沖縄県版

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

～計画策定時の目標設定マニュアル～

内閣府 沖縄総合事務局

はじめに～本マニュアルについて～ 1
１．　本マニュアルの目的 1
２．　本マニュアルの活用方法 1
第１章：本マニュアルの対象及び構成 2
１．　本マニュアルの対象 2
２．　本マニュアルの構成 3
第２章：目標設定の考え方 4
１．設定すべき目標値 4
（１）課題を踏まえて方針・目標を設定する☞手引き（入門編）P-58 4
（２）数値指標・目標値の設定を行う☞手引き（入門編）P-65 4
２．数値指標・目標値別の算出方法 6
（１）標準指標（３指標） 7
（２）推奨指標（23指標） 9
（３）選択指標（24指標） 22
３．その他目標値の算出方法 35
（１）クロスセクター効果について 35
（２）クロスセクター効果の算出方法 35
４．事業者への問い合わせ 37
第３章：計画策定に必要な参考情報 39
１．事業者一覧 39
２．地域の事情に合わせた交通手段の検討 40
（１）地域の事情に合わせた交通手段の見直しのイメージ☞手引き（入門編）P-25 40
（２）県内のコミュニティバス・デマンド交通一覧（令和３年度） 40
（３）自家用有償旅客運送 50
（４）多様な輸送資源の活用～企業が有する車両の活用～ 52
３．県内の地域公共交通計画策定一覧（地方公共団体） 53
４．計画策定に役立つビッグデータの活用方法 55
（１）ビッグデータとは 55
（２）国や地方公共団体が提供する「オープンデータ」 55
（３）個人情報である「パーソナルデータ」 57
５．現状分析や数値指標の設定に資するアンケート調査（沖縄県全域） 58

はじめに～本マニュアルについて～

1．　本マニュアルの目的

本マニュアルは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第41号）に基づく地域公共交通計画等の作成に当たり、国土交通省で発行されている「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第３版（令和４年３月）」を踏まえ、沖縄県の地方公共団体の担当者が計画を策定する際、計画に位置付ける目標設定の支援として取りまとめたものです。

沖縄県固有の地域公共交通の状況を踏まえた指標の算出方法や、データの出典等を明確にしており、市町村の計画策定を支援するものです。

地域公共交通計画等の作成と運用の手引きと合わせて活用してもらうため、指標との関係をわかりやすく整理しています。

2．　本マニュアルの活用方法

本マニュアルは、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　第３版（令和４年３月）」の目標設定の数値指標に対する算出方法及び出典データ等を取りまとめたものです。計画策定時の目標設定の検討の際にご活用ください。

地域公共交通計画並びに地域公共交通計画に基づく特定事業の実施計画の作成と運用を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図るための取組についての手順や考え方については、国土交通省で発行されている「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）以下、手引き（入門編）と称す」、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（詳細編）以下、手引き（詳細編）と称す」をご確認ください。

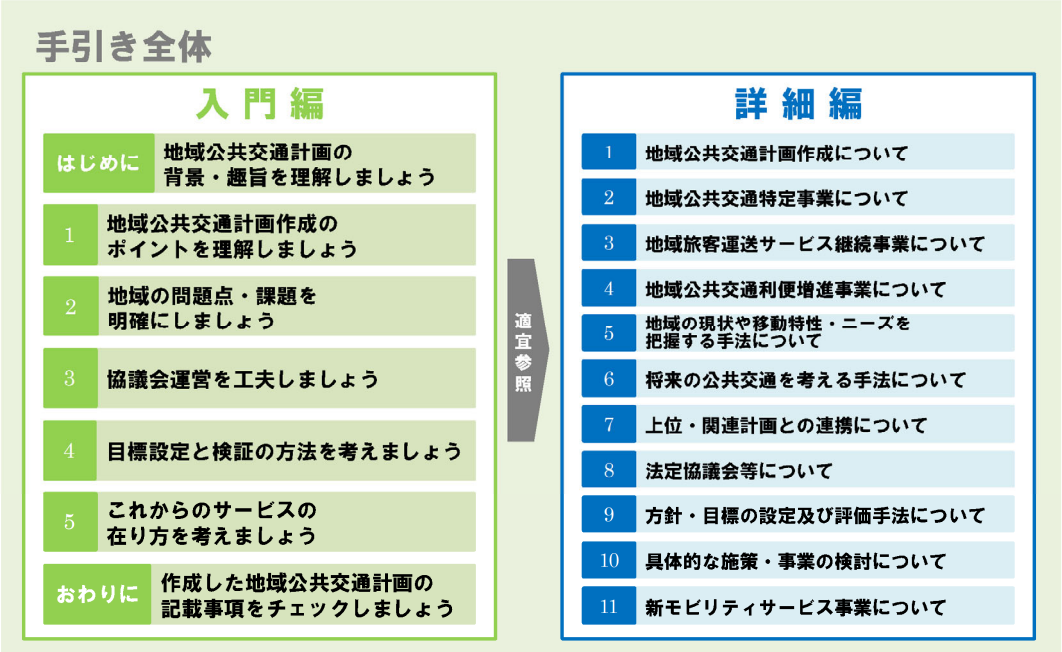


図　地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編・詳細編）の構成☞手引き（入門編）序章

第１章：本マニュアルの対象及び構成

１．　本マニュアルの対象

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することが求められています。

本マニュアルでは、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」の計画に位置付ける目標設定の支援として取りまとめたものであることから、対象とする交通機関は、「モノレール」、「路線バス」、「乗用タクシー」及び「旅客船」の４つを対象とするものです。

また、地方公共団体が主で運行している「コミュニティバス」、「デマンド交通」については、各地方公共団体が事業実施の参考となるよう、参考事例として運行情報等を掲載しています。

加えて、地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進する必要性があることから、市町村等による「自家用有償旅客運送」の実施、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎車両など「地域のマイクロバス」の利用方法についても取りまとめています。

表1.1　本マニュアルの対象となる交通手段

区分	種別	備考
公共交通	モノレール	・事業者情報 ・目標設定の支援に関する情報（算出方法等）
	路線バス	
	乗用タクシー	
	旅客船	
	コミュニティバス	・他の地方公共団体が運行する際の参考情報となるように「サービスの概要」、「路線図」などの基礎情報
	デマンド交通	
公共交通以外	自家用有償旅客運送	・自家用有償旅客運送の制度内容、対象地方公共団体一覧
	スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎車両	・安全管理者運転一覧

図1.1　本マニュアルの対象☞手引き（入門編）P-3

２． 本マニュアルの構成

沖縄県内で地域公共交通計画策定を行う際の支援マニュアルとして、「はじめに～本マニュアルについて～」、「第１章：本マニュアルの対象交通及び構成」、「第２章：目標設定の考え方」、「第３章：計画策定に必要な参考情報」の４章構成でまとめております。

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

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

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

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

表1.2　本マニュアルの構成

構成	項目	備考
はじめに～本マニュアルについて～	1. 本マニュアルの目的	
	2. 本マニュアルの活用方法	
第１章：本マニュアルの対象交通及び構成	1. 本マニュアルの対象	
	2. 本マニュアルの構成	
第２章：目標設定の考え方	1. 設定すべき目標値	
	2. 数値指標・目標値別の算出方法	
	3. その他目標値の算出方法	
第３章：計画策定に必要な参考情報	1. 事業者一覧（問い合わせ先）	モノレール 路線バス 乗用タクシー 旅客船
	2. 地域の事情に合わせた交通手段の検討	見直しイメージ 交通一覧 取り組み事例 自家用有償旅客運送 多様な輸送資源の活用（※安全運転管理者含む）
	3. 県内の地域公共交通計画策定一覧（地方公共団体）	
	4. 計画策定に役立つビッグデータの活用方法	1）活用例 2）サービス一覧
	5. 現状分析や数値指標の設定に資するアンケート調査（沖縄県全域）	
巻末資料	巻末-1：基礎データ一覧	A3サイズ
	巻末-2：数値指標データ一覧	A3サイズ

第２章：目標設定の考え方

１．設定すべき目標値

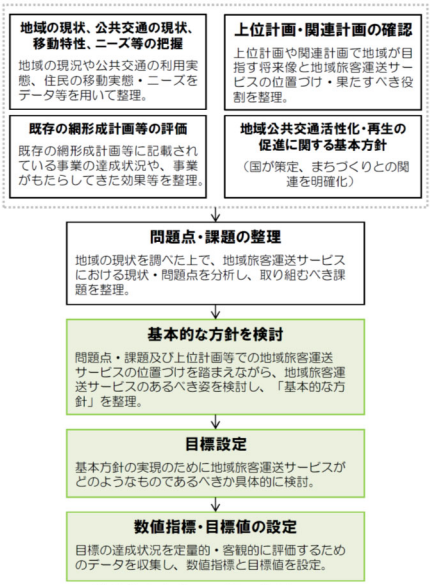
本マニュアルで、位置づける計画での目標設定の考え方を以下に示します。目標を設定する際の考え方は、手引き（入門編）のP-54～P-83を参照ください。以下に、「課題を踏まえた方針・目標の設定」、「数値指標・目標値の設定」について抜粋します。

（１）課題を踏まえて方針・目標を設定する☞手引き（入門編）P-58

課題整理を踏まえて、基本的な方針及び目標を設定しましょう。基本的な方針及び目標は地域の状況や価値観によって異なるので、他地域の事例をそのまま倣うことは避け、地域にとっての課題に整合した方針・目標設定を心掛けましょう。

基本的な方針及び目標設定に当たっては、地域旅客運送サービスの問題点・課題を踏まえることはもちろんのこと、地域の上位計画や関連計画で掲げている目標との整合を図りましょう。併せて、地域公共交通確保維持改善事業の補助を受ける場合については、同事業との連動を意識し、同事業の活用により地域旅客運送サービスの目指すべき姿を念頭に目標設定を行う必要もあります。

また、国が定めている「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の記載についても十分に留意してください。



▲基本的な方針・目標の検討フロー

（２）数値指標・目標値の設定を行う☞手引き（入門編）P-65

目標に合った数値指標を選定する必要があります。数値指標は「標準指標」「推奨指標」「選択指標」に分類されます（下表参照）。「標準指標」は原則全ての計画において設定し、「推奨指標」「選択指標」は地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討しましょう。また、数値指標の設定については、行政・交通事業者・市民それぞれが納得した上で設定しましょう。

表2.1　数値指標の概要

標準指標	・地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の３指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定することが望ましいです。
推奨指標	・「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。
選択指標	・地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定してください。選択指標として想定される指標の例を次ページに示していますが、表に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、地域の目指す姿や事業実施の目的に合致する指標を選定すれば足ります。

＜対象とする数値指標＞☞手引き（入門編）P-66

目標例	数値指標例	区分	交通機関との関連性の高さ	住民目線でのわかりやすさ	計画に伴う調査・分析の負担
公共交通利用者数の維持・確保	住民等の公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり　等）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい
	住民等の公共交通の利用頻度	推奨	高い	わかりやすい	
	住民等の公共交通利用率	推奨	高い	わかりやすい	
	平均乗車密度	推奨	高い		
	断面輸送量	推奨	高い		
	個別路線・系統の利用者数	推奨	高い	わかりやすい	
	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度	推奨	高い	わかりやすい	
	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	選択		わかりやすい	
	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービスに対する認知度	推奨	高い	わかりやすい	
事業効率の改善	公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい
	公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい
	運賃収入	推奨	高い	わかりやすい	
	運行経費	推奨	高い	わかりやすい	
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	高い		
	公的資金投入に対する理解度	選択		わかりやすい	
既存サービスの改善（情報化）	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
まちのにぎわい創出	商店街の来街者数	選択		わかりやすい	
	商店街最寄りのバス停の乗降者数	選択		わかりやすい	
観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択		わかりやすい	
	観光地最寄りのバス停の乗降者数	選択		わかりやすい	
おでかけ機会の確保	各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	選択		わかりやすい	負担小さい
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択		わかりやすい	負担小さい
	高齢者の外出回数	選択		わかりやすい	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択		わかりやすい	
	公共交通カバー率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	集落カバー率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	輸送容量	推奨	高い		負担小さい
	運行回数	推奨	高い		負担小さい
	地域全体の公共交通延長	推奨	高い		負担小さい
環境負荷の軽減	CO2排出量の削減	選択		わかりやすい	
	自家用車分担率の縮小	選択		わかりやすい	
	渋滞の削減	選択		わかりやすい	
安全確保	免許返納者数の拡大	選択		わかりやすい	負担小さい
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	選択		わかりやすい	負担小さい
	住宅着工件数	選択		わかりやすい	負担小さい
	地価公示価格	選択		わかりやすい	負担小さい
系統間での円滑な接続の確保	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との接続便数	選択		わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との平均待ち時間	選択		わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との接続の有無	選択		わかりやすい	
	接続するフィーダー系統との乗り換え回数	選択		わかりやすい	
	接続するフィーダー系統との平均待ち時間	選択		わかりやすい	
	フィーダー系統との接続数	選択		わかりやすい	
	地域間幹線系統との接続の有無	選択		わかりやすい	

２．数値指標・目標値別の算出方法

沖縄県内で地域公共交通計画策定を行う際、「標準指標」、「推奨指標」、「選択指標」別の数値目標に対する、基本情報や算出方法等を取りまとめています。

項目別の概要は以下の通りです。また、沖縄県内で公表されている数値指標データにつきましては、巻末-1：基礎データ一覧、巻末-2：数値指標データ一覧をご確認ください。

表2.2　項目別の概要

基本情報 （手引き抜粋）	・「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（入門編・詳細編）から下記の項目についての内容を抜粋しています。 【区分・目標例】 ・入門編P-66の数値指標の例から抜粋しています。 ・掲載順は標準指標、推進指標、選択指標としています。 【数値指標例】 ・入門編P-66の数値指標の例から抜粋しています。 【算出の考え方】 ・標準指標は入門編P-70の算出方法から抜粋しています。 ・推奨指標は詳細編P-165～172の算出方法から抜粋しています。
算出方法	・対象とする「モノレール」、「路線バス」、「乗用タクシー」、「旅客船」の４モード別で取りまとめています。 ・モード共通の内容については、まとめて掲載しています。
算出留意点	・留意点がある場合に記載しています。 ・HP非公開データ（要照会）の場合の照会方法等を記載しています。
データ出典先	【対象モード】 ・「モノレール」、「路線バス」、「旅客船」、「乗用タクシー」別で下記の項目を取りまとめています。 ・４モードとも共通項目の場合は「共通」で取りまとめています。 【対象データ】 ・上述の算出方法で細分化したデータを記載しています。 【データ取得先】 ・交通事業者保有データ（HP公開データ、HP非公開データ（事業報告書、輸送実績報告書）、事業者HP非公開データ（ヒアリング）） ・官庁保有データ（HP公開データ）、官庁保有データ（HP非公開データ（要照会）） ・公共交通総合サイト（のりものNAVI　Okinawa、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム、バスマップ沖縄　など） ・その他データ ・別途調査（アンケート調査、現地調査、OD調査）
算出事例	・本業務で実施したアンケート調査結果を掲載しています。（一部項目） ・県内の地域公共交通計画策定一覧（地方公共団体）から類似事例が該当すれば掲載しています。

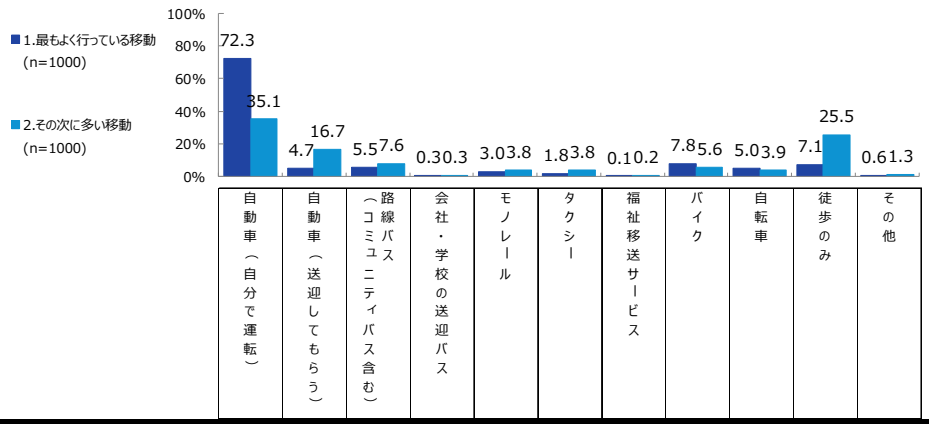
（１）標準指標（３指標）

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【標準】公共交通利用者数の維持・確保</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">住民等の公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等）</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・地域内の交通事業者から利用者数のデータを入手し集計。交通事業者が利用者数を計測していない場合は、乗り込み調査等を行う必要があります。
・数値指標は地域全体の利用者数に限定せず、１便当たりや走行台キロ当たりの値を設定も可能です。（交通事業者から便数や走行キロのデータも入手）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">住民等の公共交通の利用者数（①総数、②1便当たり、③走行台キロ当たり　等）
①＝利用者数　　②＝利用者数／運行便数
③モノレール＝利用者数／列車キロ　③バス＝利用者数／走行台キロ
③タクシー＝利用者数／実車キロ　　③旅客船＝利用者数／運航マイル</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・事業者HP非公開データ（要照会）は輸送実績報告書の照会が好ましいです。（本マニュアルP-37参照）</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>・運行便数、利用者数
・列車キロ</td><td>・交通事業者保有データ（公開）
（公開データ：営業キロ×便数）
・事業者もしくは沖縄総合事務局
（輸送実績報告書）</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・運行便数
・利用者数、営業キロ</td><td>・交通事業者保有データ（公開）
（運行便数）
・事業者もしくは沖縄総合事務局
（輸送実績報告書）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・利用者数、実車回数、実車キロ</td><td>・事業者HP非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>・運航便数
・利用者数</td><td>・交通事業者保有データ（公開）
（運航便数）
・事業者HP非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【標準】事業効率の改善</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・当該事業の運行事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額及び支出額のデータを入手し収支率もしくは収支差を算出します。</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇収支率＝収入額／支出額　　〇収支差＝収入額－支出額
〇運行事業者より、事業報告書、決算報告等の資料を入手し算出します。
※収入額：運賃収入額(補助等含まず)、運賃外収入額（広告費等）
※支出額：運行経費(人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費)</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・地方公共団体別、系統別の収支額の算出は難しいです。（事業者からの提供が困難）
・公共交通の公的資金を投入している路線別では算出が可能です。</td></tr>
<tr><td rowspan="6">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td rowspan="5">・収入額
・支出額</td><td>・事業者（事業報告書）
・沖縄総合事務局（輸送実績報告書（損益計算書））</td></tr>
<tr><td rowspan="2">バス</td><td>・事業者（事業報告書）
・沖縄総合事務局（輸送実績報告書（営業収支等の収支報告及び内訳））</td></tr>
<tr><td>・沖縄県もしくは地方公共団体（公的資金の路線別）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・事業者非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・官庁保有データ（HP非公開（地方公共団体内で照会））</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【標準】事業効率の改善</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・当該事業への支援を行っている地方公共団体より、公的資金投入額のデータを入手し集計します。
・住民１人当たりや利用者１人当たりの値を設定しても構いません。
－ 住民１人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／沿線集落居住者数
－ 利用者１人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／年間利用者数</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇総額＝投入公的資金の総額
〇住民1人当たり投入額＝公的資金投入額／沿線集落居住者数
〇利用者1人当たり投入額＝公的資金投入額／年間利用者数</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・事業者HP非公開データ（要照会）は輸送実績報告書の照会が好ましいです。（本マニュアルP-37参照）
・モードにより提供可能なデータが異なるため、算出する場合は留意する必要があります。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td rowspan="4">・公的資金投入額
・人口（沿線集落居住者数、年間利用者数）</td><td>・地方公共団体HP公開データ
・事業者非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・地方公共団体HP公開データ
・事業者非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・地方公共団体HP公開データ
・事業者HP非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>・地方公共団体HP公開データ
・事業者HP非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

（２）推奨指標（23指標）

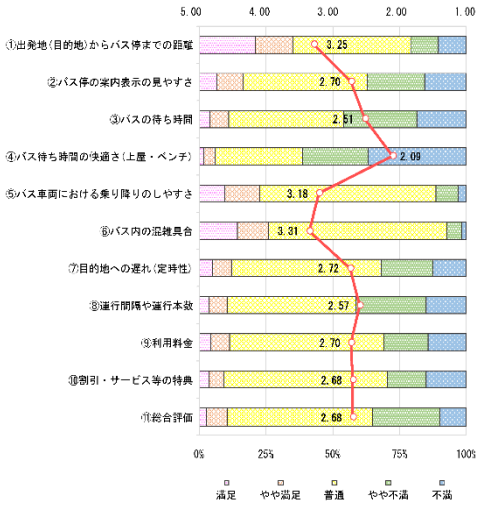
基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	住民等の公共交通の利用頻度	
	算出の考え方	・地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、各個人の公共交通の利用頻度の変化を把握します。	
算出方法	○利用回数（年間、１日当たり、平休日別、外出目的別など）		
算出留意点	・アンケート調査となるので設問の設定を考慮します。 ・回数が難しい場合は移動割合を調査します。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・利用回数	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	※本マニュアルの調査結果（P-60）参照（平日の代表的な移動手段） 		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	住民等の公共交通利用率	
	算出の考え方	・地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査を実施し、地域の住民が普段の生活の中でどれだけ公共交通を利用しているかを把握します。	
算出方法	○公共交通分担率（%）＝移動する際に公共交通を利用する率 ＝個人の（公共交通利用頻度／移動頻度）の平均値 ○公共交通利用率（%）＝公共交通を利用する人の率 ＝公共交通を利用する人の数／回答者全数		
算出留意点	・アンケート調査となるので設問の設定を考慮します。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・利用回数	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	※本マニュアルの調査結果参照（P-60）参照（平日の代表的な移動手段） 調査結果は上記参照		

