

国道 58 号(「基幹バス構想」における主要幹線区間)を通勤ルート
とする民間企業等従業員の通勤手段等に関する調査検討業務

報告書

平成 28 年 3 月

内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室

第 1 章 調査検討業務概要	5
1-1 目的	5
1-2 業務内容	5
(1)業務内容	5
(2)実施方法	6
(3)サマリー	7
第 2 章 国道 58 号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)の現況	9
2-1 国道 58 号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)の現況	9
(1)事業者数および従業員数	9
(2)渋滞ポイント	10
(3)有料駐車場の立地状況・料金体系等	11
(4)「カーシェアリング」設置状況	12
(5)商業施設等利用者駐車場の立地状況	13
(6)届出駐車場の立地状況	14
2-2 国道 58 号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)事業者アンケート調査	17
(1)調査概要	17
(2)調査結果	18
2-3 「平成 17 年度沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」の 県内で取り組まれてきた公共交通の利用環境改善状況の整理	38
(1)乗継ぎ利便性の向上	42
(2)パーク＆ライドの計画と取組状況	43
(3)バス待ち空間の整備状況	44
(4)バスサービスの改善	45
(5)コミュニティバスの導入	45
(6)バスレーンの見直しと実施状況	46
(7)基幹バスシステムの導入	46
(8)モノレールの利用促進状況	47
(9)車両のバリアフリー化の推進状況	47
(10)公共交通の情報化推進	48
(11)低公害車等の普及	49
(12)エコドライブ等県民運動	49
第 3 章 公共交通機関利用転換調査	50
3-1 国道 58 号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)公共交通機関による通勤モニター調査 ..	50
(1)調査概要	50
(2)調査結果	51
3-2 国道 58 号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)公共交通機関による外勤モニター調査 ..	64

(1)調査概要	64
(2)調査結果	65
第 4 章 公共交通機関への利用転換促進モデルの検討	68
4-1 公共交通機関への利用転換促進に向けた課題及び対応策	68
(1)公共交通機関への利用転換促進に向けた課題	68
(2)公共交通機関への利用転換促進に向けた対応策	70
4-2 公共交通機関への利用転換モデル	72
(1)モデル構築プロセス	72
(2)バス通勤利用促進モデル	73
(3)バス利用促進のための検討ポイント	75
(4)事業者向け意識啓発ツールの作成・配布	76
参考資料	78
1. 従業員の通勤方法に関するアンケート調査(調査票)	78
2. 従業員の通勤方法に関するモニターアンケート調査(調査票)	86
3. 営業・外勤手段に関するモニターアンケート調査票	93

第 1 章 調査検討業務概要

1-1 目的

国道 58 号を通勤ルートとする民間企業等従業員の通勤手段の現状を把握、バスが通勤手段として選択されるための課題を抽出することで、マイカー通勤からバス通勤への利用転換促進モデルを作成する。

1-2 業務内容

(1)業務内容

<基礎データ収集>

1) 【既存統計データ整理】

国道 58 号(「基幹バス構想」区間)沿線(国道から 300m 以内エリア)の交通環境把握。

ア) 事業者数および従業員数

イ) 渋滞ポイント

ウ) 有料駐車場立地状況、料金体系等

エ) カーシェアリング設置状況

オ) 商業施設等利用者駐車場立地状況

2) 【事業者アンケート】

沿線事業者における通勤手段状況と選択重視要因、およびバス通勤受容性意向の把握。

3) 【既存統計データ整理】

「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」をもとに、県内で取り組まれてきた公共交通の利用環境改善状況の整理。

<実証調査>

1) 【公共交通機関による通勤モニター調査】

公共交通機関による通勤体験を通じた公共交通利用転換意向の把握。

2) 【公共交通機関による外勤モニター調査】

公共交通機関による外勤体験を通じた公共交通利用転換意向の把握。

<モデル構築>

1) 調査結果をもとに、公共交通利用の促進・阻害要因を抽出整理。

2) 利用転換モデルを構築。

3) 啓発ツールの作成・配布

(2)実施方法

実施業務	業務内容	実施のポイント
(1)基礎データ収集 ①国道58号(「基幹バス構想」区間)沿線に関する既存データ収集 ②事業者に対するアンケート ③公共交通・地域交通環境計画の取組状況整理	国道58号沿線既存データ収集 分野別事業者数 渋滞ポイント 有料駐車場立地状況、料金体系等 「カーシェアリング」設置状況 商業施設等利用者駐車場立地状況 事業者アンケート 「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」の取組状況整理	● 官公庁資料、商工会議所・商工会、不動産会社データ、カーシェアリング会社資料等基礎データと事業者アンケートをもとに、沿線のマイカー通勤実態の概要と転換につながる要因を整理。 ● 事業者アンケートは商工会議所・商工会等の協力で回収率向上を目指す。 ■ 推定通勤者数 ■ 推定車両台数 ■ 推定通勤時間帯 ■ 推定通勤時間 ■ 公共交通利用転換への理解/条件 ● 公共交通の利用状況および国・県等の利用環境改善施策の進展状況を整理。
(2)実証調査	公共交通機関による通勤モニター調査 公共交通機関による外勤モニター調査	● 利用転換可能な潜在通勤者・事業者数の推定と促進阻害要因を整理。
(3)バス通学利用促進モデルの提案	各種調査に基づく課題整理と対応策(モビリティマネジメント策)の整理 利用転換促進モデルの策定・提案 事業所・商工会議所・商工会向け意識啓発ツールの作成・配布	● 転換に結びつく「メッセージ・要素」と有効な「情報経路」を整理。 ● モビリティマネジメント研究者の知見・助言をもとに構築。 ● 公共交通の利便性向上施策に関する情報提供とともに取組事例紹介など「行動」のきっかけを提供。
(4)報告書等の作成	報告書等の提出 概要版の作成	

<実施スケジュール>

- 1) 基礎データ収集
 - ① 国道 58 号沿線に関する既存データ収集 2015 年 10 月 14 日～2016 年 1 月 22 日
 - ② 事業者アンケート
 - 調査票設計・準備 2015 年 10 月 21 日～12 月 14 日
 - 実査 2015 年 12 月 14 日～22 日
 - 集計 2015 年 12 月 23 日～2016 年 1 月 22 日
 - ③ 公共交通・地域交通環境計画の取組状況整理 2016 年 2 月 15 日～2 月 22 日
- 2) 実証調査
 - 公共交通機関による通勤・外勤モニター調査
 - 実査 2016 年 1 月 18 日～29 日
 - 集計 2016 年 1 月 30 日～2 月 10 日
- 3) バス通勤利用促進モデルの提案
 - ① 課題整理と対応策の整理 2015 年 12 月 28 日～2016 年 3 月 11 日
 - ② 利用転換促進モデルの策定・提案 2016 年 1 月 22 日～2016 年 3 月 11 日
 - ③ 意識啓発ツールの作成・配布 2016 年 1 月 27 日～2016 年 3 月 18 日

(3)サマリー

<国道 58 号沿線の交通環境>

事業者数	推定従業員数 4.5 万人(マイカー通勤者 3.2 万人、公共交通通勤者 1.3 万人) ● 国道 58 号沿線事業者*数は 856(卸・小売 23.6%、建設 19.1%、観光サービス 16.9%) *20 名未満の小規模事業者除く。 ● 利用転換ターゲットとなる推計マイカー通勤者数は約 3.2 万人。
渋滞状況	朝夕を中心に国道 58 号で渋滞が恒常化 ● 県内自動車保有台数は年々増加し、100 万台を突破(H26:101.9 万台)。 ● 那覇都市圏の主要渋滞箇所は 119 箇所(県全体の 62%)、国道 58 号沿線は 20 箇所。 ● 那覇市平日混雑時旅行速度は 16.9Km/h(H24)で全国ワースト1の状況が続く。
有料駐車場立地状況	那覇市中心部に向かうにつれ、駐車場確保へのハードルが高くなっている ● 沿線の賃貸駐車場「空き募集」台数は 127 台(2016 年 2 月時点)。またコインパーキング等路外駐車場のうち、収容力がある届出駐車場は那覇市内に 73 箇所(8,920 台)あるが、観光需要も考慮すると、通勤の需要をカバーできる供給量とはいえない。 ● 賃料相場は那覇中心部ほど高い傾向。那覇中心エリアと宜野湾地区で約 9300 円の開き。 ● マイカー代替手段の 1 つ「カーシェアリング」設置数は 29 箇所(各 1~2 台)と、外勤等のビジネス需要を満たすだけの普及にはなっていない。

<公共交通の利用改善状況>

自動車保有台数	人口増もあり、依然増加傾向が続いている ● 917,500 台(H16)→1,070,118 台(H26) ● 全国一の人口増加率で中南部を中心に人口密度上昇(人口 143.4 万人。人口密度 628.7 人/km ²) ● 観光客増加でレンタカーも増加。許可車両台数 11,895 台(H15)→21,920 台(H26)
公共交通の利用状況	長らく低下傾向にあった公共交通利用は増加の兆しが見える ● 路線バス:輸送人員 3385 万人(H15)→2420 万人(H24)→2612 万人(H26) ● モノレール:1 日乗客数 31905 人(H15)→41,477 人(H26)/年間乗客数 1500 万人突破。 ● タクシー・ハイヤー:輸送人員 6055 万人(H15)→4568 万人(H26)
交通体系の維持・整備	バス路線網の再編・鉄軌道整備の検討が進行 ● バス路線網:基幹バス構想に向け、バスレーン延長、系統別カラーリング導入進む ● 鉄軌道整備:那覇～名護間を 1 時間で結ぶ鉄軌道導入に向けた計画案検討中
公共交通機関利用促進	諸条件により取組みに差はあるが、利便性は向上しつつある ● 基幹バスシステムの導入:県では那覇～沖縄市間の導入に向け、ノンステップバス、バス待ち空間整備、OKICA 導入、バスナビ導入、バスレーン延長などの利便性向上策を実施。 ● バスレーン延長:2015 年 2 月に延長。8 分の時短効果。 ● 乗継ぎ利便性向上:一部モノレール駅前に交通広場設置。OKICA 導入でバス・モノレールの乗継ぎ効率は向上。乗継ぎ割引、ダイヤ調整は改善途上。 ● パークアンドライドの実施:モノレールで乗用車 3 駅(小禄・古島・安里)、バイク 2 駅(安里・赤嶺)で実施中。延伸先のてだこ浦西駅に 1000 台収容駐車場を建設。 ● バスサービスの改善:共同運行、系統・ダイヤ再編、急行バス拡充、乗務員接客サービス、車両快適性確保(ノンステップバス導入等)の各施策は進行中。 ● コミュニティバスの導入:沖縄市で導入、那覇市、浦添市などで検討中 ● モノレールの利用促進:モノレール社で沿線イベントタイアップ、施設入場割引等タイアップ、コンコース内イベント開催などの施策を実施中。
バリアフリー	ノンステップバスや OKICA 導入などが進行 ● ノンステップバス:導入が進行中。 ● OKICA 導入:障がい者用 OKICA カード発行。
公共交通の情報化推進	「バスナビ沖縄」「OKICA」が導入 ● 情報提供推進:各社ウェブサイト等で取組み ● IC カード:2015 年 4 月本格導入 ● バスロケーションシステム:「バスナビ沖縄」導入 ● PTPS:バスレーン延長などで推進検討
低公害車等の普及	公共交通機関での普及は進んでいない ● 乗用車およびタクシー・ハイヤーでの低公害車等の普及は進展。 ● バスでの普及は進んでいないが、ノンステップバス等の新車導入切換えや、EV バス実証実験などの取組み。

エコドライブ等県民 県民運動の進展	大きな進展は見られていないが、啓発の取組みは持続 ● 那覇市では 2007 年より「カーフリーデー」に参加。県では、「わった～バス党」による利用転換を呼びかけ。 ● 県・自治体で小学校向けに公共交通に関する出張授業が行われているほか、那覇市教科書にも公共交通利用のすすめを記載
----------------------	--

＜事業所の通勤実態と転換可能性＞

通勤実態	バス通勤への転換可能性は存在 ● 多くの事業所では出退勤は固定制で、朝夕ともバスレーン時間帯に集中している。 ● マイカー通勤が 7 割(71%)と恒常化。クルマ中心の生活スタイルから従業員がマイカー通勤要望。外勤でのマイカー利用もあり、従業員のニーズを事業者も容認。 ● また駐車場の提供(従業員の負担によらない(無料)ケースが多い)、通勤費補填などで従業員がコストを実感しない構造になっている。 ● その一方でマイカー通勤にストレスは感じている。 ● 駐車場確保が難しい那覇市所在の事業所は公共交通利用意向が高い。
通勤手段の決定プロセス	通勤手段は従業員に委ねている(事業者は自ら判断していない) ● 時間、事故リスク、通勤コストのほかに従業員の生活スタイルを配慮。 ● 事業者の関与は低く、従業員の意向に委ねる傾向が強い。
バス通勤利用転換の可能性	事業者、従業員ともにバス通勤転換への潜在可能性は存在。バスが便利になったことを実感できていない。 【事業者】「マイカーの通勤コスト」や「公共交通機関利用の社会的要請」も認識しており、転換の可能性は存在している。その一方で「バスの利便性改善」を実感できていない。 【従業員】バス通勤メリットは認識、体験することで転換意向が高くなる。
バス通勤のメリット・デメリット	バス乗車体験がないためにバスに乗ることを想像できない。ただ、体験すれば理解は進む。 【事業者】＜メリット＞渋滞緩和、環境保全、安全＜デメリット＞遅延、経路・時刻表・運賃・乗換のわかりにくさ 【従業員】＜メリット＞運転ストレス解放、飲酒リスクなし、自由時間 定時・速達性への不安、経路・時刻表・運賃・乗換等のわかりにくさがあり、利用転換を考えるに至っていない。近距離通勤者にとっては、車内混雑・車内マナーへの不満もあり。
マイカー通勤のメリット・デメリット	渋滞の中、時間を気にしながら運転するストレスから解放されたい。 【メリット】移動の自由性・快適性。 【デメリット】事故リスク、通勤コスト、駐車場確保。 外勤でのマイカー利用は少なからず存在。会社として保険でリスクヘッジをしているケースは少ない。
利用転換のきっかけ・インセンティブ	マイカーを使わなくてもすむときに試すことからスタート。事業所も通勤コストを考えて後押し 【機会】まずは内勤者、通勤途上での送迎・買い物などの機会がない、飲酒機会など、クルマ利用の必然性が低い場面での推奨が有効。 【バス通勤トライアルイベントの実施】いきなり転換は難しい。「習慣づけ」につながるトライアル機会を継続的に提供し、その効果をアピール。さらなる利用体験者を増やし、体験者に利便性メッセージを発信してもらう。 マイカー通勤のコストを振り替えてバス通勤への「ちょっとしたお得感」を提供 【コスト改善】バス通勤を優遇(マイカー通勤に支払っていたコストを転嫁)。利用効果の要素として、商業施設などとの連携により、ポイント還元などのプレミアムも提供。 【定時性・速達性改善】バスレーン等の利用改善策による改善効果のアピール 【大口ユーザーへの優遇サービス提供】法人定期券・法人ポイントなどの大口割引サービスの提供
利用転換につながる情報ルート	事業者から従業員へ見直しのススメ。みんなで力をあわせてやってみる ● 交通事業者も含め、官民一体となった連携協力が必要。より浸透させるためのマスコミの活用も。 ● 交通事業者からは、改善成果と利用の後押しとなる使い方をきめ細かく情報提供。
利用転換につながるメッセージ	通勤手段の選択肢をもとう。選択肢があることがより豊かなくらしへつながる。 【事業者】事故リスク(通勤労災、交通事故の増加)解消・通勤コスト(駐車場の供給不足、中心市街地でのコスト高)負担軽減 【従業員】運転ストレスからの解放・自由時間確保・歩くことで運動不足解消 【社会】渋滞緩和・環境保全・交通事故減少

第2章 国道58号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)の現況

2-1 国道58号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)の現況

(1)事業者数および従業員数

- 調査対象となる那覇市、浦添市、宜野湾市の国道58号から300m以内の地域で従業員が20人以上の事業所は856個所。従業員数は4.5万人。(平成24年経済センサス市町村町丁別事業所数による)
- 業種別の割合は「卸・小売」が23.6%と最も多い。那覇市は「観光サービス」の割合が21.4%と浦添・宜野湾よりも多いほか、「建設」も比較的高い。一方浦添市では「工業」が他エリアよりも高い。

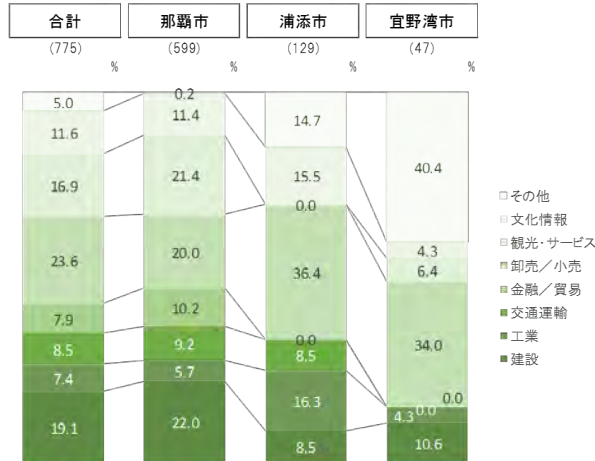
国道58号沿いの300m以内の町丁(住宅地図より抽出)

那覇市	東町	浦添市	勢理客2丁目	宜野湾市	字地泊
	西町1丁目		勢理客3丁目		大謝名
	旭町		勢理客4丁目		大謝名1丁目
	久茂地1丁目		仲西		大謝名5丁目
	久茂地2丁目		仲西1丁目		真志喜
	久茂地3丁目		仲西2丁目		真志喜1丁目
	久米1丁目		仲西3丁目		真志喜2丁目
	久米2丁目		宮城		大山1丁目
	松山1丁目		宮城1丁目		大山2丁目
	松山2丁目		屋富祖		大山3丁目
	前島1丁目		屋富祖3丁目		大山4丁目
	前島2丁目		屋富祖4丁目		大山5丁目
	前島3丁目		城間		大山6丁目
	泊2丁目		城間1丁目		伊佐
	泊3丁目		城間3丁目		伊佐1丁目
	上之屋		城間4丁目		伊佐2丁目
	上之屋1丁目		港川		伊佐3丁目
	牧志1丁目		港川2丁目		
	天久		牧港		
	天久2丁目		牧港1丁目		
	曙2丁目		牧港2丁目		
	曙3丁目		牧港4丁目		
	安謝		牧港5丁目		
	安謝2丁目				

上記町丁に所在する856事業所のうち、明確な所在地情報を保有している那覇商工会議所、浦添商工会議所、宜野湾市商工会に協力を依頼し、エリア・企業規模の条件で抽出提供された事業所名簿合計775事業所を母集団として、調査を行うことにした。

内訳は、那覇市599事業所、浦添市129事業所、宜野湾市47事業所。

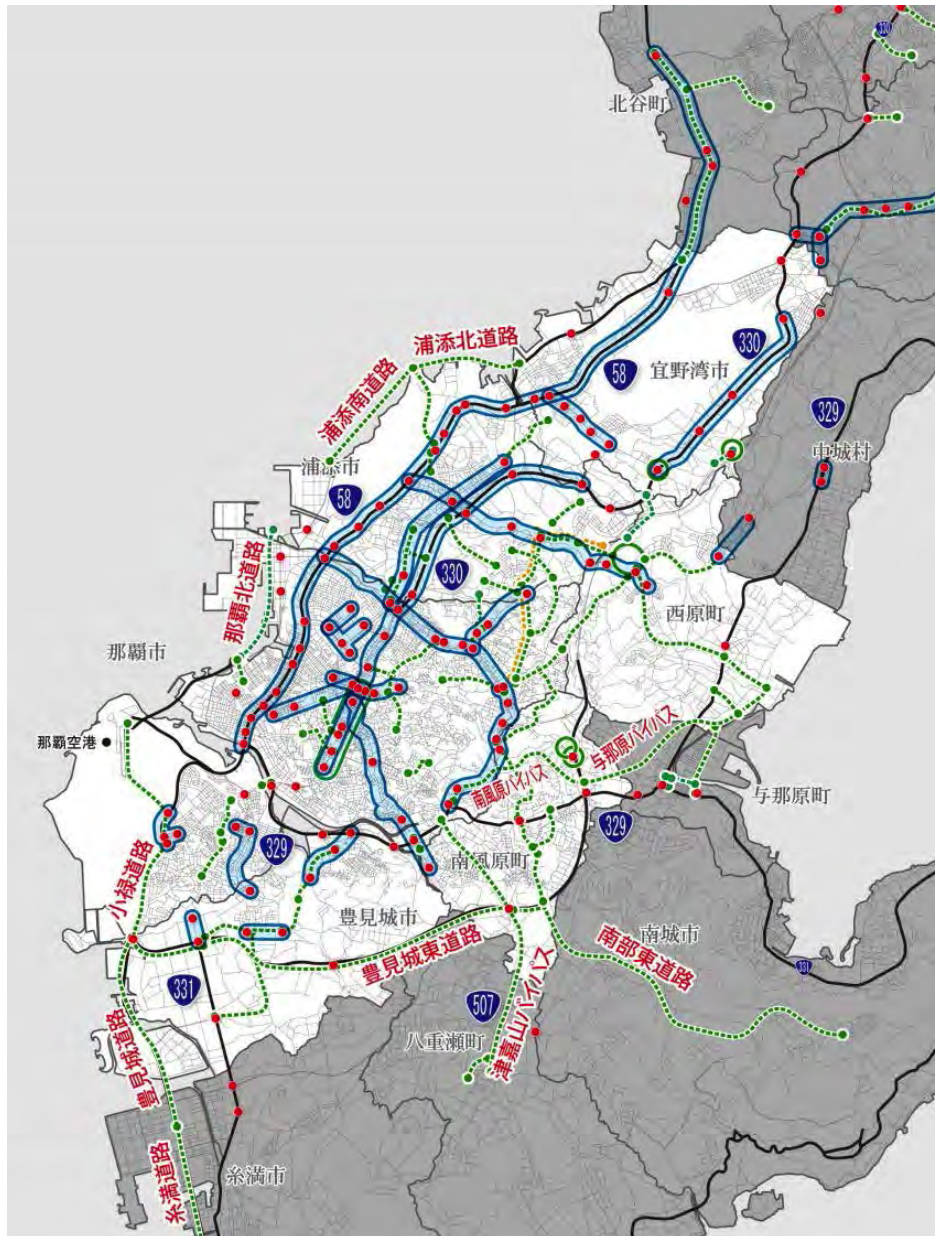
業種別割合



(2) 渋滞ポイント

- 那覇都市圏の主要渋滞箇所は 119 箇所で県全体の 62% を占める。
- 国道 58 号沿線の渋滞箇所は宜野湾市伊佐～旭橋間で 20 カ所を数え、ほぼ連続して渋滞が発生している状況。また、大謝名、屋富祖、安謝など分岐ポイントから派生するルートでも渋滞が発生している。

那覇都市圏の主要渋滞箇所



58号 渋滞ポイント

1	伊佐
2	大謝名
3	宇地泊
4	牧港
5	港川
6	ヤマダ電機浦添店付近
7	メイクマン浦添店前
8	城間
9	屋富祖
10	宮城
11	仲西
12	勢理客
13	安謝
14	上之屋
15	泊
16	泊ふ頭入口
17	松山
18	久茂地
19	泉崎
20	旭橋

出典:「沖縄中南部の主要渋滞箇所」平成 25 年 3 月 内閣府沖縄総合事務局開発建設部

(3)有料駐車場の立地状況・料金体系等

- 国道 58 号沿いの有料賃貸駐車場で、2016 年 2 月 1 日～7 日の 1 週間での募集数は合計 127 台。沿線エリアでの通勤・業務利用および生活等の駐車場ニーズに対して供給量は多いとはいえない。
- 月平均賃料は、那覇市中心部（久茂地～泊）14,283 円、那覇市北部（上之屋～安謝）6,756 円。浦添 6,010 円。宜野湾 4,971 円。
- 宜野湾から那覇市中心部に向けて賃料相場は上昇し、約 9,300 円の開きが生じている。

2016 年 2 月 1 日～7 日の間で、不動産業のポータルサイトに登録されている不動産業者が公開している賃貸駐車場情報（本調査事業の対象地域に存在する駐車場）をホームページ検索及び電話確認によって調査した。不動産業者の所在地はその限りではない。

月極契約駐車場 契約料

平成28年2月7日現在

2月1日～7日の1週間

	町丁	名称	賃料	保証金	仲介手数料	車庫証明 手数料	保証会社 加入		募集台数	初期費用計 賃料、保証 金、手数料	
那覇市	西町1丁目	サンプーキング	18,000	14,400	18,000				1台	50,400	平均
	西町1丁目	西町駐車場	14,000	14,000	15,120				1台	43,120	14,283円/月
	久茂地1丁目		17,000	17,000					1台	34,000	賃料帯
	久茂地2丁目	なかまパーキング	20,000	20,000	21,600	30,000			1台	61,600	12,000円～
	久米1丁目		10,000		10,800				1台	20,800	20,000円
	久米1丁目		12,000	24,000	12,600	50,000		軽	1台	48,600	←括賃は除く
	久米1丁目		14,040		14,040	50,000	8,424	軽	1台	28,080	
	久米1丁目		80,000		86,400		要加入	軽 一括賃	5台分	166,400	
	久米2丁目		15,000			50,000			5台	15,000	
	松山2丁目	松山2丁目パーキング	13,000		14,040				1台	27,040	
	前島1丁目	長嶺パーキング	30,000	30,000	31,500	50,000		一括賃	縦列3台	91,500	
	前島1丁目		13,000		14,040				1台	27,040	
	前島2丁目	〇・C・〇ビル駐車場	16,200	30,000	16,200	50,000			4台	62,400	
	前島3丁目		12,000		12,000	50,000	要加入	軽	1台	24,000	
	牧志1丁目	牧志駐車場	15,000	12,000	16,200			普通車	1台	43,200	
	泊2丁目	ことぶきパーキング	12,000	12,000	12,960	30,000			19台	36,960	
	泊3丁目	テクニカルパーク泊3丁目	13,000	13,000	14,040	50,000			6台	40,040	
	上之屋		11,880		11,880	50,000			1台	23,760	平均
	上之屋1丁目	ひまわりパーキング	6,500		7,020		要加入	軽	1台	13,520	6,756円/月
	上之屋1丁目	山川パーキング	8,000	8,000	8,640				1台	24,640	賃料帯
	天久2丁目	ハーヴェストヘルズ	5,000		5,400	30,000			1台	10,400	5,000円～
	天久2丁目	天久2丁目パーキング	5,400	5,400	5,400		要加入		1台	16,200	11,880円
	天久2丁目	大城駐車場 II	6,000	4,200	6,480		要加入		1台	16,680	←括賃は除く
	天久2丁目		5,000	4,000	5,400	35,000	要保証人		1台	14,400	
	天久2丁目	山里パーキング	6,000	6,000	6,480				1台	18,480	
	曙1丁目	曙1丁目駐車場	8,000	6,400	8,000				1台	22,400	
	安謝		5,000		5,400				1台	10,400	
	安謝	SOKEIパーキング	7,560	7,560	7,560		要加入		1台	22,680	
	安謝		8,000		88,640		要加入		1台	96,640	
	安謝	国吉駐車場	8,000	16,000	8,400	50,000			1台	32,400	
	安謝		5,000		5,400				1台	10,400	
	安謝2丁目		6,000		6,480		要加入		1台	12,480	
浦添市	勢理客2丁目		5,000	10,000	5,400		軽		1台	20,400	平均
	屋富祖3丁目	もりパーキング	5,000		5,000		3,500		1台	10,000	6,010円/月
	牧港2丁目	M'S GRACE	5,400	5,000	5,400	33,240			1台	15,800	賃料帯
	牧港2丁目		8,640	8,000	8,640	33,240		軽	1台	25,280	5,000円～
											8,640円 ←括賃は除く
宜野湾市	字地泊		5,000	5,000	5,400				2台	15,400	平均
	字地泊		64,800	6,000	64,800	20,000		一括賃	12台	135,600	4,971円/月
	字地泊	吉門氏契約駐車場	5,000	10,000	5,250				1台	20,250	賃料帯
	字地泊		5,400	4,000	5,400	30,000	要加入		2台	14,800	3,500円～
	大謝名5丁目		5,400	5,000	5,400	20,000			6台	15,800	5,500円
	大山3丁目		3,500	2,100	3,780	30,000			2台	9,380	←括賃は除く
	大山3丁目		5,000	4,000	5,400				25台	14,400	
	大山3丁目		5,500	10,000	4,860	30,000			5台	20,360	
合計台数							127台				

