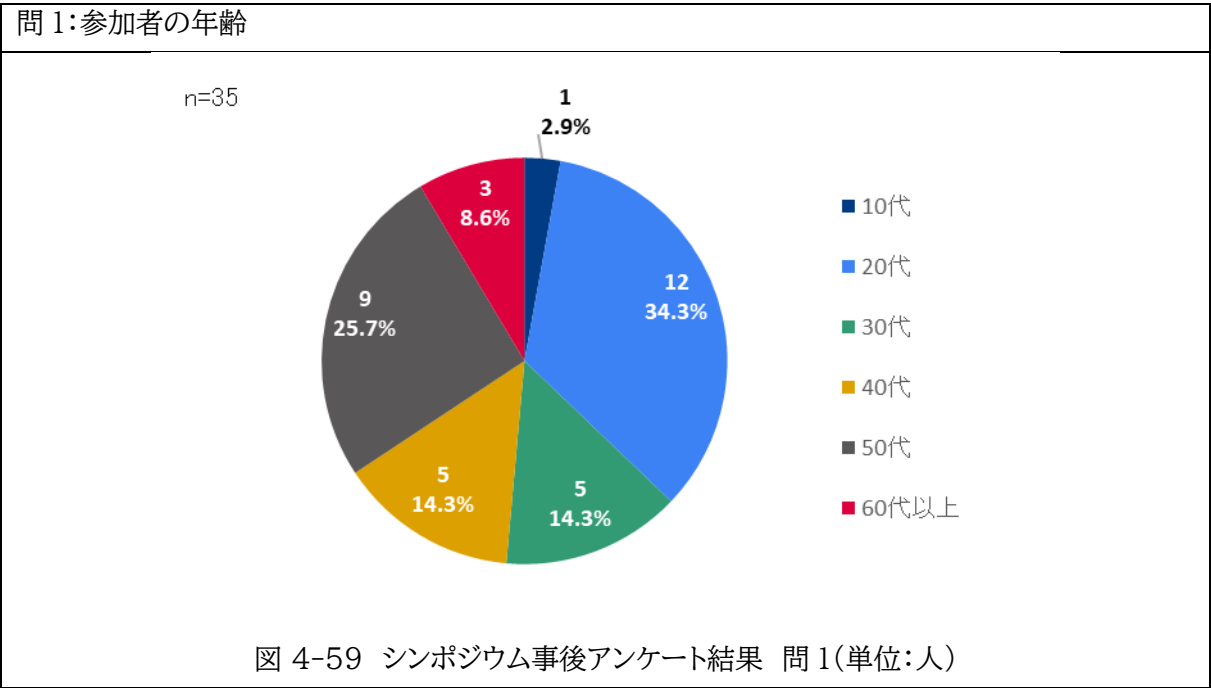
社会実験として1月まで運行していたヨルバス



図 4-58 沖縄市のポスター③
(出所:沖縄市のポスターより引用)

4.8 事後アンケート結果

今回のシンポジウムでは、来場者にアンケートへの回答を依頼し、その結果 35 名の来場者に回答いただき、アンケート結果は以下の結果が得られた。



問 3:参加者の職種

n=35

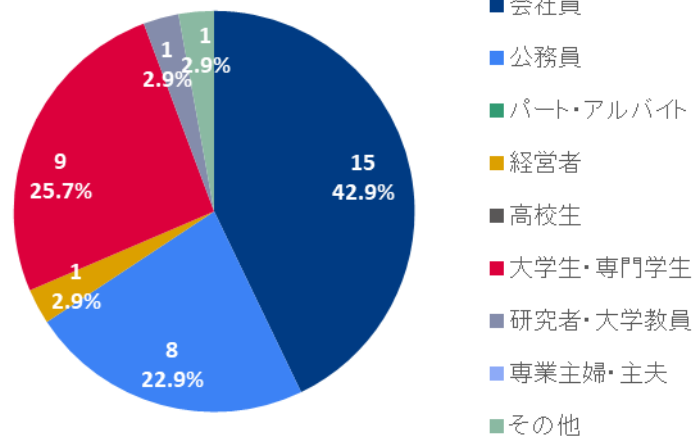


図 4-61 シンポジウム事後アンケート結果 問 3(単位:人)

