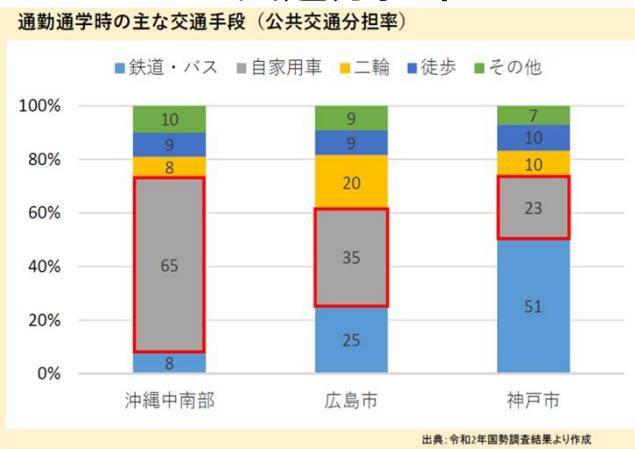


沖縄交通リ・デザインについて

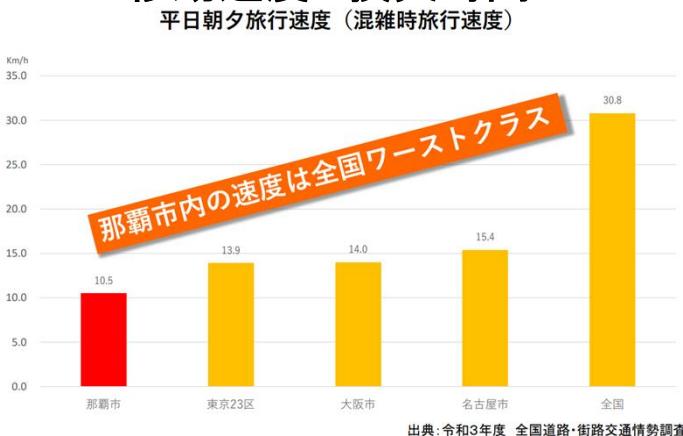
令和6年8月
沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

内閣府沖縄総合事務局

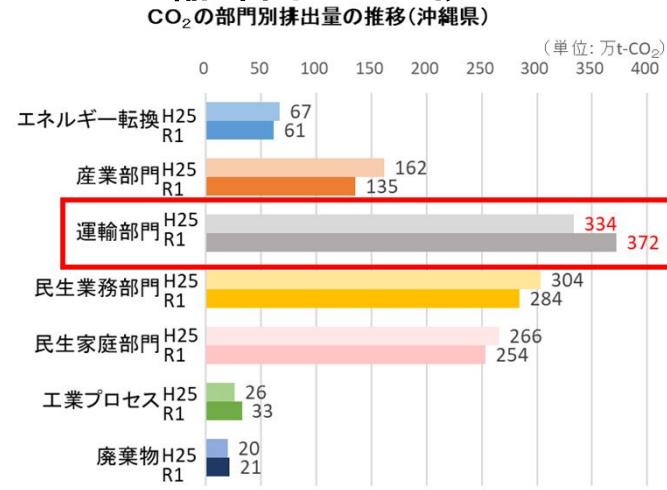
交通分担率



移動速度と損失時間



運輸部門のCO2排出量



出典: 沖縄県環境部

労働生産性



沖縄総合事務局調べ

DX推進企業

DXを理解し取り組む企業



帝国データバンク福岡支店調べ

キャッシュレス決済比率

路線バス
県内大手
スーパー5社



国交省調べ

再エネ電源比率



沖縄県調べ
(全国は経産省調べ)

交通渋滞による時間損失は、沖縄県全体で81,446,875人時間／年

(人口一人当たり 約55時間／年)うち本島中南部地域 69,080,192人時間／年

(出展)ETC2.0(2021年1月～12月)データを基に算出

労働力に換算すると48,515人の労働力(生産年齢人口の5.5%)に相当

(毎月勤労統計調査地方調査(沖縄県)における総実労働時間139.9時間／月(令和3年平均)を使用)