(4)「カーシェアリング」設置状況

- 対象地域にある「カーシェアリング」事業者は2社あり、設置場所は合計で29カ所。最大手の「タイムズカーシェアリング」は28カ所あるが、どのステーションも同社が保有しているコインパーキングのスペースに1～2台併置されていて、カーシェアリング専用のステーションにはなっていない。
- 時間貸しでクルマを確保できる合理的な仕組みだが、現在のところ外勤等のビジネス需要を満たすだけの台数が確保されているとはいえない。

タイムズ24株式会社		
1	タイムズおもろまち2丁目ステーション	沖縄県那覇市おもろまち2-13
2	タイムズはいさい沖縄ステーション	沖縄県那覇市久茂地3-11
3	タイムズー銀通リステーション	沖縄県那覇市久茂地3-29
4	タイムズ上之屋ステーション	沖縄県那覇市上之屋1-10
5	タイムズ久米2丁目第1ステーション	沖縄県那覇市久米2-17
6	タイムズ久米2丁目第2ステーション	沖縄県那覇市久米2-6
7	タイムズ久茂地2丁目第2ステーション	沖縄県那覇市久茂地2-21
8	タイムズ前島3丁目第3ステーション	沖縄県那覇市前島3-4
9	タイムズ壺川スクエアステーション	沖縄県那覇市壺川3-3
10	タイムズ天久1丁目ステーション	沖縄県那覇市天久1-12
11	タイムズ安里1丁目ステーション	沖縄県那覇市安里1-1
12	タイムズ松尾2丁目ステーション	沖縄県那覇市松尾2-16
13	タイムズ松尾2丁目第2ステーション	沖縄県那覇市松尾2-19
14	タイムズ松山1丁目ステーション	沖縄県那覇市松山1-28
15	タイムズ松山2丁目ステーション	沖縄県那覇市松山2-4
16	タイムズ沖映通リステーション	沖縄県那覇市牧志1-4
17	タイムズ沖縄東町ステーション	沖縄県那覇市東町27-12
18	タイムズ沖縄西町ステーション	沖縄県那覇市西3-8
19	タイムズ泉崎ステーション	沖縄県那覇市泉崎1-19
20	タイムズ泉崎1丁目ステーション	沖縄県那覇市泉崎1-18
21	タイムズ泉崎2丁目ステーション	沖縄県那覇市泉崎2-17
22	タイムズ西1丁目ステーション	沖縄県那覇市西1-17
23	タイムズおもろまち4丁目ステーション	沖縄県那覇市おもろまち4-11
24	タイムズさいおんスクエアステーション	沖縄県那覇市安里2-1
25	タイムズはいさい沖縄ステーション	沖縄県那覇市久茂地3-11
26	タイムズ壺川スクエアステーション	沖縄県那覇市壺川3-3
27	タイムズ久米2丁目第3ステーション	沖縄県那覇市久米2-11
28	タイムズ西消防署通リステーション	沖縄県那覇市東町6
ジャパンカーシェアリング		
1	旭橋駅ステーション	

出典:カーシェアリング各社ウェブサイト

(5)商業施設等利用者駐車場の立地状況

- 国道 58 号沿線大型商業施設等の利用者駐車場収容台数の合計は 1 万 1 千台余りで、一部を除き無料。
- 商業施設利用が条件で、流動的だが、平日昼間の駐車スペースとしての供給量は大きいと考えられる。
 - 那覇市：8 施設で合計 2,640 台、収容台数が 500 台を超える施設は 2 施設。
 - 浦添市：22 施設で合計 6,578 台、収容台数が 500 台を超える施設は 5 施設。
 - 宜野湾市：6 施設で合計 2,408 台、500 台を超える施設は 3 施設、うち 1 施設は 1,000 台以上の収容台数となっている。

	店舗	住所	電話	駐車台数	営業時間	金額	備考
1	コナミスポーツクラブ沖縄	沖縄県那覇市天久902	098-941-5736	205	10:00-23:00	無料	
2	天久リウぼう	沖縄県那覇市天久 1-2-1	098-941-1188	713	24H	無料	
3	とまりん	沖縄県那覇市前島 3丁目 25-1	098-861-3341	600	24H	200円	入庫後 1時間迄200円以降1時間毎100円
4	ジャンボオートアイランド店	沖縄県那覇市前島2丁目20番1号	098-866-7778	410	9:00-23:45	無料	
5	県民広場地下駐車場	沖縄県那覇市泉崎1丁目(県道39号線地下)		202	6:00-24:00	有料	最初の1時間300円以降30分ごと150円
6	パレットくもじ	沖縄県那覇市久茂地 1丁目 1-1	098-866-7222	100	07:30-23:30	350円	入庫後 1時間迄 ¥ 350以降 30分毎 ¥ 100
7	コジマ電気	沖縄県那覇市安謝664-5	098-941-3001	170	10:30-22:00	無料	
8	イオンタウン安謝店	沖縄県那覇市安謝(字) 664-32	098-863-3662	240	24H	無料	
那覇市計				2,640			
9	ファラオ本店	沖縄県浦添市牧港一丁目62番19号	098-870-0220	500	09:00-23:45	無料	
10	サンシャイン牧港店・マクトサル牧港店	沖縄県浦添市牧港5-7-6	098-871-1311	460	24H	無料	
11	ブルーシールビッグディップ牧港本店	沖縄県浦添市牧港 5-5-6	098-877-8258	50	10:00~22:30	無料	
12	コープ牧港店	沖縄県浦添市牧港4丁目3-15	098-875-3466	126	09:00-22:00	無料	
13	オートバックスニューマチナ店	沖縄県浦添市牧港 2丁目 48-7	098-876-8000	105	10:30-20:00	無料	
14	ファラオ浦添本店	沖縄県浦添市牧港 1丁目 62	098-874-5133	500	09:00-23:45	無料	
15	国立劇場おきなわ	沖縄県浦添市勢理客4-14-1	098-871-3311	209	10:00-11:00	無料	
16	浦添ショッピングセンター	沖縄県浦添市城間 4丁目 7-1	098-871-1861	541	09:00-24:00	無料	
17	ジャンボG 1店	沖縄県浦添市城間4丁目35番5号	098-873-3404	589	09:00-23:45	無料	
18	サンシャイン城間店	沖縄県浦添市城間4-35-3	098-879-4250	383	9:00-23:50	無料	
19	ビッグワン城間店	沖縄県浦添市城間4-19-9	098-873-3501	15	10:00-24:00	無料	
20	タウンプラザかねひで牧港店	沖縄県浦添市城間3004 番地1	098-879-0117	140	09:00-24:00	無料	
21	メイクマン浦添本店	沖縄県浦添市城間 2008	098-878-2777	830	09:30-20:00	無料	
22	チャンピオン勢理客店	沖縄県浦添市字勢理客2-14-6	098-876-2032	350	9:00-23:45	無料	
23	サンエーマチナシティ	沖縄県浦添市字城間 2008-1	098-879-4111	400	9:00~24:00	無料	
24	ハッピータウン	沖縄県浦添市字港川 254	098-875-0031	80	24H	無料	
25	ヤマダ電機テックランド浦添店	沖縄県浦添市港川241-3	098-870-1106	350	10:00-22:00	無料	
26	マルシンV 1	沖縄県浦添市屋富祖3丁目33番6号	098-878-6261	350	9:00-23:45	無料	
27	カラオケワールドももたろう	沖縄県浦添市屋富祖3-33-6	098-879-1055	300	12:00-3:00	無料	
28	マンガ倉庫浦添店	沖縄県浦添市 城間2689	098-874-4455	100	09:00-03:00	無料	台数の詳細不明
29	A&W 牧港店	沖縄県浦添市牧港4-9-1	098-876-6081	100	24H	無料	
30	マチナトボウル	沖縄県浦添市 牧港 4-16-5	098-876-5111	100	09:00-02:00	無料	電話で問い合わせたが、台数の詳細はわからず
浦添市計				6,578			
31	マクトサル t58号大謝名店	沖縄県宜野湾市大謝名1-6-3	098-870-2410	20	24H	無料	
32	はにんす宜野湾	沖縄県宜野湾市大山 7丁目 6-1	098-890-3373	520			
33	サンエー大山シティ	沖縄県宜野湾市大山 7丁目 1-2	098-898-3300	519		無料	
34	ジミー大山店	沖縄県宜野湾市大山 2-22-5	098-897-3118	100	9:00~22:00	無料	
35	サンエー宜野湾コンベンションシティ	沖縄県宜野湾市字宇地泊 558-10	098-897-3330	1,125		無料	
36	ニトリ宜野湾店	沖縄県宜野湾市 大山6丁目2-20	0120-110-180	124	10:00-21:00	無料	
宜野湾市計				2,408			
合計収容台数				11,626			

出典：各施設ウェブサイト、ヒアリング等より作成

(6)届出駐車場の立地状況

- マイカー通勤での利用が可能な届出駐車場(駐車場法で規定された駐車面積 500m²以上、有料のもの)は那覇市に 73 箇所があり、合計で 8,920 台が収容可能(浦添市、宜野湾市は届出なし)。
- ただし時間貸しや月極めという契約条件や利用条件なども存在するため、専用駐車場より制約はある。

マイカー通勤での利用が可能な路外駐車場として、公共駐車場やコインパーキングなどに代表される、誰もが時間利用ができる収容力の高い「届出駐車場」の立地状況もあわせてとらえることとした。

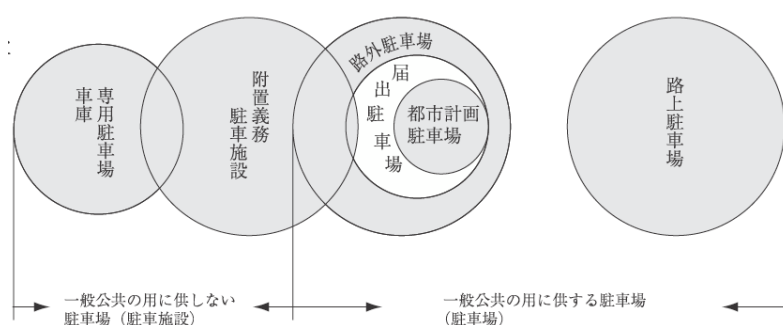
届出駐車場の定義は以下の通り。

路上駐車場:駐車場整備地区道路路面に、一定区画を限って設置される自動車駐車のための施設で、一般公共の用に供されるもの。

路外駐車場:道路の路面外に設置される自動車駐車のための施設で一般公共の用に供されるもの。(コインパーキングなど)

届出駐車場:駐車場法 12 条および 13 条規定により届け出された路外駐車場。都市計画区域内で駐車面積が 500m² 以上で有料のもの。

※一般公共の用に供される:一般不特定多数の者が駐車場管理者が定める管理規程に基づく営業時間内において、自由にこれを使用できる状態にあるもので、恣意的に特定の者の利用を拒むことができないものであると解される。



	駐車場名	所在地	駐車場の用に供する面積 (㎡)	駐車台数	供用開始日
1	高橋	那覇市高橋町 2-1-12	877.0	40	昭和43年8月
2	桜坂	那覇市牧志町 2-2-23	400.0	30	昭和32年5月
3	三交	那覇市牧志町 2-5-3	525.0	43	昭和42年5月
4	シルバー	那覇市松尾 1-2-2	840.0	30	昭和44年8月
5	リンレイ	下泉町 2-1-1	1,113.0	44	昭和43年1月
6	泊	那覇市崇元寺町 2-5-0	600.0	50	昭和43年5月
7	天久	那覇市天久 7-6-8	610.0	24	昭和43年1月
8	嘉数駐車場	那覇市牧志町 2-1-8	653.0	40	昭和42年6月
9	前島交番所前	那覇市前島町 1-6-5	460.0	23	昭和41年8月
10	一銀	那覇市松尾 1-1-7	900.0	65	昭和35年7月
11	高良	那覇市牧志町 2-2-4	653.0	26	昭和43年9月
12	合資会社美栄橋ビル	那覇市美栄橋町 2-3	640.0	40	
13	西平	那覇市牧志町 2-2-14	561.0	25	
14	久米	那覇市久米町 2-1-8	488.0	20	
15	牧志	那覇市牧志町 1-7-00	975.0	39	
16	上原	那覇市松尾 5-7	1,310.0	70	
17	平川駐車場	那覇市松尾 2-1-3	1,572.0	80	
18	若狭町	那覇市若狭町 2-6-57	590.0	6	昭和42年12月
19	牧志コインパーク	那覇市牧志町 2-8-8	1,640.0	110	
20	松下	那覇市久米 2-1-7-2の3	1,308.0	50	昭和47年4月15日
21	那覇パーキング	那覇市牧志 1-7-73	10,000.0	800	昭和47年2月10日
22	若松タワー	那覇市前島 3-1-0	85.0	60	昭和49年4月20日
23	ふそうビル	那覇市前島 2-2-1-8	2,279.2	120	昭和49年12月14日
24	国和プラザ駐車場	那覇市久茂地 1-4-5	3,083.3	120	昭和50年2月10日
25	RKB有料駐車場	那覇市前島 2-2-0-1	2,341.0	98	昭和50年2月21日
26	みどり駐車場	那覇市牧志町 1-6-40-17	4,625.0	340	昭和50年5月25日
27	上野蔵駐車場	那覇市久米 1-1-8-4	1,160.0	95	昭和50年11月1日
28	牧港自動車(株)駐車場	那覇市牧志 2-2-54	950.4	45	昭和51年5月1日
29	ジュンプラザP	那覇市松尾 1-0-7-4	825.0	40	昭和51年8月7日
30	高岡有料駐車場	那覇市久茂地 3-1-6-14	517.0	40	昭和61年8月22日
31	大建パークビル	那覇市久茂地 3-1-1-20	1,260.0	84	昭和61年12月1日
32	久茂地三丁目駐車場	那覇市久茂地 3-1-1-20	510.0	34	平成1年12月1日
33	サンパーキング	那覇市泉崎 1-1-1-6	1,458.9	96	平成2年12月25日
34	パレット久茂地有料駐車場	那覇市久茂地 1-1-1	2,662.7	90	平成3年4月19日
35	久高立体駐車場	那覇市牧志 2-2-1-5	1,530.0	102	平成3年4月29日

	駐車場名	所在地	駐車場の用に供する面積 (㎡)	駐車台数	供用開始日
36	シティ松山 P	那覇市松山 1-8-10	1,121.5	74	平成3年7月15日
37	西有料駐車場	那覇市西 3-10-7	820.0	71	平成4年4月1日
38	JAVYパーク	那覇市松尾 1-259-6	1,946.0	128	平成4年12月1日
39	とまりんパーク	那覇市前島 3丁目 25	15,528.4	416	平成7年4月8日
40	共光エパーク	那覇市前島 3丁目 6-23	1,226.4	72	平成7年9月1日
41	曙沖商駐車場	那覇市曙 2-24-6	2,477.7	147	平成8年11月1日
42	カラパークター	那覇市牧志 2-3-18	2,212.8	120	平成7年10月
43	東町ユエパーク	那覇市東町 7-4	945.3	53	平成7年12月20日
44	泊ふ頭地下駐車場	那覇市前島 3丁目 25	1,775.3	60	平成8年4月1日
45	トミールパーク	那覇市久茂地 2-16-19	0.0	34	平成7年12月20日
46	パレットパークビル	那覇市久茂地 1丁目 4-2	1,416.4	84	昭和61年12月1日
47	サンパーク	那覇市泉崎 1丁目 11-6	1,773.9	117	平成9年4月1日
48	前島 2丁目駐車場	那覇市前島 2-20-1	2,345.2	48	平成10年7月1日
49	マキシパーキング	那覇市牧志 2-770-49	1,788.9	69	平成13年2月26日
50	那覇新都心三永開発テナントビル有料駐車場	那覇市泊 2丁目 1番地 15	12,597.2	473	平成14年12月1日
51	壺川駅前パーキング	那覇市壺川 3丁目 3-6	7,694.4	378	平成15年7月1日
52	パーキングよなみね	那覇市久茂地 1丁目 2番 28号	1,196.8	72	
53	てんぶす那覇	那覇市牧志 3丁目 2番 10号	2,256.2	81	平成16年7月31日
54	新都心駐車場	那覇市字上之屋後苗代原 121-1	6,091.8	523	平成16年8月
55	えんパーク・桜坂	那覇市牧志 3丁目 220番地	1,055.0	47	平成18年8月21日
56	タワーパーキング	那覇市西 2-5-5	777.0	61	平成19年6月28日
57	ジスタス立体駐車場	那覇市西 2-6-1 他 4 筆	5,780.0	212	平成19年6月28日
58	沖縄不動産西町駐車場	那覇市西 3-7-4 他 > (3) 筆	10,454.0	171	平成20年2月15日
59	ゼファー那覇ター駐車場	那覇市牧志 2-2-6	1,255.5	100	平成20年2月20日
60	リパーク那覇市松尾 2丁目第3	那覇市松尾 2丁目 5番	1,992.4	64	平成19年11月9日
61	カーナ旭橋パーク	那覇市旭町 115番 23	6,114.3	162	平成21年10月5日
62	県民広場地下駐車場	那覇市泉崎 1丁目 県道 39号線道路区域内地下	11,795.5	200	平成22年10月1日
63	NPC25H 国際通りパーキング	那覇市松尾 2-5-5	1,680.4	61	平成23年9月22日
64	ホテルJALシティ那覇駐車場	那覇市牧志 1-3-70	2,618.0	83	平成23年10月25日
65	NPC25H 東町パーキング	那覇市東町 1-1	2,407.9	101	平成23年12月19日
66	ザ・テラスホテルズ新都心駐車場	那覇市おもろまち 1丁目 3番 5	3,687.2	78	平成20年1月17日
67	リパーク那覇市牧志 2丁目第3	那覇市牧志 1丁目 770-2	2,165.6	77	平成24年6月20日
68	若狭海浜公園駐車場	那覇市若狭 1丁目 28番	2,987.4	110	平成25年4月1日
69	NPC24H 那覇市役所本庁舎駐車場	那覇市泉崎 1丁目 1番 1号	5,980.6	216	平成24年12月23日
70	三重城、波の上緑地駐車場	那覇市西 3丁目 10番	9,696.2	356	平成25年4月1日
71	NPC24H 那覇新都心パーキング	那覇市上之屋 1丁目 2番 1号	13,933.4	638	平成25年7月1日
72	タイムズー銀通り	那覇市久茂地 3丁目 29番	2,010.9	72	平成25年8月26日
73	NPC24H リウボウくもじパーキング	那覇市泉崎 1丁目 10番 16号	9,040.9	72	平成25年12月17日
		合計台数		8,920	

出典: 那覇市都市計画課

2-2 国道 58 号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)事業者アンケート調査

(1)調査概要

①調査の目的 国道 58 号線沿線に位置する民間事業所に対して、従業員のマイカー/バス通勤の実態および事業者の公共交通利用転換受容性を把握する。

②調査の対象 国道 58 号線沿線(概ね 300m 以内:主に従業員が国道 58 号線経由で通勤する)の従業員数 20 名以上の事業所。
回答者は対象事業所における総務担当者または事業所の長

③調査の方法 郵送調査法 : 対象者条件に合う事業所 557 社に対して、郵送で調査票を送付し、回答を郵送で返送してもらう。

- 確実な所在地情報を掌握している当該エリアの那覇商工会議所、浦添商工会議所、宜野湾市商工会に協力を依頼。該当条件に合致する事業所リストを提供いただき、郵送を実施。

※回収率を高めるとともに公共交通推進の観点から、回答者に 1000 円 OKICA カード(うちデポジット 500 円)を謝礼に送付。アンケート回答事業所のうち、謝礼送付希望者には住所を記載してもらい、記載のあった 97 社に送付を実施した。

④調査項目

1. 事業分野
2. 事業所所在地
3. 従業員数
4. うち、クルマでの通勤者数、うち、58 号線経由の通勤者数
5. 通勤手当の支給状況/支給額
6. 通勤経費の考え方
7. 従業員用の専用駐車場の有無とコスト負担
8. 出勤時間と退社時間
9. 業務に使用する所有車両数
10. 従業員保有車両の事業用としての利用の有無
11. 求人時にマイカー通勤、専用駐車場完備の情報の提示の有無、必要性
12. 公共交通機関による通勤、外勤業務を行うことへの考え方(メリットとリスク認識)
13. 従業員の通勤に関する課題

⑤調査期間 2015 年 12 月 14 日 郵送、2015 年 12 月 22 日 回収期限

⑥回収数 116 社 (郵送数 557 社 回収率 20.8%)

(2)調査結果

事業者アンケート調査結果概要

【従業員数の推計】

- 対象事業所の従業員数は平均で 60.0 人、那覇市では 55.7 人、浦添市／宜野湾市では 63.8 人。
- 従業員数の平均値から推定して、調査対象となった国道 58 号沿線（300m 以内の地域）事業所の従業員数は 4 万 5 千人弱となる。この推定値は平成 24 年の経済センサスでの従業員数 4 万 5 千人の近似値となる。

※ 平成 24 年経済センサス 町丁別従業員規模別データから該当町丁の従業員 20 人以上事業所の従業員数

【マイカー通勤・公共交通機関通勤者数の推計】

- マイカー通勤者は平均 42.6 人。那覇市は平均 31.8 人と浦添市／宜野湾市の平均 52.0 人よりも少ない。
- 公共交通機関を利用した通勤者は平均 17.0 人。那覇市は平均 24.3 人と浦添市／宜野湾市の 12.0 人よりも多い。
- 平均人数の結果から、従業員数の平均値から推定した 4 万 5 千人のうち、マイカー通勤者は約 3 万 2 千人と推定される。

【出勤/退勤時間帯】

- 出勤時刻と退勤時刻は、約 6 割の事業所で「全従業員が同じ時刻」と回答。時差出勤は少ない。
- 出勤、退勤が多い時間帯はバスレーンの時間帯と重なる。
- 出勤時間帯：「午前 8 時～午前 8 時 30 分」63.8%
- 退勤時間帯：「午後 5 時 30 分～午後 6 時」52.6%

【通勤手段の決定者】

- 事業者は通勤手段の決定への関与が低く、7 割の事業所では通勤手段の決定は、完全に従業員の選択にゆだねている。
- 7 割以上の事業所がマイカー通勤を認めている。

【公共交通機関の利用推奨】

- 公共交通機関の利用推奨をしている事業者は 22.4%にとどまる。公共交通機関の利用推奨の広がりが弱い。

【通勤費の支給実態】

- 通勤費を「定額」支給している企業は 63.8%。「実費」支給している企業は 27.6%。
- 通勤手段によって「支給額に違いはない」という回答が 71.6%を占める。

【通勤費支給に対する意識】

- 「通勤費を支給する必要がある」という事業所は 70.8%。一方「通勤費支給は負担が大きく支給したくない」という事業所は 9.7%。

【従業員駐車場の確保】

- 全従業員分の駐車場を「事業者側が確保」しているのは 61.2%、「一部だけ確保」は 15.5%。「駐車場の確保をしていない」は 22.4%。那覇市内の事業所では「駐車場を確保していない」が 43.1%と浦添/宜野湾市より高い傾向。

【従業員用駐車場の費用】

- 従業員用の駐車場は有料 22.2%、無料 74.4%。「駐車場を一部確保している」場合は「有料」としている割合が高い。

【望ましい通勤手段】

- 「クルマ通勤が望ましい」が 62.1%、「公共交通機関が望ましい」が 36.2%。那覇市内の事業所では「公共交通機関を望ましい」と考えている傾向が高い。
- クルマ通勤が望ましい理由は「従業員のそれぞれの家庭や家族の事情に合わせられるから」が 59.7%と最も高い。次いで「バス停やモノレール駅から距離があるから」31.9%。

【通勤手段に関する会社の考え方】

- 通勤手段に対する考え方では、事業者の考え方が反映されているとは言えず、事業者がある程度通勤手段の方向性を示す必要があると考えられる。
- 通勤手段に対する考え方で影響したものは「従業員の意見」が 37.1%と最も高い。
- 通勤手段に対する考え方で考慮したのは「従業員の負担にならない」が 44.0%、「従業員の生活に便利・支障にならない」が 43.1%と高い。

【通勤に対する考え方】

- 「マイカー通勤はなくなる」と思う 62.1%、「マイカー通勤は駐車場代なども含めると（会社）負担は小さくない」38.2%、「公共交通機関の場合も定額で支払う」が 31.9%「通勤に対する手当は非課税限度内で払う」が 29.3%である。

【求人時の通勤手段に関する訴求条件】

- 「マイカー通勤可」が 44.0%と最も多い。次いで「ガソリン代支給」が 25.9%である。
- 公共交通機関を利用した通勤の場合「交通費支給」が 49.1%と最も多い。

【外勤に使用するクルマ】

- 外勤に使用するクルマは社用車の保有が 43.1%、リース契約車は 37.1%で 8 割を占める。従業員のマイカーを使用するのは 14.7%である。
- 外勤に使用する従業員のマイカーに対する保険は「従業員自身がかけている保険のみ」とする回答が 46.6%と半数近い。「会社でかけている」29.3%にとどまる。那覇市内の企業は「会社でかけている」が比較的高い。

【バスの利便性評価】

- バスの利便性について「変わらない／わからない」が 64.7%と最も多い。事業者はバスに乗車する機会が少なく、バスに関する評価ができないとみられる。

【バスが利用しやすくなった点】

- 「バス案内サイト『バスなび沖縄』」35.3%、「ノンステップバスが導入」「IC カード「オキカ」」32.8%への評価が高い。
- バス利用環境整備の取り組みは効果を上げていると考えられる。

【バスの不便点】

- 「バスも渋滞に巻き込まれ遅れる」が 40.5%と最も多い。次いで、「バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい」が 37.9%。那覇市内の企業は「バスも渋滞に巻き込まれ遅れる」とする傾向が高い。
- 「渋滞に巻き込まれる」という考えはバスを利用していないことによって生まれているとも考えられる。バスレーンの存在を十分に認知、理解していない結果でもある。

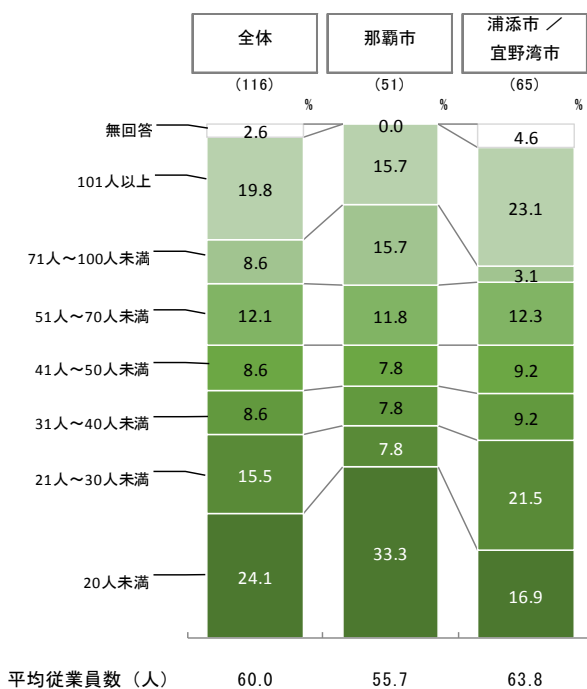
【バスの利用につながると思う取組】

- バスの定時性と情報のわかりやすさが求められている。（「バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする」46.6%、「バスが大幅に遅れない」44.8%）
- 那覇市内の企業は「バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする」「利用しやすい経路にする」「通勤に利用しやすいダイヤにする」とする傾向が強い。