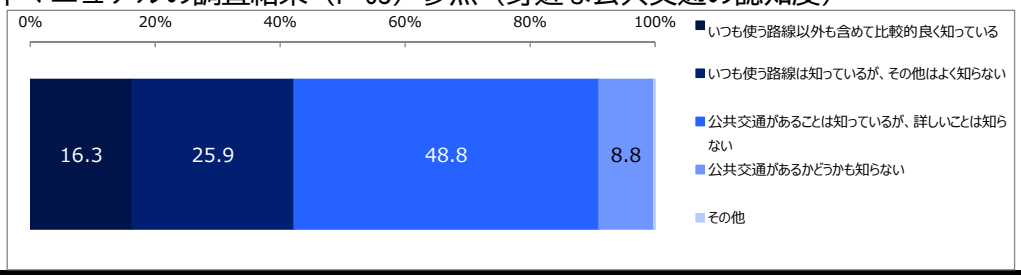
基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	平均乗車密度	
	算出の考え方	・平均乗車密度とは、「始点から終点まで平均して常時バスに乗車している人数」のことであり、次式で計算します。 ・地域内の交通事業者から、下記計算に必要なデータを入手し算出します。	
算出方法	【基本式】〇平均乗車密度(人)＝輸送人キロ(人km)／実車走行キロ(km) 【輸送人キロが入手できない場合】 〇平均乗車密度(人) ＝運送収入(円)／実車走行キロ(km)／平均賃率(円／km)		
算出留意点	・事業者HP非公開データ（要照会）は輸送実績報告書の照会が好ましいです。（本マニュアルP-37参照） ・モノレールは年度別での集計が可能です。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・平均乗車密度	・事業者非公開データ（要照会）
	バス	・平均乗車密度	・事業者非公開データ（要照会） ・沖縄総合事務局（輸送実績報告書）
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	・本マニュアルの調査内容参照		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	断面輸送量	
	算出の考え方	・ある特定の断面（停留所間等）でバスに乗車している人数。地域内の交通事業者から、上記計算に必要なデータを入手し算出します。	
算出方法	〇ある特定の駅間、バス停間において乗車している人数です。 〇タクシーの場合、乗降地ペアから経路を推定し集約するなどの方法で概算値の推計が可能です。		
算出留意点	・HP非公開データとなり、事業所からの提供は要調整です。 ・事業者への問い合わせ結果（P-38）から、モノレールは提供可能でありますが、バスは提供不可の回答をいただいています。各社により回答も異なることから、計画策定時に問い合わせることが好ましいです。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・断面輸送量（混雑区間１箇所、年度別での提供は可能）	・事業者非公開データ（要照会）
	バス	・断面輸送量	・事業者非公開データ（要照会）
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	個別路線・系統の利用者数	
	算出の考え方	・運行（運航）事業者からデータを入手して、利用者数を整理します。	
算出方法	○個別路線、系統、航路の利用者数（タクシーを除く）。		
算出留意点	・事業者HP非公開データ（要照会）は輸送実績報告書の照会が好ましいです。（本マニュアルP-37参照）		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・輸送人キロ ・実車走行キロ	・事業者もしくは沖縄総合事務局（輸送実績報告書）
	バス	・輸送人キロ ・実車走行キロ	・事業者もしくは沖縄総合事務局（輸送実績報告書）
	タクシー	－	－
	旅客船	・輸送人キロ	・運輸要覧
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度	
	算出の考え方	・利用者もしくは地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の公共交通サービスに対する満足度を把握します。 ・路線・交通機関それぞれについて把握するとともに、地域の公共交通サービス全般の満足度についても質問します。	
算出方法	○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の公共交通サービスに対する満足度を把握します。 ○路線、交通機関それぞれについて把握するとともに、地域の公共交通サービス全般の満足度についても把握します。		
算出留意点	・全般の評価のみならず、バス停までの距離、案内の見やすさ、待ち時間、快適さ（上屋・ベンチ）、乗り降りのしやすさ、運行間隔や運行本数、料金など項目別の満足度を把握することも効果的です。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・満足度	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	・沖縄市では、項目別の路線バスの満足度を調査しています。 ・路線バスの利用満足度は、5 点満点で 2.7 点の総合評価となっています。 ・項目別では、「バス停待ち時間の快適さ（上屋・ベンチ）」の満足度が 2.1 点と低く、ほとんどの項目で 3.0 点（普通）を下回っています。 		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービスに対する認知度	
	算出の考え方	・利用者もしくは地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人が地域の公共交通サービスを認知しているか把握します。 ・事業の実施そのものを認知しているかとともに、事業の目的（どのような効果を期待しているのか）の認知も把握します。	
算出方法	○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人が地域の公共交通サービスを認知しているかどうかを把握します。 ○事業の実施そのものを認知しているかとともに、事業の目的（どのような効果を期待しているのか）の認知も把握します。		
算出留意点	・全般の評価のみならず、詳細な項目の認知度を把握するのも好ましいです。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・認知度	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	※本マニュアルの調査結果（P-63）参照（身近な公共交通の認知度）		



基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】事業効率の改善	
	数値指標例	運賃収入	
	算出の考え方	・当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、収入額のデータを入手し、事業前後の運賃収入を整理します。	
算出方法	○当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から収入額のデータを入手します。		
算出留意点	・事業者HP非公開データ（要照会）は輸送実績報告書の照会が好ましいです。（本マニュアルP-37参照）		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・収入額（提供可。年度別、券種別）	・事業者（事業報告書） ・沖縄総合事務局（輸送実績報告書）
	バス	・収入額	・事業者（事業報告書） ・沖縄総合事務局（輸送実績報告書）
	タクシー	・営業収入	・事業者非公開データ（要照会）
	旅客船	・収入額（提供可。過去３年分まで遡り可、属性別は不可）	・事業者非公開データ（要照会）
算出事例	－		

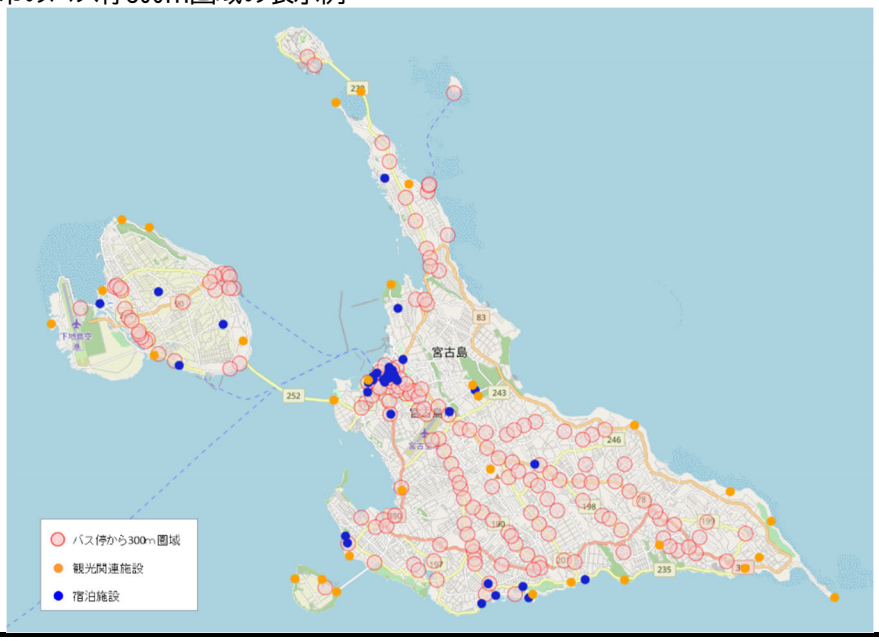
<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【推奨】事業効率の改善</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">運行経費</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から、支出額のデータを入手し、事業前後の経費を整理します。
・一般的に、支出額は運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）を用います。</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇当該対象事業の運行（運航）事業者より、事業報告書、決算報告等の資料から支出額のデータを入手します。
〇一般的に、支出額は運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）を使用します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・事業者HP非公開データ（要照会）は輸送実績報告書の照会が好ましいです。（本マニュアルP-37参照）</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td rowspan="4">・運行経費</td><td>・事業者（事業報告書）
・沖縄総合事務局（輸送実績報告書）</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・事業者（事業報告書）
・沖縄総合事務局（輸送実績報告書）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・事業者非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>・事業者非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【推奨】事業効率の改善</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・当該地域公共交通を廃止した際に、追加的に必要となる多様な行政部門の代替費用(A)と、運行に関して行政が負担している財政支出(B)を比較することで算出します。※クロスセクター効果＝A-B
・クロスセクター効果がプラスであれば、地域公共交通への補助金等は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効率的な支出」であると判断することができます。</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇クロスセクター効果
＝地域公共交通を廃止した際に必要となる多様な行政部門の代替費用－運行のための行政負担支出</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・様々な項目に寄与することから、本マニュアルP-35の「３．その他目標値の算出方法」に算出方法を記載します。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td rowspan="4">・公的資金投入額
・補助対象系統の公的資金投入額
・代替費用</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・地方公共団体非公開データ</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・地方公共団体HP公開データ
・地方公共団体非公開データ</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・地方公共団体非公開データ</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・地方公共団体非公開データ</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">・本マニュアルP-35参照</td></tr>
</table>

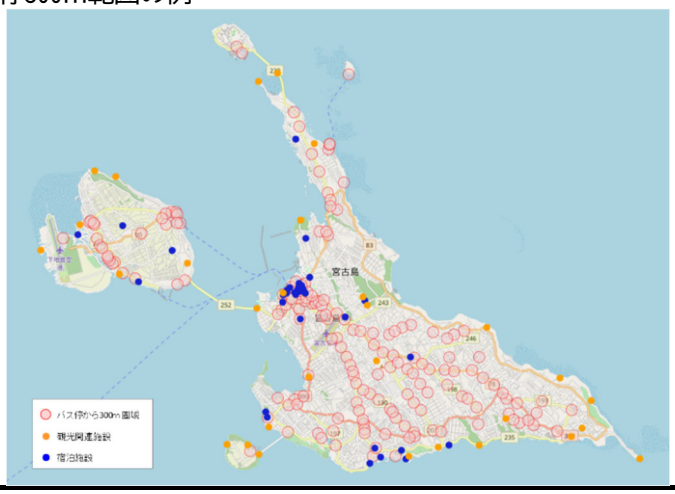
基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】既存サービスの改善（情報化）	
	数値指標例	情報のオープン化（オープンデータ化）	
	算出の考え方	・対象エリアの交通関連データ（路線、時刻表、運賃表等）が誰にでもアクセスできる状態で地方公共団体のWeb等で紹介されているか否かで判断します。 ・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）での公表が望ましいです。	
算出方法	○対象エリアの交通関連データ（路線、時刻表、運賃表等）が誰にでもアクセスできる状態で地方公共団体のウェブページ等で紹介されているか否かで判断します。 ○標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）での公表を推奨します。		
算出留意点	・地方公共団体のWeb等では掲載されていないものの、Okinawa Transit and Tourism Opendata Platform（OTTOP）（本マニュアルP-56参照）で公開されています。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・交通関連データ（路線、時刻表、運賃表等）	・OTTOP（一部事業者について公開）
	バス	・交通関連データ（路線、時刻表、運賃表等）	・OTTOP（一部事業者について公開）
	タクシー	－	－
	旅客船	・交通関連データ（路線、時刻表、運賃表等）	・OTTOP（一部事業者について公開）
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】既存サービスの改善（情報化）	
	数値指標例	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	
	算出の考え方	・導入件数は、当該対象事業の運行（運航）事業者より、キャッシュレス決済の導入実績データを入手し、地域全体（事業者単位・営業所単位）で集計します。 ・導入率＝整備済の系統数・車両数等／対象となる全系統数・車両数等	
算出方法	※導入率＝整備済の系統数・車両数等／対象となる全系統数・車両数等		
算出留意点	・事業者への問い合わせ結果（P-38）から、タクシー会社では提供可能の回答をいただいています。その他はHPでの公開データをベースとなりますが、事業者別で対応状況が異なることから、計画策定時にヒアリング調査にて現状を押さえるのが好ましいです。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・導入件数・導入率	・交通事業者保有データ（公開）
	バス	・導入件数・導入率	・交通事業者保有データ（公開）
	タクシー	・導入件数・導入率（提供可能）	・事業者非公開データ（要照会）
	旅客船	・導入件数・導入率	・交通事業者保有データ（公開）
算出事例	－		

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【推奨】既存サービスの改善（情報化）</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・当該対象事業の運行（運航）事業者より、多言語化施策の実績データを入手し、施設・媒体ごとに集計します。</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇多言語化の有無、有りの場合の言語数（英語のみ、４言語（日・英・韓・中（繁体字・簡体字）等）等について、事業者から実績データを入手し、施設・媒体ごとに集計します。
〇事業者から入手できない場合、現地調査を行い把握します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・事業者への問い合わせ結果（P-38）を参照ください。モードにより対応は様々であることから、計画策定時にヒアリング調査にて現状を押さえるのが好ましいです。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>・多言語化状況（県のガイドラインを参考、４言語対応（案内標識・サインなど）</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・現地調査</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・多言語化状況（日本バス協会のガイドライン参照、HPは４言語対応・日本語のみなど事業者により異なる）</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・現地調査</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・多言語化状況（ガイドラインなし、多言語通訳サービス、直通番号設置）</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・現地調査</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>・多言語化状況（ガイドラインなし、案内は英語、HPは３言語）</td><td>・事業者非公開データ（要照会）
・現地調査</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【推奨】おでかけ機会の確保</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">公共交通カバー率（人口もしくは面積）</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・地域内の駅・バス停から一定の距離の圏域でカバーできる人口割合。人口の算出が困難な場合には、面積割合で代替することも可能です。
・駅・バス停から一定の距離圏域の面積を地図から求積（又はその範囲内の人口を集計）する。GIS（地図情報システム）等(注)の活用が有効です。
・駅・バス停圏域の設定については、都市部・地方部、平地・丘陵地などの地域特性を勘案し、適正距離を設定する必要があります。
(注) 地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇公共交通カバー率＝駅・バス停等から一定の距離の圏域でカバーできる人口(又は面積)／地域の全人口(地域面積又は可住地面積)。求積には地図からの手作業やGIS等を活用します。
〇圏域については地域特性を勘案して距離を設定します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・鉄道駅や停留所の勢圏については、一般的に前者が500m、後者が300mなどと言われていますが、地域の地形条件や取り付けの道路や通路の状況等によって適切な水準を設定します。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>・路線図（駅の位置）
・地区別人口、メッシュ別人口</td><td>・HP公開データ
・国勢調査</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・路線図（バス停の位置）
・地区別人口、メッシュ別人口</td><td>・HP公開データ
・国勢調査</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">・宮古島市のバス停300m圏域の表示例
 
</td></tr>
</table>

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	集落カバー率（人口もしくは面積）	
	算出の考え方	・行政区域内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合。集落ごとのバス停設置状況を確認し算出します。	
算出方法	○集落カバー率＝駅・バス停設置集落数（又は集落人口）／地域の全集落数(又は地域総人口) ○集落ごとの駅・バス停設置状況を確認し算出します。		
算出留意点	・集落の範囲を設定し、地図からの手作業やGIS（地図情報システム）等(P-16参照)を活用して抽出します。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・路線図（駅の位置） ・地区（集落）別人口	・HP公開データ ・国勢調査
	バス	・路線図（バス停の位置） ・地区（集落）別人口	・HP公開データ ・国勢調査
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積）	
	算出の考え方	・各地で定義された交通空白（不便）地域人口率を示します。交通空白（不便）地域を地図に示し、その範囲の人口を集計することで算出します。 ・人口の算出が困難な場合には、その範囲の面積で代替することも可能です。	
算出方法	○公共交通空白・不便地域率＝公共交通空白・不便地域人口（又は面積）／地域総人口（又は総面積） ○公共交通空白・不便地域の定義は、各地方公共団体が地域の実情に応じて設定します。		
算出留意点	・鉄道駅や停留所の勢圏については、一般的に前者が500m、後者が300mなどと言われますが、地域の地形条件や取り付けの道路や通路の状況等によって適切な水準を設定します。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・路線図（駅の位置） ・地区（集落）別人口	・HP公開データ ・国勢調査
	バス	・路線図（バス停の位置） ・地区（集落）別人口	・HP公開データ ・国勢調査
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	・宮古島市のバス停300m範囲の例 		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	
	算出の考え方	・地域間幹線系統利用者あるいは住民へのアンケート調査やインタビュー調査、調査員の乗込調査等により、地域間を跨いで移動した利用者数を把握。必要に応じて、属性別、地区別に集計します。	
算出方法	○地域間を跨いで移動した利用者数（OD）（注）を把握します。 （注）人や物、自動車などが移動する起点 originから終点 destinationまでを一体として把握する交通量。起点・終点のみでなく交通の目的、利用手段のほか、交通発生・集中の要因や交通パターンの特性などの詳しい現況も含む。 ○地域間幹線系統利用者あるいは住民へのアンケート調査、インタビュー調査、調査員の乗込調査等により把握します。		
算出留意点	－		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	－	－
	バス	利用者数（OD）	・アンケート等又はOD調査
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

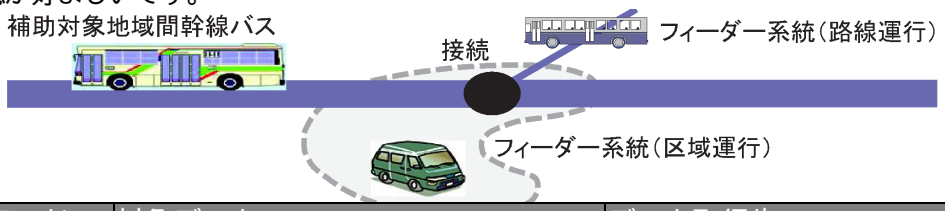
基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	輸送容量	
	算出の考え方	・輸送容量は次式で算出します。 輸送容量＝Σ（定員×１日当たり運行回数） ・当該系統を運行している各車両について、「その車両の定員×１日当たり運行回数」を算出することで、その車両が１日に輸送できる旅客数を算出。車両ごとに輸送容量を算出し、それらの合計値を算出することで、当該系統全体の輸送容量が求められます。 ・運行車両の定員、１日当たり運行回数は、運行事業者より入手します。	
算出方法	○モノレール：輸送容量(人)＝Σ（編成定員(人)×１日当たり運行回数(回)） ○バス　　：輸送容量(人)＝Σ（車両定員(人)×１日当たり運行回数(回)） ○タクシー　：輸送容量(人)＝Σ（車両定員(人)×１日当たり実車回数(回)） ○旅客船　　：輸送容量(人)＝Σ（船舶定員(人)×１日当たり運航回数(回)）		
算出留意点	・バス会社が所有する車両の最大乗車人数を累積して算出が可能です。 ・タクシー会社が所有する車両の最大乗車人数を累積して算出が可能です。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・編成定員、運行回数	・交通事業者保有データ（公開）
	バス	・輸送容量	・事業者非公開データ（要照会）
	タクシー	・輸送容量	・事業者非公開データ（要照会）
	旅客船	・船別定員、運航回数	・交通事業者保有データ（公開）
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	運行回数	
	算出の考え方	・時刻表等により、１日当たりの運行回数を確認し、整理します。	
算出方法	○当該運行事業者資料（時刻表等）により、１日当たりの運行（航）回数を確認します。 ○時刻表の無いタクシーについては、実車運行回数を事業者に確認します。		
算出留意点	・モノレール、バス、旅客船については、交通事業者が保有する時刻表のデータから算出します。 ・タクシーについては、交通事業者が保有する輸送実績報告書から運行回数を整理します。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・運行回数（時刻表）	・交通事業者保有データ（公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	バス	・運行回数（時刻表）	・交通事業者保有データ（公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	・運行回数	・事業者非公開データ（要照会）
	旅客船	・運行回数（時刻表）	・交通事業者保有データ（公開）
算出事例	－		