問 4:参加者の満足度

n=35

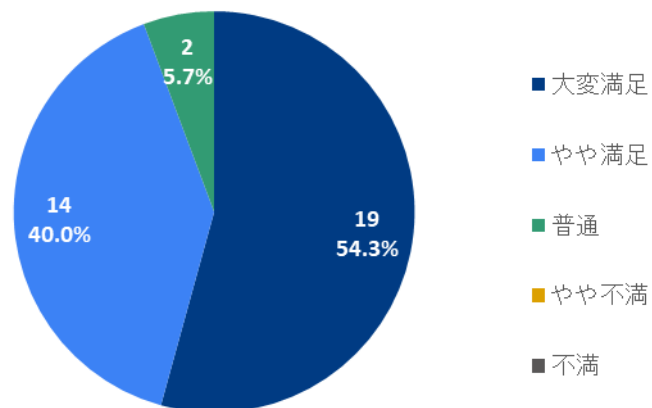


図 4-62 シンポジウム事後アンケート結果 問 4(単位:人)

問 5:本シンポジウムを知った経緯

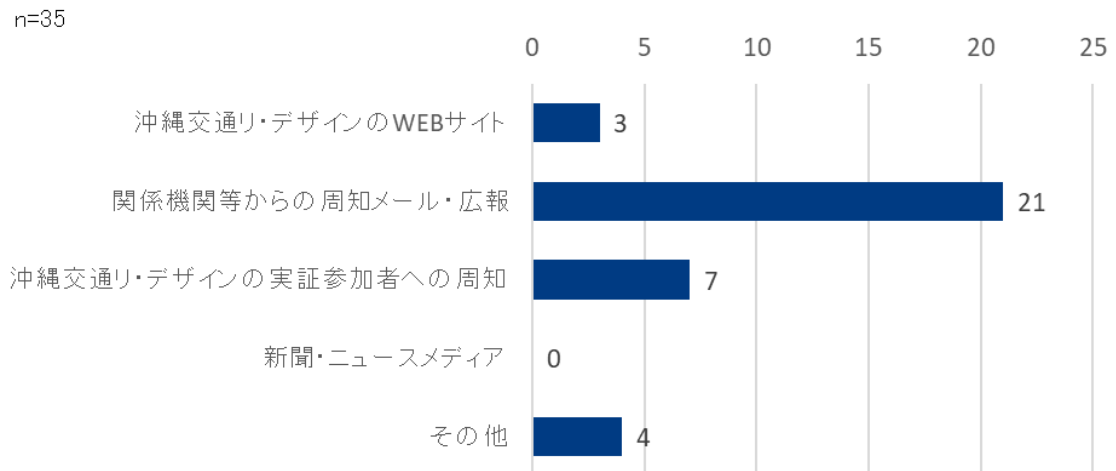


図 4-63 シンポジウム事後アンケート結果 問 5(単位:人)