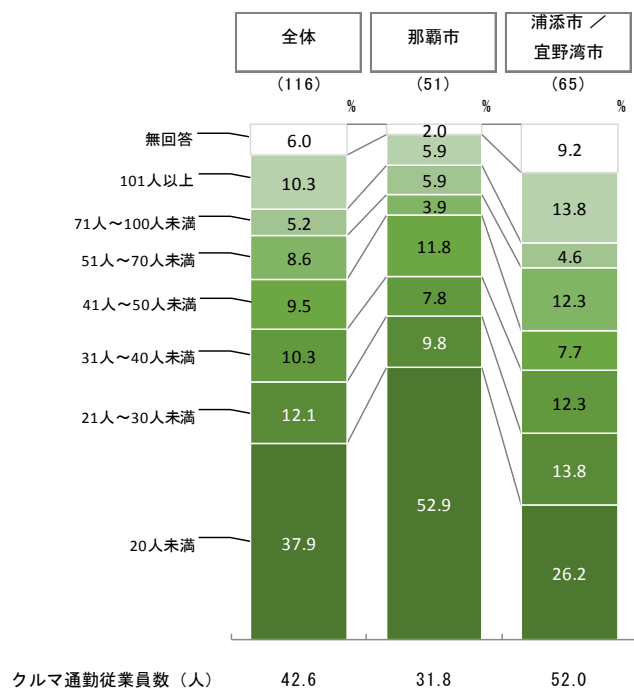
【マイカー通勤・公共交通機関通勤別従業員数】

- 対象事業所の従業員数は平均で 60.0 人、那覇市では 55.7 人、浦添市／宜野湾市では 63.8 人である。
- マイカー通勤者は平均 42.6 人。那覇市は平均 31.8 人と浦添市／宜野湾市の平均 52.0 人よりも少ない。
- 公共交通機関を利用した通勤者は平均 17.0 人。那覇市は平均 24.3 人と浦添市／宜野湾市の 12.0 人よりも多い。
- 全従業員のうちマイカー通勤者 42.6 人で、公共交通機関利用者は 17.0 人で、全従業員の 60.0 人平均に相当している。調査の試算からマイカー通勤者の割合は概ね 71.0%と考えられる。

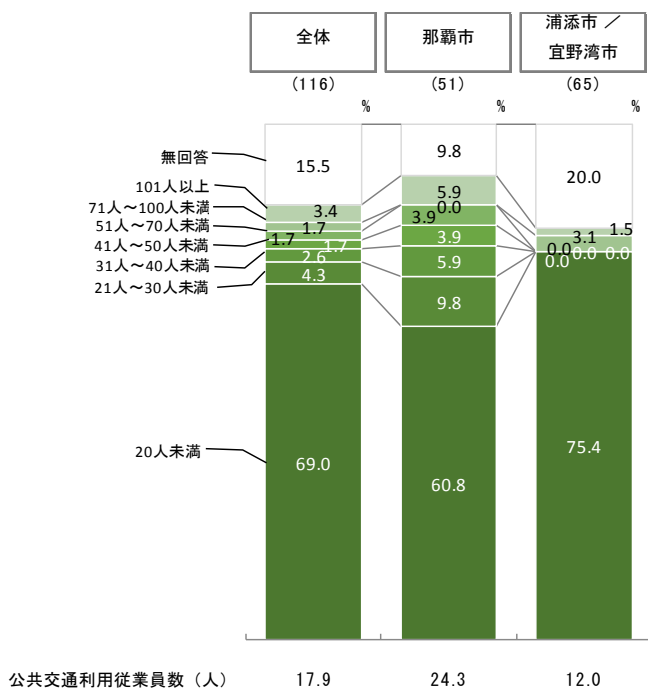
全従業員数



マイカー通勤従業員数

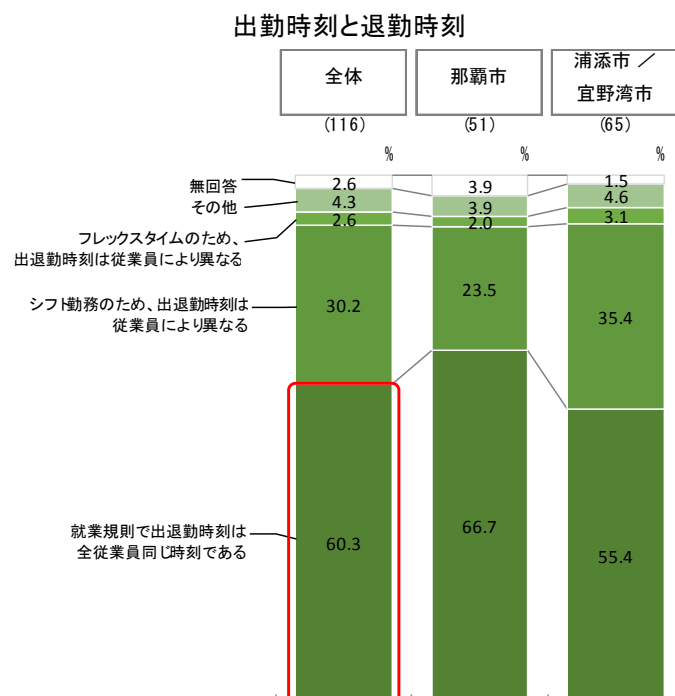


公共交通機関通勤従業員数



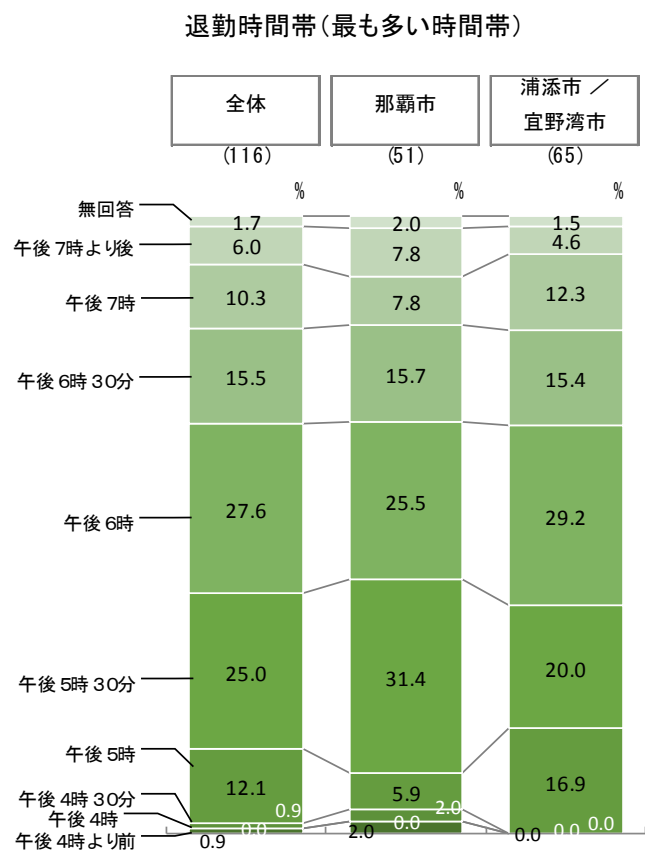
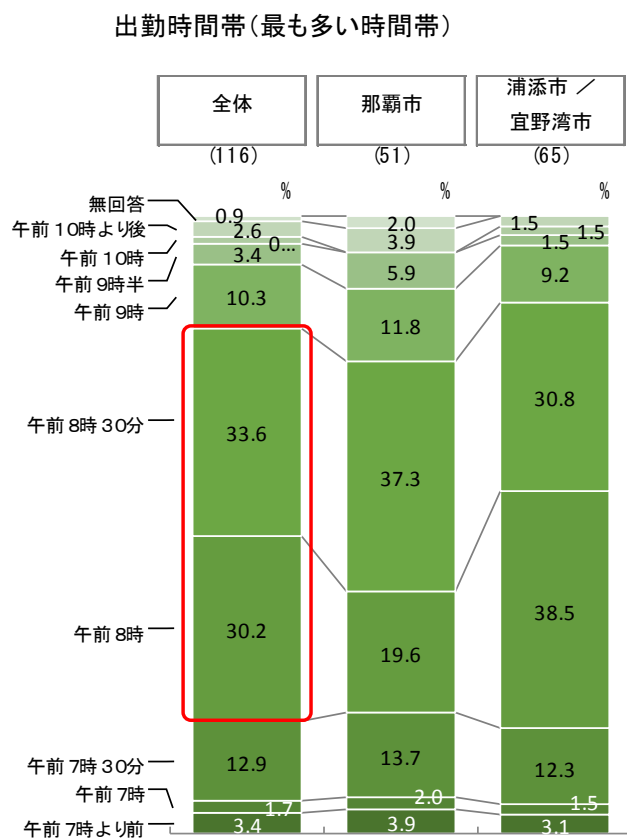
【出勤時刻と退勤時刻】

- 出勤時刻と退勤時刻は、約 6 割の企業で「全従業員が同じ時刻」となっている。



【出勤時間帯／退勤時間帯（最も多い時間帯）】

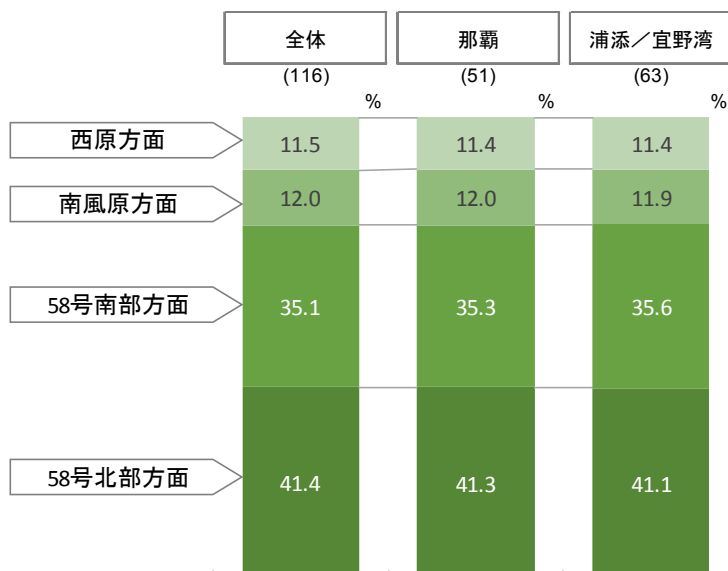
- 出勤時間帯は、午前 8 時～午前 8 時 30 分が 63.8% と最多。
- 退勤時間帯は、午後 5 時 30 分～午後 6 時が 52.6% と最多。いずれもバスレーン時間帯と重なる。



【通勤方面】

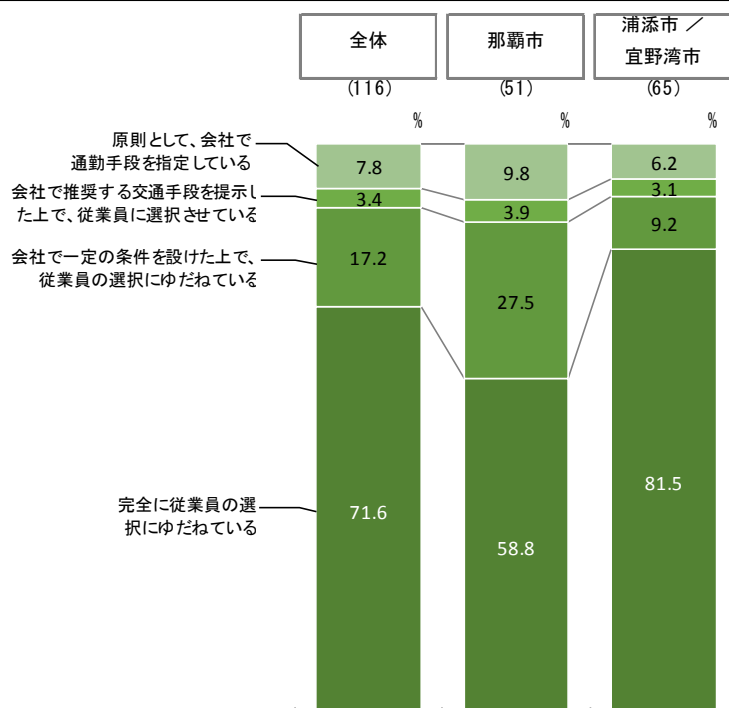
- 通勤してくる方面は、58号北部方面からが41.4%と最も多い。次いで58号南部方面が35.1%で国道58号に沿った通勤者は合計で75%を超えている。
- 那覇と浦添／宜野湾では、通勤方面に大きな差異はない。

方面別通勤してくる従業員の割合（平均：％）

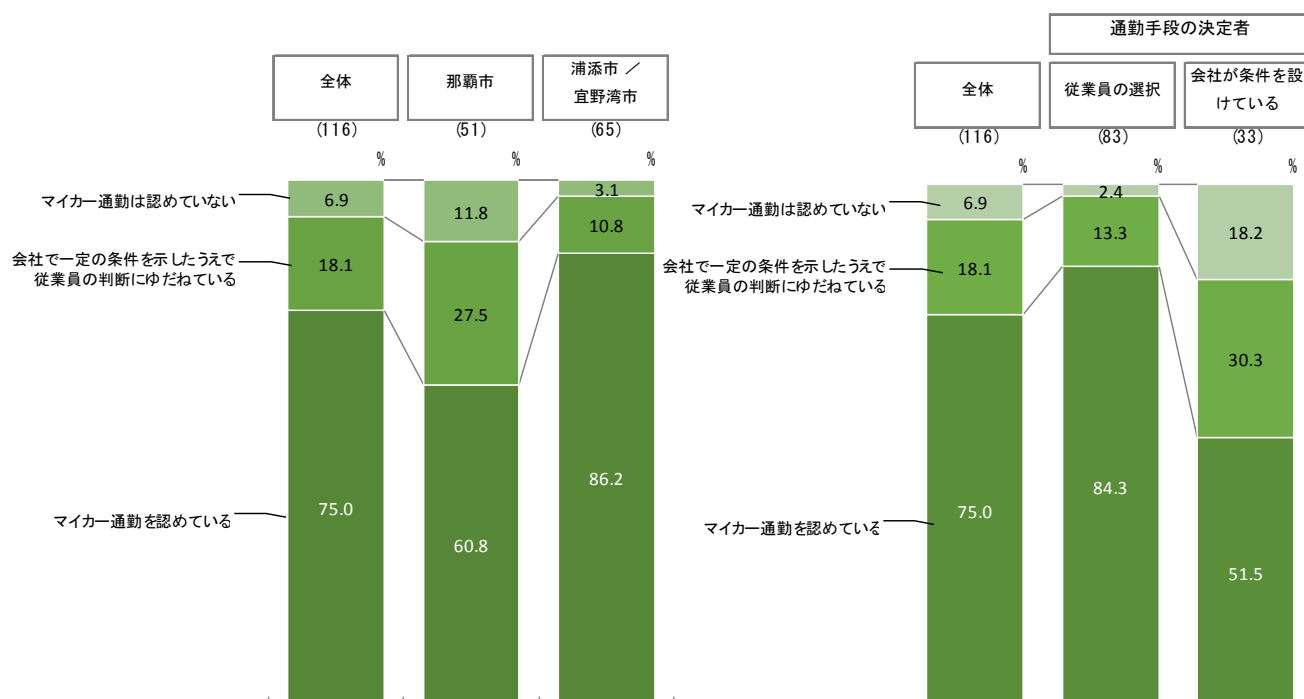


【通勤手段の決定者】

- 通勤手段の決定は、7割の事業所では完全に従業員の選択にゆだねている。浦添市／宜野湾市では完全に従業員の選択にゆだねる割合が那覇市より多い。

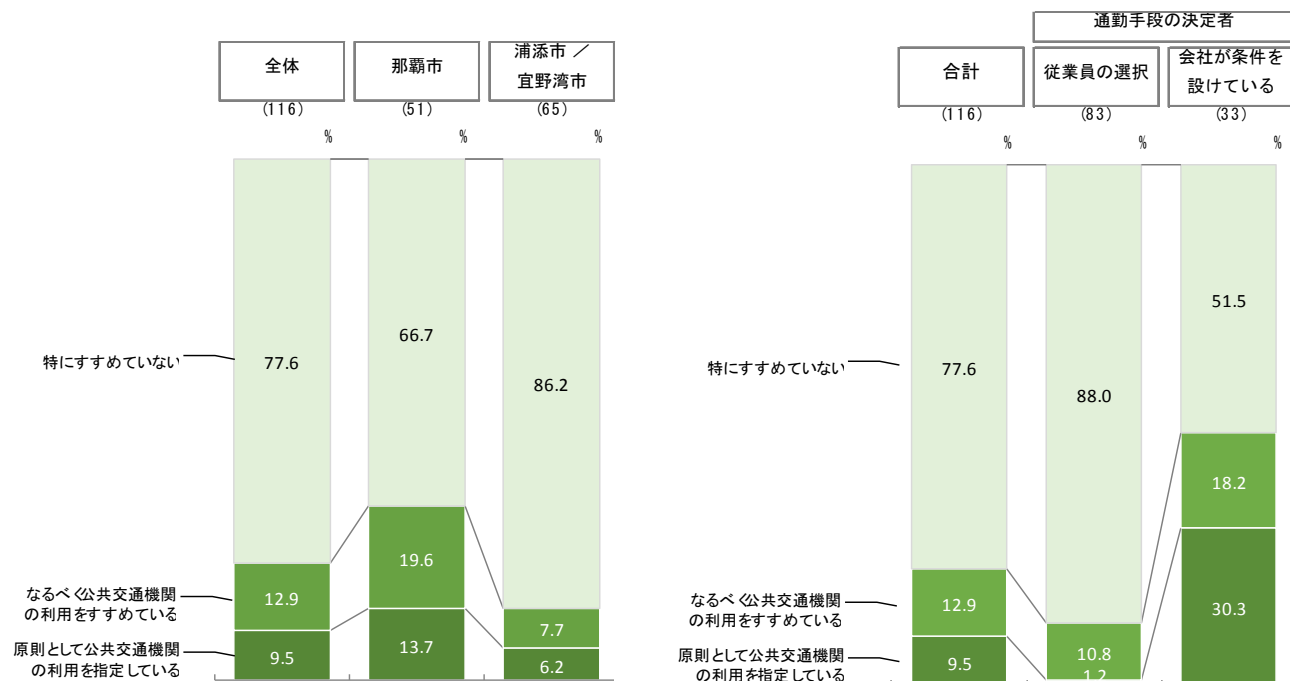


- マイカー通勤も7割以上の事業所が認めている。那覇市より浦添市／宜野湾市の方が効率。通勤手段の決定に会社が条件を付けている場合は、マイカー通勤の容認は51.5%と低い。



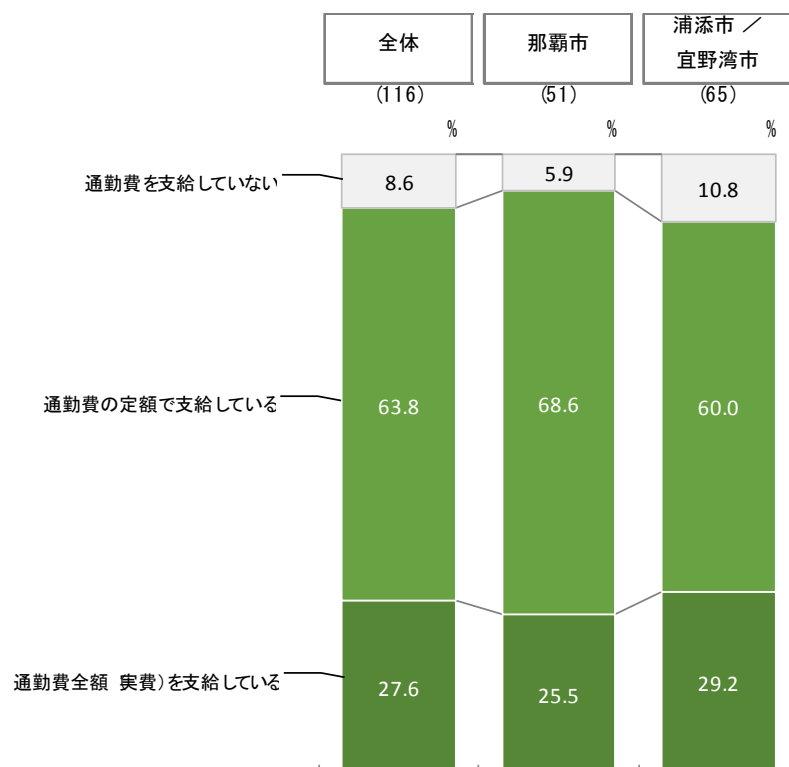
【公共交通機関の利用推奨】

- 公共交通機関の利用推奨をしている事業所は22.4%にとどまる。通勤手段の決定に会社が条件を付けている場合は、公共交通機関の利用を指定する割合が高まる。

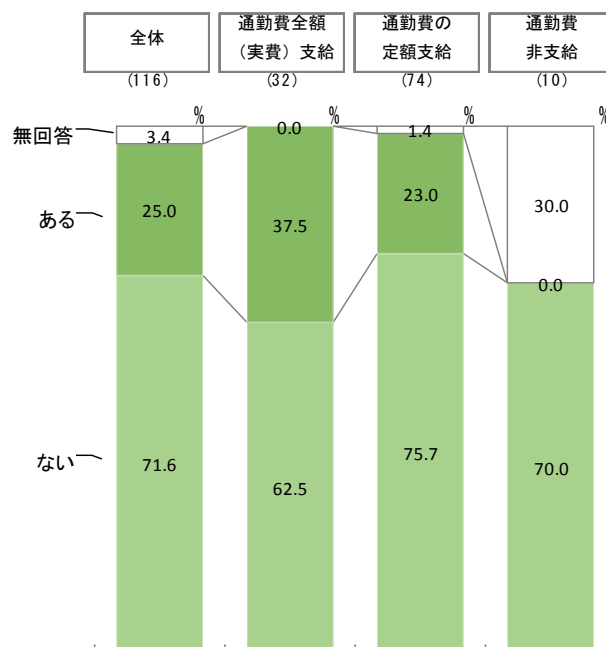
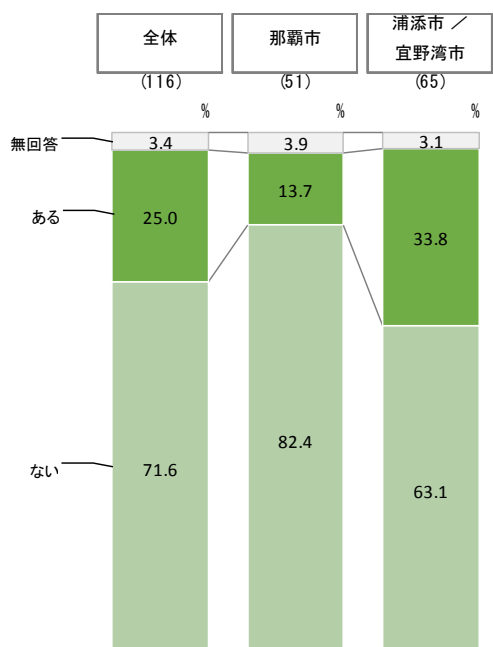


【通勤費の支給実態】

■ 通勤費を定額で支給している企業が最も多く、63.8%。実費支給している企業は27.6%。

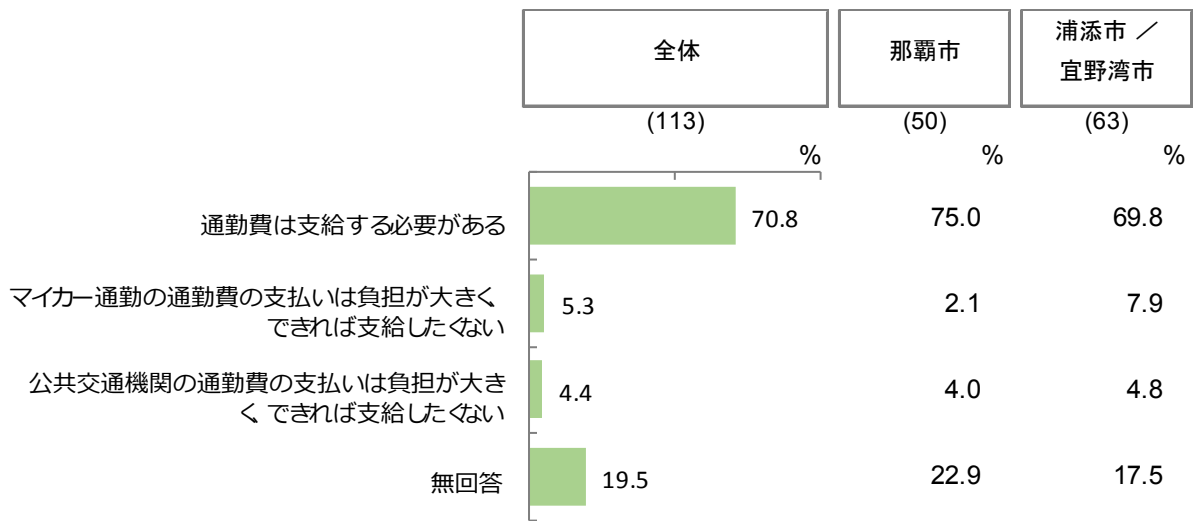


■ 通勤手段によって「支給額に違いはない」事業所が71.6%。



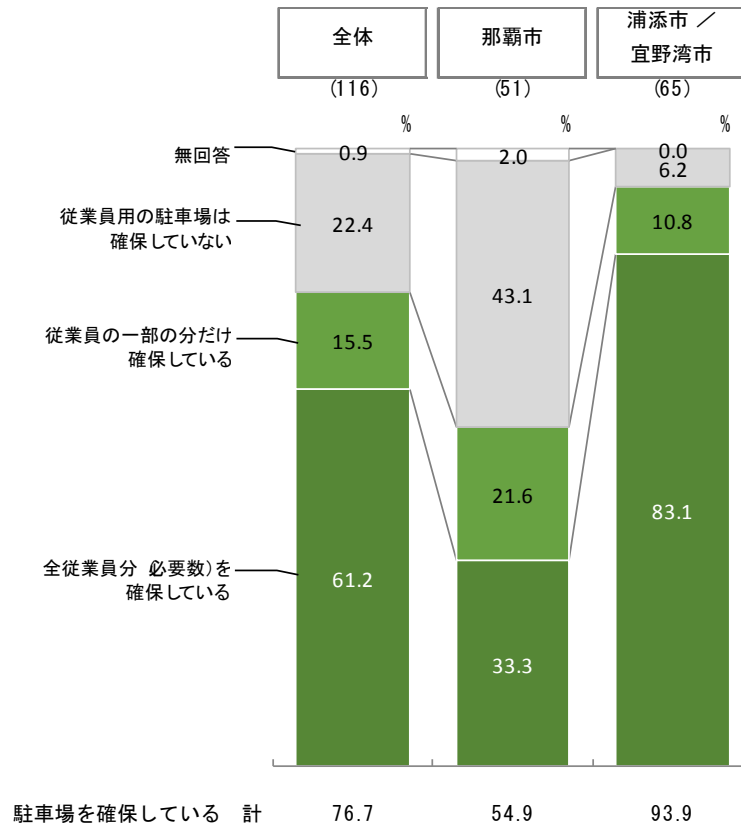
【通勤費支給に対する意識】

- 通勤費は「支給する必要がある」70.8%という事業所が大半だが、「負担が大きく支給したくない」という事業所も9.7%いる。



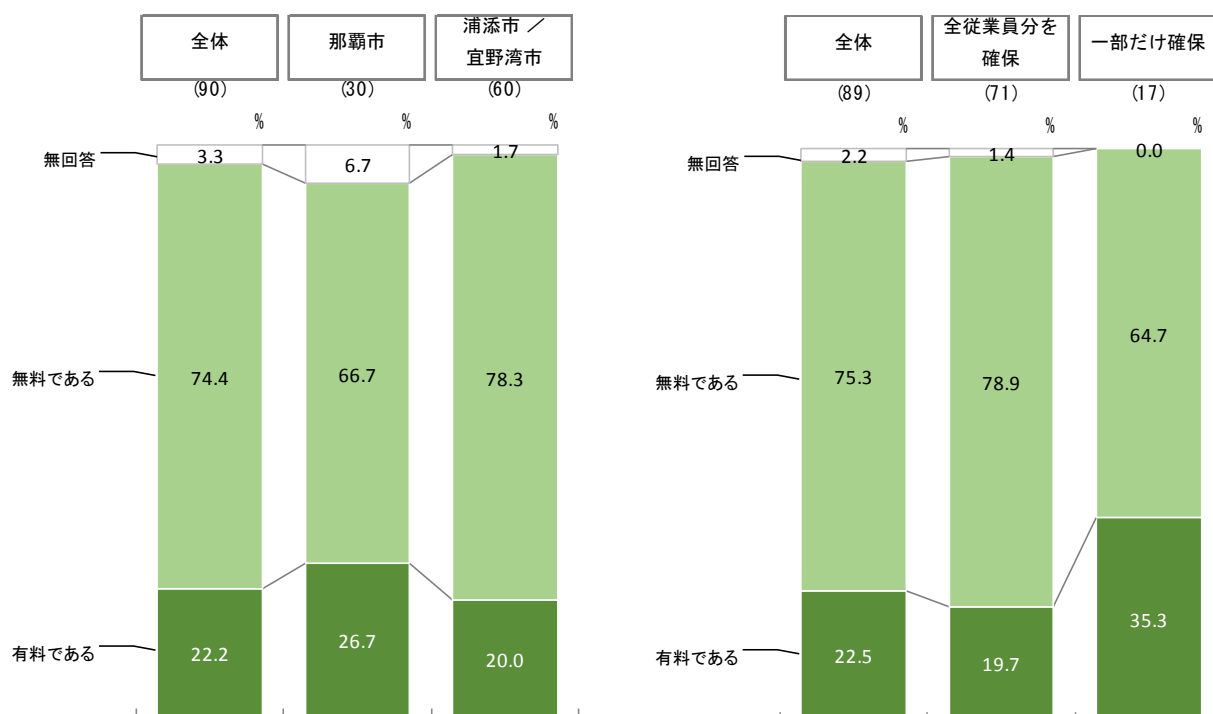
【従業員駐車場の確保】

- 「全従業員分の駐車場を確保」している事業所は61.2%、「駐車場の確保をしていない」のは22.4%。那覇市内の事業所では「駐車場を確保していない」が43.1%と高い。