交通は、生産財として、沖縄の経済、環境、社会の好循環に貢献できているか。
このままでは、むしろ好循環を阻害、悪循環を加速する要因になりえるか。

- 慢性的渋滞の悪化、時間損失
- 公共交通サービスの衰退、運賃上昇
- 自家用車依存、時間損失の更なる拡大

- スプロールアウト。まちのビジネス・生活機能の集積密度低下
 - CO2や大気汚染など環境負荷の増加
 - 生活環境の悪化
 - 駐車場の増加、土地の非効率利用
 - 宅地造成と核家族化
 - 自然環境、伝統的風景やコミュニティの破壊

- 生産性低迷による所得水準の低下
- 所得・可処分所得の圧迫(エネルギーコスト増×労働時間短縮)
- 低所得層でも自家用車が必要に
- 子供や大人の学ぶ機会や質の高い生活を営む権利の喪失
- 貧困層の拡大、貧困の連鎖加速

- 働ける時間の減少と人手不足の深刻化
- 生産活動の縮小
- 勤務・居住地の制約
- 移動・輸送コストの増大と稼いだ富の県外流出増大(車両、燃料など)

- 訪れる価値・魅力の低下
- 地域文化の喪失
- 遠方への来訪意欲・可能性の低下
- 実質滞在時間短縮
- 地域内消費の低迷

生活・社会の質の低下

ビジネスの質の低下

観光の質の低下

- 通勤、送迎、買い物、仕事など、車前提のライフスタイルは深く根付き、戦後の経済成長を支えてきた。一方で、そのライフスタイルが、生活、社会、経済活動の質を低下させ、心豊かで持続可能な経済社会づくりを阻害する要因ともなりつつある。
- 人に会い、モノを運ぶ「移動」は、本来、心豊かで包摂性の高い社会を実現し、1時間・1人あたりの生産額の高い高付加価値型経済を実現するための大変な生産財の一つ。重要な地域共通資産。

リ・デザインの2本の柱

沖縄のありたい姿 (パブリックインボルブメント)

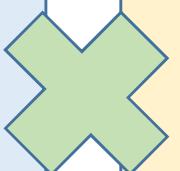
- ✓ インタビューや意見交換会などの対話を通じ、住民や観光客の潜在意識を掘り起こし。
- ✓ 今の需要ではなく、本当に望む生活や旅行の姿を問い合わせ、その実現に必要な交通の形を彼ら自身が選択できるよう対話をを行う。



(イメージ)

沖縄に必要なアクション (ステークホルダーの巻き込み(検討会))

- ✓ 経済界や金融機関などを巻き込み、沖縄の社会課題や企業活動に貢献できる交通の形を議論。
- ✓ 住民や観光客から掘り起こした声も踏まえつつ、必要なアクションを検討していく。



経済

金融

観光

交通

エネルギー

行政

幅広い経済界、住民や観光客、地域のステークホルダーとともに、暮らしや企業活動のあり方、それに貢献するまちや移動のあり方を議論し、トータルでのリ・デザインに取り組む。

人と文化・社会の 絶え間ない成長

沖縄に生きる／
訪れる価値／

人の付加価値向上
(一人あたり一時間あたり生産額／所得の向上)

時間ロスの削減
無駄な支出の削減
(実質所得向上)
移動の質の向上

エネルギー供給の安定、
域内好循環

文化と経済、環境の調和、
オーセンティシティと
多様性・受容性の両立
(本物の文化、生物多様性に触れ、
世界から知恵が集まり融合を生み、
普遍的価値を創り続ける場所)

立場や業種を超えたアクション、協調した行動・移動
デザインから、未来に繰り広げたい沖縄、
価値創造市場を形成する。
沖縄の一人一人から、世界を変える。

暮らしと産業の高付加価値化

(ホスピタリティ領域へのリソース再配置、
人材と事業の成長、マーケティング力)

伸び伸びと生きる／訪れる

生みだした人と資金をよく使う

不要な移動とタイムロスを無くす

(自動化（省人化）／キャッシュレス化／
リモート化／DX／協業化・共同経営)