問 6:本シンポジウムで印象に残った発表

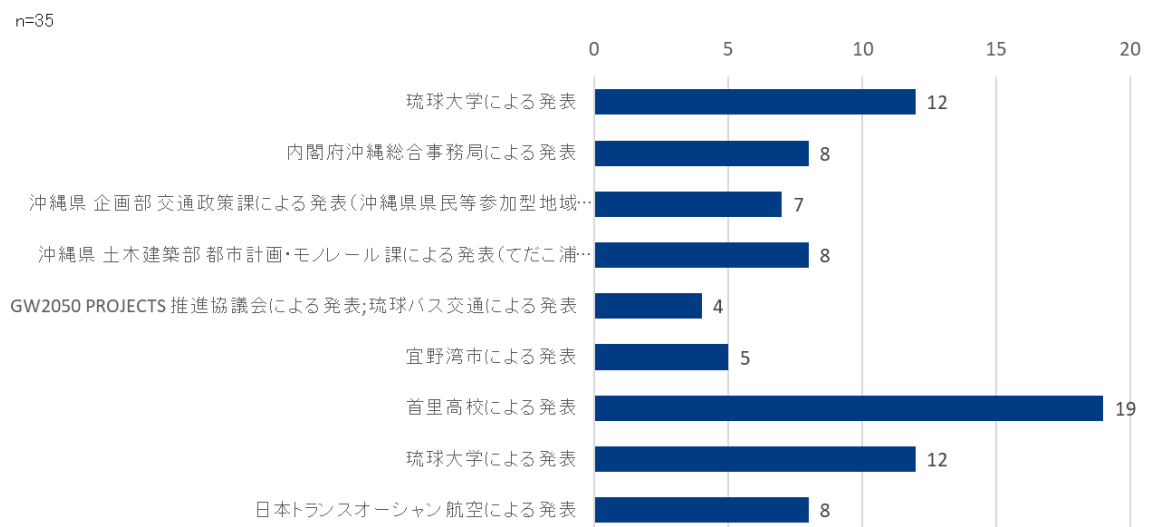


図 4-64 シンポジウム事後アンケート結果 問 6(単位:人)

問 7:本シンポジウムで印象に残った発表の詳細

n=35

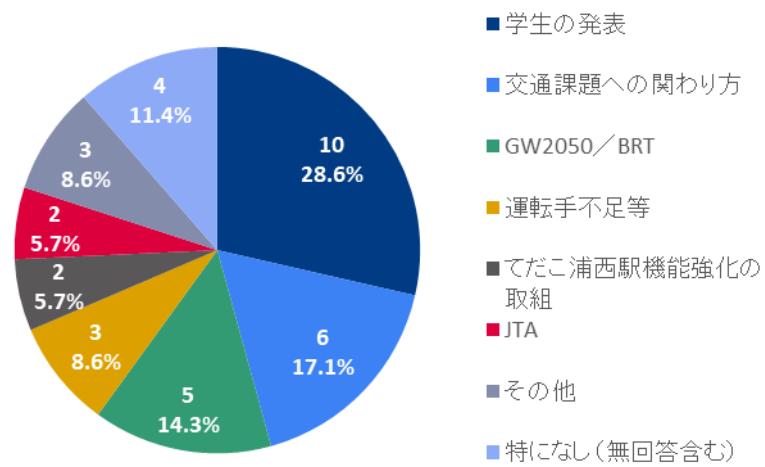


図 4-65 シンポジウム事後アンケート結果 問 7(単位:人)