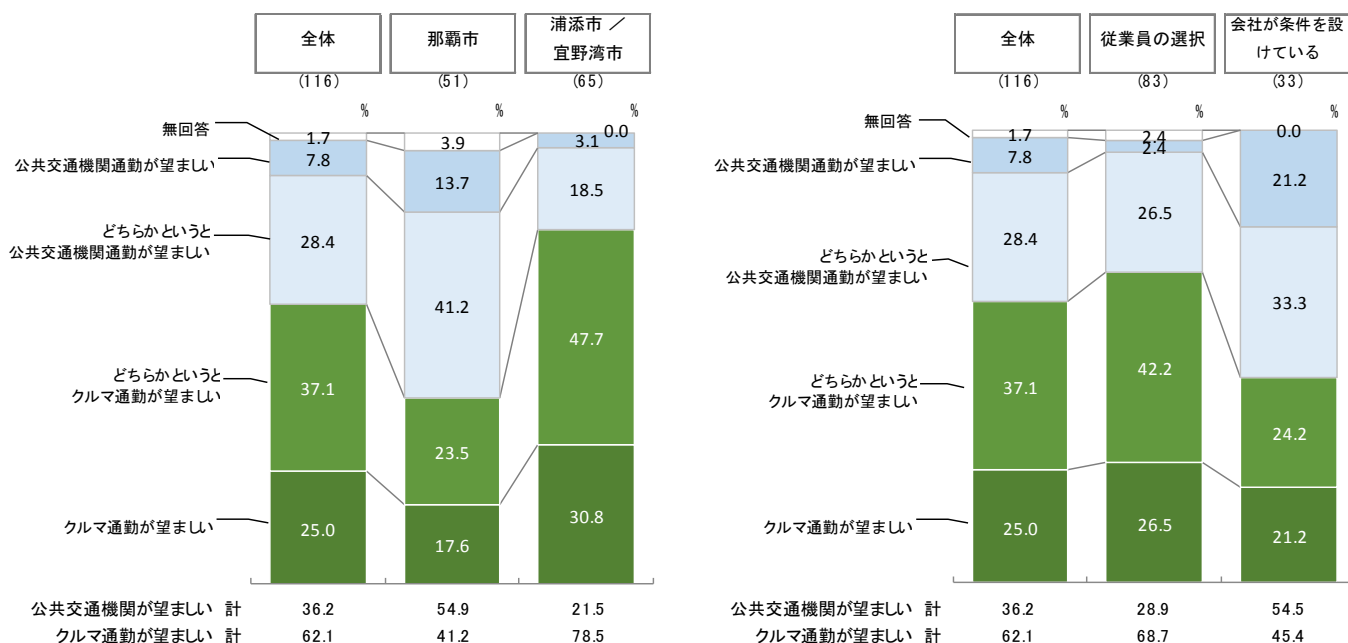
【従業員用駐車場の費用】

- 「無料」が74.4%と多い。「一部だけ確保している」場合は「有料」の割合が高い。

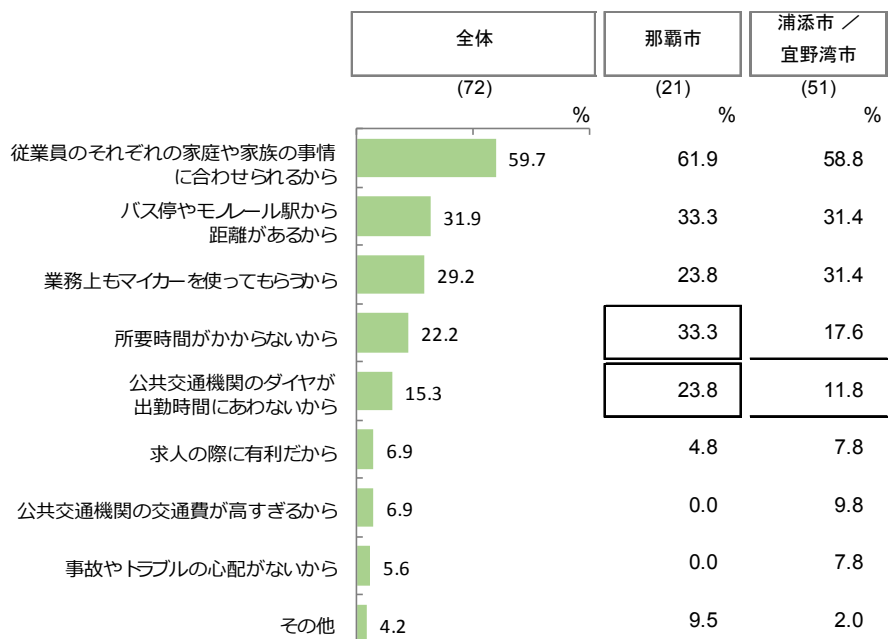


【望ましい通勤手段】

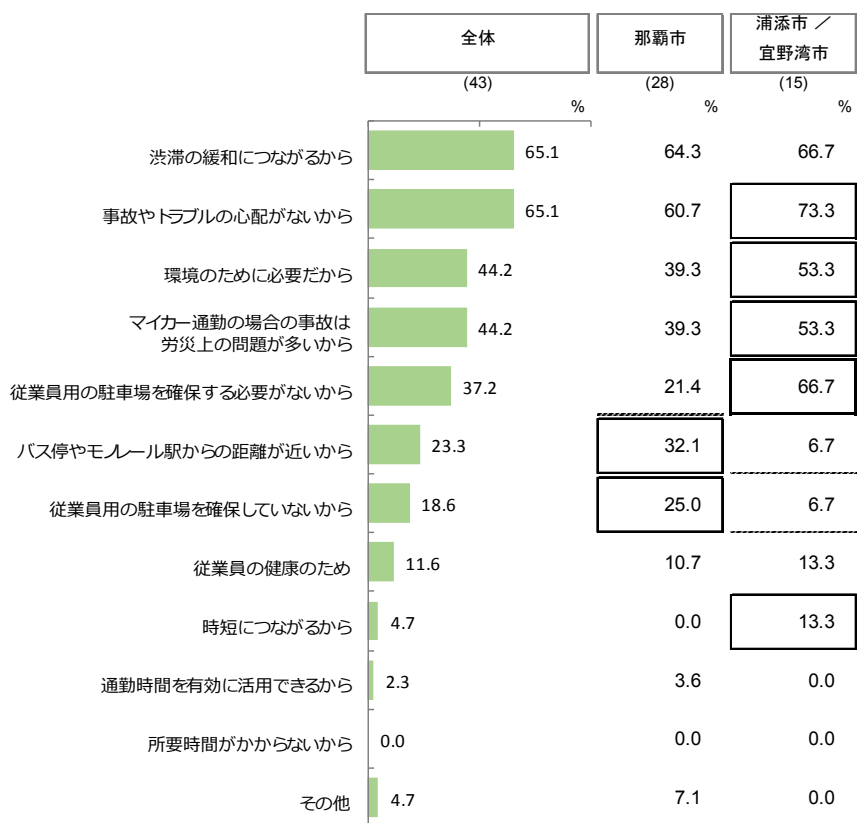
- クルマ通勤が望ましいと考えているのは合計で62.1%、公共交通機関が望ましいという合計は36.2%である。那覇市内の事業所は「公共交通機関を望ましい」が多数派。



- クルマ通勤が望ましい理由は「従業員のそれぞれの家庭や家族の事情に合わせられるから」が 59.7%と最も高い。次いで「バス停やモノレール駅から距離があるから」31.9%。



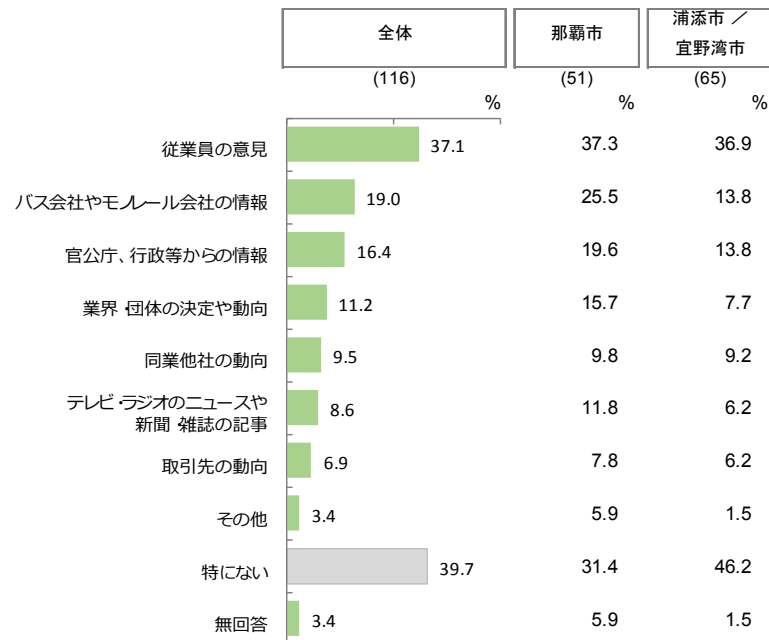
- 公共交通機関通勤が望ましい理由は「渋滞の緩和につながるから」「事故やトラブルの心配がないから」が 65.1%と高い。



【通勤手段に関する会社の考え方】

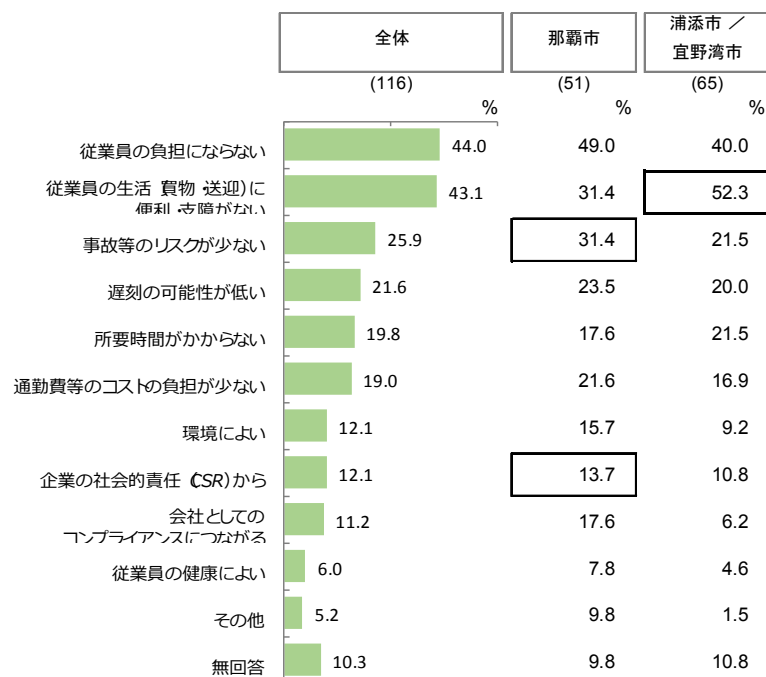
- 通勤手段に対する考え方で影響したものは「従業員の意見」が 37.1%と最も高い。

【参考、影響を受けたもの】



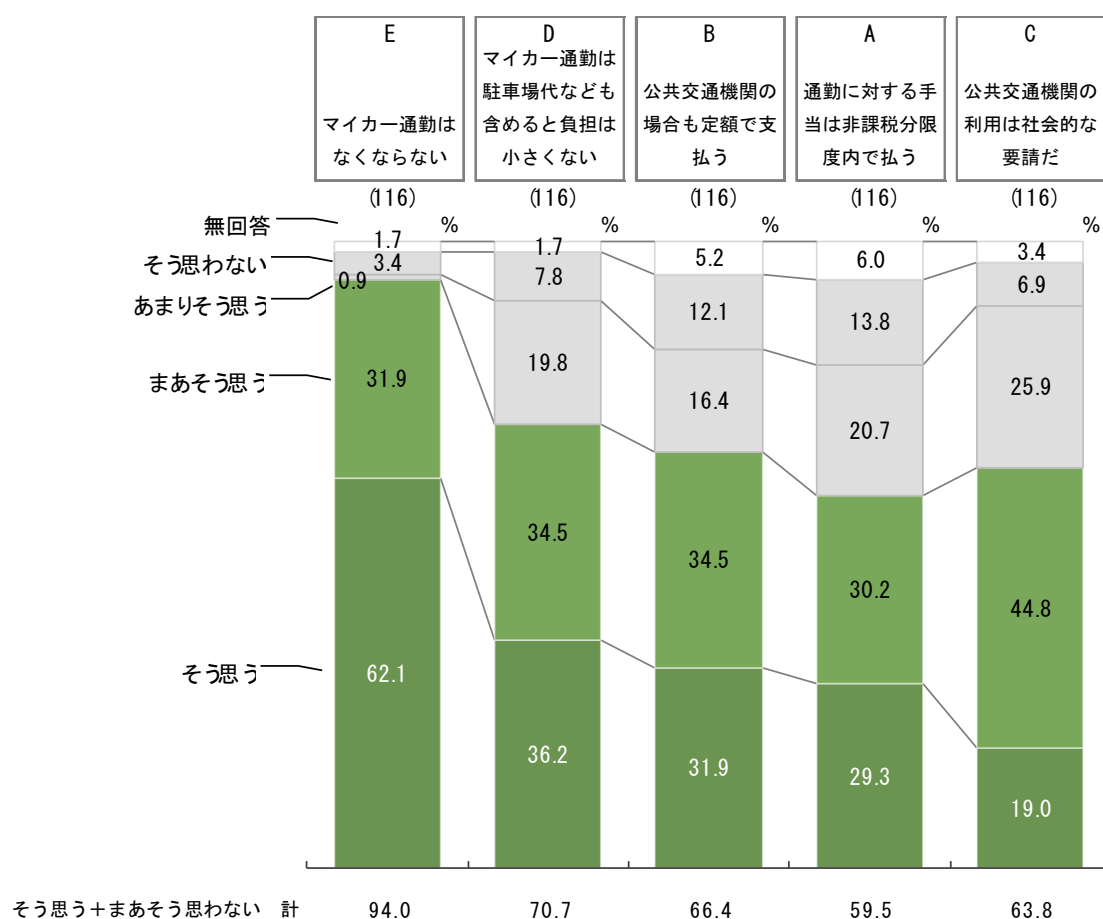
- 通勤手段に対する考え方で考慮したのは「従業員の負担にならない」が 44.0%、「従業員の生活に便利・支障にならない」が 43.1%と高い。

【参考、考慮したもの】



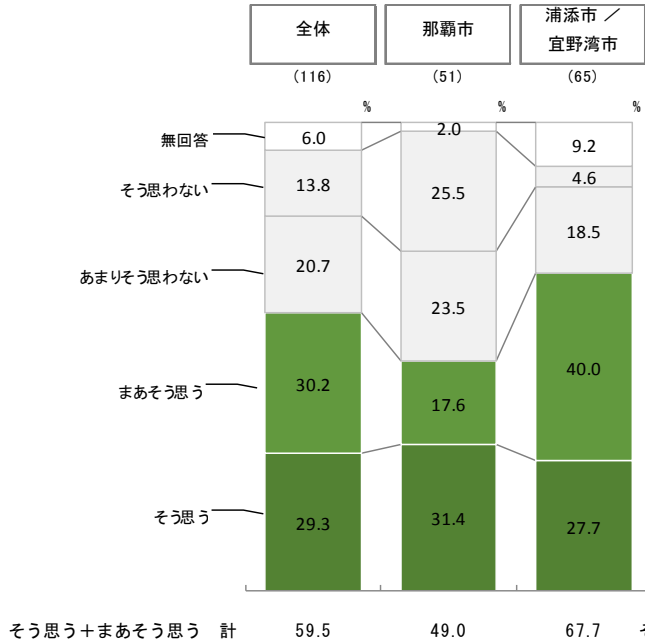
【通勤に対する考え方】

- そう思うという回答で「マイカー通勤はなくなる」62.1%、「マイカー通勤は駐車場代なども含めると負担は小さくない」38.2%、「公共交通機関の場合も定額で支払う」が31.9%「通勤に対する手当は非課税限度内で払う」が29.3%である。

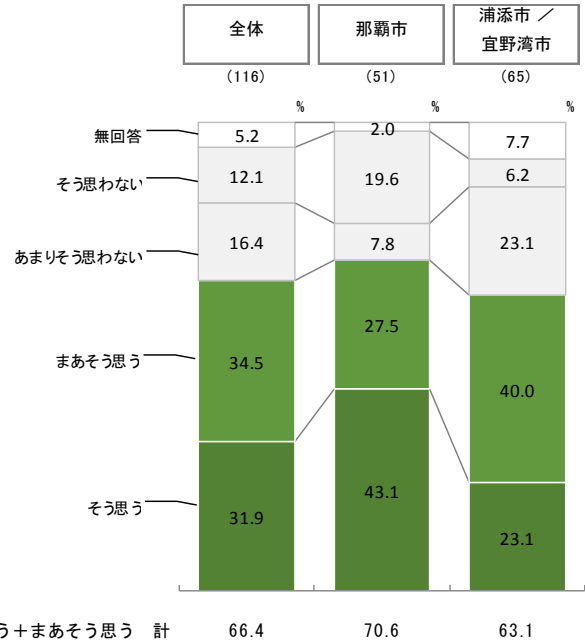


- A「通勤に対する手当は非課税限度内で払う」は「そう思う+まあそう思う 計」で、浦添市／宜野湾市は那覇市よりも高い。
- B「公共交通機関の場合も定額で支払う」では那覇市と浦添市／宜野湾市の間で大きな差異はない。

(A)通勤に対する手当は非課税分限度内で払う

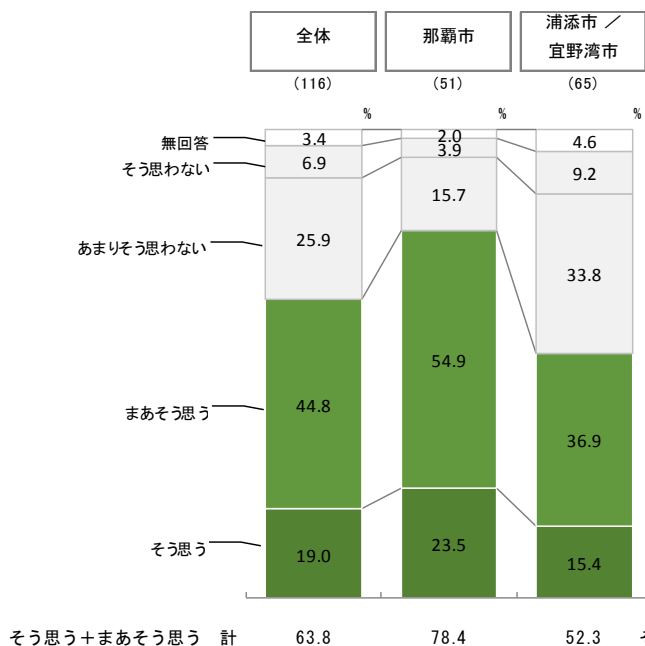


(B)公共交通機関の場合も定額で支払う

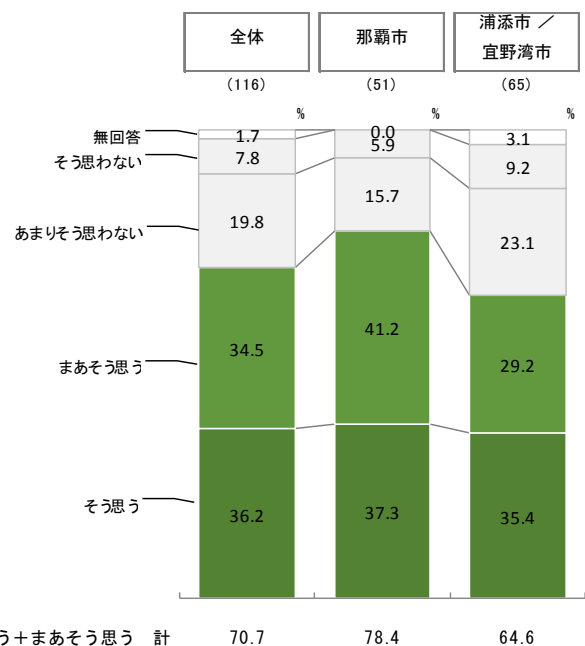


- C「公共交通機関の利用は社会的な要請だ」は「そう思う+まあそう思う 計」で、那覇市は浦添市／宜野湾市よりも高い。
- D「マイカー通勤は駐車場代なども含めると負担は小さくない」では那覇市は浦添市／宜野湾市よりも高い。

(C)公共交通機関の利用は社会的な要請だ

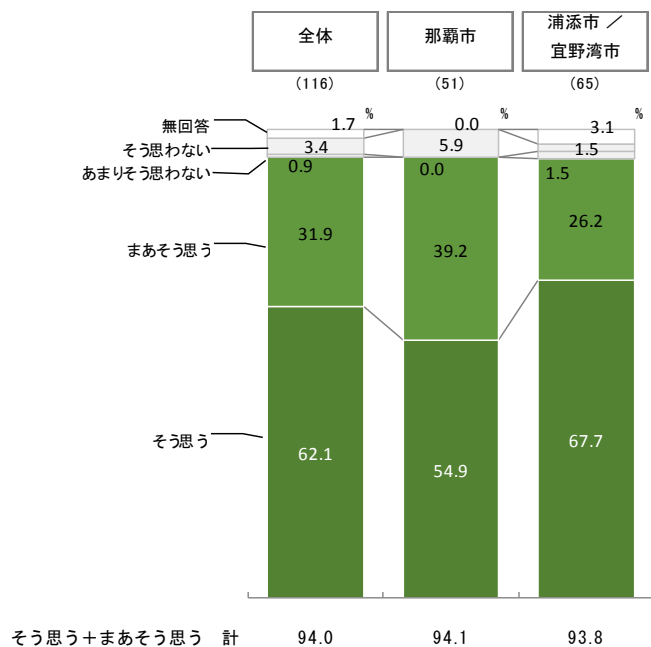


(D)マイカー通勤は駐車場代なども含めると負担は小さくない



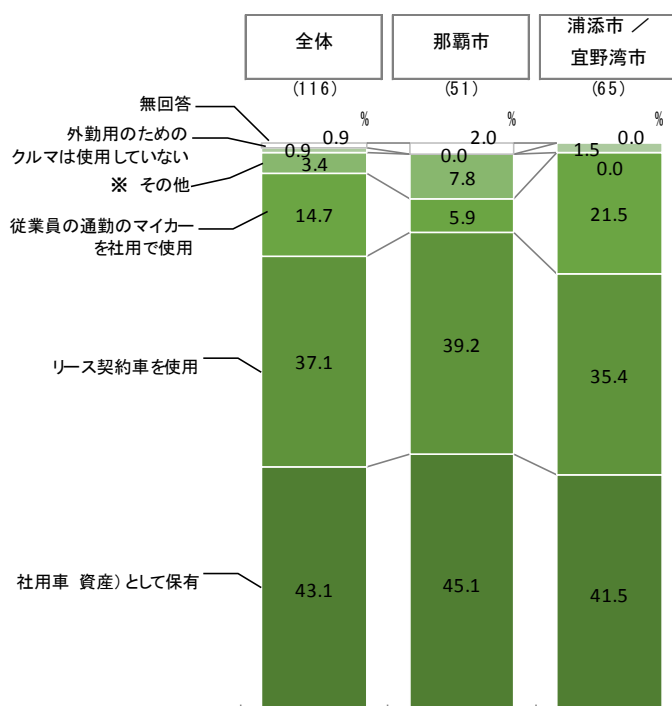
- E「マイカー通勤はなくなる」は「そう思う+まあそう思う 計」で、那覇市と浦添市／宜野湾市の間に差異はなく、ともに高い。