移動高速化と省エネ化

時間とお金を無駄にしない

良い投資循環を生む

循環型再エネの積極活用と カーボンニュートラル（C2X, GX）

希望と安心を感じる

生みだした土地をよく使う

都市の効率性・付加価値向上

- ✓ 土地、道路・駐車場空間等の利用最適化
- ✓ 空間の再配分や高付加価値利用
- ✓ 安全性・強靭性の向上
- ✓ 職住教近接（オフィス、社宅・公営住宅、学校）による、ゆとりある質の高い文化・環境空間の形成

持続可能で

環境・社会と調和した成長

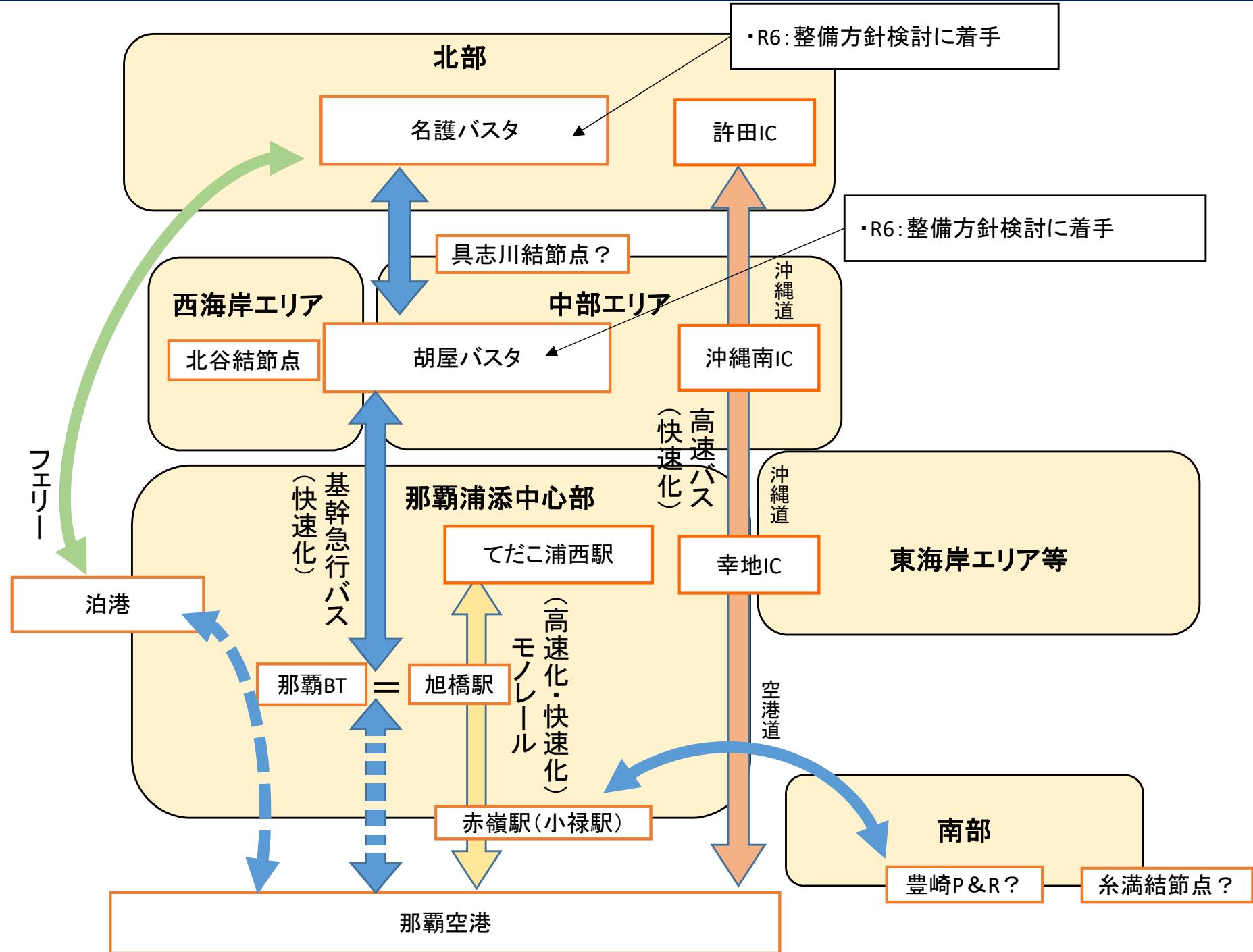