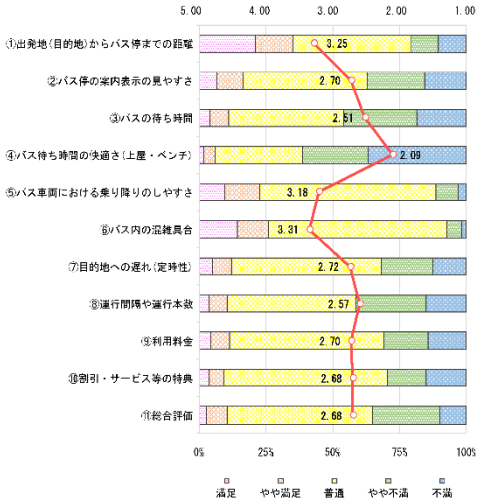
基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	地域全体の公共交通延長	
	算出の考え方	・事業者資料（路線図、輸送実績報告書等）から、地域全体の公共交通について、系統の廃止・短縮・延長等の変化を整理します。	
算出方法	○公共交通延長＝Σ（モノレール路線長、バス系統長、航路延長） ○事業者資料（路線図、輸送実績報告書等）を収集し合計します。 ○タクシーを除きます。		
算出留意点	・複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・路線図、事業概要	・交通事業者保有データ（公開） ・輸送実績報告書
	バス	・路線図、事業概要	・交通事業者保有データ（公開） ・輸送実績報告書
	タクシー	－	－
	旅客船	・航路距離、事業概要	・交通事業者保有データ（公開） ・運輸要覧
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】系統間での円滑な接続の確保	
	数値指標例	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用時は推奨】	
	算出の考え方	・路線図等により、幹線系統への接続を確認し、接続する幹線系統運行事業者資料（路線図、時刻表）により、フィーダー系統に接続している系統数・便数・接続率を確認します。	
算出方法	○便数＝Σ（地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数） ○接続率＝上記の接続あり便数／全地域内フィーダー系統の便数 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各地方公共団体が設定		
算出留意点	・フィーダー系統は路線運行と区域運行（下図）に分けられることから、地域内のフィーダー系統を整理したのちに算出することが望まれます。 ・複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。 		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	—	—
	バス	路線図、時刻表	・交通事業者保有データ（公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	—	—
	旅客船	—	—
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【推奨】系統間での円滑な接続の確保	
	数値指標例	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数 【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は推奨】	
	算出の考え方	・フィーダー系統と幹線系統の乗換地点における乗換客をカウントします。 ・または、フィーダー系統利用者あるいは住民へのアンケート調査、インタビュー調査により、乗換利用率（何回当該フィーダー系統を利用し、その内何回幹線系統に乗り換えるか）を把握します。	
算出方法	○フィーダー系統と幹線系統の乗換地点における乗換客をカウントするか、アンケート調査、インタビュー調査等で把握します。 ○乗換利用率＝幹線系統乗換回数(回)／フィーダー系統総利用回数(回)		
算出留意点	・フィーダー系統は路線運行と区域運行の接続点の設定が必要です。 ・複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	—	—
	バス	・利用者数（総数） ・利用率	・乗換利用者数(カウント、アンケート等)
	タクシー	—	—
	旅客船	—	—
算出事例	－		

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【推奨】系統間での円滑な接続の確保</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間
【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は推奨】</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">・当該フィーダー系統と幹線系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に、乗換時間を算出し、平均を算出します。</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">○乗換時間は、当該フィーダー系統と幹線系統の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に算出します。
○平均待ち時間（分）＝Σ乗換時間（分）／対象便数（便）</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・フィーダー系統は路線運行と区域運行（下図）に分けられることから、地域内のフィーダー系統を整理したのちに算出することが望まれます。複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。
 
</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・時刻表、路線図</td><td>・交通事業者保有データ（HP公開）
・公共交通総合サイト（P-6参照）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

（３）選択指標（24指標）

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】公共交通利用者数の維持・確保	
	数値指標例	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、各個人の公共交通サービスに対する評価を把握します。 ○路線、交通機関それぞれについて把握するとともに、地域の公共交通サービス全般の評価についても把握します。		
算出留意点	・全般の評価のみならず、バス停までの距離、案内の見やすさ、待ち時間、快適さ（上屋・ベンチ）、乗り降りのしやすさ、運行間隔や運行本数、料金など項目別の満足度を把握することも効果的です。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・高評価、低評価の件数	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	・沖縄市では、項目別の路線バスの満足度を調査しています。 ・路線バスの利用満足度は、5 点満点で 2.7 点の総合評価となっています。 ・項目別では、「バス停待ち時間の快適さ（上屋・ベンチ）」の満足度が 2.1 点と低く、ほとんどの項目で 3.0 点（普通）を下回っています。		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】事業効率の改善	
	数値指標例	公的資金投入に対する理解度	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、公共交通への公的資金投入に対する理解度の把握を行います。 ○回答者の属性、ふだんの公共交通利用頻度、運転免許の有無、送迎してくれる家族等の有無（高齢者の場合）等別にクロス集計を行います。		
算出留意点	－		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・公的資金投入に対する理解度	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	－		

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【選択】まちのにぎわい創出</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">商店街の来街者数</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">（記載なし）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街における歩行者通行量調査、又は住民アンケート調査により把握します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・基本的には1 年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td rowspan="4">・商店街訪問回数
・商店街歩行者通行量</td><td rowspan="4">・アンケート等、観測調査</td></tr>
<tr><td>バス</td></tr>
<tr><td>タクシー</td></tr>
<tr><td>旅客船</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【選択】まちのにぎわい創出</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">商店街最寄りのバス停の乗降者数</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">（記載なし）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇事業実施に伴い影響を受けると考えられる商店街の最寄りのバス停における乗降客数を把握します。
〇調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・バス停別乗降客数（バス会社）、商店街付近での乗降客数（タクシー会社）は非公開もしくは提供不可との回答ではありましたが、調査する際に再度問い合わせることが必要です。
・事業者からデータの取得が難しい場合は、特定のバス停を設定し、商店街最寄りバス停の乗降客数（観測調査）の実施が好ましいです。
・モノレール駅から歩いて行ける商店街については、最寄りのモノレール駅も対象とします。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>・モノレール駅別乗降客数</td><td>・交通事業者保有データ（HP公開）</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・バス停別乗降客数</td><td>・事業者HP非公開データ（要照会）
・観測調査（商店街最寄りバス停の乗降客数）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・商店街付近での乗降客数</td><td>・事業者HP非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【選択】観光振興</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">（記載なし）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地への観光入込客数や宿泊者数を抽出します。
〇観光入込客調査もしくは実態調査により把握します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・沖縄県調査では、地方公共団体別及び地点別のデータの公開は一部分であることから、地方公共団体の観光セクションや観光協会へのヒアリング調査が好ましいです。
・精緻な観光入込客数や宿泊者数を把握するためには、アンケート調査やヒアリング調査などの現地調査の実施が好ましいです。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td rowspan="4">・観光入込調査（県）のオリジナルデータから地域内発着分、宿泊分を集計
・観光協会等に照会

・観光入込客数、宿泊者数</td><td rowspan="4">・沖縄県
・各地方公共団体観光セクション
・観光協会

・実態調査</td></tr>
<tr><td>バス</td></tr>
<tr><td>タクシー</td></tr>
<tr><td>旅客船</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

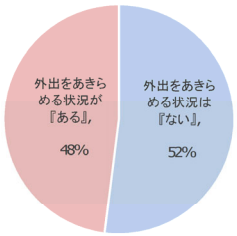
<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【選択】観光振興</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">観光地最寄りのバス停の乗降者数</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">（記載なし）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地の最寄りのバス停における乗降客数を把握します。
〇当該バス停における調査員による実態調査や、事業者の乗降データにより取得します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・バス停別乗降客数（バス会社）、観光地付近での乗降客数（タクシー会社）は非公開もしくは提供不可との回答であるが、調査する際に再度問い合わせることが必要です。
・事業者からデータの取得が難しい場合は、特定のバス停を設定し、観光地最寄りバス停の乗降客数（観測調査）の実施が好ましいです。
・モノレール駅から歩いて行ける観光地については、最寄りのモノレール駅も対象とします。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>・モノレール駅別乗降客数</td><td>・交通事業者保有データ（HP公開）</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・バス停別乗降客数</td><td>・事業者HP非公開データ（要照会）
・観測調査（商店街最寄りバス停の乗降客数）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>・観光地付近での乗降客数</td><td>・事業者HP非公開データ（要照会）</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>－</td><td></td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○路線図や経路探索アプリを用いて検索します（サービス対象エリアのみ）。 ○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、移動手段の有無や便数を把握します。		
算出留意点	・主な目的地への移動手段の有無・便数については、時刻表や路線図から抽出します。 ・利用実態として、各個人宅からの移動手段の有無･便数はアンケート調査、インタビュー調査で把握することが好ましいです。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・時刻表、路線図 ・移動手段の有無･便数	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照） ・アンケート等（移動手段の有無･便数）
	バス	・時刻表、路線図 ・移動手段の有無･便数	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照） ・アンケート等（移動手段の有無･便数）
	タクシー	・移動手段の有無･便数	・アンケート等
	旅客船	・時刻表、路線図 ・移動手段の有無･便数	・交通事業者保有データ（HP公開） ・アンケート等（移動手段の有無･便数）
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○事業者資料（路線図）と地図を照合するか、路線図入り地図を用いてバス停等の有無、箇所数等を算出します。 ○「近辺」の定義は、各地方公共団体が地域の実情に応じて設定します。		
算出留意点	・基本的には1 年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	バス	・路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	－	
	旅客船	－	
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	高齢者の外出回数	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○利用者、地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、高齢者の外出回数を把握します。		
算出留意点	・基本的には1 年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・高齢者の外出回数（アンケート等）	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	・南城市では現状の把握として、移動手段がないために外出をあきらめている状況の有無を調査しています。		

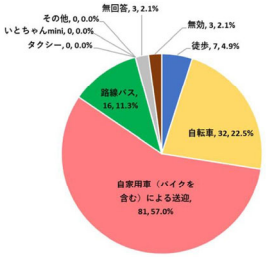
交通弱者の 48%は、移動手段がないために外出をあきらめていることがあると回答しています。



出典：H24 市民アンケート調査

図 4-8.移動手段がないために外出をあきらめている状況の有無

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】おでかけ機会の確保	
	数値指標例	自宅から通学できる高校生の割合	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○高校や地域住民へのアンケート調査、インタビュー調査によって、自宅から公共交通で通学できる高校生の割合を把握します。 ○通学可能割合＝公共交通利用高校生数／全高校生数		
算出留意点	・基本的には1 年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・公共交通を使って通学できる高校生数（アンケート等）	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	・糸満市では現状の把握として、高校生へのアンケート調査を実施しています。路線バスの割合は11.3%にとどまります。		

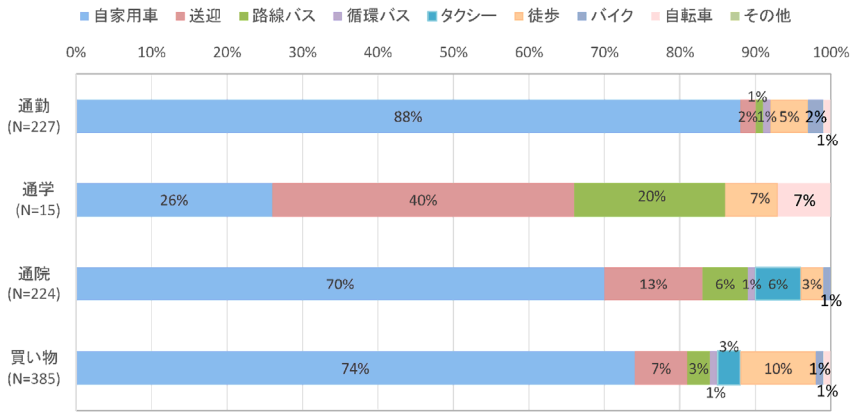


▲市内から市外に通学する高校生の交通手段（R1 高校生アンケート）

市内から市外に通学している高校生ニーズ	意見数
路線バス本数の増便	19
学生に対する運賃割引策の導入	8
学生に合わせたダイヤの設定	5

▲市内から市外に通学する高校生の声（自由意見を分類）（R1 高校生アンケート）

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】環境負荷の軽減	
	数値指標例	CO_2排出量の削減	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○「住民等の公共交通利用率」データを用い、次式により削減量又は削減率を算出し、公共交通整備前後の差分や比率で比較します。 ○CO_2排出量＝マイカー移動人キロ×排出原単位(g-CO_2／人km) ○排出量原単位は国土交通省HP等から入手します。		
算出留意点	・基本的には1 年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・マイカーのCO_2排出原単位 ・マイカー利用者数、利用距離	・環境省、国土交通省HP ・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	―		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】環境負荷の軽減	
	数値指標例	自家用車分担率の縮小	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、移動ごとの利用交通手段を把握し算出します。 ○自家用車分担率＝自家用車を利用した移動／全移動		
算出留意点	・国土交通省において集計されていた「機関別輸送分担率」については人キロベースで算出されており、本調査で示したものとでは集計方法が異なることから、結果を比較する際は留意する必要があります。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・利用交通手段（アンケート等）※人キロベースで算出することを想定し発着地情報を加味	・アンケート等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	・本マニュアルの調査結果（P-65）参照（自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率）。 ・沖縄市では、目的別の移動手段をアンケートで把握しています（通勤で88 %、通院で 70 %、買い物で 74 %と「自家用車」の分担率が高くなっています）。  		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】環境負荷の軽減
	数値指標例	渋滞の削減
	算出の考え方	（記載なし）
算出方法	○ボトルネック交差点の渋滞長や、混雑区間の旅行時間を整備前後で比較します。	
算出留意点	・各種調査や道路交通センサスデータで渋滞長や旅行速度を踏まえて比較します。 ・近年では、ETC2.0プローブデータを活用した交通状況分析についても行われています。	

データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・渋滞箇所 ・渋滞長や旅行速度	・沖縄地方渋滞対策推進協議会HP ・渋滞長観測調査、旅行時間調査等
	バス		
	タクシー		
	旅客船		

算出事例	・沖縄総合事務局では、主要な渋滞箇所の特定を図り対策を進めています。沖縄地方渋滞対策推進協議会を設立し、協議会資料においてボトルネック交差点の整理や対策などについて掲載されています ・沖縄地方渋滞対策推進協議会HP：http://www.dc.ogb.go.jp/road/jutai/jutaikyo.htm

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】安全確保
	数値指標例	免許返納者数の拡大
	算出の考え方	（記載なし）
算出方法	○地域住民等へのアンケート調査、インタビュー調査によって、運転免許保有者数（又は返納者数）を把握します。 ○免許返納者数の把握を地方自治体で把握している場合は、各地方自治体へ確認します。	
算出留意点	・地方公共団体では免許返納者数を把握するのが難しいため、免許返納者のコミュニティバスの利用率などから算出する方法もあります（下記：糸満市の事例参照）。	

データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・免許返納者数	・アンケート ・各地方公共団体
	バス		
	タクシー		
	旅客船		

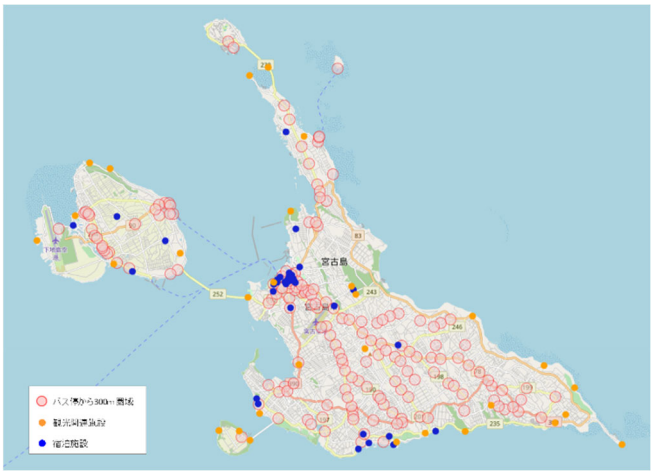
算出事例

・糸満市では、目標値に市営バスの免許返納者割引・障がい者割引の利用割合を位置づけています。

4）割引運賃による延べ乗車人数

	平成28年度		平成30年度	
割引運賃の種類	人数	全乗車人数に対する割合	人数	全乗車人数に対する割合
障がい者割引	1,127	12.2%	3,983	21.3%
高齢免許返納者割引	53	0.6%	1,992	10.7%
			合計	32.0%

評価指標	目標値		備考
	現状値（令和元年度）	目標（令和6年度）	
①市営バスの免許返納者割引・障がい者割引の利用割合	32%	38%	年に１％ずつ増加

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】人口規模の維持	
	数値指標例	公共交通の沿線人口	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○駅・バス停等から一定の距離の圏域でカバーできる人口を算定します。 ○算定には町・丁目人口や、GIS等を活用します。 ○「沿線」の定義は、地域特性を勘案して地方公共団体が設定します。		
算出留意点	・GISを用いれば、鉄道駅の勢圏、停留所の勢圏における人口や面積等の集計ができ、それをもとに、地域での鉄道やバスの「カバー率」を計算することもできます。 ・鉄道駅や停留所の勢圏については、一般的に前者が500m、後者が300mなどと言われますが、地域の地形条件や取り付けの道路や通路の状況等によって適切な水準を設定します。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・路線図 ・地区別人口、メッシュ別人口	・HP公開データ ・国勢調査
	バス	・路線図 ・地区別人口、メッシュ別人口	・HP公開データ ・国勢調査
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	・宮古島市のバス停300m範囲の例		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】人口規模の維持	
	数値指標例	住宅着工件数	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○住宅着工統計（国土交通省）から各地方公共団体の着工件数を把握します。 ○公共交通整備前後のデータを連続して把握し、変曲点があるか分析します。		
算出留意点	・基本的には1 年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・住宅着工統計（市町村別）	・住宅着工統計（市町村別）
	バス		
	タクシー		
	旅客船		
算出事例	－		

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【選択】人口規模の維持</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">地価公示価格</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">（記載なし）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">○地価公示データ（国土交通省）から、各地方公共団体における標準値地価を把握し、用途地域ごとの平均値等を算出します。
○公共交通整備前後のデータを連続して把握し、変曲点があるか分析します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・地価公示法に基づき調査・公示される各年1月1日時点の全国の標準地の地価を把握するため、1 年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいです。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td rowspan="4">・地下価公示データ</td><td rowspan="4">・地価公示・都道府県地価調査（地点別）</td></tr>
<tr><td>バス</td></tr>
<tr><td>タクシー</td></tr>
<tr><td>旅客船</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">・沖縄県では地図情報システムにて、地価情報を公開しています。

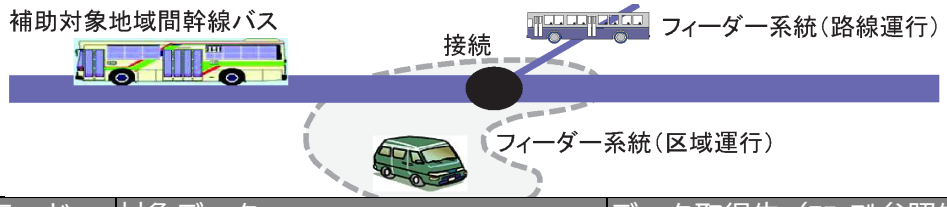
</td></tr>
</table>

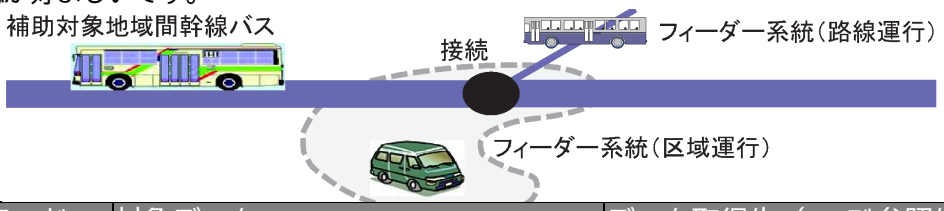
<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【選択】系統間での円滑な接続の確保</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">鉄道・高速バス等との接続便数</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">（記載なし）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">○便数＝Σ（モノレール・高速バス等に接続している地域内バスの便数）
○接続率＝上記の接続あり便数／全系統の便数
○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各地方公共団体が設定します。</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・基本的には１年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
・必要に応じて、流動の方向も加味して整理しましょう。また、複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。
・区間所要時間、経路、運賃検索が可能な総合サイトで調べると効率的です。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>・時刻表、路線図</td><td>・交通事業者保有データ（HP公開）
・公共交通総合サイト（P-6参照）</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・時刻表、路線図</td><td>・交通事業者保有データ（HP公開）
・公共交通総合サイト（P-6参照）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">基本情報
（手引き抜粋）</td><td>区分・目標例</td><td colspan="2">【選択】系統間での円滑な接続の確保</td></tr>
<tr><td>数値指標例</td><td colspan="2">鉄道・高速バス等との平均待ち時間</td></tr>
<tr><td>算出の考え方</td><td colspan="2">（記載なし）</td></tr>
<tr><td>算出方法</td><td colspan="3">〇待ち時間は、モノレール・高速バスと地域内バスの事業者資料（路線図、時刻表等）を基に算出します。
〇平均待ち時間（分）＝乗換時間（分）の合計／対象便数（便）</td></tr>
<tr><td>算出
留意点</td><td colspan="3">・基本的には１年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。
・必要に応じて、流動の方向も加味して整理しましょう。また、複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。
・区間所要時間、経路、運賃検索が可能な総合サイトで調べると効率的です。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">データ
出典先</td><td>対象モード</td><td>対象データ</td><td>データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）</td></tr>
<tr><td>モノレール</td><td>・時刻表、路線図</td><td>・交通事業者保有データ（HP公開）
・公共交通総合サイト（P-6参照）</td></tr>
<tr><td>バス</td><td>・時刻表、路線図</td><td>・交通事業者保有データ（HP公開）
・公共交通総合サイト（P-6参照）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td>算出事例</td><td colspan="3">おもろまち駅前→豊見城市役所前
（ゆいレールから路線バス乗り継ぎ）