(E) マイカー通勤はなくなる



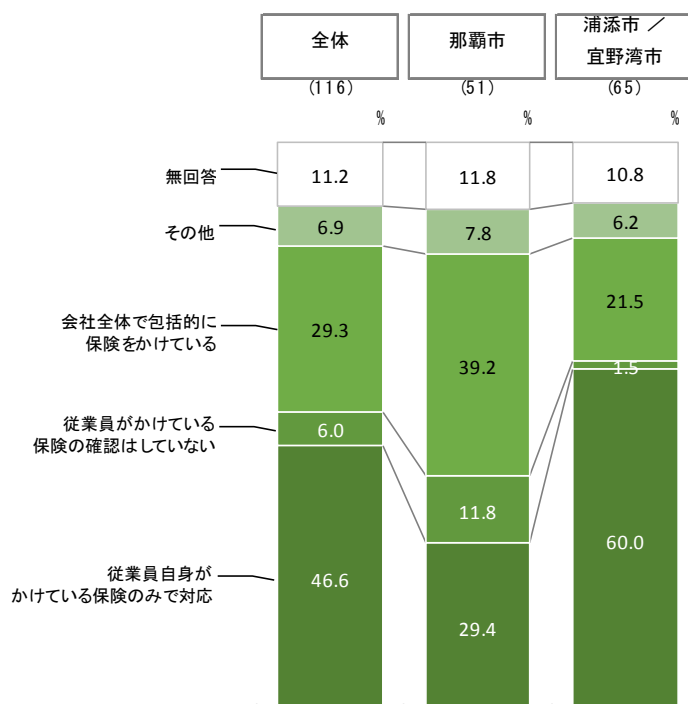
【外勤に使用するクルマ】

- 外勤に使用するクルマは社用車の保有が 43.1%、リース契約車は 37.1%で 8 割を占める。従業員のマイカーを使用するのは 14.7%である。



※ その他は タクシーを使用、レンタカーを使用、カーシェアリングを使用、その他の合算値

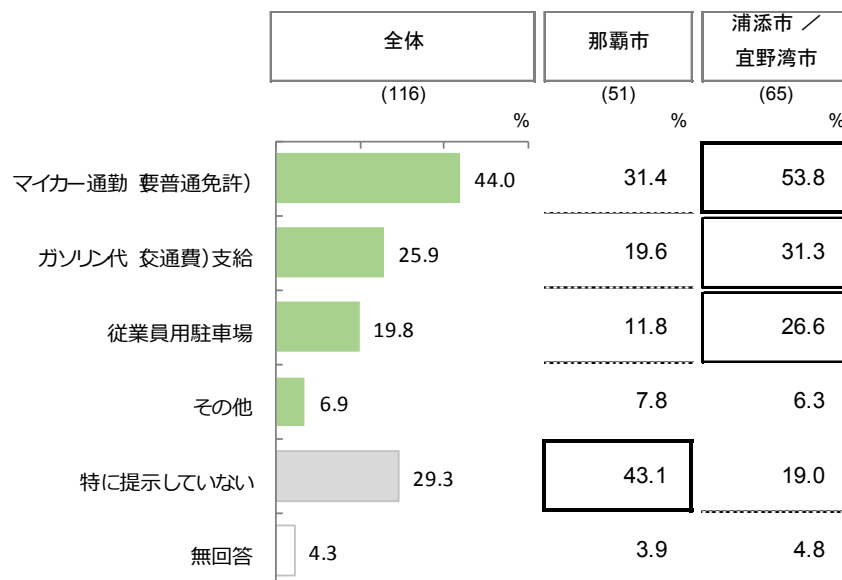
- 外勤に使用する従業員のマイカーに対する保険は従業員自身がかけている保険のみで対応が 46.6%と半数近い。会社全体でかけているのは 29.3%である。那覇市内の企業は会社全体が比較的高い。



【求人時の通勤手段に関する訴求条件】

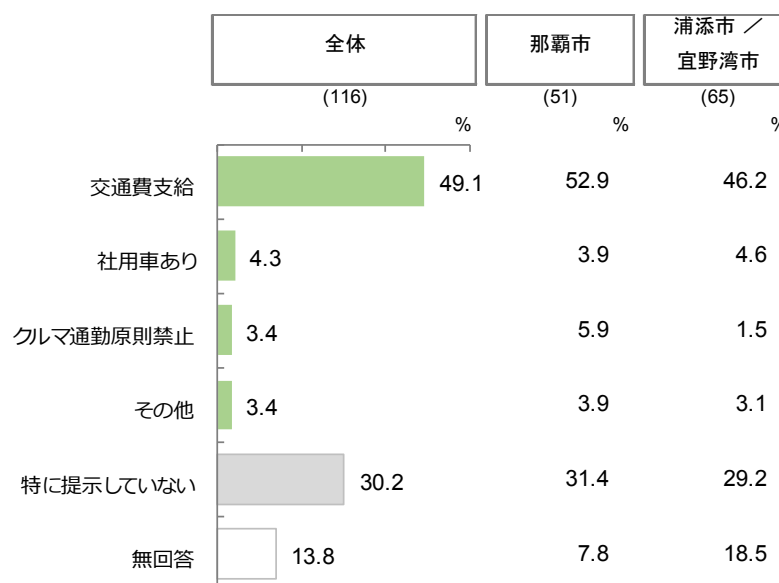
■ 「マイカー通勤」が44.0%と最も多い。次いで「ガソリン代支給」が25.9%である。

(1)マイカー通勤の場合



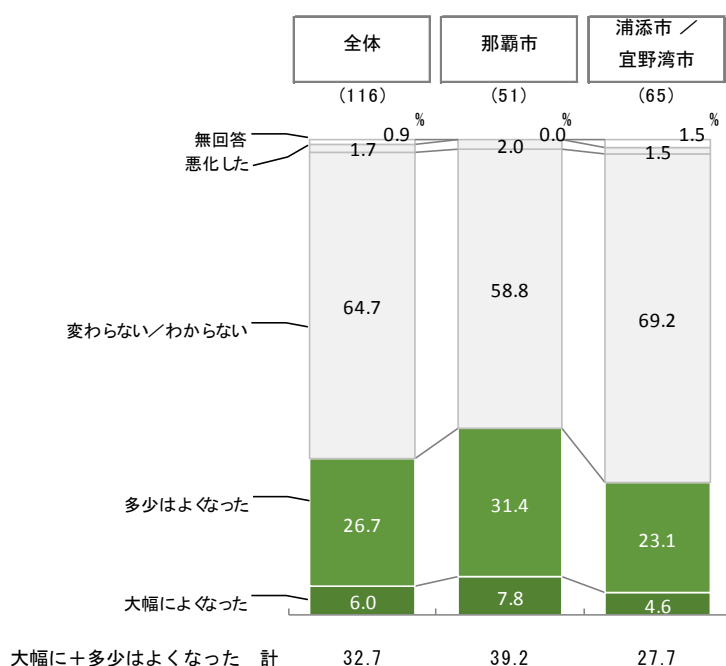
■ 「交通費支給」が49.1%と最も多い。「特に提示していない」も30.2%あり、特別な訴求をしているわけではない。

(2)公共交通機関の場合



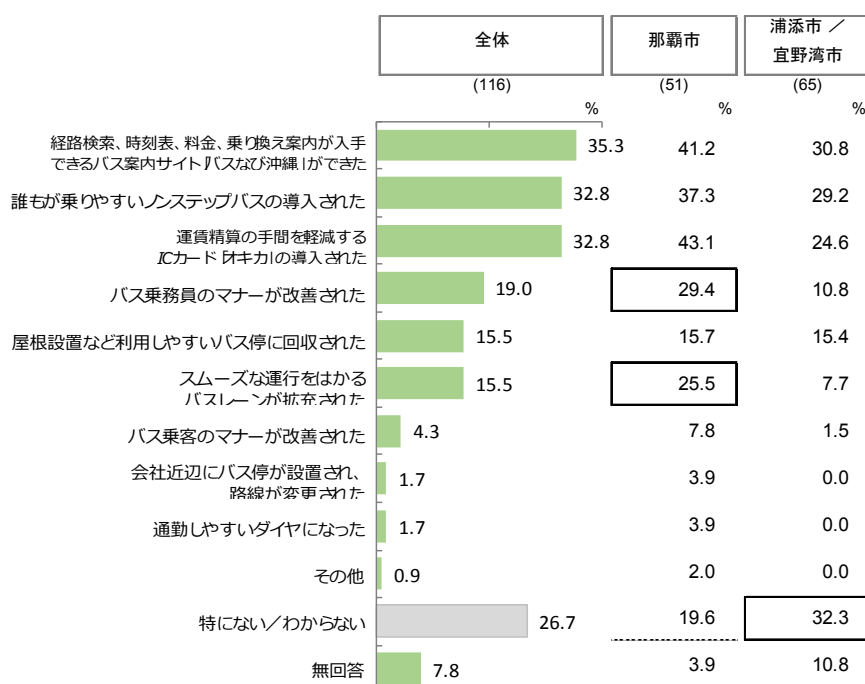
【バスの利便性評価】

- 「変わらない／わからない」が64.7%と最も多い。3分の2の企業はバスに関する評価ができないとみられる。



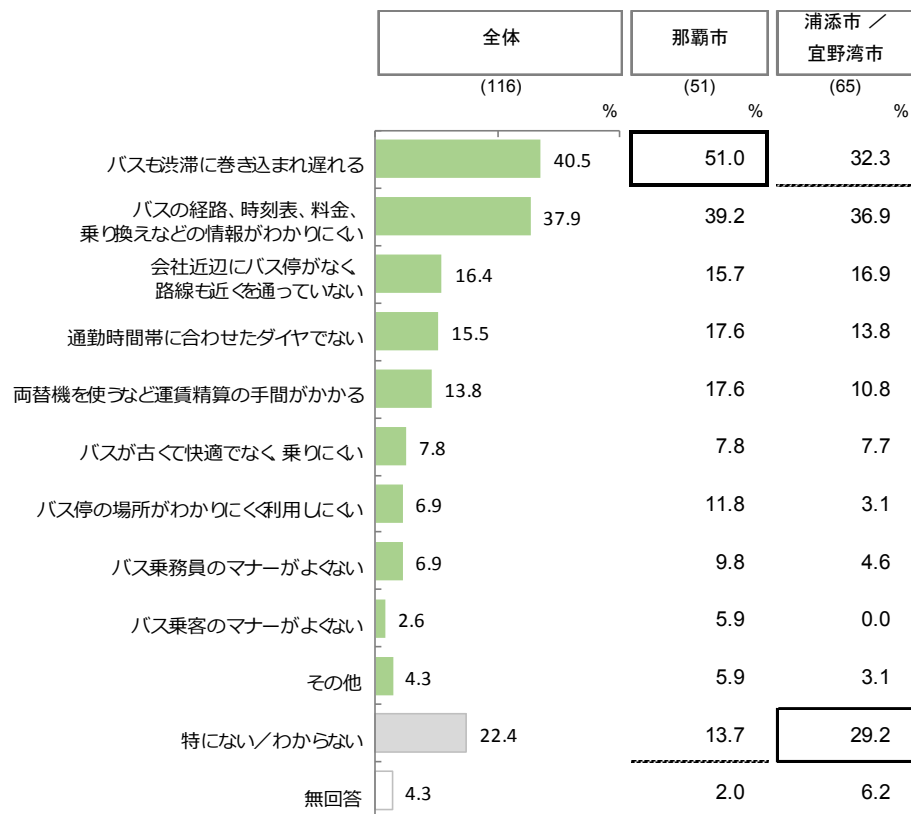
【バスが利用しやすくなった点】

- 「経路検索、時刻表、料金、乗り換え案内が入手できるバス案内サイト「バスナビ沖縄」ができた」が35.3%と最も多い。次いで、「誰もが乗りやすいノンステップバスが導入された」と「運賃精算の手間を軽減するICカード「オキカ」が導入された」がともに32.8%と続いている。



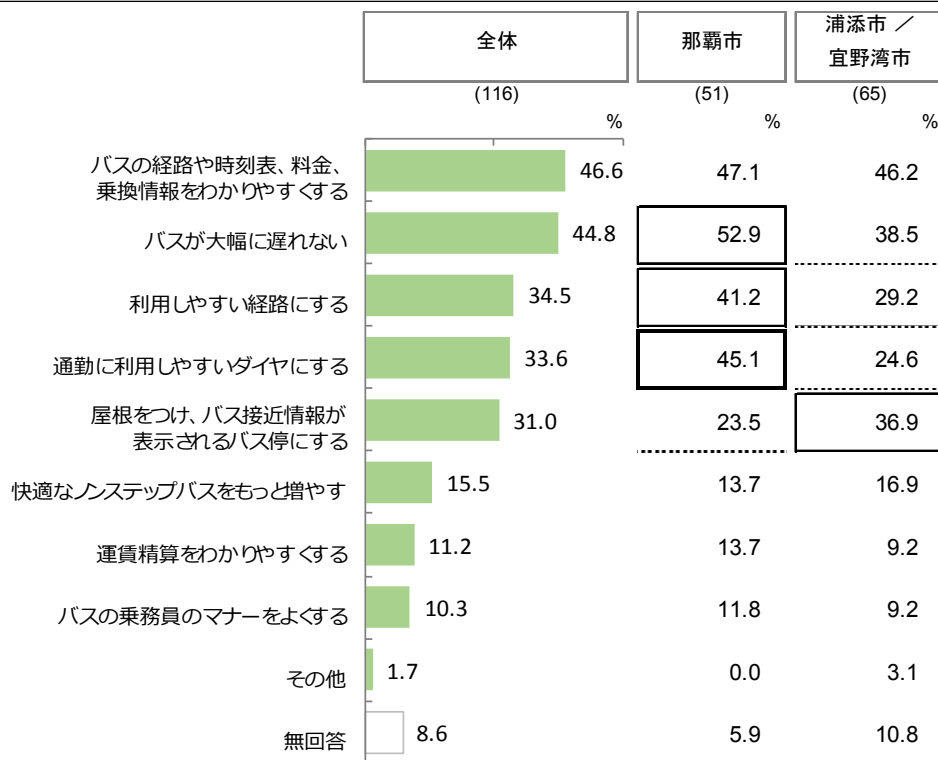
【バス利用上の不便点】

- 「バスも渋滞に巻き込まれ遅れる」が40.5%と最も多い。次いで、「バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい」が37.9%と続いている。那覇市内の企業は「バスも渋滞に巻き込まれ遅れる」が比較的高い。



【バス利用につながる取組】

- 「バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする」が 46.6%と最も高い。次いで、「バスが大幅に遅れない」が 44.8%と続く。那覇市内の事業所は「バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする」「利用しやすい経路」「通勤に利用しやすいダイヤ」への要望が強い。



2-3 「平成 17 年度沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」の県内で取り組まれてきた公共交通の利用環境改善状況の整理

【人口推移】

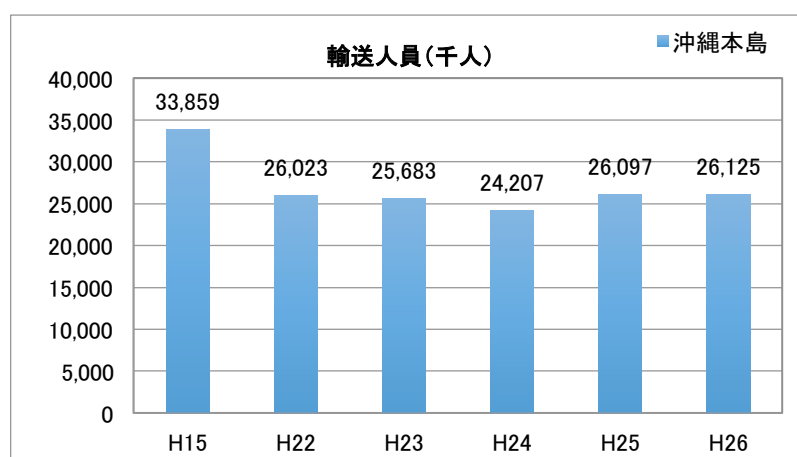
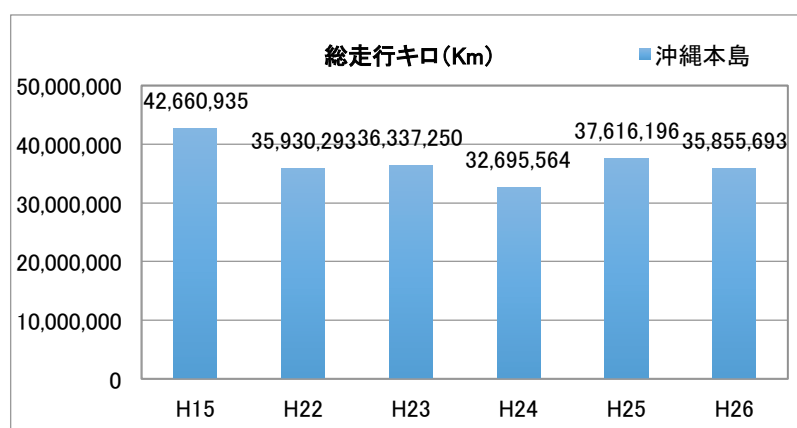
- 全国の総人口が減少に転じる中、人口の伸びは鈍化してきているとはいえ、沖縄県の人口は増加を続け、平成 27 年国勢調査では 140 万人を突破。人口密度も上昇を続けている。

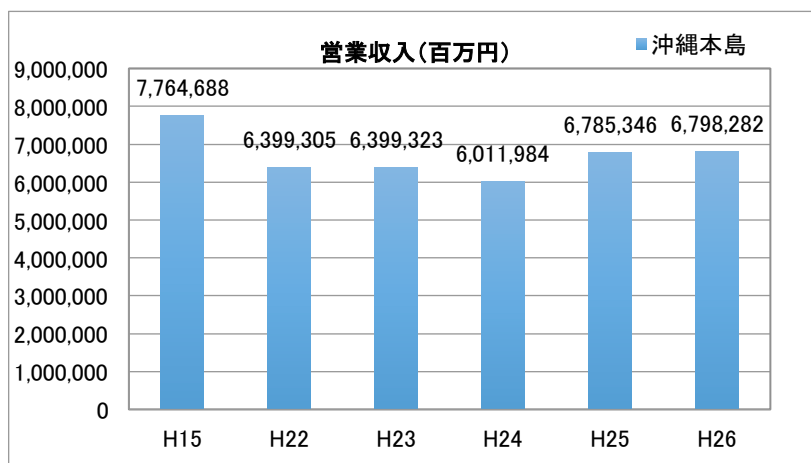
	H12	H17	H22	H27
総数(人)	1,318,220	1,361,594	1,392,818	1,434,318
男(人)	647,877	668,502	683,328	704,541
女(人)	670,343	693,092	709,490	729,597
人口密度(人口/km ²)	580.4	598.6	619	628.7

【公共交通等の推移】

(1) 乗合バス

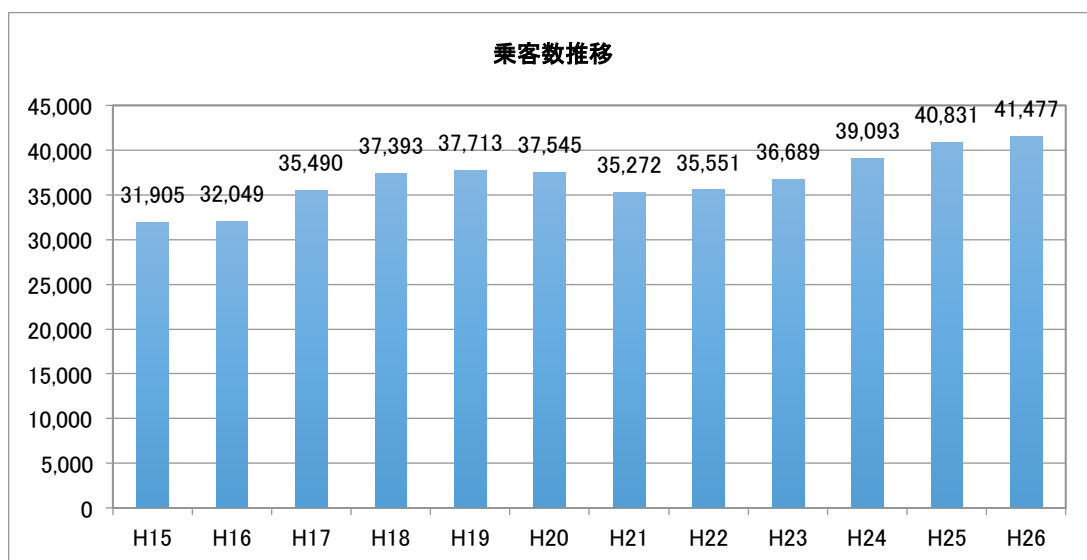
- 総走行キロ、輸送人員、営業収入ともに減少傾向が続いていたが、県によるバス利用環境改善策の実施もあり、平成 25 年以降微増に転じている。





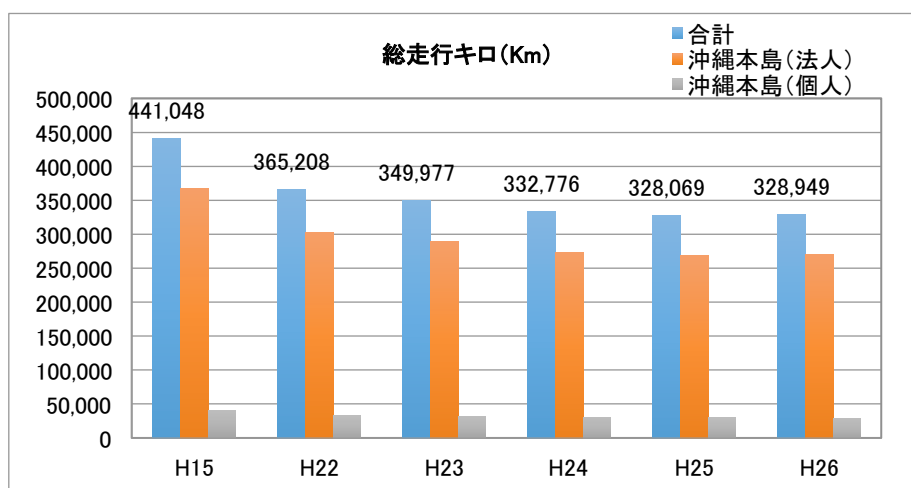
(2) モノレール

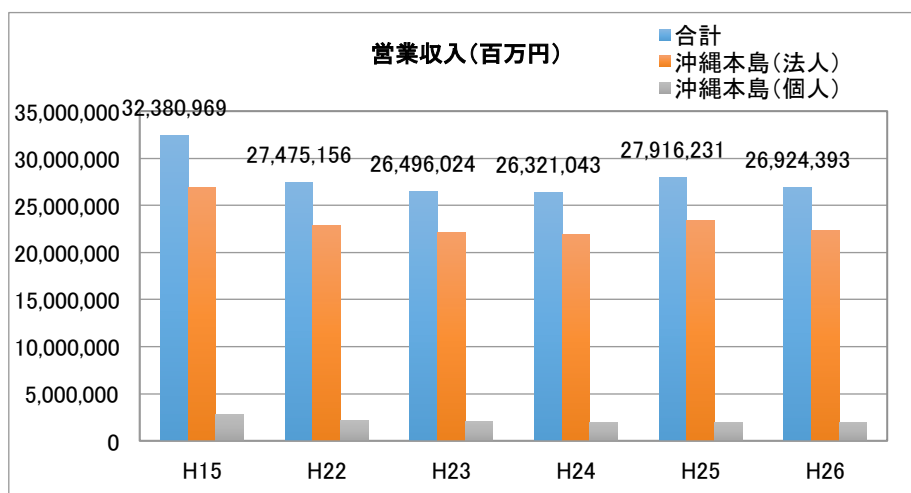
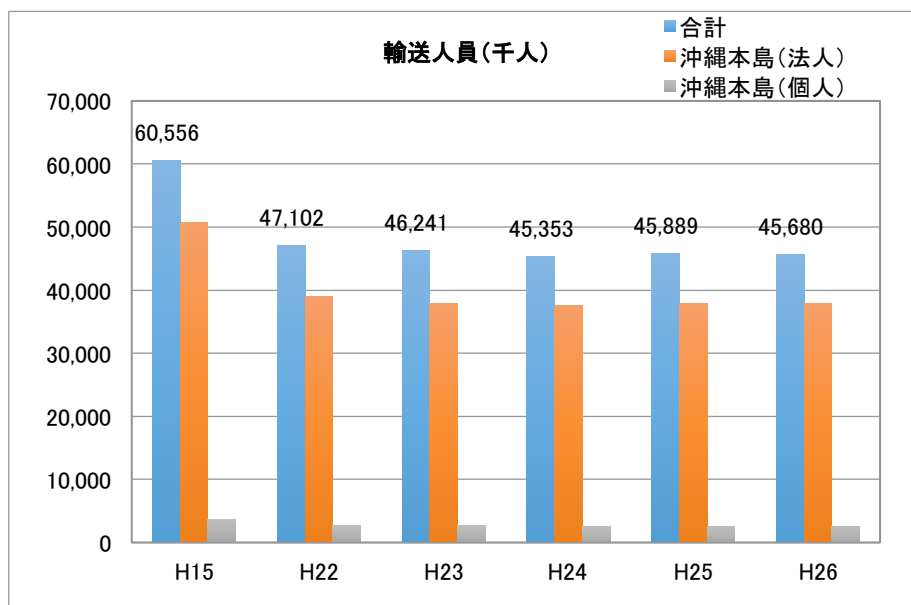
- 開業以降概ね順調な伸びを示し、平成 26 年度乗客数は年間 15,056,109 人と初めて 1,500 万人の
大台に乗った。



(3) タクシー・ハイヤー

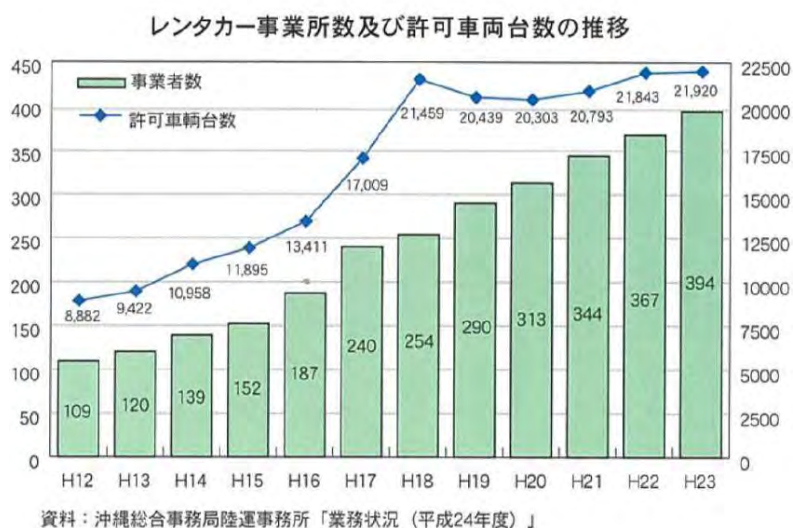
- 乗合バス同様、総走行キロ、輸送人員、営業収入ともに減少傾向が続いていたが、近年は横ばい状況。