沖縄への投資価値／
立地価値／

高付加価値領域への投資や
普遍性を現す世界価値の
連鎖的創出

人材の無駄使い削減、
生産性向上で、
競争力のある経営基盤創出

世界マザーマーケットの創出と海外
展開、エネルギー安定化＝
立地企業基盤の強靭性向上

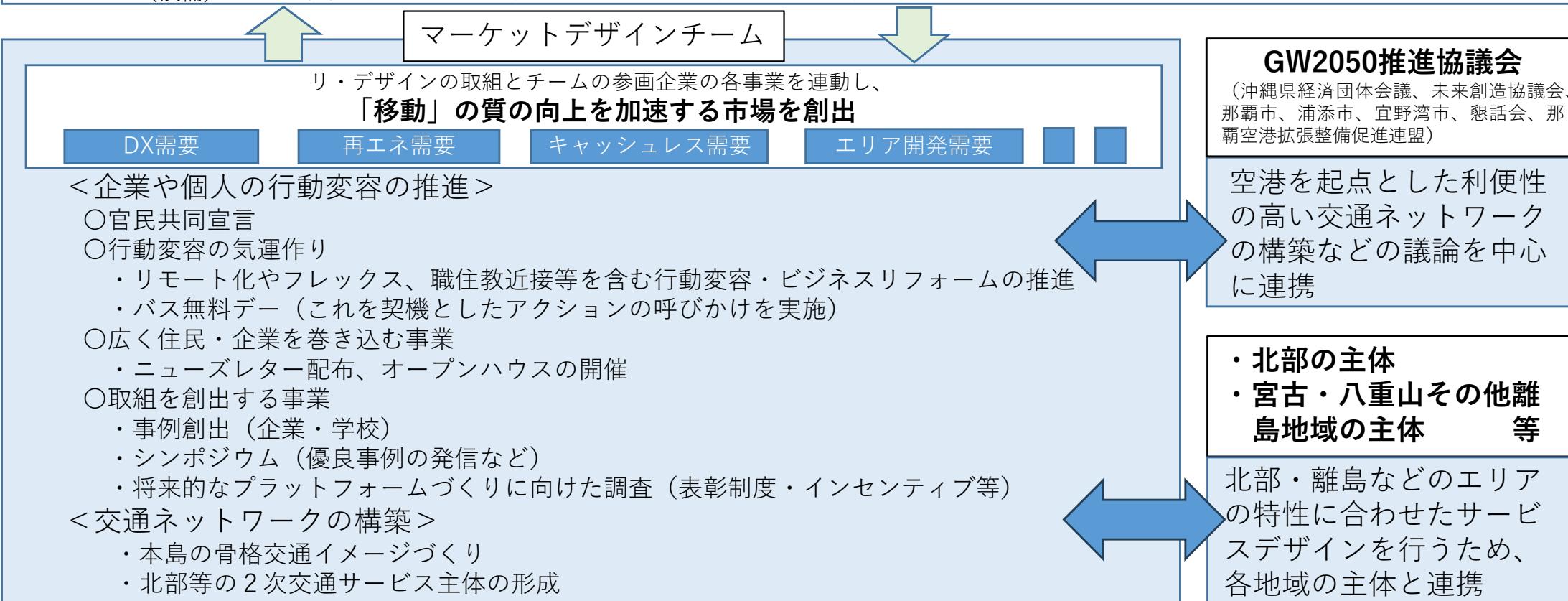
ロスのない予見可能な
ビジネス環境
高付加価値企業＆
高付加価値人材の集積



沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

(経済界・沖縄県・内閣府の共同事務局)