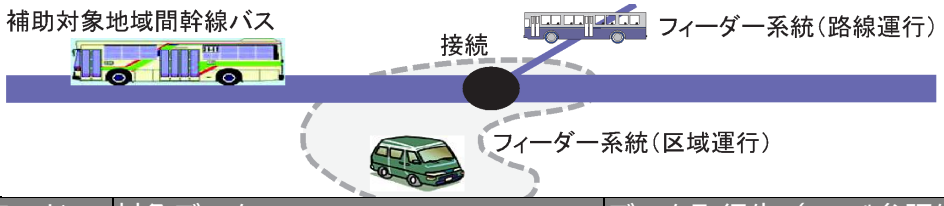
 </td></tr>
</table>

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】系統間での円滑な接続の確保	
	数値指標例	鉄道・高速バス等との接続の有無	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○数値指標例「鉄道・高速バス等との接続便数」（P-30参照）において、「接続」とみなされる便の有無を算出します。 ○終日に加え、朝夕と昼間時など時間帯での比較も有効です。 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各地方公共団体が設定します。		
算出留意点	・基本的には１年ごとに定期的な調査を行うことが望ましいですが、路線再編等が行われた際は必要に応じて追加的に実施することが考えられます。 ・必要に応じて、流動の方向も加味して整理しましょう。また、複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	バス	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

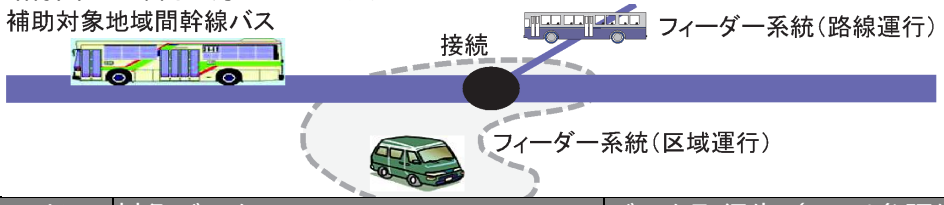
基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】系統間での円滑な接続の確保	
	数値指標例	接続するフィーダー系統との乗り換え回数	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○鉄道・高速バス・幹線バス・旅客船と、これらに結節するフィーダー系統との間において、すべての乗り換えの中で「接続」とみなされる乗り換え数を把握します。 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各地方公共団体が設定します。		
算出留意点	・フィーダー系統は路線運行と区域運行（下図）に分けられることから、地域内のフィーダー系統を整理したのちに算出することが望まれます。複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。  		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	バス	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】系統間での円滑な接続の確保
	数値指標例	接続するフィーダー系統との平均待ち時間
	算出の考え方	（記載なし）
算出方法	○数値指標例「鉄道・高速バス等との平均待ち時間」（P-31参照）において、フィーダー系統に読み替えて算出します。 ○待ち時間は、フィーダーバス等の事業者資料（路線図、時刻表等）を基に算出します。 ○平均待ち時間（分）＝Σ乗換時間（分）／対象便数（便）	
算出留意点	・フィーダー系統は路線運行と区域運行（下図）に分けられることから、地域内のフィーダー系統を整理したのちに算出することが望まれます。複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。  	

データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	バス	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】系統間での円滑な接続の確保
	数値指標例	フィーダー系統との接続数
	算出の考え方	（記載なし）
算出方法	○数値指標例「鉄道・高速バス等との接続の有無」（P-32参照）をフィーダー系統に読み替えて、フィーダー系統との接続数を算出します。 ○終日に加え、朝夕と昼間時など時間帯での比較も有効です。 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各地方公共団体が設定します。	
算出留意点	・フィーダー系統は路線運行と区域運行（下図）に分けられることから、地域内のフィーダー系統を整理したのちに算出することが望まれます。複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。  	

データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	バス	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

基本情報（手引き抜粋）	区分・目標例	【選択】系統間での円滑な接続の確保	
	数値指標例	地域間幹線系統との接続の有無	
	算出の考え方	（記載なし）	
算出方法	○数値指標例「鉄道・高速バス等との接続の有無」（P-32参照）を地域間幹線系統に読み替えて算出します。 ○終日に加え、朝夕と昼間時など時間帯での比較も有効です。 ○接続の定義は、地域の実情を踏まえて各地方公共団体が設定します。		
算出留意点	・フィーダー系統ではなく地域間幹線系統との接続数を把握します。複数の路線が掲載されている路線図での確認が好ましいです。  		
データ出典先	対象モード	対象データ	データ取得先（ﾏﾆｭｱﾙ参照先）
	モノレール	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	バス	・時刻表、路線図	・交通事業者保有データ（HP公開） ・公共交通総合サイト（P-6参照）
	タクシー	－	－
	旅客船	－	－
算出事例	－		

3．その他目標値の算出方法

（1）クロスセクター効果について

収支が赤字だから問題があるとは言えません。公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びますが、公共交通だけに限定されない、広い視点から費用負担の在り方について協議を行うことが大切です。

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。

図2.1　クロスセクター効果の考え方

出典：西村和記，土井勉，喜多秀行，「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値-クロスセクターベネフィットの視点から-」，土木計画学論文集D3，Vol.70，No.5，pp.809-818，2014.

（2）クロスセクター効果の算出方法

クロスセクター交換の算出方法は、行政が補助を実施している地域公共交通が廃止された場合に、追加的に必要となる行財政負担項目を整理し、このうち数値化が可能な項目の費用を算出するものです。算出にあたっては、担当部局へのヒアリングを踏まえ、地域公共交通を確保する意義を多面的な観点から検討することが必要となります。

国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課では、「クロスセクター効果「地域公共交通　赤字＝廃止でいいの？」（https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf）と題したパンフレットを製作し公開しています。

次項にパンフレットの抜粋を示していますが、地域公共交通計画策定時や公共交通の再編などを検討する際の説明資料作成時に、クロスセクター効果の試算をご検討ください。

クロスセクター効果の算出方法

行政が補助を実施している地域公共交通が廃止された場合に、追加的に必要となる行財政負担項目を整理し、このうち数値化が可能な項目の費用を算出します。

算出にあたっては、担当部局へのヒアリング等を踏まえて、地域公共交通を確保する意義を多面的な観点から検討すると良いでしょう。

地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行財政負担項目

分　野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内　　容
医　療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商　業	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーの さらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
教　育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、スクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による 人口流出対策	地域外の事業所へ通勤しているが、通勤が不便になることから、地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
観　光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光地送迎のための タクシー券配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。
福　祉	通院・買物・観光以外での 自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
財　政	土地の価値低下等による税収減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
建　設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環　境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防　災	災害時における 住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割を担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

：数値化が困難な項目

クロスセクター効果の算定について（例）

通院に利用されているバス路線が廃止

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。

通院のためのタクシー券配布 [円/年]

= バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 [人/日]
× 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]
× 2（1往復）× 日数 [日/年]
− 現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 [円/年]

買物に利用されているバス路線が廃止

同様に、買物に利用されているバス路線が廃止される場合には、商業施設までの運行事業の実施を検討する必要があります。

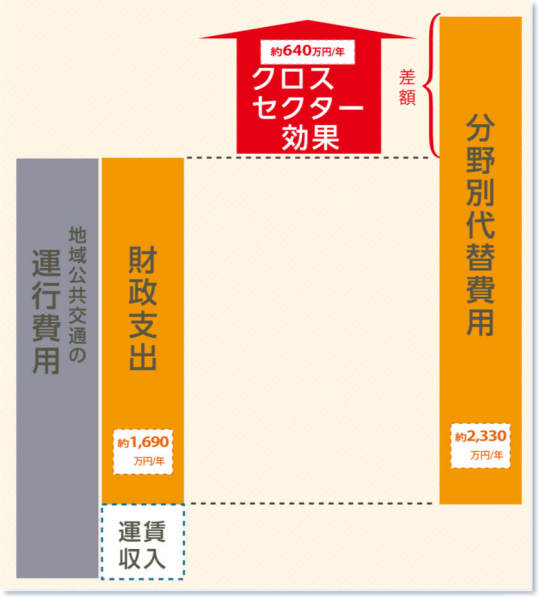
買物のためのタクシー券配布 [円/年]

= バスを利用して買物しているタクシー券配布対象者数 [人/日]
× 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]
× 2（1往復）× 日数 [日/年]
− 現在実施している買物でのバス利用補助対策費 [円/年]

兵庫県福崎町におけるコミュニティバスの

兵庫県福崎町を参考にクロスセクター効果を算出してみました。

2017年度（H29）においては、福崎町がコミュニティバス（サルビア号）に支出する費用が年間約1,690万円（実績見込み）であるのに対して、コミュニティバスを廃止した場合の分野別代替費用が年間約2,330万円必要であることから、クロスセクター効果額は年間約640万円と算出されています。



クロスセクター効果算出事例

よって、コミュニティバスへの財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。

持続可能な公共交通を目指すためには、交通分野以外の他分野との連携を強化していくことが重要です。

分野	コミバス（サルビア号）が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目		費　用
医療	**病院送迎貸切バスの運行** 現在コミバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上		約450万円/年
	医師による往診 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象に医師が往診するとして計上		約2,880万円/年
	医療費の増加 コミバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上		約30万円/年
商業	**買物バスの運行** 現在コミバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用	約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して買物している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上		約810万円/年
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上		約830万円/年
観光	**観光地送迎貸切バスの運行** 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上		約90万円/年
福祉	**タクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用）** 現在コミバスを利用して福祉施設や行政施設等へ行っている高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上		約720万円/年
財政	**土地の価値低下等による税収減少** 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を想定して計上		約240万円/年
分野別代替費用			約2,330万円/年

※1）財政支出は2017年度（H29）実績見込み
分野別代替費用は2017年（H29）サルビア号利用状況や利用者アンケート調査結果を用いて算出
※2）各分野の費用の合計と総数（分野別代替費用）の約10万円の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

図2.2　クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」パンフレット　抜粋

出典：国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課

４．事業者への問い合わせ

数値指標において、事業者等のWEBサイトでは公開されていないものの、交通事業者へ直接依頼することで入手可能なデータも存在します。

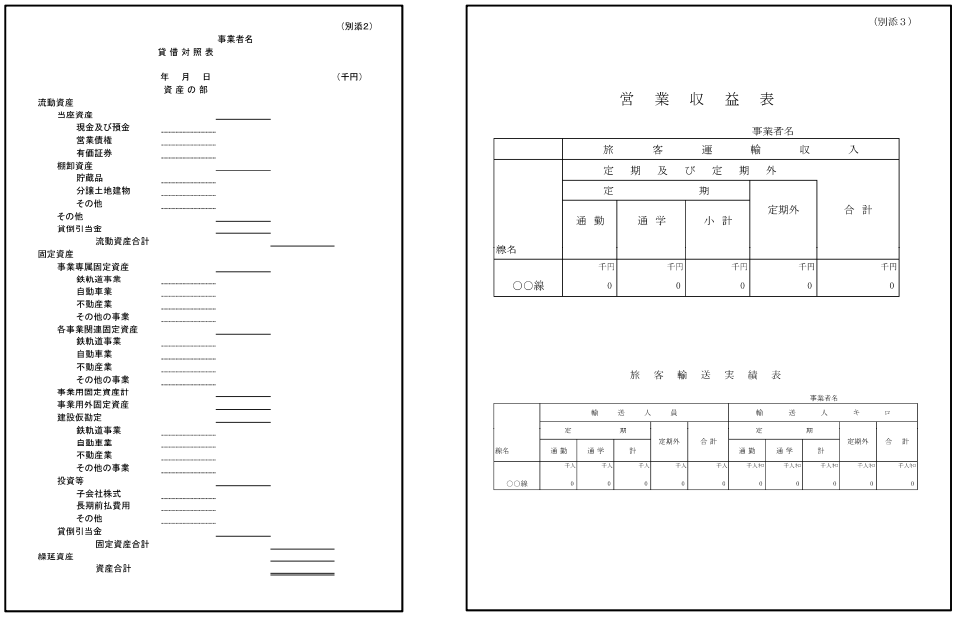
本マニュアルでは、交通事業者提供データ（HP非公開データ）において、提供可能なデータを把握するため、事業所から提出される「輸送実績報告書」の項目整理、主な公開データ以外に提供可能なデータに対するアンケート調査を行い、交通事業者提供データ（HP非公開データ）の提供の可否について取りまとめています。

事業所から提出される「輸送実績報告書」の項目整理は以下の通りです。これらの内容については、地方公共団体から要請をいただければ提供は可能です。

また、事業者の提供可否の結果は次項の通りです。ただし、すべての事業から回答を得ているわけではありませんので、計画策定に際しては各事業者に連絡して確認を取ることが必要です。

表2.3　国土交通省（沖縄総合事務局）が地方公共団体に対し提供可能な情報（非公開分）

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


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

（別添３）
営業収益表
事業者名

線名	旅客運輸収入				
	定期及び定期外				
	定期			定期外	合計
	通勤	通学	小計		
	千円	千円	千円	千円	千円
○○線	0	0	0	0	0

旅客輸送実績表
事業者名

線名	輸送人員					輸送人キロ				
	定期			定期外	合計	定期			定期外	合計
	通勤	通学	計			通勤	通学	計		
	千人	千人	千人	千人	千人	千人キロ	千人キロ	千人キロ	千人キロ	千人キロ
○○線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

図2.3　モノレール（鉄道）輸送実績報告書（別添２：左、別添３：右）

表2．4　交通事業者提供データ（HP非公開データ）の提供の可否

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

第３章：計画策定に必要な参考情報

地域公共交通の実態は地域によって異なります。地域公共交通計画を作成する際は、前章の目標設定に加えて、地域の現状を見て・聞いて・触れて理解した上で、データ等を使って課題を整理する必要があります。

更に、交通事業者や地域住民など、課題解決に関わるメンバーを集め、協働のもとで計画を作り上げていくことが必要となります。また、地方公共団体の職員の方は、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できるとともに、関係者の皆さんとの意見交換や調整が行いやすい立場にあります。

本章では、計画策定に必要な参考情報として、運行事業者の一覧やコミュニティバスの参考事例、安全運転管理者に加え、公共交通計画を策定済みの地方公共団体や利用者に関するデータ（アンケート結果、ビッグデータ）についても取りまとめています。

１．事業者一覧

下記リストは、沖縄総合事務局運輸部・陸運事務所の所管している業務全般について要約し、編さんされた「運輸要覧・業務概況」から必要事項を抜粋したものです。最新版につきましては、沖縄総合事務局HP＞事務局トップ＞運輸部＞運輸要覧・業務概況についてご確認ください。なお、下記情報は路線定期運行便のみならず不定期区域も含まれています。

表3.1（一例）一般乗合旅客自動車運送事業一覧（令和３年３月末現在）

一般乗合旅客自動車運送事業一覧表　　令和3年3月末　現在

事業形態	営業区域	事業者名	所　在　地	代表者	許可（免許）年月日	車両数	運転者数	運行系統数
定期	本島	（株）琉球バス交通	（〒901-0223）豊見城市字翁長811 TEL（098）851-4516/FAX（098）851-4562	小川　吾吉	S26.7.3 H18.6.20譲渡譲受	254	367	49
定期	本島	那覇バス（株）	（〒901-0021）那覇市泉崎1-20-1 TEL（098）851-4517/FAX（098）851-4562	小川　吾吉	S26.3.6 H16.7.9譲渡譲受	164	224	31
定期	本島	沖縄バス（株）	（〒900-0021）那覇市泉崎1-10-16 TEL（098）862-6737/FAX（098）862-6478	中山 良邦	S25.4.1	188	224	58
定期	本島	東陽バス（株）	（〒901-1412）南城市佐敷字新里545 TEL（098）947-1040/FAX（098）947-0040	新入 勝行	S26.8.7 H24.8.30譲渡譲受	65	86	9
定期	本島	（同）やんばる急行バス	（〒905-0403）今帰仁村字運天1番地 TEL（0980）56-5760/FAX（0980）56-3801	宮城 勇	H16.10.1 H30.6.21譲渡譲受	21	16	3
定期	本島	（株）北部観光バス	（〒905-0006）名護市字宇茂佐1533 TEL（0980）54-5888/FAX（0980）53-3663	仲治　栄次	H30.4.5	14	14	3
定期	本島	平安座総合開発（株）	（〒904-2426）うるま市与那城平安座8290 TEL（098）977-8205/FAX（098）977-7332	奥田　修	H19.9.25	2	3	1
定期	本島 石垣	（有）カリー観光	（〒903-0802）那覇市首里大名町2丁目105番9 TEL（098）856-8955/FAX（098）856-8954	鹿川 幸正	H27.5.19	15	17	5
定期 区域	本島	（有）美ら島	（〒901-0324）糸満市字国吉83番地 TEL（098）840-3909/FAX（098）840-3910	仲里　隆	H30.9.27	4	16	2
定期	本島	東京バス(株)　沖縄営業所	（〒901-0221）豊見城市字座安324-1 TEL（098）850-0600/FAX（098）850-7600	西村　晴成	R2.8.19	9	28	2
区域	本島	（株）鏡原第一交通	（〒902-0078）那覇市識名3丁目6番17号 TEL（098）833-4784	稲益　強	H26.12.8	18	27	2
定期	伊江	伊江島観光バス（株）	（〒905-0503）伊江村字川平478-9 TEL（0980）49-2053/FAX（0980）49-2082	山城　克己	S37.9.5 H13.12.14譲渡譲受	3	2	1
定期	渡嘉敷	とかしき観光バス（同）	（〒901-3502）渡嘉敷村字阿波連93 TEL（098）987-2232/FAX（098）987-2237	玉城 真	H23.3.28	6	7	1
定期	宮古	(株)八千代バス・タクシー	（〒906-0007）宮古島市平良東仲宗根394 TEL（0980）72-0677/FAX（0980）72-4967	砂川 能樹	S30.11.9	4	10	1
定期 不定期	宮古	宮古協栄バス（資）	（〒906-0012）宮古島市平良字西里712-1 TEL（0980）72-2414/FAX（0980）72-6296	豊見山 忠朗	S33.12.20	10	7	7
定期	宮古	（資）共和バス	（〒906-0506）宮古島市伊良部字長浜1587 TEL（0980）78-5184/FAX（0980）78-5184	新里 哲	S38.5.2	5	3	1
不定期	宮古	中央交通（株）	（〒901-0232）豊見城市字伊良波157-1-1-F TEL（098）851-4900/FAX（098）851-4902	森　良知	H31.3.1	4	8	1
定期 不定期	石垣	東運輸（株）	（〒907-0002）石垣市字真栄里908 TEL（0980）82-2054/FAX（0980）83-4686	松原　栄松	S25.6.24	30	30	15
定期	波照間	（有）安栄観光	（〒907-0012）石垣市美崎町1番地 TEL（0980）83-0055	森田　安高	H30.9.4	2	6	1
定期	西表	西表島交通（株）	（〒907-1434）竹富町字南風見201 TEL（0980）85-5601/FAX（0980）85-5307	玉盛 雅治	S48.12.18	4	4	1
定期	竹富	（有）竹富島交通	（〒907-1101）竹富町竹富681-1 TEL（0980）85-2154/FAX（0980）85-2112	新田 長男	H16.9.16	12	13	6
定期	小浜	（株）コハマ交通	（〒907-1221）竹富町字小浜3209-1 TEL（0980）85-3830/FAX（0980）85-3831	金城 良二	H9.2.3 H22.3.5	3	3	1
計	－	22社		－	－	837	1115	201

２．地域の事情に合わせた交通手段の検討

（１）地域の事情に合わせた交通手段の見直しのイメージ☞手引き（入門編）P-25

地域旅客運送サービスを確保する上では、路線バスなどの既存公共交通機関の活用を最優先で検討すべきですが、既存公共交通機関の維持が困難な場合や、既存公共交通機関だけではカバーしきれない移動ニーズが出てくることも考えられます。

その際は、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、潜在する資源も十分活用して、移動ニーズに対応する必要があります。例えば、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、地域にある輸送資源を活用し、地域旅客運送サービスの維持に努めることも考えていく必要があります。

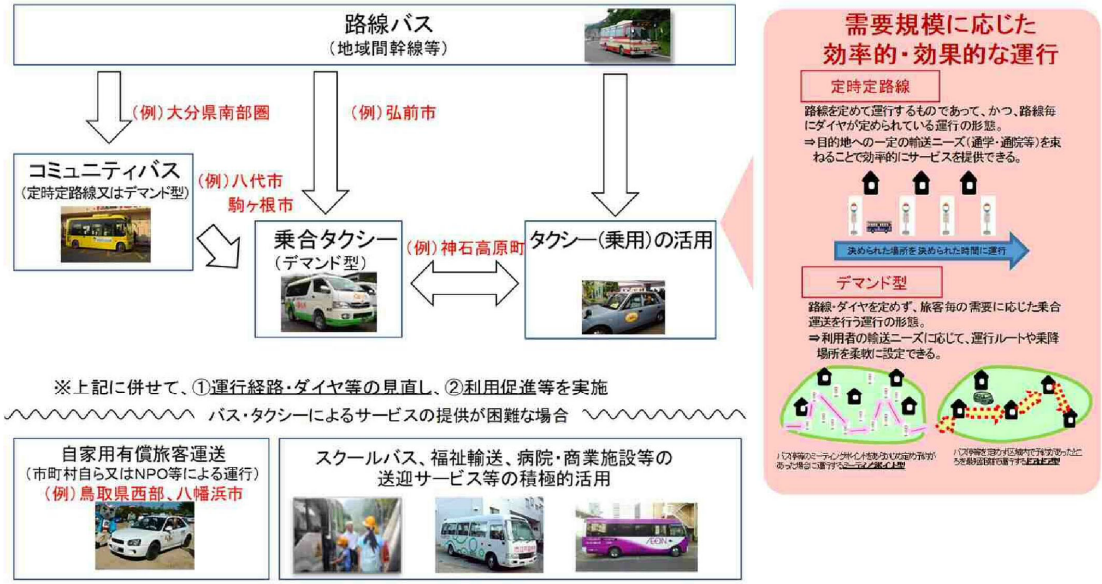


図3.1　地域の事情に合わせた交通手段の見直しのイメージ
（出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き）