(4) レンタカー

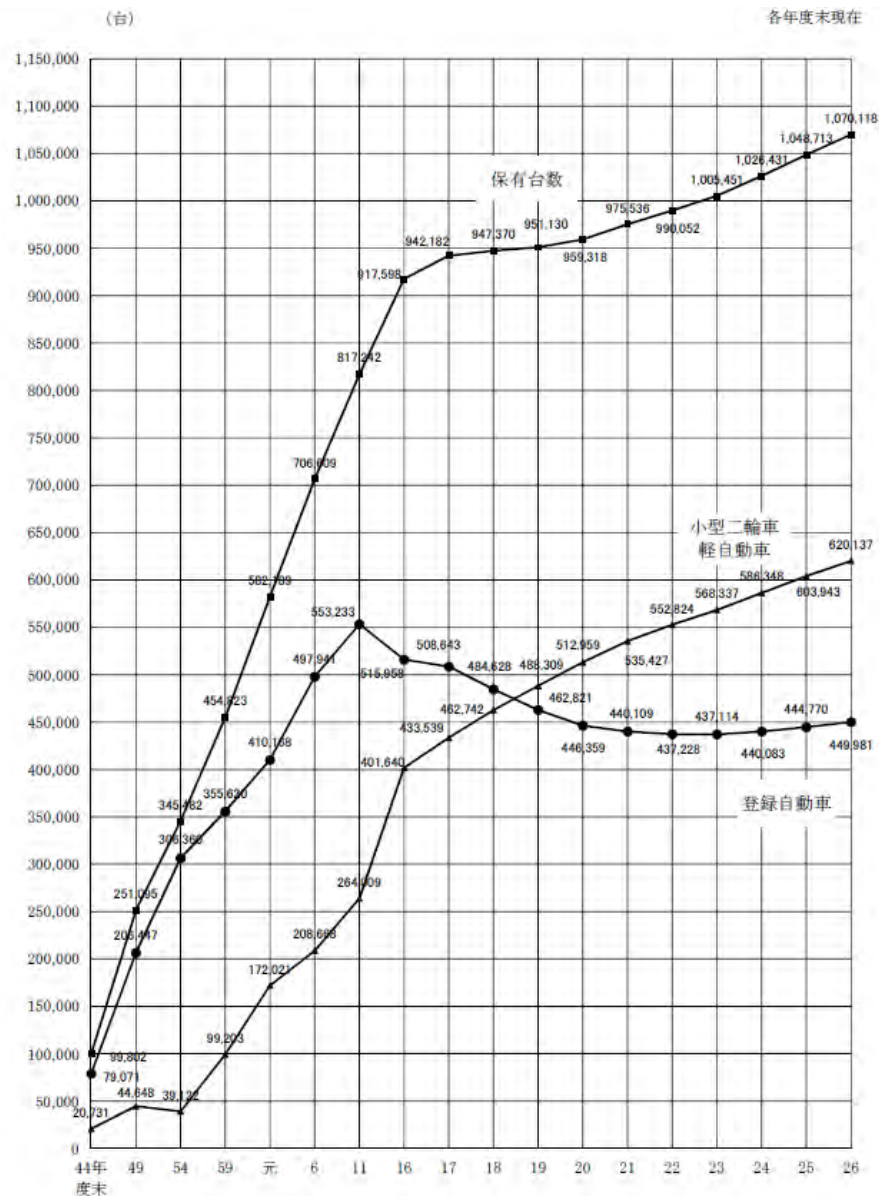
- 観光客の増加とともにレンタカーが増加、駐車場確保や渋滞が課題となっている。



(5) 自動車保有台数

- 沖縄県内の保有車両数は右肩上がり続け、107万台を超えている。平成26年度では10年前より約16万台、16.6%増を示している。そのうち軽自動車の伸びが大きく、保有車両数は登録自動車を大きく上回って増加している。このまま今後も増加傾向が続く可能性もある。

沖縄県内の保有車両数



出典: 沖縄総合事務局陸運事務所 業務概況

【公共交通機関の利用促進の進展状況】

(1) 乗継ぎ利便性の向上

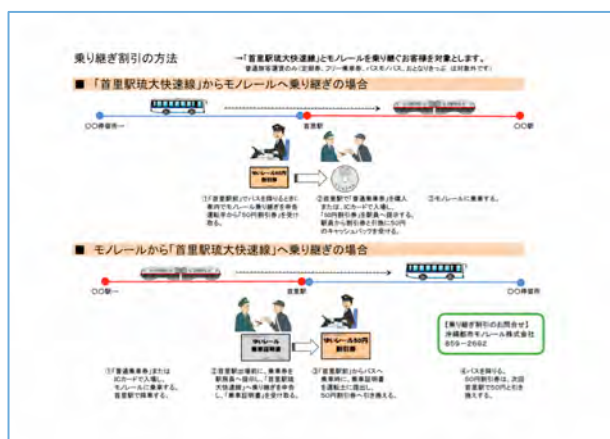
【バス路線と航空・海上交通ネットワークとのアクセス改善・ダイヤ調整】

【乗車船券の共通化】

2015年4月より本格稼働したIC乗車券「OKICA」ではモノレールとバスでの利用が可能。今後、離島船舶やタクシーでの導入に向け、検討が進んでいる。

【乗継ぎ割引】

要望は多いものの、交通事業者間の調整がつかず、全面実施には至っていない。
実証実験として、2015年1月～7月に首里駅琉大快速線でモノレールとの乗り継ぎ割引を実施。時間短縮と学生等の利便性向上に貢献。



【乗継ぎ案内情報提供】

【交通結节点での情報提供機能強化】

モノレールとバス、タクシー、自家用車などの交通機関の結节点として、駅前に置ける安全かつ円滑な交通の確保、交通機関相互の乗り継ぎの利便性向上の増進などを目的として、小禄、おもろまち、古島など一部のモノレール駅前に交通広場が設置されている。



交通結节点の機能(待合・情報)

バス停留所とモノレール駅との結節



整備されたタクシー乗り場及びバス停留所



(2)パーク＆ライドの計画と取組状況

【パーク＆ライドの実施状況】

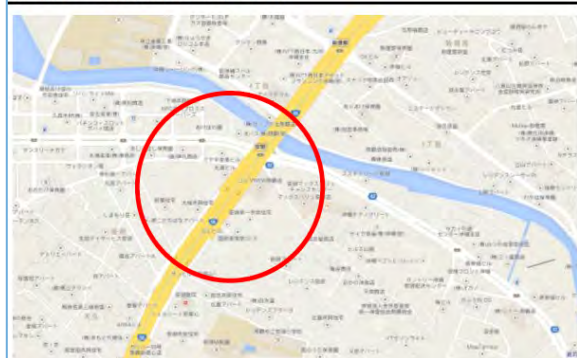
パーク＆ライドを実施している交通結節点としては、モノレール駅の 5 駅となっている。乗用車のパーク＆ライドは 3 駅で実施、オートバイは 2 駅で実施している。うち、安里駅では乗用車、オートバイ両方のパーク＆ライドを実施している。

- 乗用車（3 駅）：小祿駅・古島駅・安里駅（定期券購入者限定） 月額 3 千円
- オートバイ（2 駅）：安里駅・赤嶺 月額 1 千円 赤嶺駅は無料

【パーク＆バスライドの実施状況】

パーク＆バスライドを実施している交通結節点としては、バス路線が多く、バスレーンが設置されている牧港、安謝の高架下に設置し、利便性と空きスペースの有効活用をはかっている。
延伸が計画されている沖縄都市モノレールの終着駅・浦西駅（浦添市前田）周辺に、自動車を 1000 台収容できる立体駐車場を設置する計画が検討されている。

那覇市 安謝高架下駐車場



浦添市 牧港高架下駐車場



安謝高架下駐車場内



牧港高架下駐車場正面



牧港高架下駐車場内



(3)バス待ち空間の整備状況

【バス待ち空間の整備】

- 那覇市内の 700 余りのバス停で、設置されている上屋のあるバス停は 17 か所であり、今年度末の予定で 4 か所が追加される見込みである。ただし、バス停のすべてに上屋を設置できる道路状況ではない。

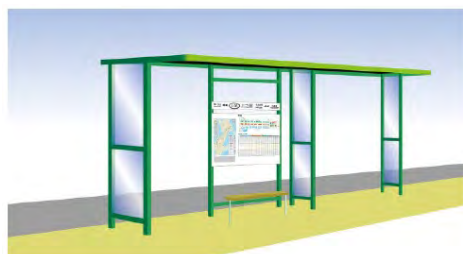
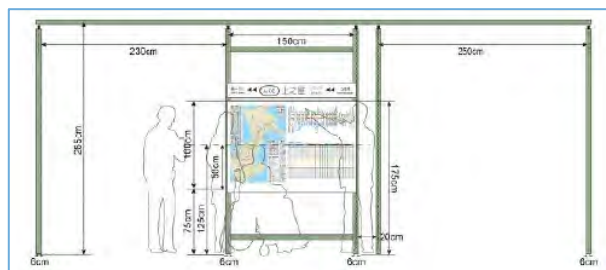
バス停上屋 設置状況

	停留所名	上り	下り
国道58号	上之屋		○
天久新都心地区内	合同庁舎前		○
	県立博物館前		○
	国際高校前	△	△
	おもろまち4丁目	△	△
モノレール通り	牧志駅前	○	
国際通り	牧志		
	てんぷす前		○
	松尾	○	○
	松尾1丁目		
	県庁北口	○	○
	バスターミナル前		
県庁北口ー開南	県庁前		○
	那覇高校前		○
	開南		○
与儀ー寄宮	赤十字病院前	○	○
	県立看護大学前	○	
	真和志小学校前		
寄宮	真和志小学校前		
国道507号	真玉橋		○

○は設置済み、△27年度設置予定

- 県道におけるバス停上屋の設置につき、バス停でのダイヤ、行き先表示など表示改善なども含め、バス待ち空間として、上屋は次のイメージ図で推進されている。
- 市道においてもデザインの統一化が図られている。

県道におけるバス停上屋イメージ図

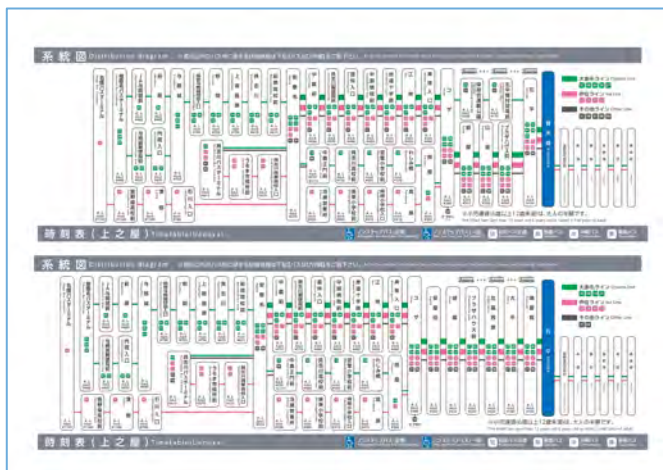


(4)バスサービスの改善

【バス系統・ダイヤ再編】

- 本島中南部都市圏のバス交通は那覇を中心とした長大路線が複雑に運行されており、利用者にわかりにくくなっているため、バス系統図をカラーごとに整理を進めつつある。

カラーリング系統図



【急行バス・特急バス・高速バスの拡充】

- 基幹バスへの取組みの一環として、拡充について検討が進んでいる。

【定時運行】

【接遇・接客サービスの向上】

【バス車両の快適性の確保】

- 各バス会社で対応を進めている。

(5)コミュニティバスの導入

【コミュニティバス】

- 沖縄県では本格運行の実証実験路線として運行されることが多い。
- 現在運行中は下記の4路線。今後も那覇市、浦添市等で新たな実証調査が検討されている。
うるま市有償バス（うるま市） 鳳バス（読谷村） 沖縄市中心市街地循環バス（沖縄市） 護佐丸バス（中城村）
- 実証実験後一般運行路線となった路線
首里城下町線 那覇おもろまち線 首里駅琉大快速線（準備中）
- 実証実験後一般運行路線とならなかった路線
真和志みぐい線 小禄みぐい線 西原町乗合タクシー・バス 浦添市コミュニティバス



(6)バスレーンの見直しと実施状況

【バスレーンの見直し】

現状

- 朝ピーク時（7：30～9：30）に宜野湾市伊佐から那覇市久茂地までのレーンの延長、夕方ピーク時（17：30～19：00）の那覇市旭橋から浦添市牧港までのレーンの延長が実施されている。
- また、上之屋から新都心地区から国際通り経由で県庁北口までのバスレーンも実施されている。
- 2015年11月の調査で、58号のバスの所要時間は、朝が延長前47.9分から4.1分短縮の43.8分、夕方は同52.8分から8.1分早い44.7分となっている。

(7)基幹バスシステムの導入

【バスレーンと基幹バスシステム】

中長期の計画

- 現在実施されているバスレーンは将来、久茂地－伊佐間の完全バスレーン化（バス営業時間の常時、上下線両方向の1車線をバスレーン）する計画で、バス停の設置、ダイヤの運用等の準備が進行中。
- 完全バスレーン化を実施後、基幹バス運行へ移行する計画がある。

【現在のバスレーン(朝ピーク時)】



【現在のバスレーン(夕方ピーク時)】



【バスレーン完全化と基幹バスシステム】



(8)モノレールの利用促進状況

【モノレールの利用促進】

- 入場料タイアップの乗車券、一日乗車券、隣駅までの運賃の割引などの各種割引乗車券の導入を行っている。
- 自転車駐輪場は、赤嶺駅、小録駅、奥武山公園駅、安里駅、古島駅、儀保駅、首里駅の各駅に設置している。

(9)車両のバリアフリー化の推進状況

【低床バスの導入】

- 低床バス（ノンステップバス）の導入台数は2015年度末時点で162台。乗合バス総車両数に対して22.9%導入されている。2015年から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた「対象車両数」に対する割合は54.0%となる。

低床バス導入状況

	乗合バス 総車両数	低床バス車両数	導入率	対象車両数	導入率
2012年度	751	66	8.8%	—	—
2015年度	706	162	22.9%	300	54.0%

対象車両数 乗合バス総車両から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた車両数

低床バス(沖縄バス)※1



- ICカード「OKICA」では障がい者用カードを発行、割引運賃を適用している。



(10)公共交通の情報化推進

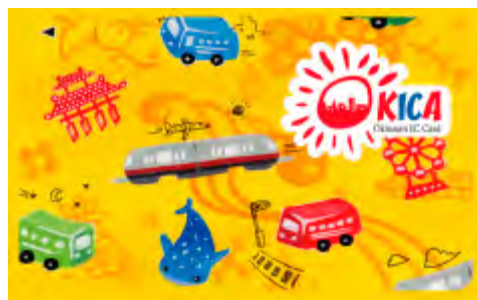
【情報提供推進】

- 県バス協会、各路線バス会社および NPO 法人などで、バスマップ等の情報を提供。

【IC カードの導入】

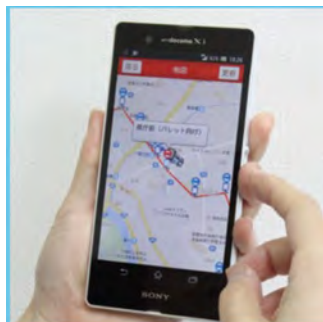
- 交通系 IC カードはゆいレールにおいて 2014 年 10 月に導入済となり、翌年 2015 年 4 月に路線バス事業社 4 社に導入されている。
- 2015 年 12 月現在の発行済みのカードは約 12 万枚となっている。運賃の支払いの手間を省略することにより、急速に普及した。すでに本土の各地で導入された IC カードの普及も追い風となったと考えられる。
- 利用時の金額のチャージ時のポイント付加によるお得感メリットも浸透するにつれて、普及後の利用率も高まると予想できる。

ICカードの設置イメージ



【バスロケーションシステムの導入】

- バスナビ沖縄は沖縄県の沖縄本島内の路線バスを対象としたバス時刻表、乗り換え経路検索システムおよびバスロケーションシステムのサービスを提供する路線バス総合案内サイト。また、パソコンサイトだけでなく、携帯電話サイトも開設されており、スマートフォン向け用無料アプリも存在する。なお、日本語以外に、英語、中国語、韓国語版のページも開設されている。
- 県全域での複数事業者による共通のバスロケーションシステムサービスとしては日本初。
- <http://www.busnavi-okinawa.com/map/>
- 沖縄本島の路線バス事業者 4 社（琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス）の運行する路線バスが対象となっている。
- 2013 年 4 月 1 日よりサービス開始。



(11)低公害車等の普及

- 乗用車およびタクシー・ハイヤーでのハイブリット車・電気自動車等の普及は進んでいるものの、バスでの普及は進んでいない。
- ノンステップバス等の新車導入切換え、EVバス実証実験などが取り組まれてきた。



電気バスによる実証実験 (H24-25)

(12)エコドライブ等県民運動

【自家用自動車使用の自粛】【通勤通学等におけるマイカー利用の自粛】【エコドライブの実践】

- クルマ中心の生活スタイルから、マイカー利用の自粛は進んでいない。
- 那覇市では、2007 年より「カーフリーデー」に参加、県では平成 23 年度から、利用環境改善策とあわせて、「わった～バス党」による広報啓発活動を実施するなど、利用転換に向けての取り組みを実施している。



<わった～バス党サイト>

<なはモビリティウィーク&カーフリーデーポスター>

【交通に関する環境学習・環境教育】

- 県や自治体で、小学校に対して公共交通に関する出前授業を実施。
- 那覇市では小学校 4 年生向け教科書に、公共交通に関する記述が入ることとなった。



<内間小学校での授業の模様 (H27)>

第3章 公共交通機関利用転換調査

3-1 国道58号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)公共交通機関による通勤モニター調査

(1)調査概要

①調査の目的 事業所を対象としたアンケート調査において、許諾を得た事業所の従業員を対象にして、1週間の公共交通機関(バス、ゆいレール)による通勤をしてもらい、通勤時間、通勤の負担感、通勤費用などの評価を明らかにして、課題等の資料を得る。

②調査の対象 事業者アンケート調査の対象事業者のうち許諾を得た事業者の従業員で次の要件のどちらかを満たす人。

- 1.通勤方法でバス通勤への転換が可能な人
- 2.ゆいレール通勤への転換が可能な人

調査対象者は31人

③調査の方法 調査員による訪問留め置き調査

事前に居住地と事業所までの距離、経路を答えてもらい、約1週間分の交通費相当分を入金したOKICAによって、バスまたはゆいレールで1週間通勤してもらう。モニター調査終了後、調査票で実際の使用による評価を答えてもらう。

④調査項目

- 1.居住地(事業所までの距離)
- 2.事業所までの経路
- 3.乗車区間
- 4.乗車日
- 5.実際の通勤時間
- 6.運賃
- 7.クルマでの通勤と比べての時間の差異の評価
- 8.バス(ゆいレール)通勤でよかったこと(満足点)
- 9.バス(ゆいレール)通勤でよくなかったこと(不満点)
- 10.公共交通機関を利用することの意味
- 11.運賃の負担についての評価(マイカーとの比較評価、負担感)
- 12.今後の利用意向
- 13.非意向の理由、利用条件等

⑤調査期間 2016年1月18日～1月29日

⑥回収数 29人(2人は病気等で調査参加不能)

(2)調査結果

通勤モニター調査結果概要

【いつもの出勤の時間帯】 自宅を出る時間帯・会社に着する時間帯

- 自宅を出る時間帯は、「午前 8 時」が 37.9%と最も多く、次いで「午前 7 時 30 分」24.1%。
- 会社に着する時間帯は、「午前 8 時 30 分」が 41.4%と最も多く、次いで「午前 8 時」「午前 9 時」24.1%。

【出勤に要する平均時間／通勤時間】（自宅を出てから会社に着するまで）

- 出勤に要する時間は、「40～50 分未満」が 27.6%と最も多く、30 分未満が 31.0%、30～60 分が 55.1%、1 時間以上が 13.8%。
- 通勤距離は、「1～4km 未満」が 41.4%と最も多く、4～7km 未満が 34.4%、「10km 以上」が 13.8%。

【マイカー通勤では渋滞に巻き込まれる頻度】

- 34.5%は普段から渋滞に巻き込まれていると回答（「渋滞に巻き込まれることが多い」20.7%、「つねに渋滞に巻き込まれている」13.8%）

【通勤時の行動スタイル】

- 通勤時の行動については、8 割以上がまっすぐ出社している。退勤時については、まっすぐ帰宅しているのは 4 割となっており、その他の従業員は買い物や家族の迎えなど、帰宅するまでにいずれかに立ち寄っている。

【クルマで通勤する理由】

- クルマで通勤する理由は、「所要時間がかからないから」「通勤の途中でも用事を済ませられるから」「便利だから」がそれぞれ 34.5%となっており、利便性が第一の理由として挙げられている。
- 公共交通機関については、「公共交通機関のダイヤが出勤時間に間に合わないから」17.2%、「公共交通機関の交通費が高すぎるから」6.9%、「バス停やモノレール駅から距離がある」3.4%であった。

【クルマに関する費用】

- クルマに関する費用は、ローンを除いて、「自宅の駐車場代」約 9,000 円（月平均）が最も高く、次いで「ガソリン代」が約 6,000 円（月平均）。
- クルマに関する費用の合計は約 44,000 円（月平均）、ローンを除くと約 23,000 円。

【外勤業務・内勤業務の機会／外勤時のマイカー使用】

- モニターの 5 割以上が主に内勤業務をしており、調査時点で内勤外のモニターにおいても「内勤業務をする機会が多い」とする者が 34.5%となっていたことから、モニター全体の約 9 割が内勤業務を主体としている。9 割以上は外勤時のマイカー使用はない。

【飲酒予定日（飲み会等）の出勤方法】

- 飲酒予定日（飲み会等）の出勤方法については、「バス、モノレールで出勤する」82.8%となっており、8 割以上が公共交通機関を利用して出勤している。

【通勤手段を選ぶ際に参考にしたり影響を受けたりしたこと】

- 通勤手段を選ぶにあたって、参考にしたり影響を受けたりは、「会社の方針」「バス会社やモノレール会社の情報」が 27.6%と最も多く、次いで、「同僚の通勤方法や意見」24.1%、「家族の状況や意見」20.7%となっている。
- 「会社の方針」があれば、公共交通機関を利用する可能性が高いと考えられる。

【公共交通の片道運賃／出勤に要した時間】

- モニター時の公共交通の片道運賃は5割以上が「230 円以内」、「231 円～500 円」が約3割であった。
- 出勤に要した時間は、30～60 分未満が5割以上となり、その中で「40～50 分未満」が37.9%と最も多い。

【「バスなび」利用】

- 「バスなび」の利用については約3割が利用し、残りの約7割は利用していない。

【マイカー通勤と比較した公共交通機関通勤による所要時間】

- マイカー通勤と比較した公共交通機関通勤による所要時間は、「やや時間がかかった」が48.3%と最も多く、次いで「やや短かった」が20.7%となっている。
- マイカー通勤より所要時間が短くなったのは、全体の約3割程度であった。

【マイカー通勤と比較した公共交通機関での通勤のメリット】

- マイカー通勤と比較した公共交通機関通勤での通勤のメリットは、「運転のストレスを感じなくてすむ」が約5割と最も多かったほか、「アフター5のお酒の席の心配がない」「通勤の時間が読める」「休憩、睡眠がとれる」が約3割程度。
- 多くの人が運転にストレスを感じているとみられる。

【バスの利用で、不便・利用しにくいと感じたこと】

- バスの利用で不便・利用しにくいと感じたことは、「バスも渋滞に巻き込まれ遅れる」が5割以上と最も多かった。
- その他に「バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい」31.0%、「両替機を使うなど運賃精算の手間がかかる」「バス乗務員のマナーがよくない」20.7%、「通勤時間帯に合わせたダイヤでない」17.2%。

【バス利用について利用しやすさを実感したこと】

- バスの利用で利用しやすさを実感したことについては、8割以上が「オキカ」が導入されたことを挙げており、運賃清算方法の利便性を実感している。
- その他、バス案内サイト「バスなび沖縄」が約4割、「ノンステップバスの導入」「乗務員のマナー」が約3割であった。

【バスの利便性について感じたこと】

- モニター期間を通してバスの利便性については全体の7割以上が「よかった」と実感。（「まあよかった」＋「とてもよかった」）

【バスの利用につながると思う取組】

- バスの利用につながると思う取り組みについては、「バスが大幅に遅れない」69.0%と定時性を求める回答が最も多いほか、バスに関する「わかりやすい情報提供」「通勤時のダイヤの増便」「バス停の改善」などもあげられた。

【通勤で公共交通機関を利用するための条件や環境】

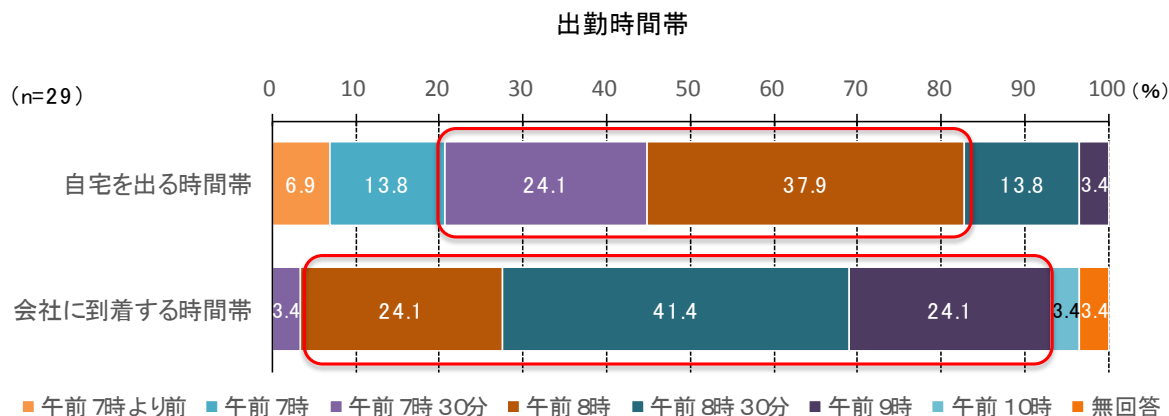
- 通勤で公共交通機関を利用するための条件や環境については、通勤時のダイヤを増やしてほしいとの意見のほか、定時性の確保、車内環境等の改善なども望まれている。

【通勤時の公共交通通勤への切り替え意向】

- 通勤時の公共交通機関への切り替え意向については、「ぜひ公共交通機関に変えたい」37.9%、「どちらかといえば公共交通機関に変えたい」31.0%と、全体の約7割で公共交通機関の利用意向がみられた。

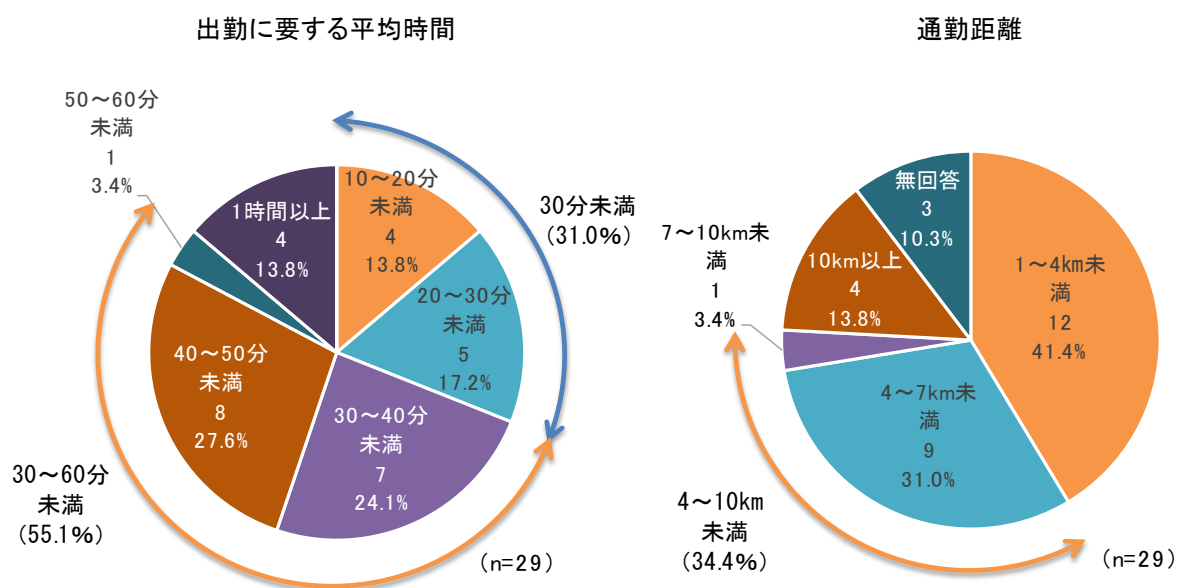
【いつもの出勤の時間帯】（自宅を出る時間帯・会社に着する時間帯）

- 自宅を出る時間帯は、「午前 8 時」が 37.9%と最も多く、次いで「午前 7 時 30 分」24.1%となっている。
- 会社に着する時間帯は、「午前 8 時 30 分」が 41.4%と最も多く、次いで「午前 8 時」「午前 9 時」24.1%となっている。