- 企業や個人の行動変容と利便性の高い交通ネットワークの構築を一体で推進するための官民連携体制を構築。
- リモート化や再エネ活用などDX、GXを含めた行動変容・ビジネスリリフォームを通じて「移動」の質の向上を実現。
生産性向上や都市の付加価値向上、エネルギーの安定供給や域内好循環につなげていく。
- 構成員(候補)：経済団体、金融機関、エネルギー、観光、交通、行政 等



今後の進め方イメージ

令和6年8月21日：第1回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

9月上旬：官民共同宣言（経済団体（商工会議所連合会、沖縄経済同友会、経営者協会）、交通事業者（ハイヤー・タクシー協会、バス協会、レンタカー協会、沖縄都市モノレール）、OCVB／ツーリズム産業団体協議会、県、公庫、沖総局）

9月中：沖縄県バス無料デー、バス無料デーを契機とした各主体のアクション

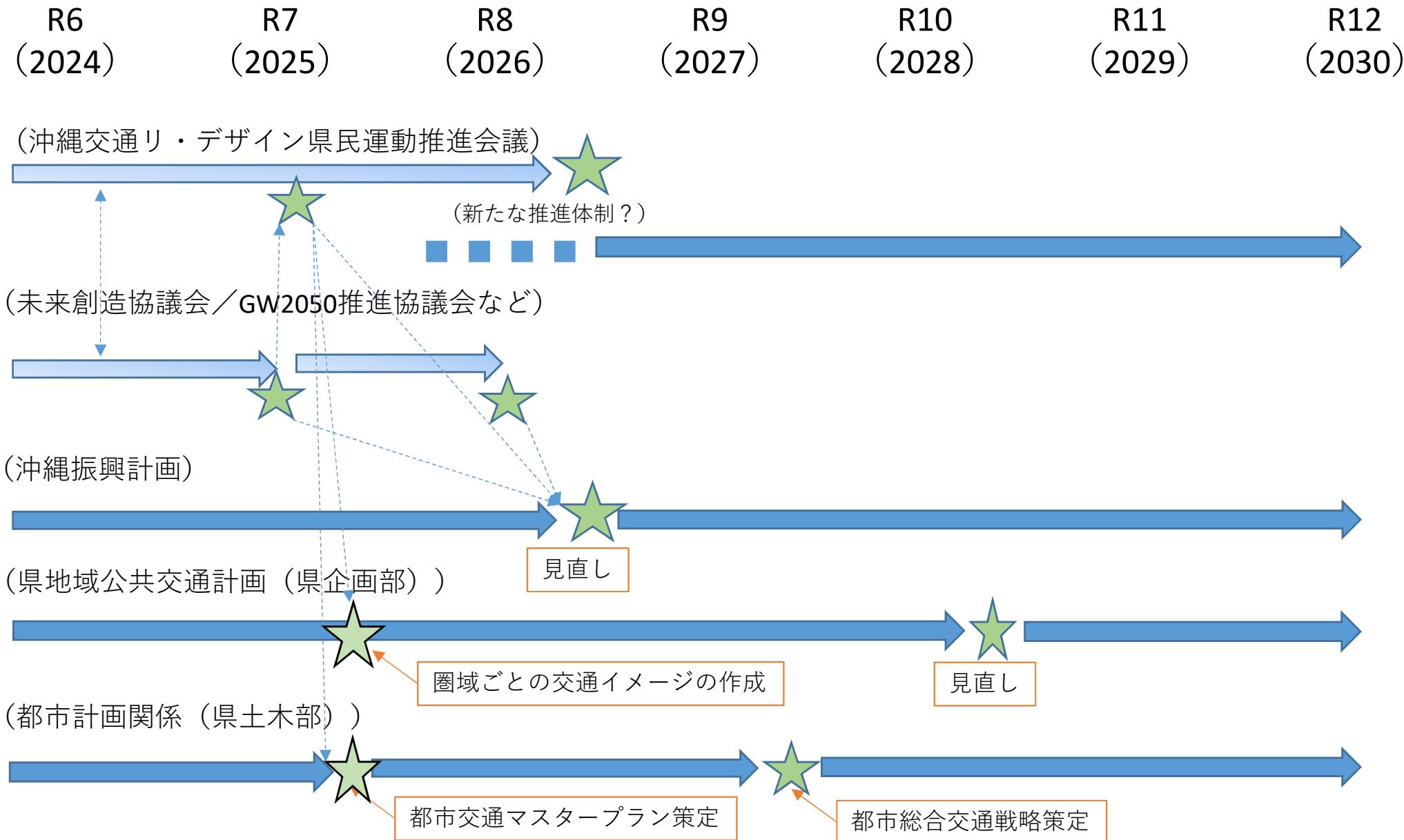
9月以降：戦略の具体化、企業・住民・学生等の更なる巻き込み、行動変容・ビジネスリリフォームの取組拡大のための実証等