（２）県内のコミュニティバス・デマンド交通一覧（令和３年度）

コミュニティバス、デマンド交通一覧は次項の通りです。サービス名は変更になる可能性もありますので、詳しくは地方公共団体のHP等をご確認ください。

また、沖縄県内の取組事例として、コミュニバスやデマンドバスの代表的な事例もまとめています。地方公共団体でコミュニティバス、デマンド交通などを展開するにあたりましては、他の地方公共団体の事例等を参考にしながら、運用方針を検討ください。

加えて、バスの運行情報や路線図を把握したい場合は、沖縄の路線バス案内、バスマップ、時刻表、運賃をHPで公開、紙のバスマップも作成・配布している「バスマップ沖縄」をご活用ください。

＜バスマップ沖縄の概要＞
名称　バスマップ沖縄(任意団体)　主宰　谷田貝 哲
住所　〒900-004 那覇市銘苅2-3-1 なは市民活動支援センター内
バスマップ沖縄は、沖縄県内のバス利用の促進に取り組んでいる任意団体です。バスの利用情報案内ツールバスマップ沖縄(Web版及び紙版)の作成、配布を活動の中心としています。

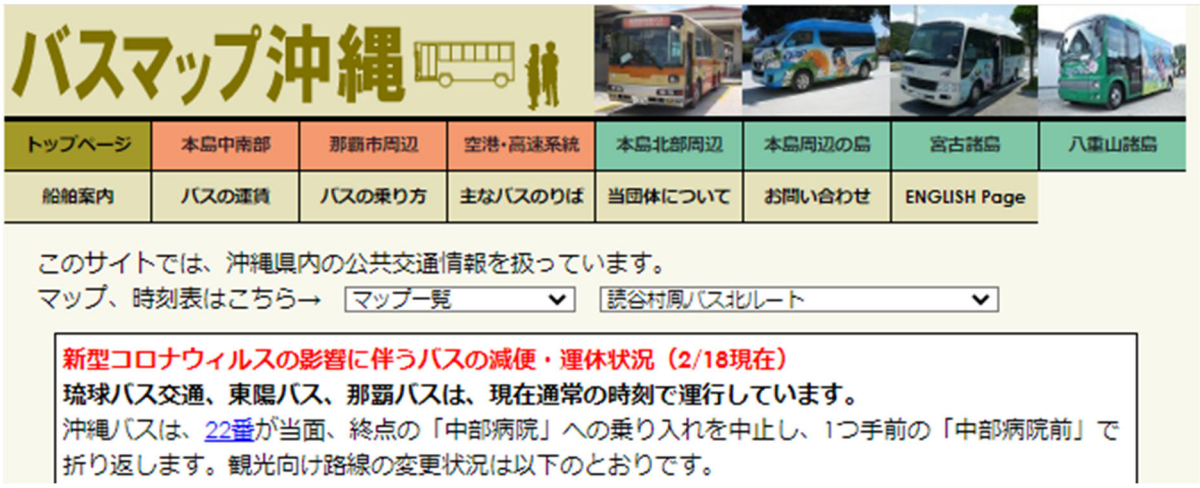


図3.2　バスマップ沖縄TOPページ（マップと時刻表は一覧表から選べます）

図3.3　バスマップ（沖縄本島中南部）

＜コミュニティバス＞

事業主体	サービス名	路線名	運行区間	運行主体	その他
糸満市	いとちゃんmini	国吉線	糸満バスターミナル～糸満バスターミナル	美ら島	
沖縄市	沖縄市循環バス	西部ルート	中部興産・沖縄市役所前～中部興産・沖縄市役所前	琉球バス交通	
		北部ルート	かりゆし園前～かりゆし園前	琉球バス交通	
		東部ルート	沖縄県総合運動公園中央口～沖縄県総合運動公園中央口	東陽バス	
		中部ルート	中部興産・沖縄市役所前～中部興産・沖縄市役所前	東陽バス	
うるま市	うるま市四島経由循環バス	伊計屋慶名線	JAおきなわ与那城支店～伊計共同売店	平安座総合開発	
南城市	Nバス	A1	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		A2	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		A3	つきしろの街～南城市役所	沖縄バス	
		B1	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		B2	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		C1	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		C2	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		D1	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		D2	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		E	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		F1	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		F2	喜良原～南城市役所	沖縄バス	
		F3	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
		G	南城市役所～向陽高校入口	沖縄バス	
		H	南城市役所～南城市役所	沖縄バス	
中城村	護佐丸バス	伊集普天間線	伊集～普天間りうぼう	東陽バス	
		久場琉大線	ひが皮膚科クリニック前～中部商業高校前	東陽バス	
		伊集回り	吉の浦会館～吉の浦会館	東陽バス	
		久場回り	吉の浦会館～吉の浦会館	東陽バス	
北中城村	北中城村観光周遊バス	グスクめぐりん	イオンモール沖縄ライカム～イオンモール沖縄ライカム	(自前)	実験運行
読谷村	鳳（おおとり）バス	北ルート	JAゆんた市場～JAゆんた市場	沖縄バス	
		南ルート	JAゆんた市場～JAゆんた市場	沖縄バス	
		西ルート	JAゆんた市場～JAゆんた市場	沖縄バス	
		南北ルート	読谷バスターミナル～イオンタウン読谷	沖縄バス	
豊見城市	豊見城市内一周バス	105番	豊崎美らSUNビーチ前～豊崎美らSUNビーチ前	琉球バス交通	
名護市	名護市街地周辺コミュニティバス	南北線	轟の滝～名桜大学	琉球バス交通	無料、実験運行
		東西線	イオン～イオン	琉球バス交通	無料、実験運行
		循環線	名護漁港水産物直売所～名護漁港水産物直売所	琉球バス交通	無料、実験運行
	二見以北地域コミュニティバス	二見以北線	イオン～有津	北部観光バス	無料、実験運行
東村	東村コミュニティバス	平良源河線	名護市源河～東村役場	(自前)	無料
		高江大宜味線	道の駅おおぎみビジターセンター～高江売店前	(自前)	無料
国頭村	国頭村コミュニティバス	奥線	辺土名～奥	(自前)	
		東線	辺土名～楚洲	(自前)	
粟国村	粟国村コミュニティバス	アニー号	浜コミュニティ～浜コミュニティ	(自前)	
伊平屋村	伊平屋村コミュニティバス		世界塩の博物館～田名公民館	(自前)	
座間味村	座間味村営バス	-	座間味港～阿真キャンプ場前･古座間味・阿佐公民館	(自前)	均一運賃
多良間村	多良間村自家用有償バス		夢パティオ～空港・普天間港・前泊港	(自前)	
与那国町	与那国町営バス	-	祖納～久部良	(自前)	無料

＜デマンドバス、乗合タクシー＞

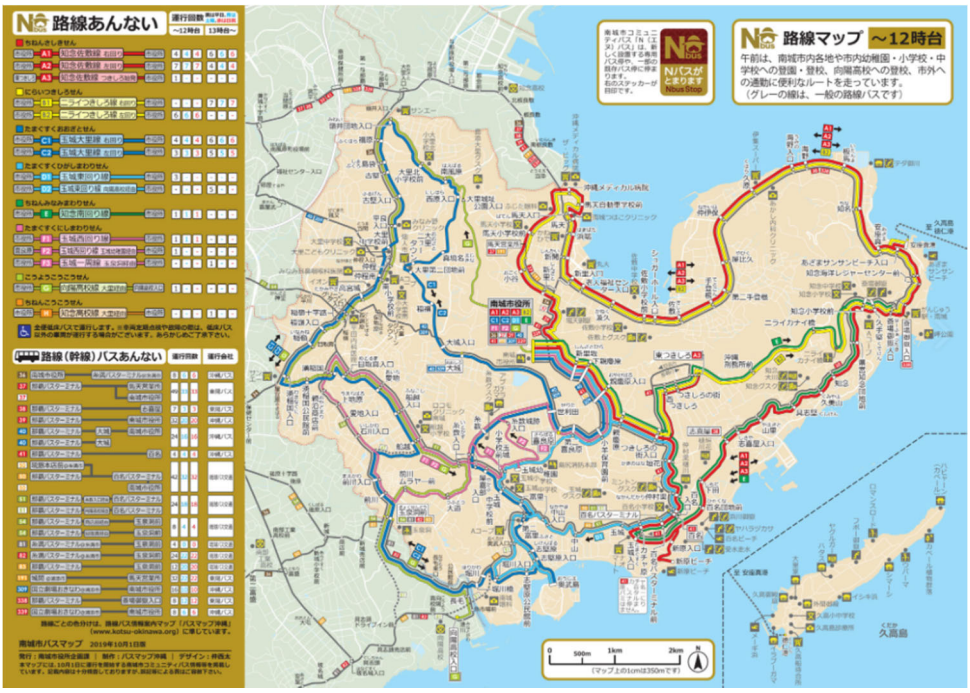
事業主体	サービス名	路線名	運行区間	運行主体	その他
那覇市	真和志地域乗合タクシー	-	ミーティングポイントなし	タクシー事業者委託	
浦添市	うらちゃんmini	-	ミーティングポイントなし	タクシー事業者委託	
糸満市	いとちゃんmini	-	ミーティングポイントあり	タクシー事業者委託	
南城市	おでかけなんじい	-	ミーティングポイントなし	(自前)	
北谷町	C-BUS	-	ミーティングポイントあり	タクシー事業者委託	
国頭村	国頭村営バス予約乗車	-	ミーティングポイントなし	(自前)	
粟国村	りかりか号	-	ミーティングポイントなし	(自前)	

＜その他、ほぼ誰でも乗れるバス＞

事業主体	サービス名	路線名	運行区間	運行主体	その他
那覇市	福祉バスふくちゃん号	本庁コース	那覇市総合福祉センター～那覇市総合福祉センター		無料
		小禄コース	那覇市総合福祉センター～那覇市総合福祉センター		無料
		首里コース	末吉老人福祉センター～末吉老人福祉センター		無料
		真和志コース	識名老人福祉センター～識名老人福祉センター		無料
うるま市	公共施設間連絡バス	具志川～石川線	うるま市役所～うるま市役所	(自前)	無料、実験運行
		具志川循環線	うるま市役所～うるま市役所	(自前)	無料、実験運行
		具志川～与勝線	うるま市役所～与那城出張所	(自前)	無料、実験運行
		与勝循環線	与那城出張所～与那城出張所	(自前)	無料、実験運行
イオン南風原	シャトルバス		イオン南風原～石嶺駅前	沖縄バス（貸切）	無料、特定日のみ運行、イオン発は要レシート呈示
沖縄中央療護園	お買い物送迎バス		自宅～商業施設	(自前)	無料、北中城村民のみ利用可能

＜沖縄県内の取組事例＞

①コミュニティバス（１）

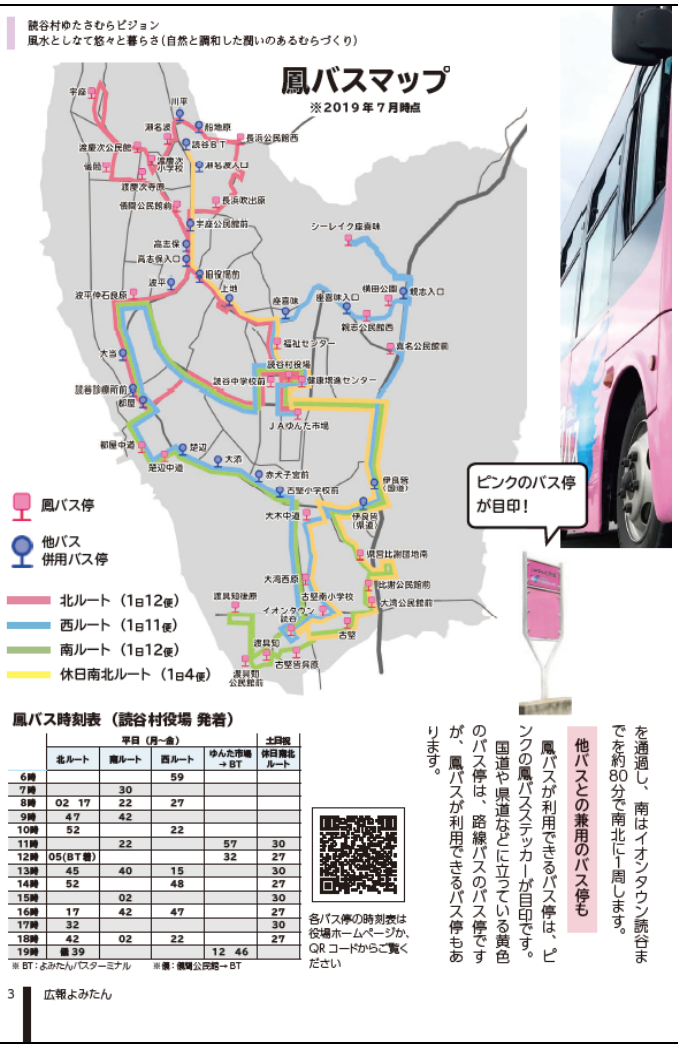
事業名	南城市Ｎバス
事業主体	南城市
導入の背景・目的	 ・市内の既存路線バスの運行拠点（３ヶ所）の統合も視野に入れつつ、新たに建設した市役所庁舎に運行拠点を設けています。それにともない、市内～市外間の既存バスの利便性を高めつつ､市内の移動については市内目線で路線を設計したコミュニティバス（Ｎバス）に担わせることとしました。 ・使用する車両、バスマップ、１日券類に至るまで、デザインが統一され、バスを「カッコ良い乗り物」として魅せる配慮が行われています。 ・Ｎバスは、運行開始直後からコロナ禍に見舞われ、なかなか利用者が増えない状況が続いていました。一般的には、需要減少に応じてバスの減便や運休を行う事例が多いことに対し、南城市では、バスの利用喚起策として、Ｎバスの利用者に対し、沿線の飲食店のサービス券を配布したり、無料乗車券を配布して、新たな利用者の獲得を狙うなど、市内にバスがあり、それが活用されることを前提とした取り組みが行われました。 ・Ｎバスおよび、既存路線バス再編の取り組みが評価され、令和３年度「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞しています。
事業概要（運行形態、路線図）	
備考	・南城市公共交通アテンダントとして、「Ｎ娘（えぬむす）」が南城市内を走るコミュニティバス『Ｎバス』を案内するアテンダントとして活動しています。 ・乗り方や乗り換えのご案内など、お客様のニーズに合わせた案内をしています。

①コミュニティバス（2）

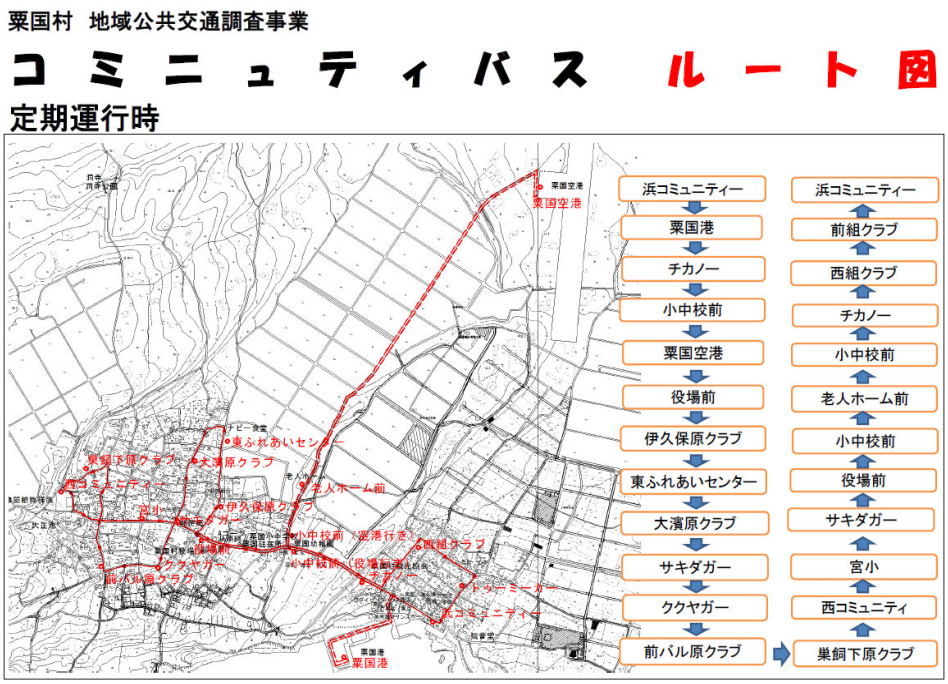
事業名	うるま市四島経由循環バス「伊計屋慶名線」
事業主体	うるま市（平安座総合開発株式会社）
導入の背景・目的	 ・勝連半島の沖合に点在する(橋で結ばれてはいる)島しょに、以前はそれぞれの島が所属する地方公共団体ごとにコミュニティバスが運行されていました。 ・合併により同一地方公共団体となったことで、各島のコミュニティバスを統合し、効率的な運行を実現しています。 ・以前は距離に応じた運賃体系に対し、2015年に「同一島内100円、複数島間200円」のシンプルな２段階運賃に切り替えています。その結果もあってか、近年は沿線人口の減少にもかかわらず、一定の利用者数を得続けています。
事業概要（運行形態、路線図）	 路線停留所：伊計共同売店前、伊計ビーチ前、池味、上原新里商店前、宮城中学校前、桃原漁港前、平安座&浜比嘉（平安ホテル前、浜漁港前、比嘉港湾前、比嘉（兼久）漁港前、比嘉港湾前、平安ホテル前、東川上商店前、西村商店前、浜川商店前、学校裏門前）、あやはし館前、JAおきなわ与那城支所前
備考	－

路線停留所		伊計共同売店前	伊計ビーチ前	池味	上原新里商店前	宮城中学校前	桃原漁港前	平安座&浜比嘉										あやはし館前	JAおきなわ与那城支所前
								平安ホテル前	浜漁港前	比嘉港湾前	比嘉（兼久）漁港前	比嘉港湾前	平安ホテル前	東川上商店前	西村商店前	浜川商店前	学校裏門前		
伊計共同売店前		0	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
伊計ビーチ前		100	0	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
池味		200	200	0	100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
上原新里商店前		200	200	100	0	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
宮城中学校前		200	200	100	100	0	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
桃原漁港前		200	200	100	100	100	0	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
平安座&浜比嘉	平安ホテル前	200	200	200	200	200	200	0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	200	200
	浜漁港前	200	200	200	200	200	200	100	0	100	100	100	100	100	100	100	100	200	200
	比嘉港湾前	200	200	200	200	200	200	100	100	0	100	100	100	100	100	100	100	200	200
	比嘉（兼久）漁港前	200	200	200	200	200	200	100	100	100	0	100	100	100	100	100	100	200	200
	比嘉港湾前	200	200	200	200	200	200	100	100	100	100	0	100	100	100	100	100	200	200
	平安ホテル前	200	200	200	200	200	200	100	100	100	100	100	0	100	100	100	100	200	200
	東川上商店前	200	200	200	200	200	200	100	100	100	100	100	100	0	100	100	100	200	200
	西村商店前	200	200	200	200	200	200	100	100	100	100	100	100	100	0	100	100	200	200
	浜川商店前	200	200	200	200	200	200	100	100	100	100	100	100	100	100	0	100	200	200
	学校裏門前	200	200	200	200	200	200	100	100	100	100	100	100	100	100	100	0	200	200
あやはし館前		200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	0	100
JAおきなわ与那城支所前		200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	100	0