【出勤に要する平均時間／通勤時間】（自宅を出てから会社に着するまで）

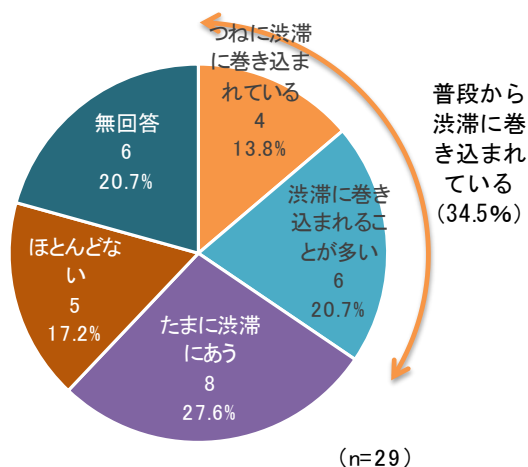
- 出勤に要する時間は、「40～50 分未満」が 27.6%と最も多く、30 分未満が 31.0%、30～60 分が 55.1%、1 時間以上が 13.8%となっている。
- 通勤距離は、「1～4km 未満」が 41.4%と最も多く、4～7km 未満が 34.4%、「10km 以上」が 13.8%となっている。



【マイカー通勤では渋滞に巻き込まれる頻度】

- 渋滞に巻き込まれる頻度については、「渋滞に巻き込まれることが多い」20.7%、「つねに渋滞に巻き込まれている」13.8%となっており、34.5%は、普段から渋滞に巻き込まれている。

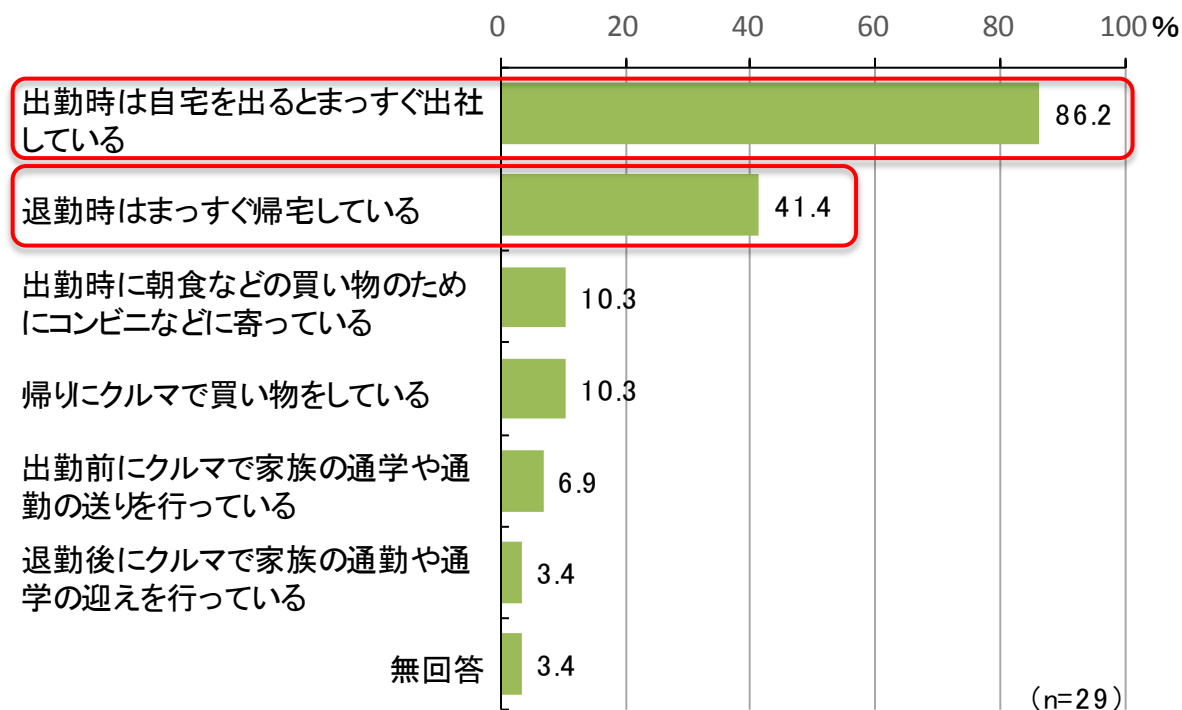
マイカー通勤では渋滞に巻き込まれる頻度



【通勤時の行動スタイル】

- 通勤時の行動については、8割以上がまっすぐ出社している。退勤時については、まっすぐ帰宅しているのは4割となっており、買い物や家族の迎えなど、いずれかに立ち寄っている。

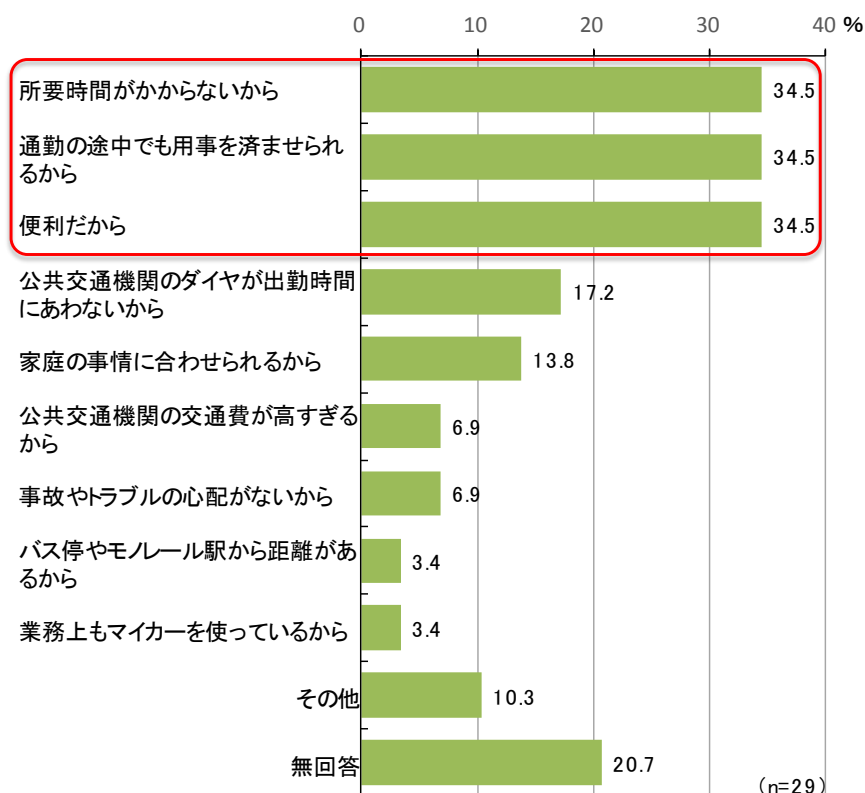
通勤時の行動スタイル(複数回答)



【クルマで通勤する理由】

- クルマで通勤する理由は、「所要時間がかからないから」「通勤の途中でも用事を済ませられるから」「便利だから」がそれぞれ 34.5%となっており、利便性が第一の理由として挙げられている。
- 公共協交通機関については、「公共交通機関のダイヤが出勤時間に間に合わないから」17.2%、「公共交通機関の交通費が高すぎるから」6.9%、「バス停やモノレール駅から距離がある」3.4%であった。

クルマで通勤する理由（複数回答）



【クルマに関する費用】

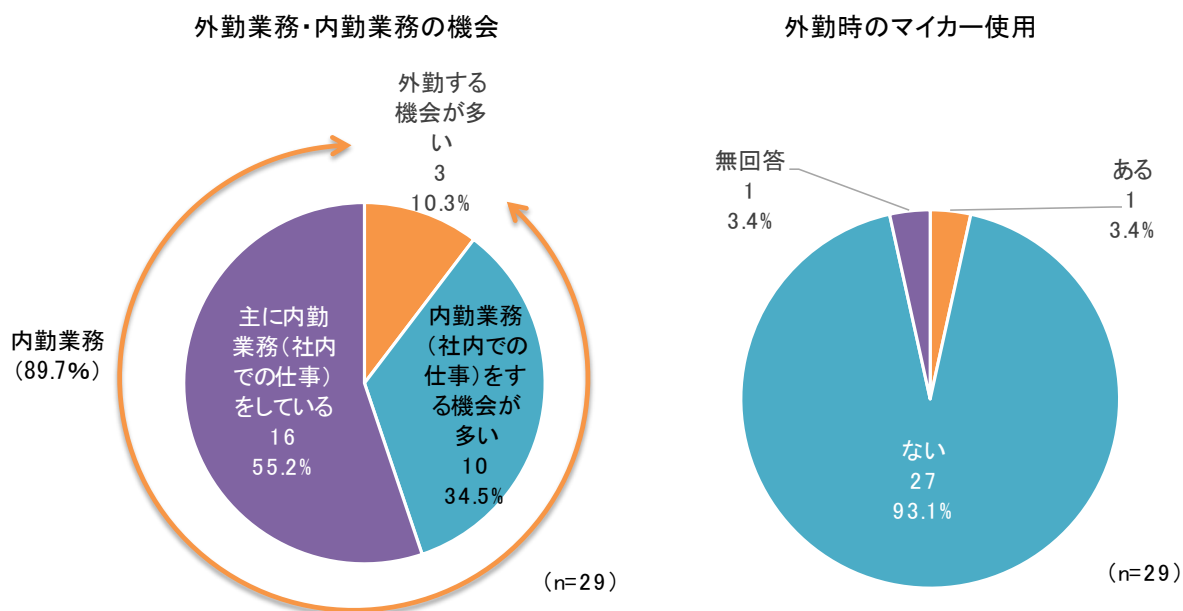
- クルマに関する費用は、ローンを除いて、「自宅の駐車場代」約 9,000 円（月平均）が最も高く、次いで「ガソリン代」が約 6,000 円（月平均）であった。
- クルマに関する費用の合計は約 44,000 円（月平均）、ローンを除くと約 23,000 円であった。

クルマに関する費用

費用	金額	単位	n
ガソリン代	5973.7	円／月	(19)
自宅の駐車場代	9204.5	円／月	(11)
勤務先の駐車場代	1100.0	円／月	(3)
クルマの任意保険代	2931.3	円／月	(16)
定期点検、修理代など整備費用	3372.2	円／月	(15)
クルマのローン	21666.7	円／月	(3)
合計	44248.4	円／月	

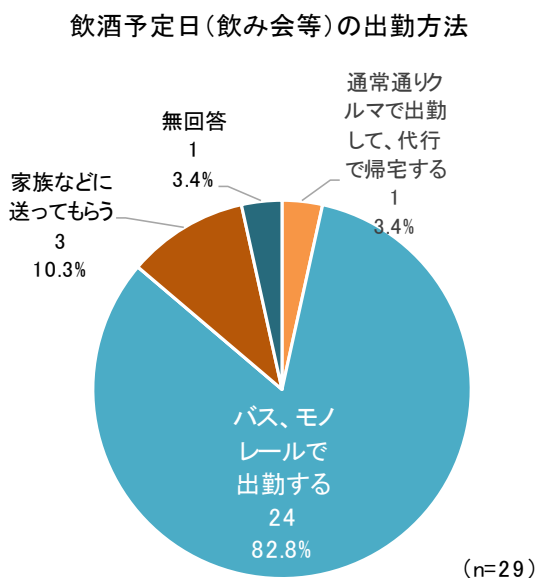
【外勤業務・内勤業務の機会／外勤時のマイカー使用】

- モニターの5割以上が主に内勤業務をしており、「内勤業務をする機会が多い」34.5%を含めると約9割が内勤業務を主体としている。9割以上は外勤時のマイカー使用はない。



【飲酒予定日（飲み会等）の出勤方法】

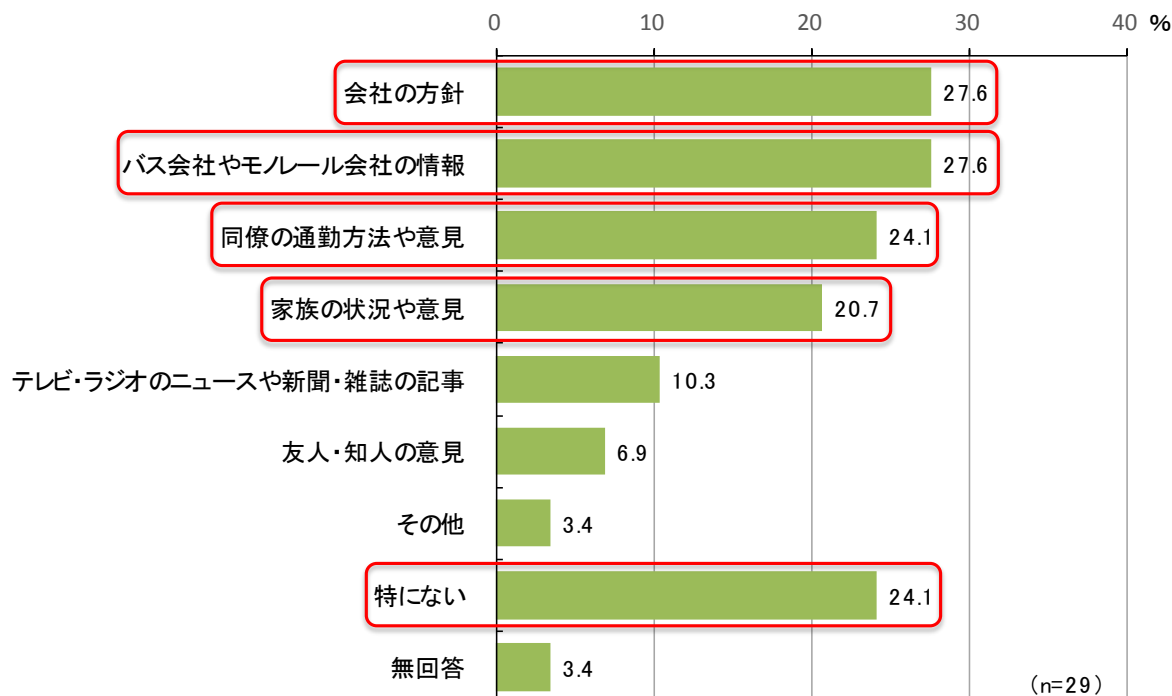
- 飲酒予定日（飲み会等）の出勤方法については、「バス、モノレールで出勤する」82.8%となっており、8割以上が公共交通機関を利用して出勤している。



【通勤手段を選ぶ際に参考にしたり影響を受けたりしたこと】

- 通勤手段を選ぶにあたって、参考にしたり影響を受けたりは、「会社の方針」「バス会社やモノレール会社の情報」が 27.6%と最も多く、次いで、「同僚の通勤方法や意見」24.1%、「家族の状況や意見」20.7%となっている。

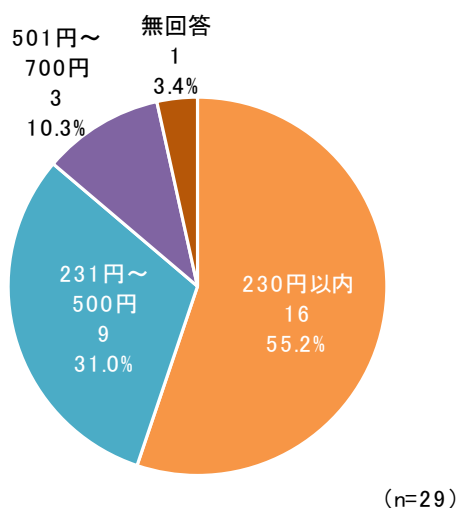
通勤手段を選ぶ際に参考にしたり影響を受けたりしたこと(複数回答)



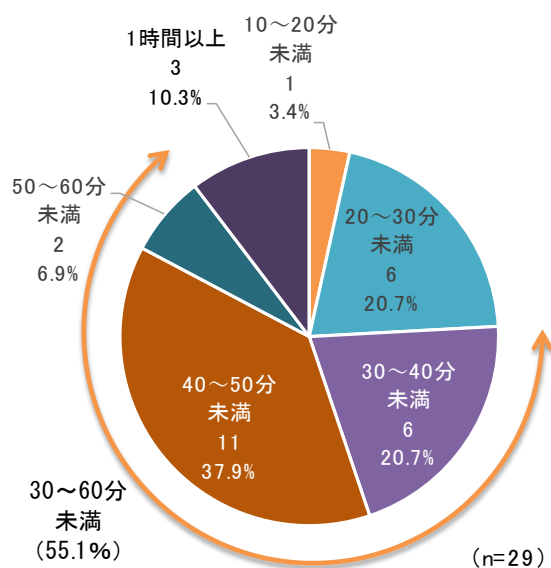
【公共交通の片道運賃／出勤に要した時間】

- モニター時の公共交通の片道運賃は5割以上が「230 円以内」、「231 円～500 円」が約3割であった。
- 出勤に要した時間は、30～60 分未満が5割以上、「40～50 分未満」が 37.9%と最も多い。

公共交通の片道運賃(モニター期間)

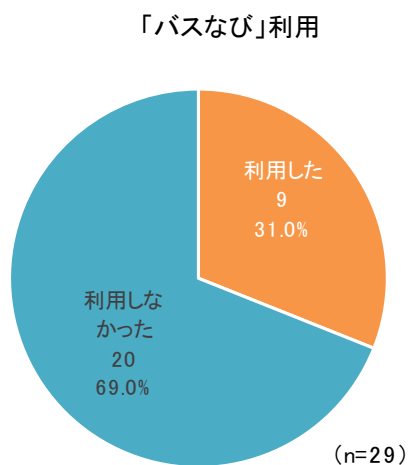


出勤に要した時間(モニター期間)



【「バスなび」利用】

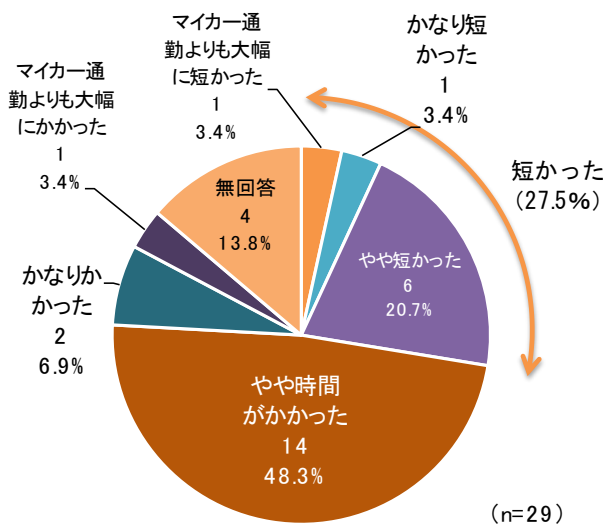
- 「バスなび」の利用については約3割が利用し、残りの約7割は利用していない。



【マイカー通勤と比較した公共交通機関通勤による所要時間】

- マイカー通勤と比較した公共交通機関通勤による所要時間は、「やや時間がかかった」が48.3%と最も多く、次いで「やや短かった」が20.7%となっている。
- マイカー通勤より所要時間が短くなったのは、全体の約3割程度であった。

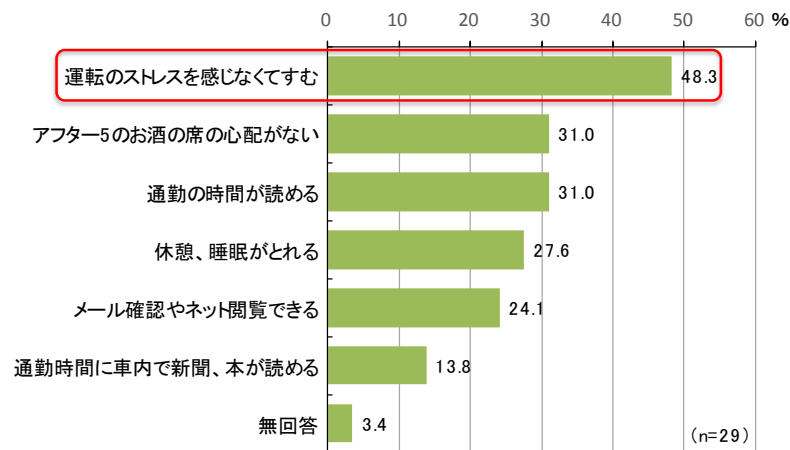
マイカー通勤と比較した公共交通機関通勤による所要時間



【マイカー通勤と比較した公共交通機関での通勤のメリット】

- マイカー通勤と比較した公共交通機関通勤での通勤のメリットは、「運転のストレスを感じなくてすむ」が約5割と最も多かったほか、「アフター5のお酒の席の心配がない」「通勤の時間が読める」「休憩、睡眠がとれる」が約3割程度となっている。

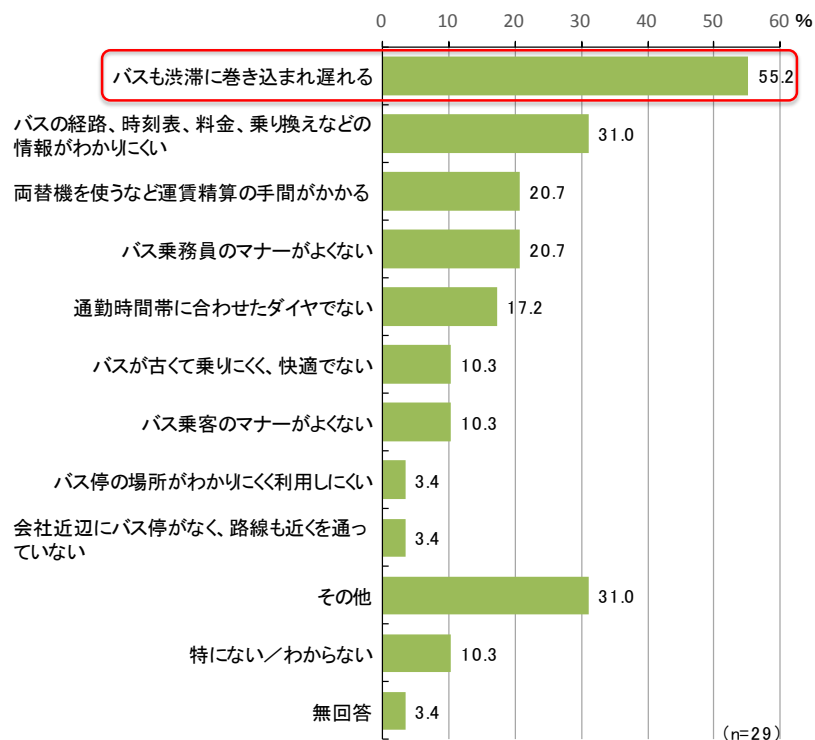
マイカー通勤と比較した公共交通機関での通勤のメリット(複数回答)



【バスの利用で、不便だと感じたり、利用しにくいと感じたこと】

- バスの利用で不便・利用しにくいと感じたことは、「バスも渋滞に巻き込まれ遅れる」が5割以上と最も多かった。
- その他に「バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい」31.0%、「両替機を使うなど運賃清算の手間がかかる」「バス乗務員のマナーがよくない」20.7%、「通勤時間帯に合わせたダイヤでない」17.2%と、情報、運賃清算方法、乗務員のマナー、ダイヤに関する意見がみられている。

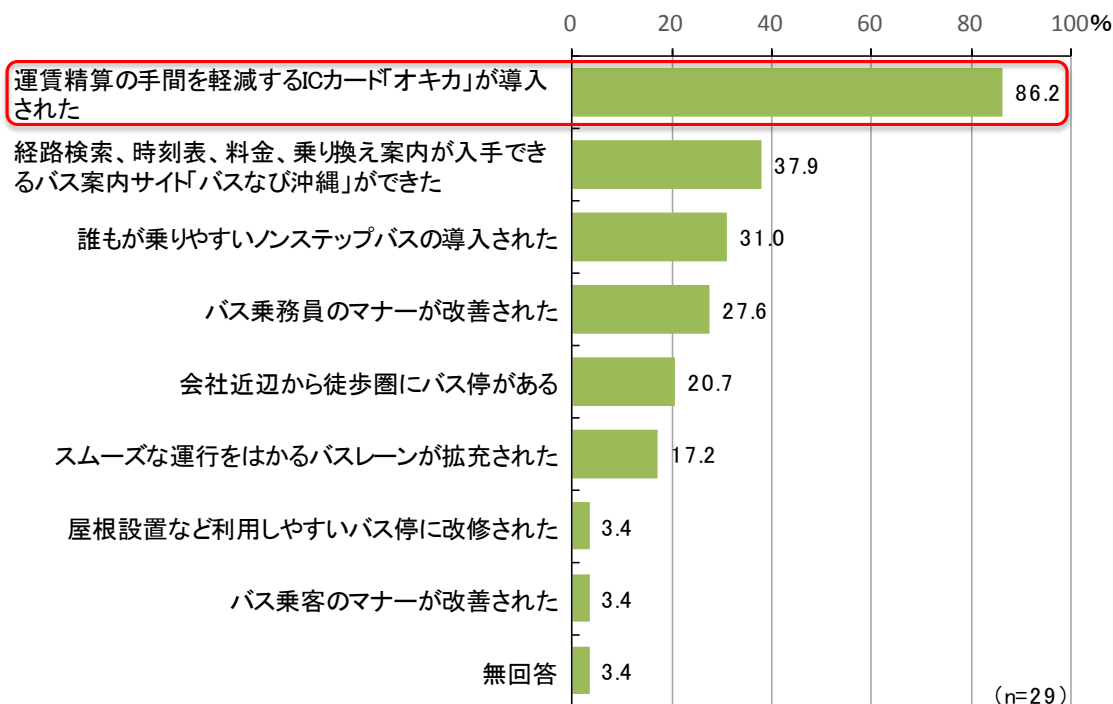
バスの利用で、不便だと感じたり、利用しにくいと感じたこと(複数回答)



【バス利用について利用しやすさを実感したこと】

- バスの利用で利用しやすさを実感したことについては、8割以上が「オキカ」が導入されたことを挙げており、運賃清算方法の便利さを実感している。
- その他、バス案内サイト「バスなび沖縄」が約4割、「ノンステップバスの導入」「乗務員のマナー」が約3割程度であった。

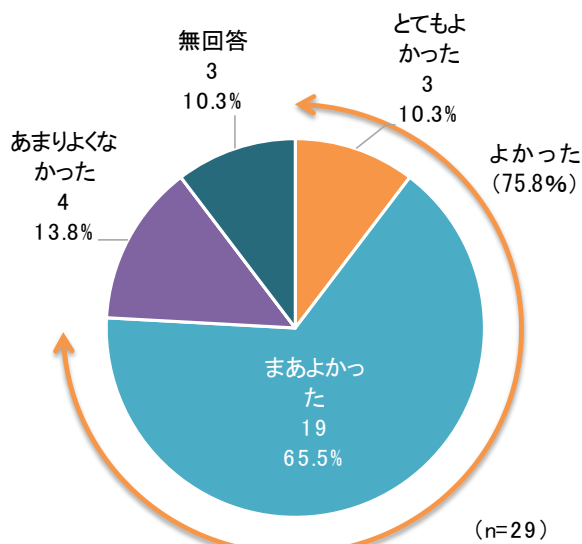
バス利用について利用しやすさを実感したこと



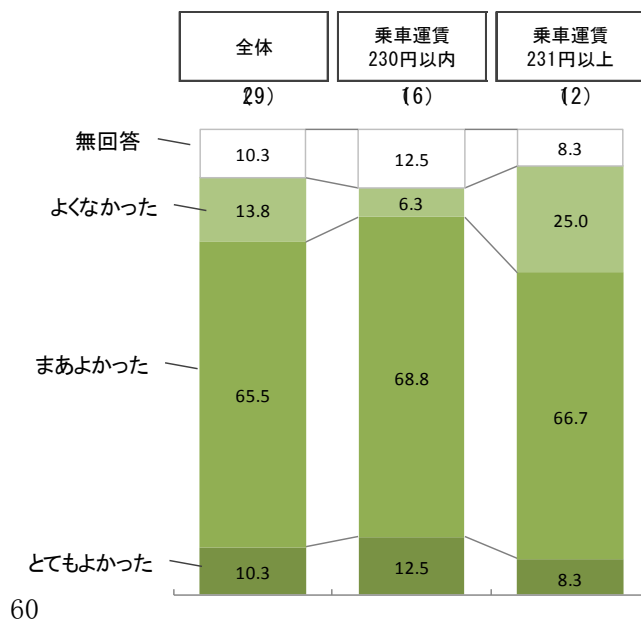
【バスの利便性について感じたこと】

- モニター期間を通してバスの利便性については、「まあよかった」65.8%、「とてもよかった」を含めて全体の7割以上が「よかった」と実感している。
- 乗車運賃230円以内の区間を乗車した人は、利便性で「よかった」という回答が高い傾向がある。