令和7年1月～3月：リ・デザイン県民運動推進会議

→ 地域公共交通計画や沖縄振興計画などの実現を加速していく

交通計画等との連携

- ・地域公共交通計画（圏域ごとのイメージ）や沖縄振興計画などの実現に向けた動きを加速



マーケットデザインチームの運営方針について

マーケットデザインとは……

- 「人々にとって望ましい結果を得るにはどのような仕組み、システム=ゲームのルールをデザインすればよいか」
- 制度への参加者が自ずと社会全体にとって望ましい行動をとってくれるようなインセンティブ設計

(出典) 東京大学マーケットデザインセンター (<https://www.mdc.e.u-tokyo.ac.jp/overview/marketdesign/>)

沖縄交通リ・デザインに当てはめると……

仮説形成・理論構築

- ライフスタイルと交通環境の関係の構造分析
 - ✓ ライフスタイルの変化が交通環境に及ぼす影響、逆に交通環境の整備によりライフスタイルに生じる変化は何か
 - ✓ 現在のライフスタイルを規定している要因は何か
 - ✓ 交通環境がライフスタイルの転換を阻害していないか等
- 広告、パブリックインボルブメント、実証事業の戦略設計
 - ✓ どのような成果を求めるか
 - ✓ 誰を対象とするか
 - ✓ どの時期・どのくらいの期間に行うか
 - ✓ どのような形式を採用するか等

インセンティブ設計・実装

- ライフスタイル転換のインセンティブ設計
 - ✓ 住民や社会の潜在的なニーズを踏まえた持続可能な／習慣的な仕組みとはどのようなものか
- 行動変容による新規ビジネス需要の掘り起こし
 - ✓ 新たなライフスタイルを誘発、定着させることで生まれるビジネス需要は何か
 - ✓ 将来から逆算して、いかなるビジネスを持続的に運営することが求められるか、また、こうしたビジネスの事業化のためにはいかなるライフスタイルが望ましいか
- 交通ネットワークのあり方の設計
 - ✓ 新たなライフスタイルを誘発し支えるような、利用者の満足度が高く、持続的なサービス提供が可能で、社会や環境に好影響をもたらす交通ネットワークとするためには何が必要か

今後の調査事業の進め方について

令和6年度中

【調査事業の概要】

- ①住民、企業向けPIのプロセスとコミュニケーションの戦略設計及びPIの実施と②通勤・通学時における行動変容調査を連携して進める。
- 具体的には、
 - ✓ 県内の事業所及び学校をそれぞれ 1 つずつ選定
 - ✓ マーケットデザインチームにおいて立論した仮説を踏まえてPI、広報、実証事業等を実施