問 8:本シンポジウムで印象に残ったポスター展示

n=35

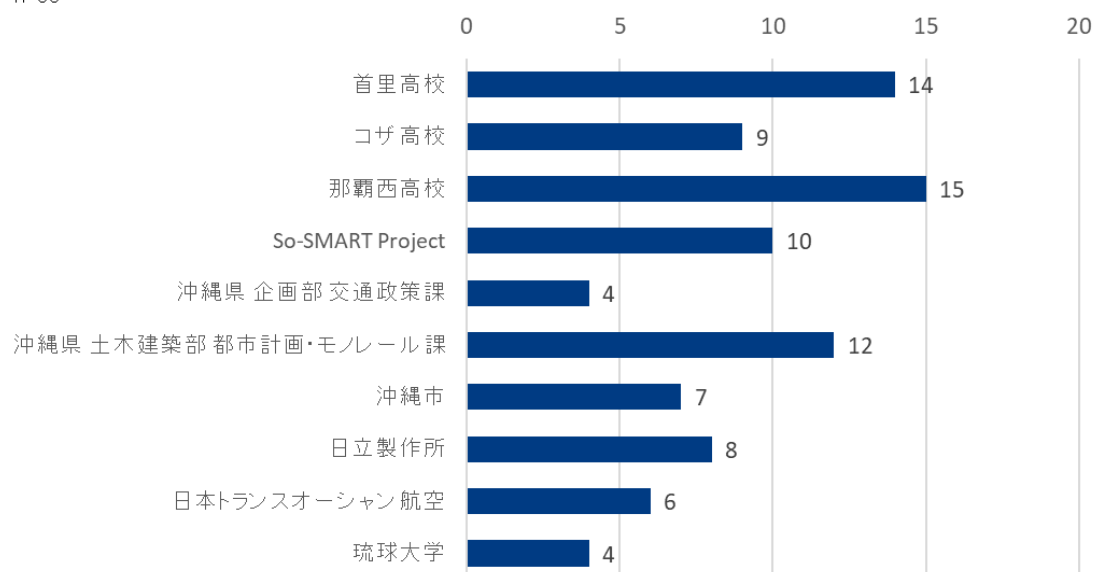


図 4-66 シンポジウム事後アンケート結果 問 8(単位:人)

問 9:本シンポジウムで印象に残ったポスター展示の詳細

n=35

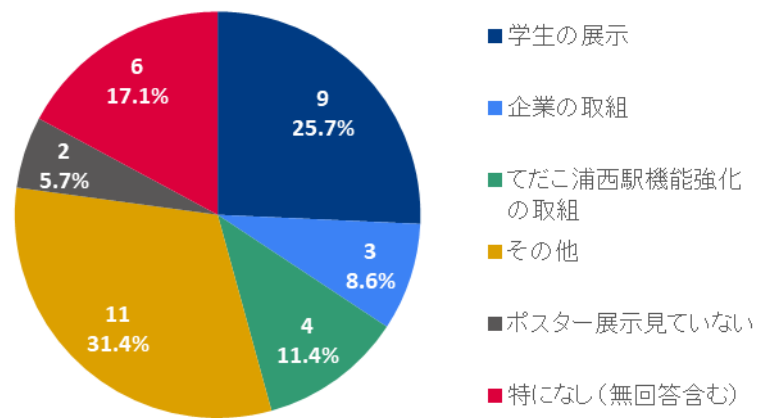


図 4-67 シンポジウム事後アンケート結果 問 9(単位:人)

問 10:本シンポジウムで改善を求める点や意見

n=35

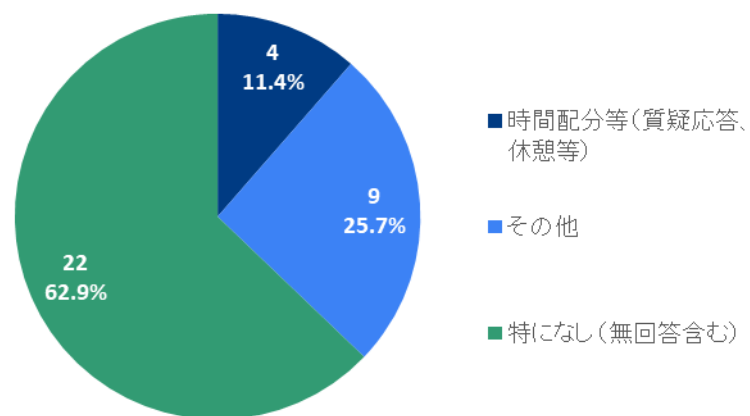
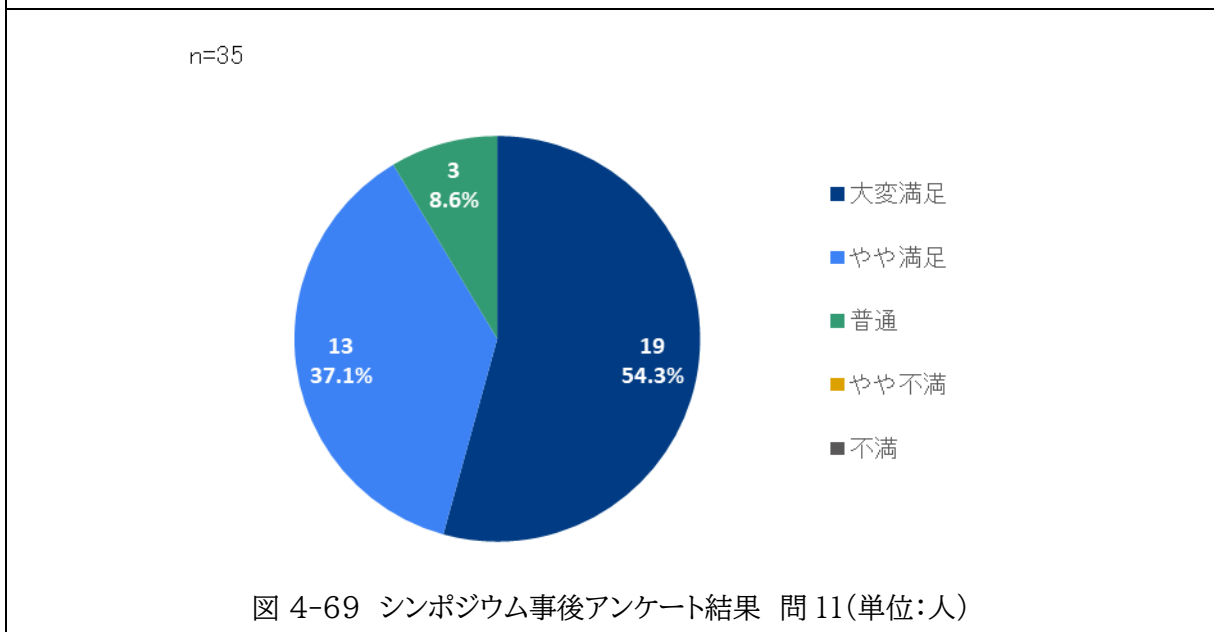