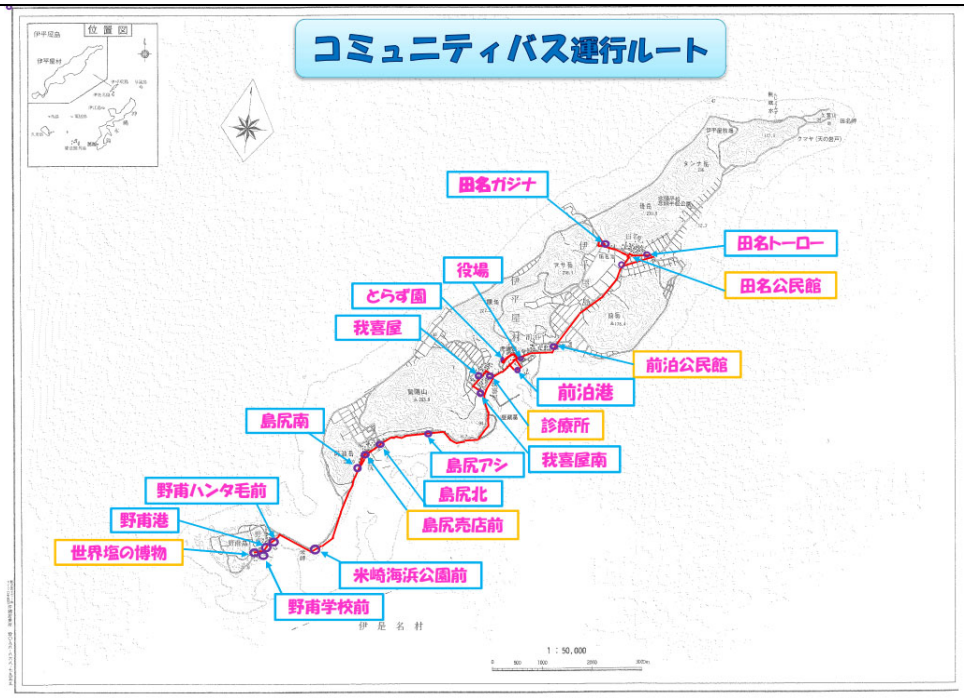
①コミュニティバス（3）

事業名	鳳（おおとり）バス
事業主体	読谷村
導入の背景・目的	・読谷村では平成９年から平成20年度まで実施されていた、役場へのタクシー利用者に往復分の初乗り代金を支払う「タクシー助成制度」に代わるものとして、路線バスの空白地域の補完を目的に、平成21年よりコミュニティバスを運行しています。 ・車両は読谷村が購入し、運行及び車両の維持管理を沖縄バス(株)に委託しています。 ・平成25年時点の年間経費としては、委託費用2,000万円の他、燃料費約300万円、臨時職員人件費約200万円の計約2,500万円です。 ・運賃体系は、高校生以上64歳までの一般は一律200円であり、それ以外の年齢の方および障がい者は一律100円となっています。 ・その他、各属性について２倍の料金を払うことで一日フリー乗車券として利用可能であり、また10回分の料金で11回分利用可能な回数券、25回分の料金で利用可能な１ヶ月定期券が設けられています。
事業概要（運行形態、路線図）	 を通過し、南はイオンタウン読谷までを約80分で南北に1周します。 **他バスとの兼用のバス停も** 鳳バスが利用できるバス停は、ピンクの鳳バスステッカーが目印です。国道や県道などに立っている黄色のバス停は、路線バスのバス停ですが、鳳バスが利用できるバス停もあります。
備考	－

①コミュニティバス（4）

事業名	粟国村「アニー号」
事業主体	粟国村総務課
導入の背景・目的	 ・従来の村民の主な移動手段は、徒歩、自転車、自家用車等でしたが、住民から公共交通導入の要望があり、平成26年10月より、粟国港に近い浜コミュニティを起終点として、粟国港、粟国空港、村役場他島内各所を結び運行しています。 ・運行に当たっては、粟国村の運営する情報提供サイト「粟国アーカイブス」のほか、毎月粟国村により発行されている広報誌「広報あぐに」において周知が図られています。 ・フェリーの出入航時には一定の利用客など、観光客・ビジネス客の足としても良く利用されています。 ・乗車定員10人のワゴン車１両を保有しています。 ・運賃体系は、中学生以上で74歳までの大人は100円であり、その他の年齢および障害者手帳所有者とその付添者１名は50円の割引運賃となっています。
事業概要（運行形態、路線図）	
備考	 ・コミュニティバスの他にデマンド型の乗合タクシー「りかりか号」を運行しています。 ・運賃体系は、中学生以上で74歳までの大人は200円であり、その他の年齢および障害者手帳所有者とその付添者１名は100円の割引運賃となっています。

①コミュニティバス（5）

事業名	伊平屋村コミュニティバス
事業主体	伊平屋村
導入の背景・目的	・伊平屋村では、交通不便地域の解消や高齢化社会への対応、交通弱者対策等、村営フェリーや、伊是名村への渡船と連携した公共交通の確保等を目的とし、平成24年よりコミュニティバスを運行しています。 ・バス購入費の一部に、中学生が体験学習でアイスを販売した収益が充てられるなど、地元民からも愛されています。 ・乗車定員14人の小型バス１両を保有しています。 ・従来は少子高齢化が進む中、自家用車を所有しない住民は、家族や知り合いへ頼み主要施設などへの移動手段でした。 ・コミュニティバス導入以降、高齢者をはじめ住民、島外来島者の移動手段として利用されています。 ・運賃体系は、小学生以上の大人は一律100円であり、障害者手帳所有者名は50円の割引運賃となっています。
事業概要（運行形態、路線図）	
備考	－

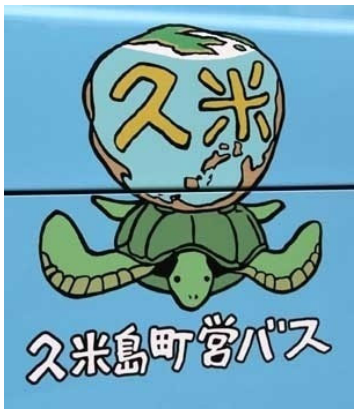
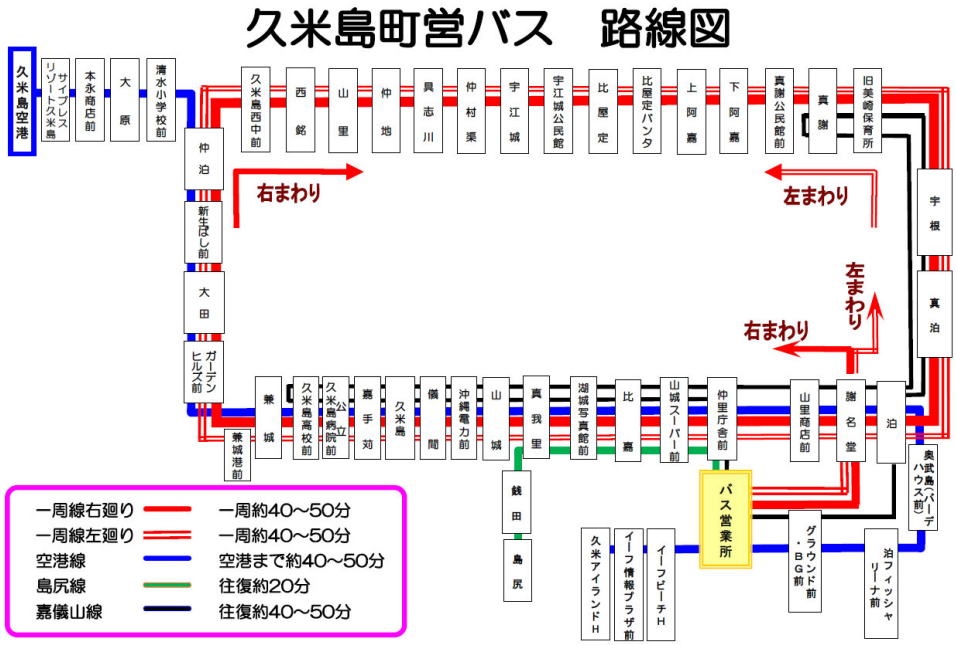
②デマンドバス

<table>
<tr><td>事業名</td><td>糸満市「いとちゃんmini」</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td>糸満市市民生活環境課市民生活係</td></tr>
<tr><td>導入の背景・目的</td><td>・糸満市では、増加する観光客への対応と、市内に点在する観光・主要施設を既存路線バスではカバーしきれないことから、平成26年度より、デマンドバス「いとちゃんmini」を運行しています。
・市内を対象とした観光ガイドブックに、いとちゃんminiを活用した周遊観光プログラムを掲載するなど、観光客にも周知が図られています。
・その結果、県外利用者は１日券を積極的に活用し、１日あたり利用回数も４～５回にのぼるなど、周遊型観光の実現に大きく寄与するものとなりました。

・実験から得られた課題解決の一環として、平成28年度にはミーティングポイントを前年の80ヶ所から157ヶ所に倍増し、利用者も２倍近くに急増しました。
・乗合発生率も約４割に達しており、効率の良い運行が実現できている点も特筆されました。
・以後年ごとに利用は増加し、令和元年度にはワゴン車３台＋予備１台で１日あたり利用者数64.5名、乗合発生率61.6%に達しました。予約成立の割合は52%にとどまり、むしろ予約日成立の対策を検討しないといけないほどの活況を呈しています。</td></tr>
<tr><td>事業概要
（運行形態、路線図）</td><td></td></tr>
<tr><td>備考</td><td>・連絡先：糸満市観光協会
（098-840-3210　受付時間：8時30分～16時45分）
・インターネット予約が可能（Web登録／予約サイト）
※いとちゃんminiは完全予約制
※いとちゃんminiはバス停以外での乗り降りはできません。
※乗車後に行き先の変更はできません。変更する場合は予約の取り直しが必要です。

</td></tr>
</table>

＜参考：町営バス＞

事業名	久米島町営バス
事業主体	久米島
導入の背景・目的	・久米島では平成８年に久米島交通が路線バス事業から撤退したことを受け、当時の仲里村、具志川村両村による公営バスへと移行し、島内交通の安定的確保が図られました。その後平成14年の両村合併を受けて、現在まで町営バスとして運行しています。 ・平成29年度一般会計当初予算書によると、路線バス使用料による収入は約910万円であり、加えて沖縄県より、路線バス運営費補助金として約601万円が給付されています。 ・令和３年３月末現在、乗車定員58人、57人、55人の車両各１両と29人の車両２両を保有しています。 ・距離に応じた運賃体系であるが、75歳以上は無料、障がい者のうち、免除証明書を発行された者は半額とするなどの割引があります。 
事業概要（運行形態、路線図）	
備考	－

（３）自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送とは、過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度です。

沖縄県内では、７地方公共団体で市町村運営有償運送、５地方公共団体で市町村運営福祉有償運送を行っています。

図3.4　自家用有償旅客運送制度（出典：国土交通省自動車局）

表3.2：自家用有償旅客運送を行っている市町村
出典：沖縄総合事務局　業務概要（令和３年版）

＜交通空白有償輸送＞

令和3年3月末現在

島別	市町村別	運送者名	運送区域	対象	乗車定員	備考
沖縄本島	国頭村	国頭村長	①楚州～安田～安波～やんばる学びの森～辺土名～ 辺土名高校 ②奥～宜名真～辺土名 ③国頭村内(路線バス定期運行エリアを除く)	一般客	21人(1両) 10人(2両)	①②定期路線 ③デマンド
座間味島	座間味村	座間味村長	①座間味港旅客ターミナル～古座間味ビーチ～阿佐 ②座間味港旅客ターミナル～阿真キャンプ場	一般客	28人(1両) 58人(1両) 65人(1両)	
久米島	久米島町	久米島町長	①久米島一周線 右廻り(営業所～謝名堂～高校前～仲泊～宇江城～真謝～泊～営業所) 左廻り(営業所～泊～真謝～宇江城～西銘～仲泊～高校前～比嘉～営業所) ②空港線(営業所～イーフビーチ前～西奥武島～謝名堂～真我里～ 高校前～仲泊～空港～仲泊～真我里～イーフビーチ前～ 西奥武島～真謝～営業所) ③島尻線(営業所～謝名堂～真我里～島尻～真我里～謝名堂～営業所) ④嘉儀山線(営業所～謝名堂～公立病院～高校前～儀間～仲里庁舎前～営業所)	一般客	58人(1両) 57人(1両) 55人(1両) 29人(2両)	
多良間島	多良間村	多良間村長	①JA沖縄多良間支店前～普天間港～JA沖縄多良間支店前 ②JA沖縄多良間支店前～前泊港～JA沖縄多良間支店前 ③JA沖縄多良間支店前～多良間空港～JA沖縄多良間支店前	一般客	26人(1両)	
伊平屋島	伊平屋村	伊平屋村長	①前泊港旅客ターミナル前～田名～野甫～前泊港旅客ターミナル前	一般客	8人(1両) 14人(1両)	
粟国島	粟国村	粟国村長	①浜コミュニティー～役場前～伊久保原クラブ～東ふれあいセンター～大濱原クラブ～サキタガー～ククヤガー～前バル原クラブ～巣飼下原クラブ～西コミュニティー～宮小～老人ホーム～小中学校前～チカノー～西組クラブ～トゥー・ミーカー～浜コミュニティー～粟国港～浜コミュニティー ②浜コミュニティー～役場前～伊久保原クラブ～東ふれあいセンター～大濱原クラブ～サキタガー～ククヤガー～前バル原クラブ～巣飼下原クラブ～西コミュニティー～宮小～老人ホーム～小中学校前～チカノー～西組クラブ～トゥーミーカー～浜コミュニティー～粟国港～粟国空港～浜コミュニティー ③粟国村内	一般客	10人(1両) 7人(1両)	①②定期路線 ③デマンド
宮古島	宮古島市	宮古島市長	宮古島市内	一般客	24人(1両) 5人(1両)	

＜福祉有償輸送＞

令和3年3月末現在

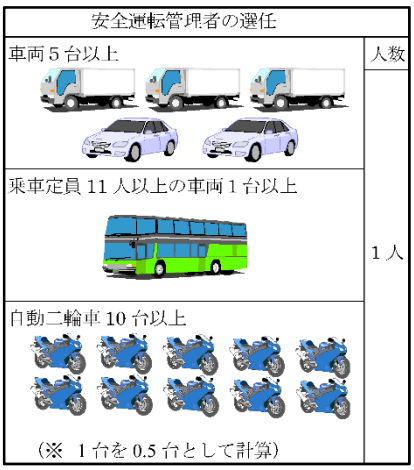
島別	市町村別	運送者名	運送区域	対象	乗車定員	備考
沖縄本島	国頭村	国頭村長	国頭村	身体障害者 要介護認定者 要支援認定者　外	10人(1両)	
石垣島	石垣市	石垣市長	石垣市	身体障害者 要介護認定者 要支援認定者	10人(1両)	
沖縄本島	恩納村	社会福祉法人 恩納村社会福祉協議会	恩納村	身体障害者 要介護認定者 要支援認定者　外	10人(1両)、 6人(1両)、5人(3両) 4人(10両)	
	東村	社会福祉法人 東村社会福祉協議会	東村	身体障害者 要介護認定者 要支援認定者　外	10人(2両) 8人(1両) 4人(1両)	
	大宜味村	社会福祉法人 大宜味村社会福祉協議会	大宜味村	身体障害者 要介護認定者 要支援認定者　外	7人(1両) 6人(1両)	

（４）多様な輸送資源の活用～企業が有する車両の活用～

地域旅客運送サービスを確保する上で、既存公共交通機関の維持が困難な場合や、既存公共交通機関だけではカバーしきれない移動ニーズが出てくることも考えられます。

その際は、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、潜在する資源も十分活用して、移動ニーズに対応する必要があります。例えば、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービスの活用を考える必要があります。

当該地方公共団体の企業が有する車両活用の情報として、各地方公共団体が既に持っている域内の事業所等情報による輸送手段に加え、沖縄県警察では、「安全運転管理者等の選任手続き」について、警察署HPにて公開しております。安全運転管理責任者の選任基準は以下の通りであり、「車両５台以上」、「乗車定員11人以上の車両１台以上」、「自動二輪車10台以上」のいずれかの条件を満たす際は、１名選任する必要があります。



安全運転管理者事業所として、事業所名（50音順）ごとの所在地（市町村名）がHP上に掲載されていますので、既存の民間事業者による送迎サービスの活用を検討される際は、事業所の確認をお願いいたします。

３．県内の地域公共交通計画策定一覧（地方公共団体）

令和２年の活性化再生法の改正に伴い、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる、新たな法定計画として地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。

地域公共交通計画は、従来の計画に対し対象や内容、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面で拡充させ、新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくことを目的としています。

改正法施行前に作成された網形成計画は、改正法施行後（令和２年11月27日以降）は、地域公共交通計画とみなされるため、網形成計画を地域公共交通計画に転換するための手続き等は不要です。改正法施行前に網形成計画を作成済みだった地方公共団体は、次回の計画見直しのタイミング等で、地域公共交通計画で定められている記載事項（努力記載事項を含む）を満たしているか確認を行ってください。また、これから策定される地方公共団体は、次項の県内地方公共団体の策定例も確認しながら、策定をお願いします。

表3.3　地域公共交通計画と従来の計画の違い

	地域公共交通計画 （令和２年～）	網形成計画 （平成26年～）	連携計画 （平成19年～）
計画の対象	・ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え、改善や充実に取り組む ・地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる	・バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする	・バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置づけ	・地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	・地方公共団体による作成が可能	・市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）
実効性確保	・定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みづくりを制度化 ・定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化	・可能な限り具体的な数値指標を明示 ・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価	・可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

表3.4　各地方公共団体の策定状況

地方公共団体名	計画名・問い合わせ先	策定年月
那覇市	那覇市地域公共交通網形成計画 那覇市都市みらい部都市計画課交通政策LRTグループ	2020年３月
糸満市	糸満市地域公共交通網形成計画 糸満市企画開発部政策推進課	2020年２月
沖縄市	沖縄市地域公共交通網形成計画 沖縄市建設部都市交通担当	2018年２月
南城市	南城市地域公共交通網形成計画 沖縄県南城市企画部企画室 南城市地域公共交通会議	2017年３月

表3.5　地域公共交通計画（策定済み：４地方公共団体）の目標値及び調査方法

取得区分	目標値（数値指標）	地方公共団体名	出典及び調査方法
・基礎的データ	公共交通利用者数	那覇市	那覇市統計書
	市内移動手段に占める割合（路線バス）	那覇市	航空乗客調査（那覇市の観光統計）
	市内移動手段に占める割合（モノレール）	那覇市	航空乗客調査（那覇市の観光統計）
	周辺市町村の観光地と沖縄市を結ぶバス路線数	沖縄市	バス路線図より
	バスターミナルの数	南城市	バス路線図より
	中核地から市外への運行系統数	南城市	バス路線図より
・基礎的データと他の公開データとの組み合わせ ・他の公開データ	市民1人あたりの週間公共交通利用回数	那覇市	「公共交通利用者数」と総人口（住民基本台帳）から単純換算
	地域公共交通に満足している方の割合	那覇市	那覇市民意識調査
	公共交通カバー人口の割合	沖縄市	GTFSのバス停位置情報×国土数値情報（メッシュ人口）
	市営バスの免許返納者割引障がい者割引の利用割合	糸満市	免許返納者割引障がい者割引の利用データ
	市内行事での公共交通利用促進告知回数	糸満市	市公開データ
	需要喚起に向けたイベント実施	南城市	市公開データ
・公共交通事業者提供データ（HP非公開データ） ※ヒアリング調査等での取得を含む	コミュニティバス等の利用者一人当たりの財政負担	沖縄市	沖縄市事業費
	市営バスの収支率	糸満市	市営バス決算書
	補助対象市内線と市営バス運行の行政負担額	糸満市	行政負担額は市より提供
	補助対象市内線と市営バス運行の利用者数	糸満市	補助対象市内線はバス会社より提供
・住民アンケート調査データ	公共交通の分担率（住民、観光客）	沖縄市、南城市	住民アンケート調査、観光客アンケート
	公共交通利用の満足度	沖縄市	住民アンケート調査
	路線バスの満足度（運賃、運行頻度、バス停整備状況）	南城市	住民アンケート調査
・より詳細な調査データ ・その他	LRTなどの基幹的公共交通の運営体制の確立件数	那覇市	独自集計
	ネットワークのあり方を考えるための協議会等の実施件数	那覇市	独自集計
	交通結節点整備	沖縄市	独自集計
	フィーダーバスの導入	沖縄市	独自集計
	開発計画地にアクセスするバス路線数	沖縄市	バス路線図より。開発計画地の整理
	LRTなどの基幹的公共交通の運営体制の確立件数	那覇市	別途調査

４．計画策定に役立つビッグデータの活用方法

（１）ビッグデータとは

ビッグデータとは、さまざまな種類や形式のデータを含む巨大なデータ群のことを示します。「量（volume）」「種類（variety）」「入出力や処理の速度（verocity）」の３つの要素から成り立っています。

総務省は、ビッグデータの種別に関して以下の４点に分類しています。

①国や地方公共団体が提供する「オープンデータ」

②企業のノウハウをデジタル化・構造化したデータ

③企業のM2M（Machine to Machine）に関するストリーミングデータ

④個人情報である「パーソナルデータ」

手引き（詳細版）P-101において、ビッグデータの補完的な活用方法が紹介されており、利用実態調査やアンケート調査等で把握できる平均的な移動実態に加えて、ビッグデータによる交通流動の時系列的な変化や、広域的な交通流動を捉えることで、地域における交通実態の多面的な理解につながることがあるとされています。一方、データによっては、データ確保のためのコストがかかることもありますが、地域において検証したい内容に応じて活用を検討することが推奨されています。

以上を踏まえ、ビッグデータの活用方法の例として、「オープンデータ」と「パーソナルデータ」についての活用方法を示します。

（２）国や地方公共団体が提供する「オープンデータ」

１）RESAS 地域経済分析システム

RESAS 地域経済分析システムとは、内閣官房（まち・ひと・しごと創生本部事務局）および経済産業省が、産業構造や人口動態、人の流れなどに関する官民のビッグデータを集約し、可視化するシステムを用い、オープンデータとして提供されています。

地域の人口構成や将来の人口推移を把握することができ、手引き（入門編）においても、地域の現状を把握するデータとして、「観光資源と観光客の集積度」を把握する活用方法が取りまとめられています。☞手引き（入門編）P-33

また、2020年６月に、新型コロナウイルス感染症の日本経済への影響についてビッグデータを用いて可視化する地域経済分析サイト「V-RESAS」が公開されています。「人流」、「消費」、「飲食」、「宿泊」、「イベント」、「雇用」の６項目に分かれています。

「人流」の機能では、当該エリアの滞在している人口がどの都道府県から来たか、また、当該エリアに居住している人口がどの都道府県に行ったかを、2019年の週平均の都道府県を跨いだ移動人口との比率（指数）でまとめられています。