【ご意見をいただきたい事項】

- 対象として選定する事業所及び学校の考え方として、以下のとおり整理することとしてはどうか。
 - 〈事業所〉
 - ・ 多くの者を対象にPI及び実証を行う観点から、従業員数が3桁以上であること
 - ・ 通勤時の交通手段として公共交通の利用を促す、働き方としてリモートワーク、フレックス勤務を促す等の観点から、通勤手当、リモートワーク等の制度が整っていること
 - ・ 公共交通が比較的充実している一方で、通勤が交通渋滞の要因となっているという観点から、本島中南部かつ国道58号等の主要道路の近辺に所在しており、主立った通勤手段が自家用車となっていること
 - 〈学校〉
 - ・ 多くの者を対象にPI及び実証を行う観点から、生徒数が800人以上であること
 - ・ 通学手段が比較的充実している一方で、自家用車による送迎が多くなっていること
 - ・ 上記の事業所と所在地のエリアが同一であること
- また、実証の内容として、以下の内容を組み合わせることとしてはどうか。
 - ① 道路運送法第21条第2項の規定により、一部のバス路線について、経路又はダイヤの一部を一定期間に限って変更（重複路線の合理化とリソースの再配置を含む。）。
 - ② 道路運送法第21条第2項の規定を活用し、拠点と事業所等間を往還するバスを一定期間に限って運行。

成果の横展開

令和7年度以降

- 令和6年度調査において対象とした事業所及び学校を含む一体的なエリア全体を対象に、令和6年度調査結果を踏まえ、PI及び実証事業を実施。

○柔軟な働き方の事例

・トヨタ 居住地の自由化

- ✓ トヨタ自動車は2021年より、テレワークを原則にする働き方を認める新制度を開始。
- ✓ 遠隔地でも差し支えない業務で上司が認めた場合に適用でき、例えば東京に住みながら名古屋の職場への勤務が可能。出社の必要がある場合は出社を求めるが、通勤費用は全額支給する。
- ✓ 育児や介護といった制約がある従業員でも、能力を発揮しやすい環境を整える狙い。

・地域の交通に合わせた就業時間変更 近江鉄道

- ✓ 沿線企業との連携を図るため、沿線企業13社が集まる「近江鉄道・沿線企業意見交換会」を開催。
- ✓ 一部企業の就業時間がダイヤと合っていないことが判明。鉄道のダイヤに合わせて就業時間を変更し、鉄道利用による通勤が可能に。

・時差出勤、フレックスの導入、駐車場の利用転換

・サテライトオフィス (徳島県神山町)

- ✓ プラットイーズ(株)(映像制作会社)は、本社(渋谷区恵比寿)のサテライトオフィスとして、徳島県神山町の築約90年の古民家を映像制作のサテライトオフィスに改修。
- ✓ 社員には、東京の本社との間で、自由に居住／滞在を選択可能に。
- ✓ 結果として、社員の地域の人・コトとの関係性深化、コミュニケーション活性化等に伴い、クリエイティビティや生産性の向上を実現。地域資源の4K映像アーカイブ化などコンテンツも変化し、企業の競争力も向上。
- ✓ 当初想定した企業メリット(固定費の削減、職住近接、分散化による災害リスクの軽減など)を超えた効果が顕在化。



○協業化の事例

・共同輸送 ローソン×ファミリーマート(宮城県、岩手県)

- ✓ 2024年4月より、宮城県・岩手県の両社の在庫拠点からの冷凍商品の輸送において、輸送車両にスペースが発生する場合に、1台に積み合わせて共同輸送を実施。
- ✓ これまで各在庫拠点から秋田県の配送拠点への輸送便をそれぞれ運行していた。
- ✓ ファミリーマートによると、1か月当たりのトラックを最大10台ほど減らすことができ、ドライバーの労働時間の削減にもつながること。