図 4-68 シンポジウム事後アンケート結果 問 10(単位:人)

表 4-3 シンポジウムで改善を求める点や意見

	意見
発表時間	もう少し発表の時間を増やした方が良かった気がする。 セッション1の後、途中の休憩時間があるとよかった。 質問などの時間があると良い。 第一部の時間が短く、質疑応答の時間が欲しかった。 一部をパネルディスカッション方式でも面白そうだった。
広報	開催告知の早期周知を求めたい。
資料展開	1件あたりの時間が短く理解するには事前の資料配布が望ましいと考える。
テーマ設定	交通機関の設計と同時に、どういう街づくりをするのか。という視座からの提言が欲しかった。 発表者の指摘する問題点を見ていると、交通渋滞の他、経済格差や教育格差という指摘もあり、県外から大学を誘致することで人材の流入、うちなんちゅの教育向上と共に定住者の拡大で強い街づくりが出来るのではないかと感じた。大分県の立命館アジア太平洋大学の事例などをお調べ頂き、早慶上智、同支社大学など有力私学誘致を検討して欲しいと感じた。 参加前に3時間は長すぎたと思ったが、発表を簡潔にテンポよく回し、ポスター展で理解を深めるなど、運営の仕方が非常に勉強になった。今後、機会があれば真似たいと思う。 大変有意義なシンポジウムだった。取組実施から、シンポジウム実施までお疲れさまでした。このような取組をきっかけに、県民の皆様の興味関心が広がっていくことを期待している。 北部に関するテーマ・取り組みも加わると、より全県的な取り組みになっていくと思う。 琉球バス交通の運転手が足りないという流れと公共交通を盛り上げる流れに少し違和感があった。 情報量が多いのでもう少しテーマを絞っても良いかと思った。
その他	大変有意義なシンポジウムだった。取組実施から、シンポジウム実施までお疲れさまでした。このような取組をきっかけに、県民の皆様の興味関心が広がっていくことを期待している。