次項に示す図は、「沖縄県の都道府県を跨いだ移動の最新上位10都道府県」（2019年12月30日～2022年３月６日）を示したものであり、初めての緊急事態宣言である2020/4/7～5/25においては、人流が大幅に減少しています。また、2021年の12月下旬から11月上旬にかけては、2019年の週平均を上回る人流があったことを示しております。

オープンデータによる人流の推移とコロナ禍前の公共交通の利用状況の推移を組み合わせることで、コロナ禍における公共交通の利用状況を整理することもでき、コロナ禍における公共交通のあり方についての検討も可能となります。

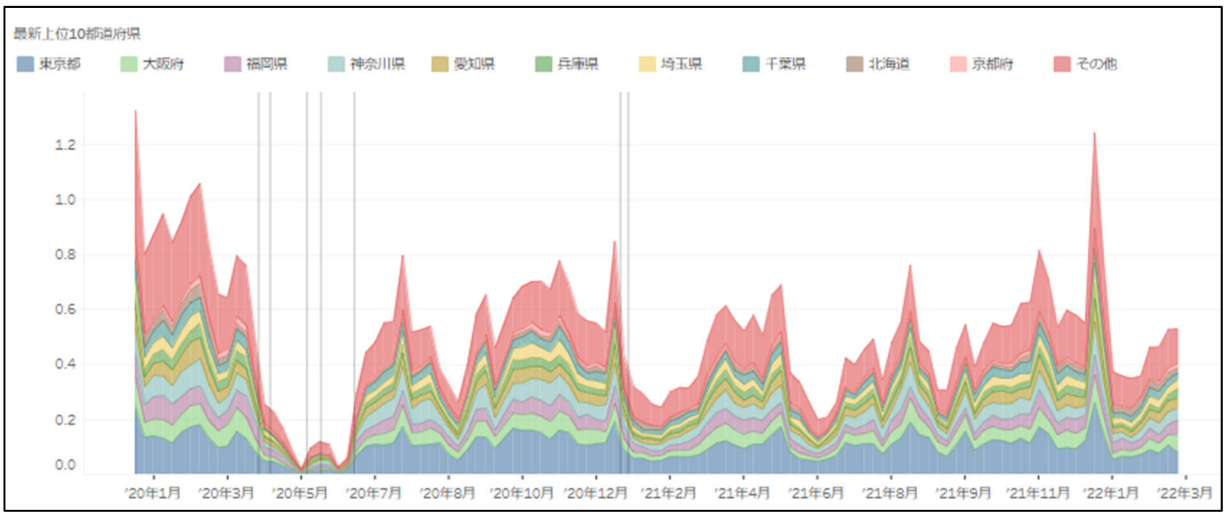


図4.1「沖縄県の都道府県を跨いだ移動の最新上位10都道府県」（2019年12月～2022年3月）
出典：V-RESAS（https://v-resas.go.jp/）

２）Okinawa Transit and Tourism Opendata Platform（OTTOP）

OTTOPとは、沖縄県の観光と２次交通情報をオープンデータとして取り扱うことで 地域の公共性の高い情報資産を“地域”のために残していくためデータのメンテナンス、利活用促進のためのコミュニティづくりを進めています。

公共交通機関を始め、地場企業、団体と連携し沖縄県内の公共交通情報をオープンフォーマットであるGTFS（停留所、路線、便、時刻表、運賃　等）にて整備されており事業者が常に更新するので情報の鮮度も新鮮に保たれています。

地域公共交通計画策定時に、当該市町村内のバス路線図やバス停留所の位置、運行時間なども把握することができますが、詳しい活用方法は、OTTOPを運営している、一般社団法人沖縄オープンラボラトリにお尋ねください。

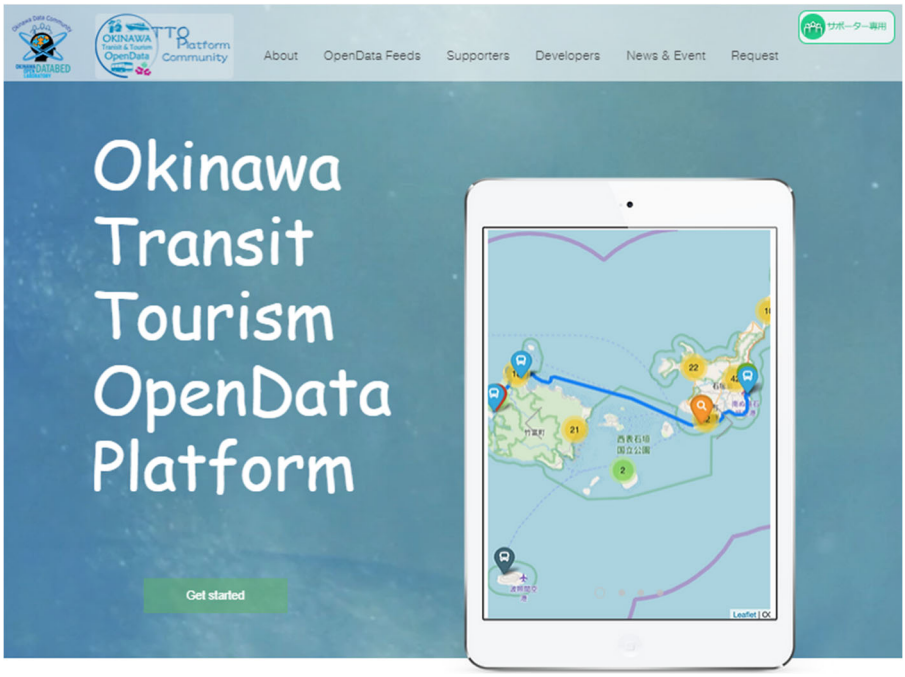


図4.2　Okinawa Transit and Tourism Opendata Platform（OTTOP）サービス内容
出典：OTTOP HP（https://www.ottop.databed.org/）

（３）個人情報である「パーソナルデータ」

「パーソナルデータ」は、個人の属性情報、移動・行動・購買履歴、ウェアラブル機器から収集された個人情報を含むものであります。人の移動・行動などを含め、交通関連では、GPS付き携帯電話、カーナビ、ICカードなどの普及により、人や車の移動履歴が蓄積される　日々移動履歴が蓄積されおり、サービスは大きく分け、「携帯電話基地局データ」、「携帯電話GPSデータ」、「プローブデータ」、「Wi-Fiアクセスポイントデータ」、「交通系ICカードデータ」に分類されます。

特に「携帯電話基地局データ」、「携帯電話GPSデータ」については、公共交通計画策定時のみならず、人流データの把握などで様々な機関で活用されています。

表4.2　交通関連ビッグデータ（５種類）の概要及び主なサービス

区分	概要	企業・統計データ名	サービス内容
携帯電話基地局データ	・基地局の電波到達範囲内に所在する端末の存在確認の位置登録をもとに、人の移動を把握。 ・大量サンプルで移動の実態を把握可能。	【NTTドコモ】 モバイル空間統計 国内人口分布統計（リアルタイム版）	・基地局のエリアごとに所在する携帯電話の台数と、契約情報から性別・年代などの属性を取得。 ・約7800万ユーザーとサンプル数が多い。人口の推計は500メートルメッシュ単位。統計処理により個人は識別不可。
携帯電話GPSデータ	・スマートフォン等のGPSで取得される位置情報に基づき人の移動を把握。 ・GPS機能を有効にしている端末（位置情報取得を許諾している場合）データを取得。 ・緯度経度単位での高頻度で把握が可能。	【KDDI】 Location Analyzer	・au公式アプリを通して同意を得たユーザーからGPS位置情報を取得。契約情報から性別・年代などの属性を取得。 ・最小10mメッシュ単位でGPS位置情報を取得。道路単位の通行量も推計可能。統計処理により個人は識別不可。
		【Agoop】 メッシュ型 流動人口データ	・提携する位置情報アプリを通して同意を得たユーザーからGPS位置情報を取得。 ・GPS位置情報以外の性別・年齢といった情報は集めず、統計処理により個人は識別不可。
		【ブログウォッチャー】 位置情報データ	・位置情報データプラットフォーム「プロファイルパスポート」を提供し、位置情報データを活用した広告・分析・データ提供を実施。
プローブデータ	・ETC2.0、バスロケ等を通じて得られる自動車の位置情報。 ・GPSでの取得となり、緯度経度単位で高頻度に把握可能。	【株式会社OTSサービス経営研究所】 OTS調査対象者レンタカープローブデータ	・OTSレンタカーの貸渡車両に搭載するカープローブ情報等（カープローブ情報の分析。 ・データ取得は、GPS情報２分毎又は300m置きに取得。レンタカー利用者の属性も付与。
Wi-Fiアクセスポイントデータ	・Wi-Fiアクセスポイントに接続したアクセス履歴をもとに人の移動を把握。 ・Wi-Fi通信機能を有効にしている端末からデータを取得。	【沖縄県】 Be.Okinawa　Free Wi-Fi	
交通系ICカードデータ	・ICカードリーダーで読み取った乗降履歴をもとに、鉄道駅間 やバス停間のODを把握。 ・性別や年齢等がICカードに紐づけられていれば、属性別の移動実態（鉄道駅間やバス停間の移動）の把握が可能。	【沖縄ICカード株式会社】 OKICA乗降履歴データ	

５．現状分析や数値指標の設定に資するアンケート調査（沖縄県全域）

沖縄総合事務局では、地域公共交通計画策定時において、現状分析や数値指標の設定に資するデータへの整理の一環として、沖縄県全域を対象にWebアンケート調査を実施しました。

計画策定段階ではアンケート、ヒアリングなどはすごく重要です。一方で、成果指標については、できるだけ定量的・自動的に把握できる数値が望ましいと考えています。

成果指標でアンケートを使うものは次善の策であり、抑制的な方が良いと考えています。アンケートを使わざるを得ない場合は、経年比較しやすいよう、対象者やアンケート手法・時期など配慮する必要があります。

（１）調査概要

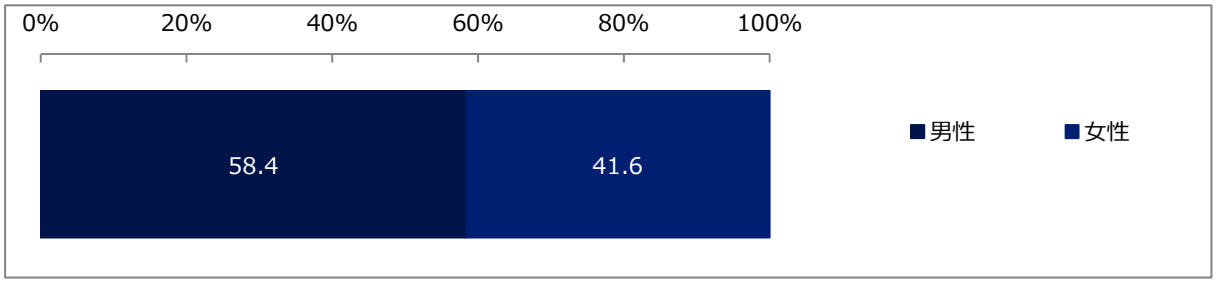
調査対象	○沖縄県内全域の 18 歳以上の地域住民
サンプル数	○1,000 サンプル※地域別に人口構成比により割り付け （北部 100、中部 400、南部 400、南部離島・宮古・八重山 100）
調査方法	○Web アンケート調査会社のモニターを対象に、インターネット上の特設ページにてアンケートに回答頂く形式にて実施。
実施時期	○令和３年 12 月
質問項目	①基本属性：性別／年齢／居住地／運転免許証の有無 ②移動目的／移動頻度／移動手段／公共交通利用頻度／公共交通の有無／公共交通の便数／公共交通の利用可能な距離 ③公共交通利用理由／公共交通の認知度 ④SDGs 推進による公共交通の利用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

（２）実施結果

【Ｑ１】基本属性

Q1-1.性別

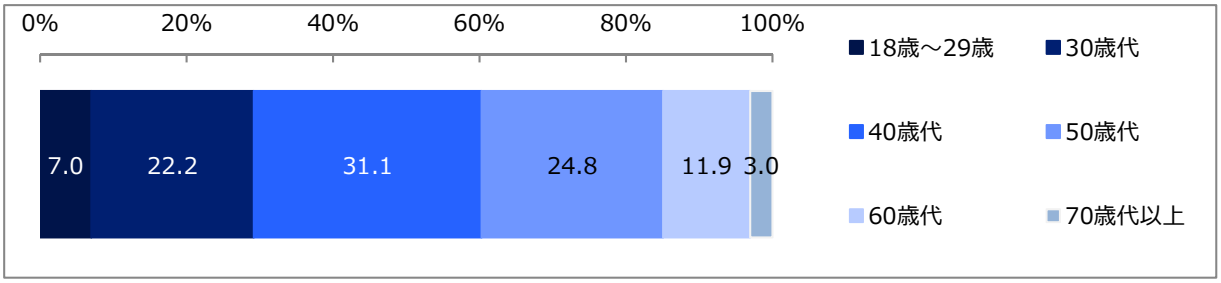
○性別について、「男性」は58.4%、「女性」は41.6%となっています。



n＝1,000

Q1-2.年代

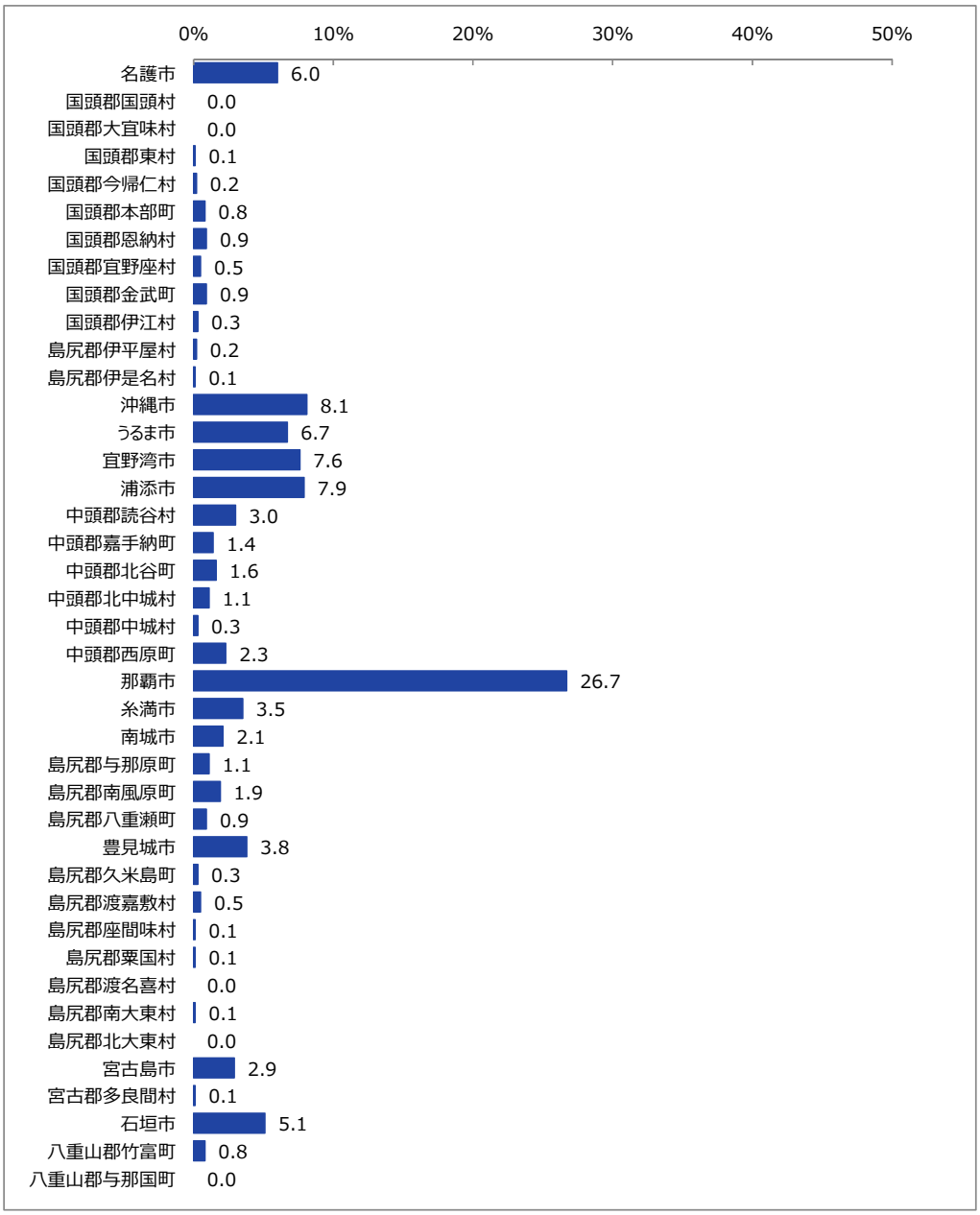
○年代について、「40代」が31.1%、「50代」が24.8%と多くなっています。



n＝1,000

Q1-3. 居住地

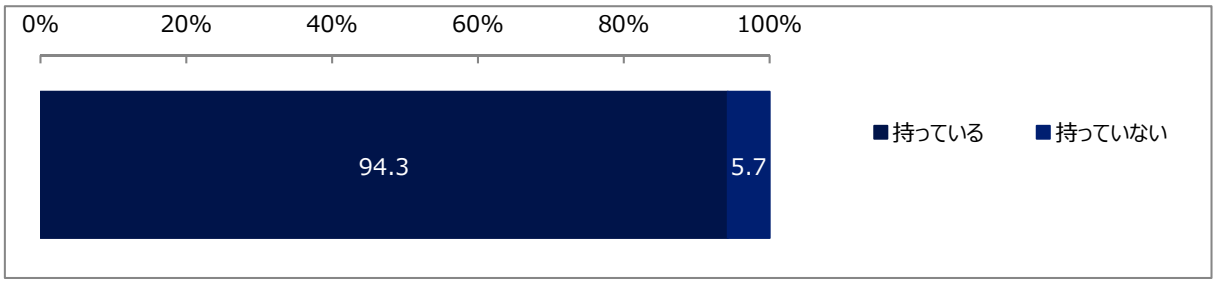
○居住地について、「那覇市」が26.7%と最も多く、「沖縄市」、「浦添市」、「宜野湾市」が次いで多くなっています。



n＝1,000

Q1-4. 運転免許証の有無

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

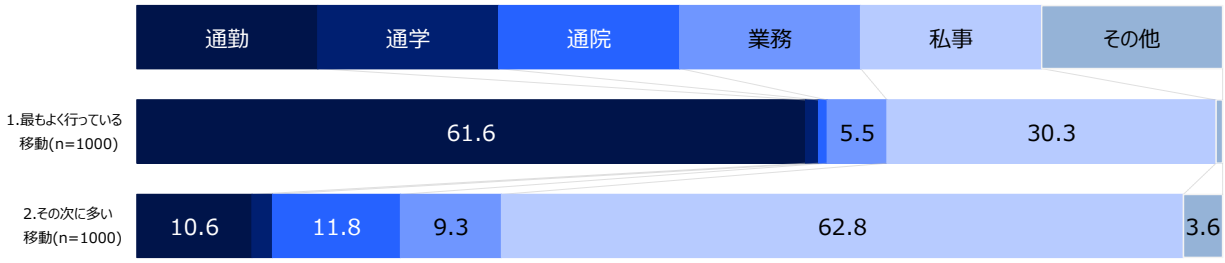


n＝1,000

【Ｑ２】普段の移動について

Q2-1. 平日の代表的な移動目的

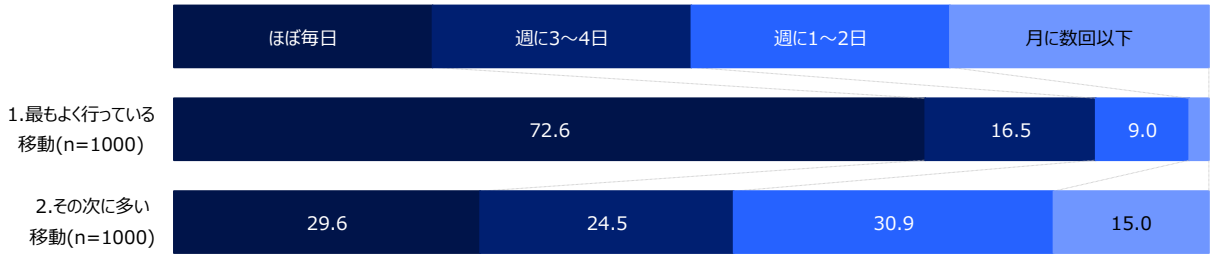
○移動目的について、「最もよく行っている移動」では「通勤」が61.6%と最も多い一方、「その次に多い移動」では「私事」が62.8%と最も多くなっています。