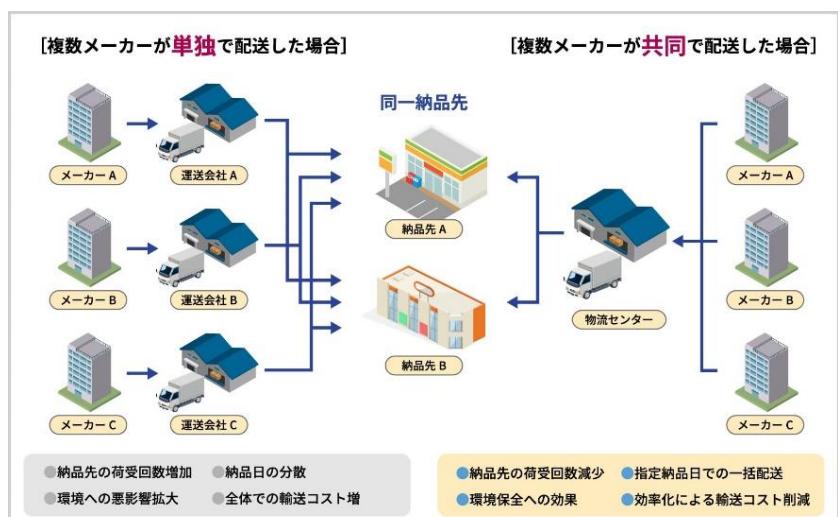
・従業員寮の共同化 かりゆしグループ(恩納村)

- ✓ かりゆしグループは恩納村にホテル従業員向けの大規模寮を建設し、同地域の他社にも開放している。
- ✓ 快適な寮を提供することで、地域全体で人材を呼び込むことが可能に。
- ✓ 車を持たない寮居住者も多いため、足となるシャトルバスを運行中。現在は恩納村とも協議しながらデマンド交通やコミュニティバスなどの運行の可能性も検討中。

※このほか、宮古島などでも寮の共同化の取組例あり

・共同事業体の立ち上げ 食品大手6社

- ✓ 食品メーカー6社が出資し、各社の物流事業を統合した共同事業体を立ち上げ。(F-LINE株式会社)
- ✓ 「競争は商品で、物流は共同で」という基本理念の基に、共同配送による配送の効率化と環境負荷低減に取り組むほか、作業の標準化・効率化、省人化につながる仕組みづくりや人材育成を行っている。



○企業と交通の連携

・企業による駅・バス停の誘致(JR北海道)

- ✓ JR北海道札沼線「ロイズタウン駅」が当別町とロイズコンフェクト社の請願により誕生
- ✓ 工場見学ができる施設への誘客のほか、「従業員の通勤手段確保、採用促進」などにつながると地域で好評。



・バス待ち空間の提供

- ✓ 岐阜市、(株)セブン-イレブン・ジャパン、(株)ローソン、岐阜バス、岐阜市総合交通協議会が連携。
- ✓ バス停付近の民間施設(コンビニ等)をバスの待合スペースとして活用
- ✓ 世田谷区ではNHK技術研究所が敷地整備の一環として、住民の要望に応え、敷地前にバス待ち環境を整備。



・ロビーにバスロケーションシステムを設置 (川崎市・井田病院)

- ✓ 病棟建て替え工事の一環で敷地内に新しく整備されたバスロータリーへ路線バスが乗り入れを開始。
- ✓ バス利用者は病院のロビーでバスを待つのが通例であり、バスロケーションシステムを設置。

※南城市ユインチホテル南城では、南城市役所発着バスの時刻表をモニターで表示している。

○高校と交通の連携

・通学定期の学校構内販売(湘南モノレール)

- ✓ 路線バス沿線の高校の新学期スタートに際して高校の構内に定期券の販売所を設置。
- ✓ その地域では高校生の数が8年間に9%減少する中で、同期間にバス定期券の収入は30%以上増えたという事例も。

・ワークショップの開催(近江鉄道)

- ✓ 近江鉄道沿線の高校に通う高校の有志による利用促進策等についてグループワークを実施。
- ✓ 新たに高校生になる学生やその保護者に向けてどのような働きかけを行えばよいかを、高校生が自らの頭で考え、グループごとに発表

・高校乗り入れ(JR北海道日高線転換バス)

- ✓ 登校バスの新設や既存バスの高校乗り入れ等により、最大のターゲットである通学性の利便性を向上

・駅新設、学生の声でダイヤ変更 (ひたちなか海浜鉄道)

- ✓ 学生のニーズを踏まえ、ダイヤ変更や自転車置き場の整備などを実施。遠方の学生も通学で利用するようになるなど効果を發揮。
- ✓ その対応を周知・宣伝することで、更なる需要増にもつながっている。