問 11:本シンポジウム会場の満足度



4.9 シンポジウム総括

今回のシンポジウムは、昨年度に実施した第 1 回シンポジウムから下記 3 点について変更したため、その変更に伴う効果について整理した。

A:会場規模の変更

⇒参加者同士の交流促進及びポスターセッションの実施を見据えて前回(沖縄県立博物館・美術館 講堂:350 m²)よりも規模の大きい沖縄県自治会館ホール(383.92 m²)で開催したところ、前回より多くの来場者が確認された。会場がアクセスの良い立地であることや幅広い組織に周知を行ったことがさらなる観客増につながったと考えられるが、会場規模の観点では趣旨に合った適切な場所であったと考えられる。

B:ポスターセッションの導入

⇒前回実施したオープンハウスをさらに発展させると共に来場者の交流促進及び取組発表の機会提供の観点から、今回ポスターセッションの時間を設定した。当日はポスターセッションの発表制限時間を超過するほど盛り上がりを見せた発表者も存在するなど非常に多くの来場者が最後までポスターセッションに参加したため、盛会になったといえる。また、学校・企業・自治体関係者が一堂に会し、双方に発表を行うことで意見交換や交流促進を図る場としても機能したと考えられる。そのため、今後も同シンポジウムを継続する場合、ポスターセッションの継続も検討する必要がある。

C:発表時間の短縮

⇒前回よりも各登壇者の発表時間を短縮し、最大 10 分と設定したことにより、前回より多くの登壇者に発表いただく機会を提供できた。そのため、沖縄交通り・デザインに資する取組を行う企業・自治体・学校が全て登壇し、前回以上に「取組全体を周知・発信する」機会にできたと考えられる。

このように沖縄交通り・デザインシンポジウムを継続する場合は、第 2 回の実施結果を踏まえてさらなる改良を加える形で実施することが望ましいと考えられる。

5. 今後の課題

本業務では、社会生活や様々な活動を支える基盤としての移動・交通のり・デザインは、暮らしや活動の主役である市民や民間の主導で、「ありたい姿」を描き、その姿の実現を目指して行われることが重要であるとの基本認識に立ち、沖縄交通り・デザインの中心的なコンセプトである、政策立案プロセスの再設計とアクション(「ライフスタイルの転換」×「移動環境の整備」)が連動する仕組みの再構築を進めるため、「草の根」の取組として、企業・自治体及び学校を対象に通勤・通学の手段や時間帯を変えライフスタイルを転換するための実証を行い、継続のための課題や工夫・仕掛けの抽出を行うとともに、成果を発信するためのシンポジウムを開催した。

企業・自治体・大学については計 5 団体、学校については計 3 団体が実証を行い、昨年度の企業 3 団体、学校 1 団体からは、参加団体の数の属性の両面で拡大して実施することができた。また、シンポジウムにおいては、交通課題に取り組む様々な主体や交通課題に関心を持つ市民等による交流・創発を促進する観点から、今年度は新たにポスターセッションを取り入れた。これにより、より個々の問題意識に応じた形でやりとりが促されたり、各種取組の連携やシナジーの可能性が模索されたりするなど、関係者一丸での今後の取組に向けたきっかけづくりにつながった。特に学校については日頃他校の生徒同士での交流があまりないため、先生間、生徒間の双方において闊達な意見交換がなされた。

一方で、企業・自治体、学校ともに、今後のさらなる展開や持続可能性、自律的な取組の促進の観点からは、次に挙げる課題への対応の必要性が浮き彫りとなった。今後ライフスタイル転換を図るためには、これらについて、国として方向性と役割分担を示すとともに、それぞれの取組にかかる方法論を提示し、各企業・自治体、学校が相互に連携しつつ主体的に進めるための仕組みづくりが必要である。

(1) 個別アプローチ(「草の根」での取組推進)

今年度においても引き続き、個別の企業・自治体・学校に対し、沖縄総合事務局や委託事業者から密なコミュニケーションをとることを通じて、職員や学生・生徒自らが実行できるメニューを検討しつつ、参加者を巻き込みながら実施するというプロセスにより調査・実証の取組を進めることとした。