n＝1,000

Q2-2. 平日の代表的な移動頻度

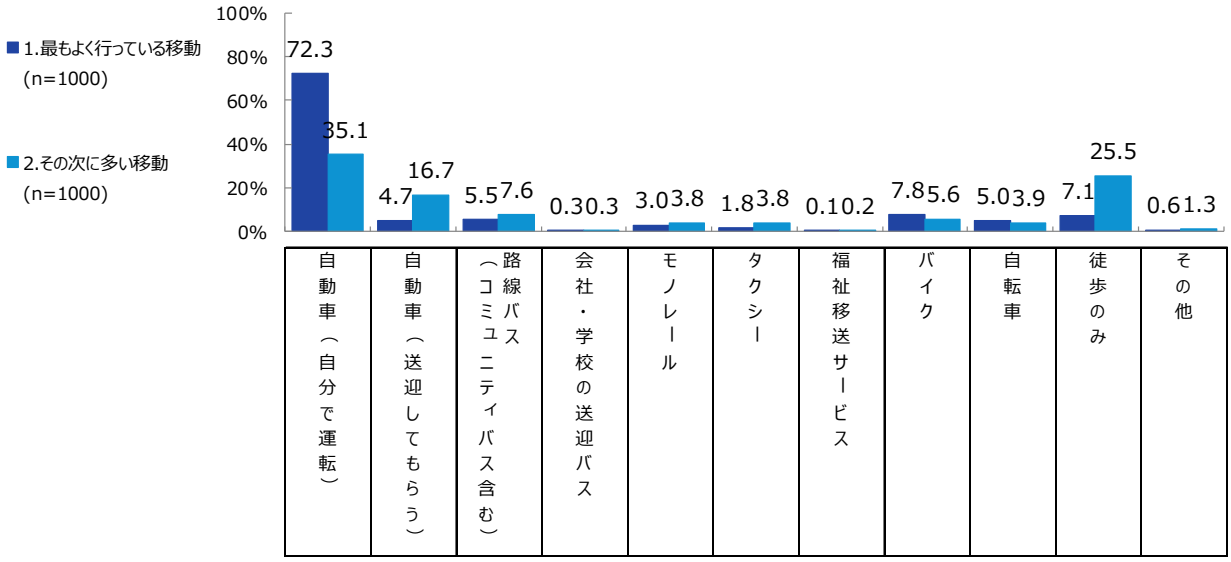
○移動頻度について、「最もよく行っている移動」では「ほぼ毎日」が72.6%と最も多い一方、「その次に多い移動」では「週に１～２日」が30.9%と最も多くなっています。



n＝1,000

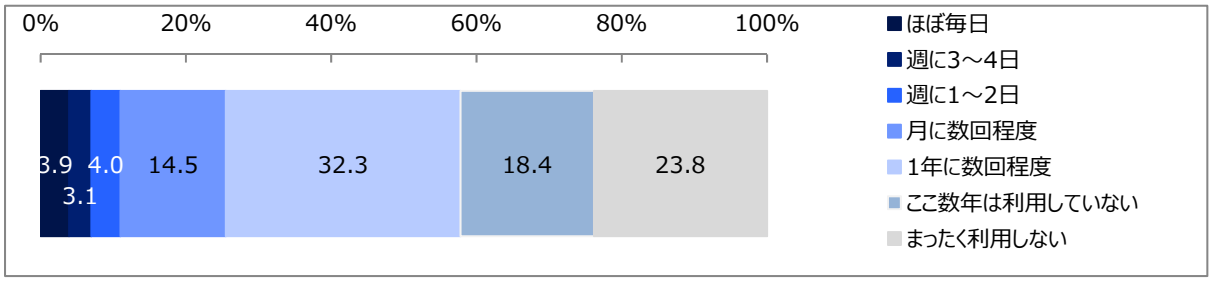
Q2-3. 平日の代表的な移動手段

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



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

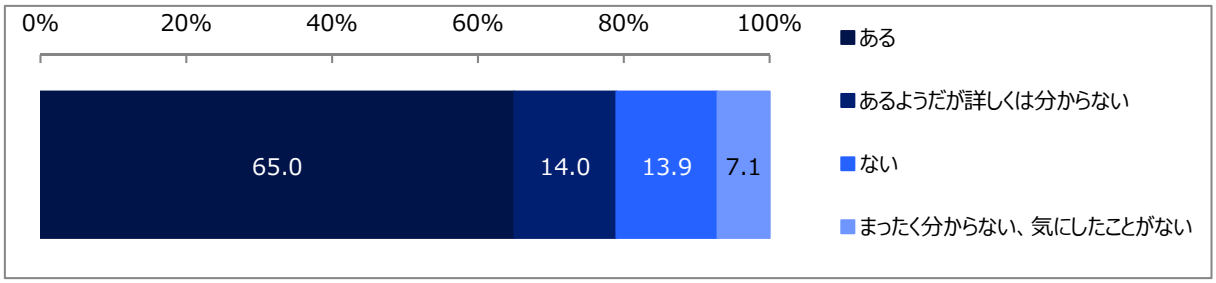
○公共交通の利用頻度について、「一年に数回程度」が最も多く32.3%、「まったく利用しない」、「ここ数年は利用していない」がそれぞれ23.8%、18.4%とつづきます。



n＝1,000

Q2-5. 近所の利用可能な公共交通の有無

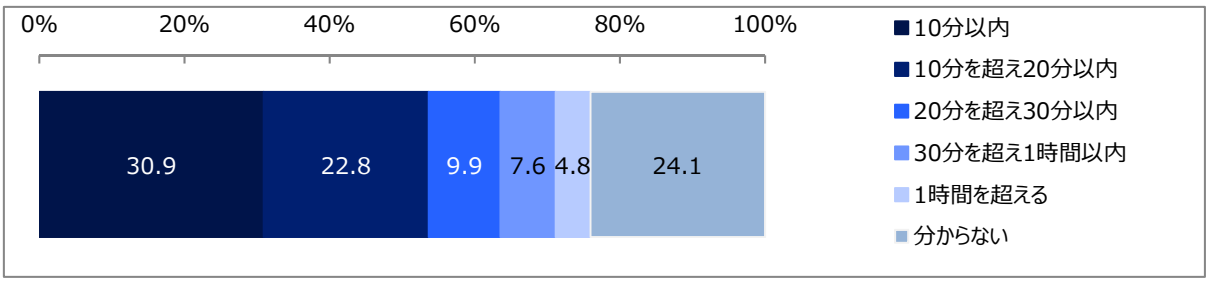
○利用可能な公共交通の有無について、「ある」、「あるようだが詳しくは分からない」を合わせると79.0%と、約８割を占めています。



n＝1,000

Q2-6. 近所の利用可能な公共交通の運行間隔

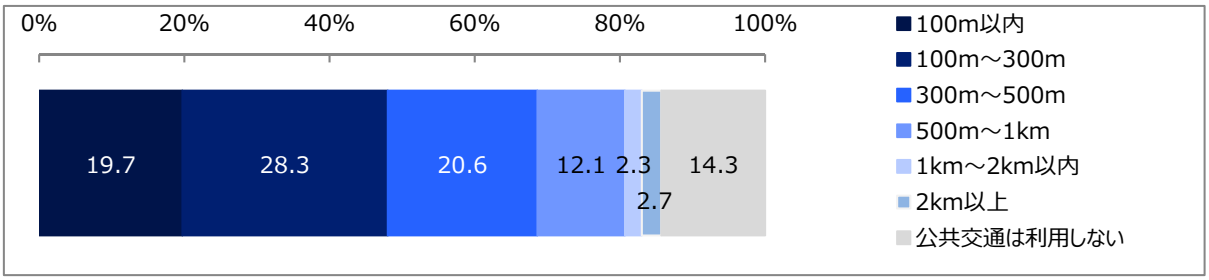
○利用可能な公共交通の運行間隔について、「10分以内」が最も多く30.9%であり、「10分を超え20分以内」が22.8%とつづきます。



n＝790

Q2-7. 利用可能となる公共交通の自宅からの距離

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

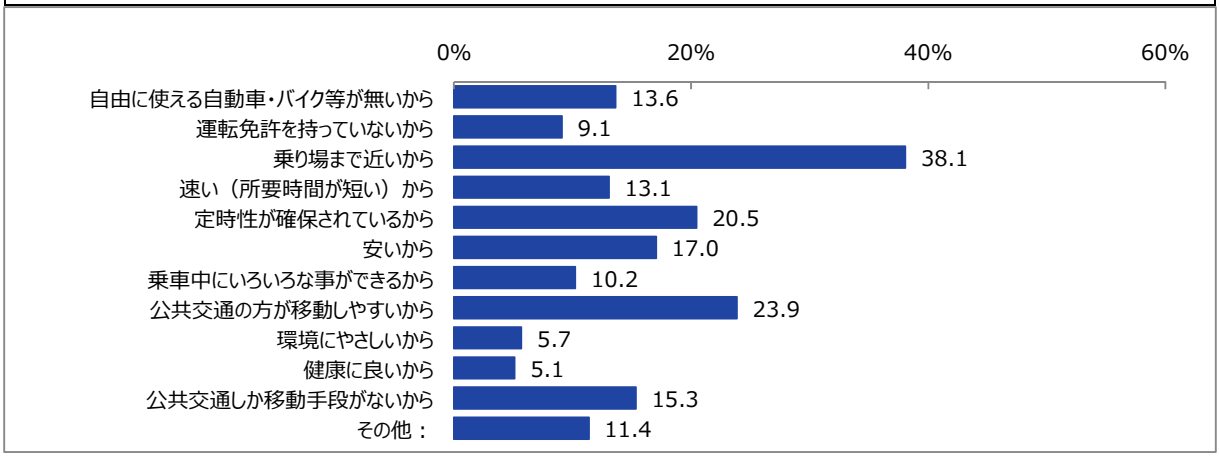


n＝1,000

【Ｑ３】公共交通の利用、認知について

Q3-1. 公共交通を利用する利用する理由（３つまで）

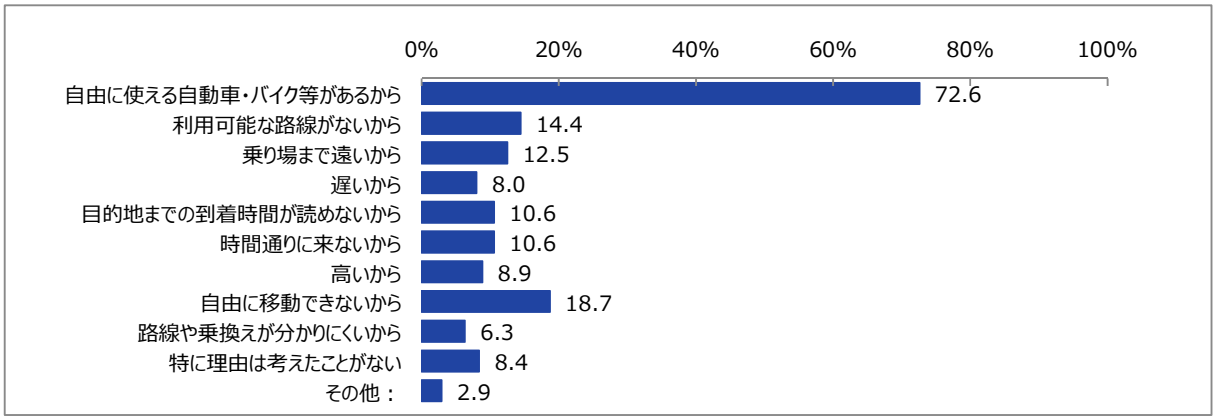
○公共交通を利用する理由について、「乗り場までちかいから」が最も多く38.1%、次いで「公共交通の方が移動しやすいから」が23.9%と多くなっています。



n＝176

Q3-2. 公共交通を利用しない理由（３つまで）

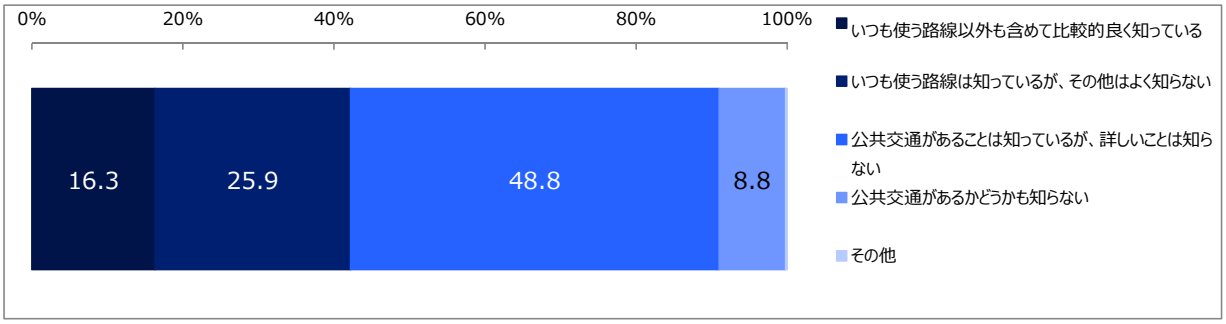
○公共交通を利用しない理由について、「自由に使える自動車・バイク等があるから」が72.6%と最も多く、次いで「自由に移動できないから」が18.7%と多くなっています。



n＝824

Q3-3. 身近な公共交通の認知度

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

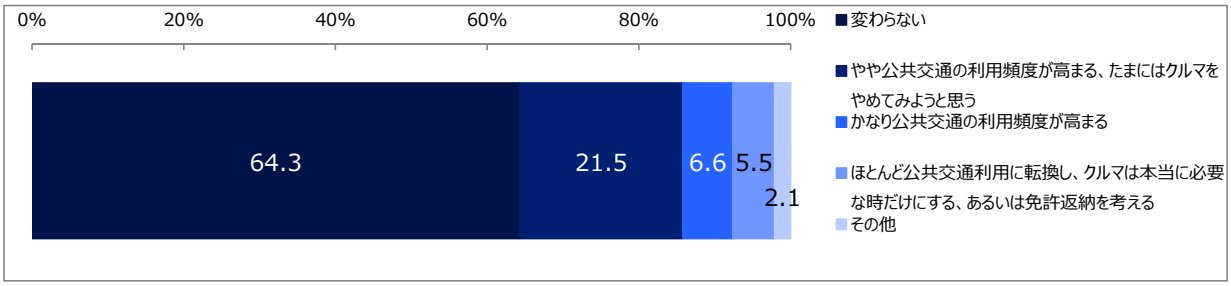


n＝1,000

【Ｑ４】公共交通の利用意向について

Q4-1. SDGs推進による公共交通の利用意向

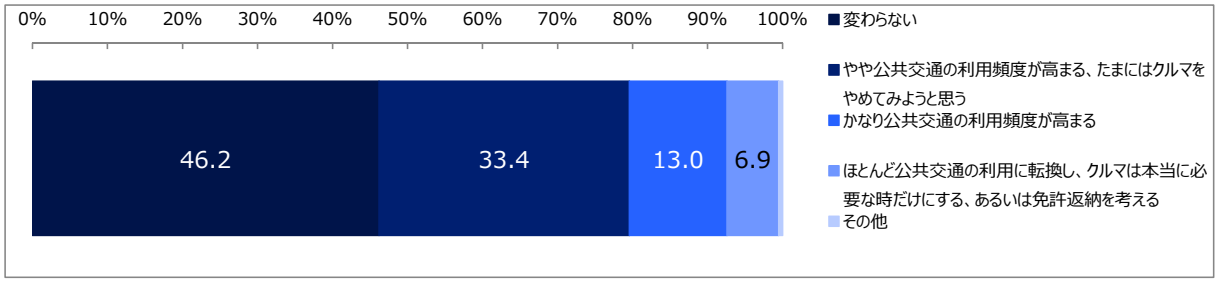
○SDGs推進による公共交通の利用意向について、「変わらない」が64.3%と最も多くなっています。
○SDGs推進による公共交通への転換意欲は、「かなり公共交通の利用頻度が高まる」および「ほとんど公共交通利用に転換」を合わせると12.1%となりました。



n＝1,000

Q4-2. 公共交通改善時の利用意向

○公共交通改善時の利用意向について、「変わらない」が46.2%と最も多くなっている。
○公共交通改善時への転換意欲は、「かなり公共交通の利用頻度が高まる」および「ほとんど公共交通利用に転換」を足したものはと19.9%と、約２割となっています。



n＝1,000

⑤自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率の算出

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

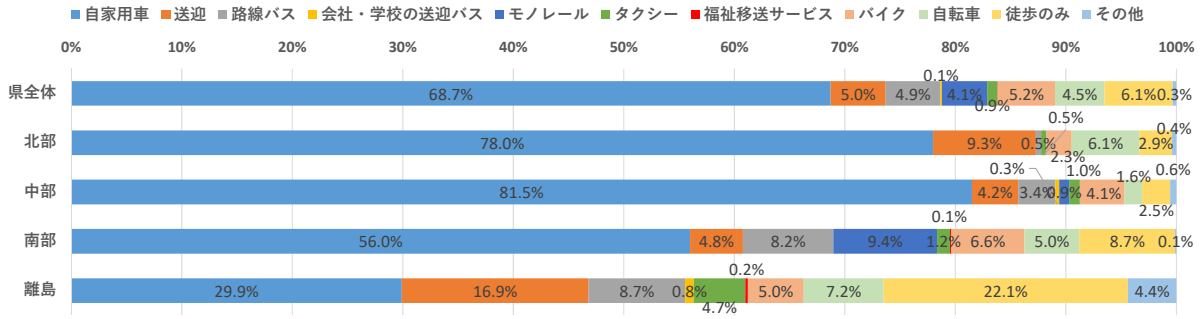
ただし、従来国土交通省において集計されていた「機関別輸送分担率」については人キロベースで算出されており、本調査で示したものとでは集計方法が異なることから、結果を比較する際は留意する必要があります。

1. 回答者の区分（居住地：①北部、②中部、③南部、④宮古、八重山、その他離島等）の回答者の移動手段別の割合を算出※性別・年齢　計12区分（年齢６区分×性別２区分）※複数の交通機関を選択した場合は、回答種別数により案分
2. 居住地エリア別の性別・年齢　計６区分（年齢３区分（①若年層（40歳未満）、②中年層（40代・50代）、高齢層（60歳以上）に集約）×性別２区分）の人口を集計し、アンケートで得られたそれぞれの移動手段別の構成比をかけあわせます。
3. それぞれの居住地エリアの人口に対する性別・年齢　計12区分の人員を合算し、全体を100%とした際の、自家用自動車を含めた機関別旅客輸送分担率を算出しました。

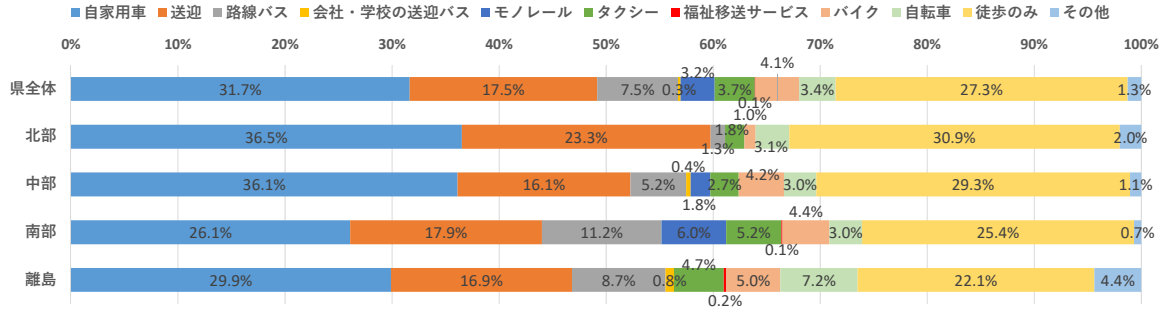
1.最も多い移動

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

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



2.次に多い移動



3.セグメント別の交通機関の回答割合

			自動車（自分で運転）	自動車（送迎してもらう）	路線バス	会社・学校の送迎バス	モノレール	タクシー	福祉移送サービス	バイク	自転車	徒歩のみ	その他
北部	男	若年	93.3%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		中年	84.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	8.6%	1.2%	3.7%	0.0%
		高年	85.7%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%
	女	若年	86.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	0.0%	6.7%	0.0%
		中年	78.0%	10.7%	3.3%	0.0%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	2.7%
		高年	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
中部	男	若年	78.6%	0.0%	3.1%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	10.2%	4.1%	0.0%	2.0%
		中年	74.1%	1.9%	2.8%	1.5%	0.0%	1.5%	0.0%	11.0%	1.9%	5.3%	0.0%
		高年	85.5%	6.1%	0.9%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	1.3%	0.0%	5.3%	0.0%
	女	若年	83.8%	4.3%	2.2%	0.5%	2.2%	0.0%	0.0%	1.2%	1.4%	2.9%	1.4%
		中年	87.0%	5.4%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	2.2%	2.2%	0.0%
		高年	80.3%	7.0%	8.3%	0.0%	1.3%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
南部	男	若年	46.7%	4.0%	6.0%	0.0%	0.7%	4.0%	0.0%	17.0%	9.7%	12.0%	0.0%
		中年	55.8%	2.0%	6.1%	0.0%	3.5%	1.5%	0.7%	13.5%	5.7%	11.3%	0.0%
		高年	56.0%	9.6%	5.3%	0.0%	9.2%	0.0%	0.0%	4.3%	7.1%	8.5%	0.0%
	女	若年	65.5%	6.2%	4.0%	0.0%	5.0%	1.2%	0.0%	3.6%	4.6%	9.2%	0.8%
		中年	63.0%	2.2%	10.7%	0.0%	3.0%	0.9%	0.0%	3.2%	4.1%	12.8%	0.0%
		高年	50.0%	5.0%	15.0%	0.0%	30.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
離島	男	若年	69.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23.1%	7.7%	0.0%
		中年	70.4%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	6.5%	8.3%	1.4%
		高年	29.2%	16.7%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	8.3%	33.3%	0.0%
	女	若年	75.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	12.5%	0.0%
		中年	83.3%	8.3%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%
		高年	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%

4.セグメント別の交通機関の利用人数（推計）

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