こうした手法については、実証後の振り返りワークショップやアンケート等の結果も踏まえると、対話によることで当人の問題意識の深層にある欲求等を掘り起こしつつ、働きかける相手の主体性を引き出すことで、自発的・自律的な取組を促していくという点で有効であると考えられる。

他方で、個々人が自発的・自律的にライフスタイルの転換に取り組むためには、広い観点から現状との比較を行い、社会的な貢献につながるというような点も含めてメリットを認識し、主体的な判断を行うことが必要となるが、今年度の調査・実証を通じて、そのための基礎となる情報が認知されていないことがわかった。具体的には、バス事業者をはじめとする公共交通を取り巻く現状といった基本的な事実認識、自宅から職場・学校までの公共交通による通勤・通学を行うための経路や時間、シェアリングサイクルポートの分布状況、バスの乗り方や決済方法(定期券を含む。)、参照できるホームページの存在、時差通勤等の働き方の改革によるメリット等、通勤・通学の行動変容を行うための情報が不足しているなど、公共交通をはじめとする様々な情報の認知率が低いという課題が改めて浮き彫りになった。

こうした現状を踏まえると、団体内で全体的に公共交通利用や時差通勤等の実施を呼びかけるだけでは、自発的・自律的に取り組む動機を生み出すには至りにくい。また、団体内で個別アプローチを図る

うとしても、そもそもの通勤・通学の実態が可視化されていないのも実情である。時差通勤についても、定時が一律となっている働き方が当たり前になっていることに伴い、時差通勤をすることでどのようなライフスタイルになるのか、その際にどのようなメリット・デメリットがあるのかが個々人においてイメージしにくく、子育て世代といった外的な要因で現状の働き方に課題や窮屈さを感じている一部の者を除いては、関心を抱くことも稀である。

以上を踏まえると、通勤・通学の実態を各団体が把握するための方法論の確立や、今年度一部高校で実施したようなライフスタイルを計画するための手法の確立が必要である。通勤・通学実態の把握という観点では、宜野湾市や浦添市で今年度実施した職員の居住地別の通勤手段を可視化し、個別アプローチを検討するための前提となるデータを整理するとともに具体的にどのような生徒や職員が実証に参加可能なのかという戦略面での検討を進めることが肝要だといえる。また、ライフスタイル計画については、実証にメリットを感じていない生徒・職員が実証に取り組んだ場合の過ごし方を検討する機会になるため、「自分ごと化」を促す有効な手法であると考えられる。そのため、高校での実践を踏まえて、企業・自治体での実証においても同様に展開することが求められる。その上で、通勤・通学実態把握を各団体が主体的に実施する仕組みや、ライフスタイル計画を各団体で実施するための時間を確保できる仕組みの整備が必要である。このような仕組みの整備には長期間の調整を要することが想定されるが、次年度の実証においては、実証開始前の準備フェーズの段階で、窓口担当となる職員・教員との綿密な協議を踏まえて、組織一体で実証に取り組むために必要な体制構築及び実証スケジュールを検討することで方法論確立に向けた示唆が得られると考えられる。

(2) 広域的な機運醸成(全県的な運動への昇華)

昨年度及び今年度の実証を通じて、特定の範囲内では沖縄の移動・交通に関する課題認識が共有され、ライフスタイルの転換に向けた機運も醸成されてきている。これは、まずはアーリーアダプターにおいて小さな効果を積み上げることを端緒として、その後取組の輪を広げていくことで長期的に目に見える効果を期するという、沖縄交通リ・デザインの大きなロードマップに照らすと、そのねらいを一定程度達成できていると評価することができる。

一方で、特定のアーリーアダプターにおける取組を続けるのみでは、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」という沖縄交通リ・デザインの両輪が大きな流れとなって、沖縄の移動・交通の課題の抜本的な解消につながるとまでは考え難い。このため、これまでの「草の根」での実証の取組を洗練させることはもとより、そうした取組と機運を空間・時間・主体の面で拡大していくことがポイントとなる。

このため、現在、一部の企業・自治体・学校による短期間(長くても1か月程度)の実証にとどまっている通勤・通学のライフスタイル転換について、これまでに得られた声や課題を踏まえて、実証の仕掛けを工夫するとともに、多くの主体等を巻き込むような「場」をつくりつつ、ライフスタイル転換につながる取組を各地・各主体において実行することができるよう方法論を国において整理した上で、そうした地域主導での自発的・自律的な取組を国が支援していくことが必要である。具体的には、過去に実証に参加した企業・自治体・学校から実証参加に向けた工夫や得られたことを紹介する事例集の作成が重要な支援策になると考えられる。このような事例集を取りまとめることは、新たに実証参加へ関心を示す組織に対して実証の進め方を紹介し、実証参加を促す効果があると期待されるほか、中長期的な目標である方法論の確立に寄与すると考えられる。また、今年度実施したシンポジウムを敷衍する形で沖縄交通リ・デザインの取組を広く一般に発信するためのイベントの開催も重要な方策だといえる。このような広報

発信を継続・拡大することで実証の認知度を向上させ、全県的な運動へと昇華するための機運を高めることが可能になるといえる。

(3) インセンティブ設計(巻き込みの仕掛け)

「草の根」での取組と全県的な運動のいずれについても、そうした取組への巻き込みにあたっては、取組に参画することへのインセンティブを設計することが重要である。こうした取組のインセンティブ設計については、実証の参加者からの声もあり、過年度から検討が進められているところである。インセンティブの類型としては、「沖縄交通・デザインを目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討業務」も踏まえると、大きく3種類に整理されと考えられる。

これまでの実証においては、例えば、学校内のクラス間での競争を仕掛けることで「楽しい」インセンティブを組み込んだり、実証後の意見として「組織内での写真展」や「他主体を含めた交流会」をすればより楽しくなるのではないかといった意見をいただいたりした。また、シンポジウムへの参画等が社会とのつながりを実感したり自己効力感を覚えたりするといった意見もある。これまでに得られた成果を踏まえ、こうした「楽しい」インセンティブや「学べる」インセンティブがより効果的になるよう、実証のプロセスに組み込んでいくことにより、個々の取組の改善にも取組と機運の拡大にも資するものと考えられる。

他方で、「得する」インセンティブについては、様々な制約からこれまでの実証においては組み込むことができていない。取組を拡大するにあたっては「沖縄の交通そこから波及する問題にあまり関心はないが、得するならやってみる」という層をも巻き込む必要があり、「楽しい」インセンティブと「学べる」インセンティブを充実させていきながら、「得する」インセンティブも組み合わせしていくことも有益と考えられる。

「得する」インセンティブの導入にあたっては、単純に割引やポイントバックといった経済的な負担軽減策のみを行うよりも、例えば、地域の小売店や飲食店と連携する等、移動・交通を通じて様々な社会活動にアクセスする機会が充実するような仕組みを構築することが有益であると考えられる。こうしたことを広く長く実現していくためには、公共的・社会的な意義に加えて、経済的・経営面で得られるメリットについても理解を得ることが必要となる。先の例でいうと、連携する店舗との間で win-win の関係を構築するため、新たな顧客の獲得や店舗内の混雑緩和、営業時間内での収益の平準化につながるといったメリットを用意することが考えられる。具体例としては、下記のような win-win の関係が考えられる。

- 通勤・通学定期券を持っている場合は企業・学校周辺の店舗で割引が受けられるという公共交通利用のインセンティブにより、自動車利用が抑制され、飲食店は新たな顧客を獲得するとともに、駐車場の混雑を抑制することができる。
- 企業周辺の飲食店においてモーニング特典が受けられるという早朝通勤のインセンティブにより、ピーク時の通勤交通量を抑制するとともに飲食店は新たな顧客を拡大することができる。

再来年度以降に各企業・自治体、学校が自立的に動く仕組みを構築するために、来年度は以上の3点の方法論を検討、実証し、確立することが望ましい。

沖縄交通リ・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討
業務

調査報告書

2026 年 3 月

株式会社三菱総合研究所
インフラ・都市政策本部