バスの利便性について感じたこと



バスの利便性について感じたこと(通勤距離別)



【バスの利便性について感じたこと（理由）】

- バスの利便性について実感したのは、「よかった」人では「運転によるストレスがない」「バスの中でゆっくりできる」などバスでは運転しなくてラクだという感じが持たれている。ほかに「料金が安い」という感じも持っている。

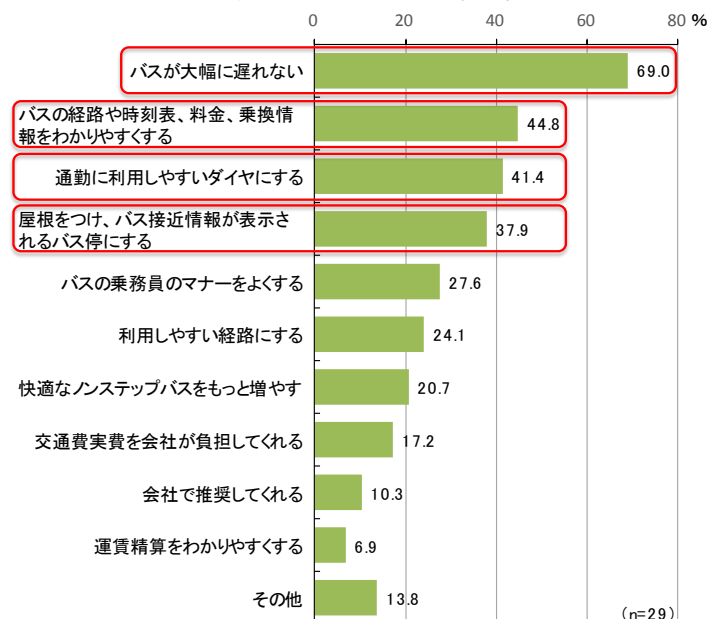
バスの利便性について感じたこと(理由)

	バスの利便性について実感したこと
よかった	運転によるストレスがない
	睡眠時間が確保できるから。
	料金が安い
	仕事帰りに、軽くお酒が飲める
まあよかった	出勤前にはあまり乗りたくない(時間通りに到着するか不安だし)何より混んでいて席に座れないため出勤前からひどく疲れる為。帰宅時の利用については問題はありませんでした
	現在の利用バス停がバスの通過(停まる)本数が多い為
	時刻表通りバスが来た
	バスの中でゆっくりできる
	運転のストレスがなく、つかの間の休息がなによりいい。(混雑している時は大変ですけど...)
	運転手があいさつしてくれる
	運転のストレスがなくなった
	必ず座れるので休息がとれる
	第一グループに入り運賃箱等が改善された。乗務員の運転や、マナーが改善されるとなおい。通勤時間帯ダイヤを見直してほしい
	マイカー通勤の総合的費用に比べるとかなり節約できた
	大道地区は本数が多いためモノレールより便利
	仮眠が取れる
	楽である
	安く通勤ができる
	バスなびがあるおかげで、どのバスに乗ると早く目的地に到着できるか選ぶことができるから。
	ゆったりとした気分で通勤できる
あまりよくなかった	通勤時間がよめない
	時間通りバスがこないことがある
	バス停に自宅から向かうまでにまず時間がかかり、バスがバス停に到着するまでにも時間がかかり普段通勤している自転車よりも時間がかかってしまったから
	混み合う時間帯になると、バスの並んでいる列に割り込みがけっこうできたり、乗る時に奥に行かないで入口付近で止まっている人が多いので使いづらいな、と思います。あと、終電がもう少し遅くなるとより便利だな、と思います

【バスの利用につながると思う取組】

- バスの利用につながると思う取り組みについては、「バスが大幅に遅れない」69.0%と定時性を求める回答が最も多いほか、バスに関するわかりやすい情報提供、通勤時のダイヤの増便等、バス停の改善、なども4割前後ある。

バスの利用につながると思う取組



【通勤で公共交通機関を利用するための条件や環境】

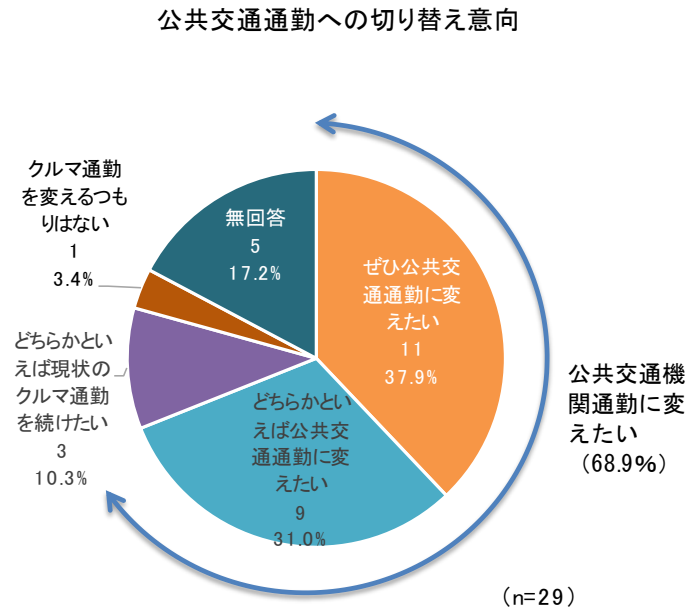
- 通勤で公共交通機関を利用するための条件や環境については、通勤時のダイヤを増やしてほしいとの意見のほか、定時性の確保、車内環境等の改善なども望まれている。

通勤で公共交通機関を利用するための条件や環境

通勤で公共交通機関を利用するための条件や環境	ダイヤ	定時性	車内環境	料金	近接性	路線	マナー	交通費支給	バス停環境	運転
那覇からの帰り便で最終バスが21:30頃。もう少しおそくまで運行してほしい	○									
もっとバスのダイヤを出勤時間は増やしてほしいです	○									
30分に1本から15分に1本	○									
通勤時間帯は座ることができないことがある。本数を増やすなどしてほしい	○									
通勤ダイヤを増やす	○									
夕方の方の本数が少ない	○									
本数をもっと増やしたら、もっと乗れる人も増えると思う	○									
バス停までの距離が近いこと最低でも1時間に1本はあること	○				○					
通勤時間に合わせたダイヤ、交通費の支給	○							○		
渋滞に巻き込まれてもカバーできる、運行増加もしくは時刻変更(バス)モルルールも朝の通勤時間帯、旅行者の多い月曜日や金曜の朝の時間帯は増便してほしい。乗車できない時がある	○									
①朝の通勤ラッシュ時、バスが満員で何度も次のバスを利用するようアナウンスされるが、ひどい時は4、5本乗れずに最終的にタクシーを利用することがある。せめて朝のラッシュ時のダイヤを増やしてほしい②古いタイプのバス(つり革がなく通路に補助席があるタイプ)は満員時とても危険を感じる相席をしても狭すぎて隣の人とくっついて苦痛に感じる全て新しいタイプバスにしてほしい	○		○							
時刻通りに来る事		○								
時間通りであること		○								
スムーズに規定時間で着いてくれると助かります		○								
時刻表通り運行すると便利		○								
時刻表通り運行すると便利		○								
やはり定時性(遅れないこと)が最優先の条件である。さらに車内が混雑せず、座席に座れたら最高の環境です		○	○							
清潔さや乗客、乗務員ともにマナーが良くなれば、使いやすいのかな、と思いますまた、バスなびでバス停の位置が分かりやすくなれば知らない土地にも行きやすくなるのかなと思います			○				○			
バスが古い車体のものが多く乗り心地が良くないその上、朝の渋滞時などは運転が荒くなるので、通勤ラッシュで立ったまま乗車している人はすごく不便です			○							○
サービスの向上(きれいな車内、マナーの良い乗客、乗務員)、割引、時間のずれを少なくする			○	○			○			
ゆいレールでいうと、料金が安いな…と感じることがあるので、もう少し手軽な値段だと祝日含め利用しやすいです				○						
バスの乗り継ぎ割引の導入(西鉄バスと同様)、乗り継ぎ待ち時間の短縮				○	○					
バスの経路を多くする					○					
バス停が自宅近くにあり、バスがバス停にあまり遅れずに到着するなら					○					
会社からバス停が近く、バス停が綺麗になっていたら利用します					○				○	

【通勤時の公共交通通勤への切り替え意向】

- 通勤時の公共交通機関への切り替え意向については、「ぜひ公共交通機関に変えたい」37.9%、「どちらかといえば公共交通機関に変えたい」31.0%と、全体の約 7 割は公共交通機関の利用意向がみられた。



【公共交通通勤への切り替え意向（理由）】

公共交通通勤への切り替え意向（理由）

	バスの利便性について実感したこと
ぜひ公共交通通勤に変えたい	駐車場に困る必要がないため
	職場に駐車場がない交通費の支給は定期代相当額のため
	健康のため
	自分の生活習慣を今一度見直すことができたから
	節約の為
	久茂地は駐車場代も高く車通勤の利便性を感じない
	お酒を飲む機会が多いので
	地球環境保全のため
どちらかといえば公共交通通勤に変えたい	安く通勤ができるお酒が飲みやすい(代行の心配をしなくてよい)
	モルールはほぼ時刻表通りに運行するから車を運転するストレスが減るから
	マイカーでの事故が怖い
	「ぜひ」ではない理由としては、家の事情でどうしても車を利用した方がよい時があるので
	クルマ通勤ストレスを失くしたい
	安い
	バスをまつ時間に対してのストレスがなく本土の電車のようにスムーズに乗れたら公共交通がしい
	少々時間的なロスはあるが運転のストレスがなくて良いと思う
どちらかといえば現状のクルマ通勤を続けたい	安く通勤ができる乗り換えがやりやすい
	出勤時の渋滞を減らすエコ
	家族の都合もあるので
クルマ通勤を変えるつもりはない	車通勤よりも時間がかかる(タイヤが良くない)
	できるならクルマ通勤にしたいです。本が読めたりバス車内で休めたりできるのはいいですが、清潔さや快適さ、また、マナーの面からもバス通勤では嫌な思いをすることが多いからです
クルマ通勤を変えるつもりはない	通勤時間が大幅に遅れることになるから

3-2 国道 58 号(「基幹バス」構想における主要幹線区間)公共交通機関による外勤モニター調査

(1)調査概要

①調査の目的 事業所の業務の中で、公共交通機関の利用がどれほど可能なのか、また、どのような職種において利用が可能なのかを探る。

②調査の対象 事業所アンケート調査の対象事業者のうち許諾を得た事業所
対象者:6社

③調査の方法 調査員による訪問留め置き調査
対象事業者の事前調査を行い、協力依頼を実施。(外勤する行先、外勤頻度、外勤する従業員数)1週間分の交通費相当分を入金した OKICA によって、業務上の移動についてバスまたはゆいレールで 1 週間利用してもらう。モニター調査終了後、実際の使用による評価をしてもらう。

④調査項目

1. 仕事(業務)上の利用のしやすさ
2. 移動のしやすさ
3. 移動費用の課題
4. 利用の満足点と不満点
5. 利用上の問題点
6. 総合的な評価(利用意向)

⑤調査期間 2016 年 1 月 18 日～1 月 29 日

⑥回収数 5社 (1 社は期間中に未使用のため調査中止)

(2)調査結果

【外勤用のクルマの保有台数】

0台(1社)、1台(2社)、11台(2社)

【外勤用のクルマの保有形態】

リース(2社)、リース及び会社保有(1社)、無回答(2社)

【外勤用クルマ 1 台あたりに関する平均費用】

ガソリン代	10,273 円／月
駐車場代	13,736 円／月
任意保険代	3,913 円／月
整備費用	42,500 円／月
その他費用	21,636 円／月
月平均費用	18,144 円／月

【マイカー通勤している社員】

通常の業務範囲として外勤もしている(1社)

一部の社員は外勤している(4社)

【外勤に使用した乗車した区間】

< 区間 >	< 運賃 >	< 所要時間 >
第一牧港⇄おもろまち一丁目	380 円	30 分
勢理客⇄浦添高校前	160 円	15 分
県庁前⇄小緑	260 円	10 分
商業高校前⇄三重城	230 円	15 分
県庁前⇄安里	230 円	10 分

【外勤に関わるコストが変わる可能性があると感じたか】

- あまり感じなかった
- コストについては、バス停までの距離が 400～500m と離れており、往復のバス停～会社の距離が 1Km 弱かかるので、時間が掛かるため時給換算すると悪くなると思われる。
- 駐車料金がかからないのは良い。タクシーの利用が減らせる(1 名の場合のみ)。
- 可能性はあると考えますが、待ち時間等でコストと比較できないことも考慮が必要と感じました。
- 感じない。

【バスを利用したことによる外勤に関わる所要時間の変化】

- あまり変わらなかった
- 時間のロスが増えると思う。
- 待ち時間の分、増える。タクシーの利用が減らせる。

- 所要時間がかかり、時間にゆとりを持つことが必要になった。
- 時間がかかった。

【バスの利用で、不便だと感じたり、利用しにくいと感じたこと】

- バスが古くて乗りにくく、快適でない（1社）
- バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい（3社）
- バスも渋滞に巻き込まれ遅れる（2社）
- 所要時間が読めない（4社）
- バス乗務員のマナーがよくない（1社）
- 会社近辺にバス停がなく、路線も近くを通っていない（2社）
- 利用しやすいダイヤでない（1社）
- その他（1社）
 - ✓ 降車時、現金支払い客がもたついていて、後ろのオキカ使用客が「遅い」とクレームを言っていた。
 - ✓ 自転車通学で普段はバスを利用していない生徒が雨天時にだけバスを利用するケースがある。従来は学割回数券を利用していた者が、今後なくなってしまうのが残念である。）

【バス利用について利用しやすさを実感したこと】

- 誰もが乗りやすいノンステップバスの導入（1社）
- 経路検索、時刻表、料金、乗り換え案内が入手できるバス案内サイト「バスナビ沖縄」（1社）
- 屋根設置など利用しやすいバス停に改修された（2社）
- 運賃精算の手間を軽減する IC カード「オキカ」が導入された（4社）
- 会社近辺にバス停が設置され、路線が変更された（1社）

【バスの利便性について感じたこと】

- まあよかった（4社）
 - ✓ OKICA でスムーズに乗車できる点
 - ✓ 車が渋滞する時間帯のみ、車と比較してバスの方が利便性が上がると感じている。
 - ✓ 業務上のやりとり（メール等）利用できる。運転中は不可のため。
 - ✓ 料金が低く抑えることができる点
- あまりよくなかった（1社）
 - ✓ 外勤先までの経路が少ない。

【バスの利用につながると思う取組】

- 快適なノンステップバスをもっと増やす（1社）
- バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする（4社）
- 屋根をつけ、バス接近情報が表示されるバス停にする（2社）
- バスが大幅に遅れない（2社）
- 所要時間がわかるとよい（3社）

- バスの乗務員のマナーをよくする(1社)
- 利用しやすいダイヤにする(2社)
- 利用しやすい経路にする(2社)

【外勤で公共交通機関を利用するための条件や環境】

- ダイヤに沿った運行になる
- 会社からバス停までの距離が 100m くらいまで近くなれば利用しやすい
- モノレールとの連携強化。例えば乗り継ぎの割引を導入。OKICA 以外(SUICA 等)も利用できる
ととっても良い。観光客が利用しやすい
- 利便性、目的地が公共交通機関の最寄の駅、停留所から離れていないこと
- 市外までの経路を充実

【外勤用にバスを積極的に利用したいか】

- どちらかといえば利用したい(2社)
 - ✓ 那覇近辺の渋滞の原因は車である。車を減らすための努力は必要と思うので、できればクルマ通勤を止めたいから
 - ✓ コストが抑えられるため併用していきたい
- どちらかといえば現状のクルマ利用を続けたい(3社)
 - ✓ バスが各駅停車のため時間がかかるから
 - ✓ 市外への異動もあり、効率が良い。2名以上での移動は安くつく
 - ✓ 時間の短縮。

第4章 公共交通機関への利用転換促進モデルの検討

4-1 公共交通機関への利用転換促進に向けた課題及び対応策

(1)公共交通機関への利用転換促進に向けた課題

調査結果をもとに、利用転換上の課題と事業者および従業員、家族それぞれのバス利用につながる促進要因・阻害要因を抽出。これに基づき、情報提供要素を整理する。またバス事業者については、利用につながるサービス改善要素を整理した。

<利用転換促進の課題>

【情報環境】マイカー通勤を容認する土壌の存在

- 通勤途上での家族の送迎・買物という生活スタイルがあり、従業員自身がマイカー通勤を要望するケースが存在、事業者側も従業員の事情を配慮する傾向が強い。外勤でマイカー利用させるケースもあり、7割がマイカー通勤を容認している。
- 一方、事業者の「公共交通機関の利用推奨」は22.4%にとどまり、まだ公共交通機関が通勤手段の「選択肢」になり得ていない状況といえる。職場だけでなく、家庭での合意形成も必要。

【マイカー通勤コスト意識】通勤費支給により、マイカー利用のコスト意識が潜在化

- 事業者は通勤手段を考慮する際「従業員の負担・生活に支障がない」ことを重視していることもあり、労働条件で「マイカー通勤容認」を提示したり、駐車場確保（大半は無料で提供）、ガソリン代等の通勤費支給などの「目に見えやすい」コスト負担も行っている。
- マイカーはプライベートでも使用されることから、保険、メンテナンス費用はコストとして分けづらく、従業員は「マイカー通勤に係るコスト負担」を意識しにくい状況になっていると思われる。

【バス利用の転換可能性】マイカー通勤は駐車場問題、事故リスクに懸念

- 一方、「公共交通機関利用は社会的要請」の認識も63.8%みられ、利用転換の潜在可能性は存在している。「マイカー通勤の負担は小さくない」(70.7%)との懸念も強く、懸念材料としてあげられるのは、事故・労災リスクと駐車場確保問題。公共交通通勤のメリットとして「渋滞緩和」「環境」「安全」などの社会問題解決につながるという認識も存在している。

【バス利用の阻害要因】ネックは「定時速達性の不安」と「わかりにくいバス利用情報」

- バス通勤の不便な点としては事業者、従業員ともにバス通勤のネックに「遅延」、「経路、料金、乗り換えのわかりにくさ」をあげる。

【バス利用の阻害要因】事業者のバス利便性向上の認知・理解が不足。事業者の理解協力が鍵

- 事業者側のバス利便性の取組み（「OKICA」「バスなび」「ノンステップバス」等）の認知は進みつつあるが、利便性向上効果の理解は今ひとつで、「変わらない・わからない」が64.7%に達する。公共交通利用者が少ないこともあり、事業者が実情を理解しにくいことが背景にあると思われる。
- 事業者が従業員に配慮する一方、従業員が「会社方針」に留意する側面もある。「通勤条件を設定」する事業所ではマイカー通勤容認も減ることから、事業者への理解協力が必要。

【情報ルート】官庁・行政、交通事業者からの情報提供強化の必要性

- 通勤経路選択時、事業者の最重視情報ルートは「従業員」の声。利便性向上を伝える「交通事業者」「官公庁、行政」もこれに次ぐが、それぞれ19%、16%にとどまり、影響度は強いとはいえない。

【利用のきっかけ】バス通勤の体験が利用意向につながる

- モニター調査では7割が転換可能性を示したことから、利用トライアルが「きっかけ」につながる可能性がうかがえた。バス通勤メリットとして「運転ストレスからの解放」をあげる声が強い。

<促進要因・阻害要因>

ステークホルダー	促進要因	阻害要因
事業者(雇用主)	● マイカー通勤デメリット(事故・トラブル、労災発生、駐車場確保難・コスト増) ● バス通勤メリット(通勤コスト削減、安心・安全、CSR 貢献) ● 利便性向上施策の認知	● 従業員のマイカー通勤ニーズ(家庭の事情には踏み込みたくない意識) ● 外勤でのマイカー利用(複数/複数箇所を移動する場合公共交通は割高) ● バスの速達性・定時性への不安(クルマが早い・バスも渋滞・乗継ぎや待ち時間) ● バス利用情報のわかりにくさ(利用ルート、最寄りバス停等)
従業員	● マイカー通勤デメリット(事故・トラブル、労災発生、駐車場確保難・コスト増) ● マイカー通勤コスト(保険、駐車場など見えないコスト) ● バス通勤メリット(運転ストレスフリー、休息・自由時間確保)	● 家族のマイカー通勤ニーズ・自身のクルマ依存 ● 会社のマイカー通勤容認(駐車場確保、ガソリン代支給) ● 外勤でのマイカー利用(バス移動では、バス停での待ち時間が長くロスとの印象) ● バスの速達性・定時性への不安(クルマが早い・バスも渋滞・乗継ぎや待ち時間) ● バス利用基礎知識不足(利用ルート、最寄りバス停等)
家族	● マイカー通勤事故・トラブル、労災発生への懸念 ● マイカー通勤コスト(保険、駐車場など見えないコスト)	● 通勤途上の送迎・買い物ニーズ・自身のクルマ依存 ● 利用運賃の負担感(バスの方が高い) ● バスの速達性・定時性への不安(クルマが早い・バスも渋滞・乗継ぎや待ち時間)

<バス事業者サービス改善要素>

【通勤支援につながる利用情報の編集・提供】 ● 包括的な情報提供はされているが、通勤での利用という観点から、主要拠点から勤務先最寄りバス停までの所要時間の目安、路線紹介、通勤時間帯のダイヤ、利用方法などを編集したガイドマップ形式のツール提供。 【バス利便性向上策による効果の提示】 ● 定時性・速達性、快適性などについての改善効果を具体的に提供。(バスレーン延長、IC 乗車券、バスなび沖縄、系統別カラーリング、ノンステップバス等) 【通勤客向け改善の検討】 ● 通勤時間帯のダイヤ改正。(混雑区間での臨時便などの増発等) ● 企業定期券、法人 IC カードなど大口顧客向け優遇・割引サービスの検討。 ● IC カード購入場所、チャージ可能場所の拡充
--

(2)公共交通機関への利用転換促進に向けた対応策

調査結果をもとに抽出された課題に基づき、これまでの職場モビリティマネジメント取組事例も参考にしながら、対応策を検討した。

基本戦略： 1)通勤手段の「選択肢」として公共交通を思い浮かべてもらえるよう存在価値を高める

- 運転ストレスフリーなどのマイカー通勤では得られない公共交通(バス)利用のメリット＝利用価値を伝える。
- 「マイカー通勤でなくてもよい」「公共交通がお得」な機会や場面を伝える。

2)公共交通の「使いやすさ」の浸透をはかる

- 利用の障害となる「定時性」「速達性」の改善成果は継続して進展をアピール。
- 通勤での利用のしかた・路線、見込み時間などの情報を随時サポート

3)誰もが賛同する大義「渋滞解消」「事故撲滅」を旗印にトライアル機会を継続設定

- 渋滞解消、事故予防の「手段」として、公共交通への乗り換えを実践。
- みんなで呼びかけ、数多くの参加を獲得する。

4)できること、できる人、できる場面で継続して実践してもらう

- トライアルのハードルを低くする
- 継続・発展につながる機会など飽きずに参加できる仕組みをつくる

5)公共交通を利用した場合/マイカー通勤抑制のインセンティブを用意する

- 報償、手当など金銭的還元があるインセンティブ
- 福利厚生など生活配慮や家族・個人への優遇還元につながるインセンティブ
- 環境対策、健康対策、ワークライフバランス等の取組みと連動するインセンティブ
- 表彰・PR 機会提供などコミュニケーションに関係するインセンティブ

【事業者】

重点ターゲット	駐車場確保問題を抱えている事業所 外勤でマイカーを使用している事業所 バス停近隣事業所 一定数の公共交通利用実績がある事業所 那覇市内(中心部)事業所、浦添市と宜野湾市の58号沿いの事業所
コミュニケーション戦略	1) マイカー通勤の代替手段としての理解・共感の獲得 2) マイカー通勤が企業のコスト、リスクにつながるとの認識 3) 公共交通(バス)通勤の渋滞解消、安心安全、移動効率アップ効果 4) 公共交通(バス)の利便性向上:バスレーンによる時短効果、ICカード、バスナビゲーションシステム等による乗りやすさ改善 5) 利用の後押しとなるバス通勤支援ツール・情報の提供 6) みんなで取り組むトライアル機会の設定により効果を実感 ● 経済団体、商業施設との連携 ● 保険会社との連携 7) 企業の実情に合わせて、できるところから取組をよびかけ 8) マイカー通勤抑制策

コミュニケーションツール	バス通勤支援ツール(啓発資料提供、バス通勤路線・ダイヤ、乗り方情報の提供) 取組事例集の提供 渋滞解消取り組み宣言
インセンティブ	参加事業所への表彰・報償制度 PR 露出機会の提供
利用環境改善施策の検討	飲酒機会前後のバス通勤利用の呼びかけ 従業員駐車場の利用条件設定(有料化、申込制)による抑制 外勤でのマイカー抑制呼びかけ ● 自転車利用によるエコ外勤、健康プログラム

【従業員】

重点ターゲット	外勤が少ない内勤者、送迎の機会が少ない小中学生を持つ世代、飲酒機会の多い営業職、自宅徒歩圏にバス停・駅がある従業員など
コミュニケーション戦略	1) マイカー通勤の代替手段としての理解・共感の獲得 ● マイカー通勤に潜む従業員自身のコスト、リスクである認識 ● 公共交通(バス)通勤による渋滞解消、安心安全、コスト削減効果 ● 公共交通(バス)通勤によるストレス軽減、健康維持、時間有効活用効果 ● 公共交通(バス)の利便性向上:バスレーンによる時短効果、IC カード、バスナビゲーションシステム等による乗りやすさ改善 2) 利用の後押しとなるバス通勤支援ツール・情報の提供 3) みんなで取り組むトライアル機会の設定により効果を実感 ● 労働組合、家族、との連携 4) 従業員の実情に合わせて、できるところから取組をよびかけ 5) マイカー通勤抑制策
コミュニケーションツール	バス通勤支援ツール(啓発資料提供、バス通勤路線・ダイヤ、乗り方情報の提供) バス通勤取り組み宣言 トライアル参加証
インセンティブ	利用転換者への報奨制度(手当増額)、バス運賃補填、ファミリー向け優待割引 タクシーチケット
利用環境改善施策の検討	飲酒機会前後のバス通勤利用の呼びかけ 従業員駐車場の利用条件設定(有料化、申込制)による抑制 外勤でのマイカー抑制呼びかけ

4-2 公共交通機関への利用転換モデル

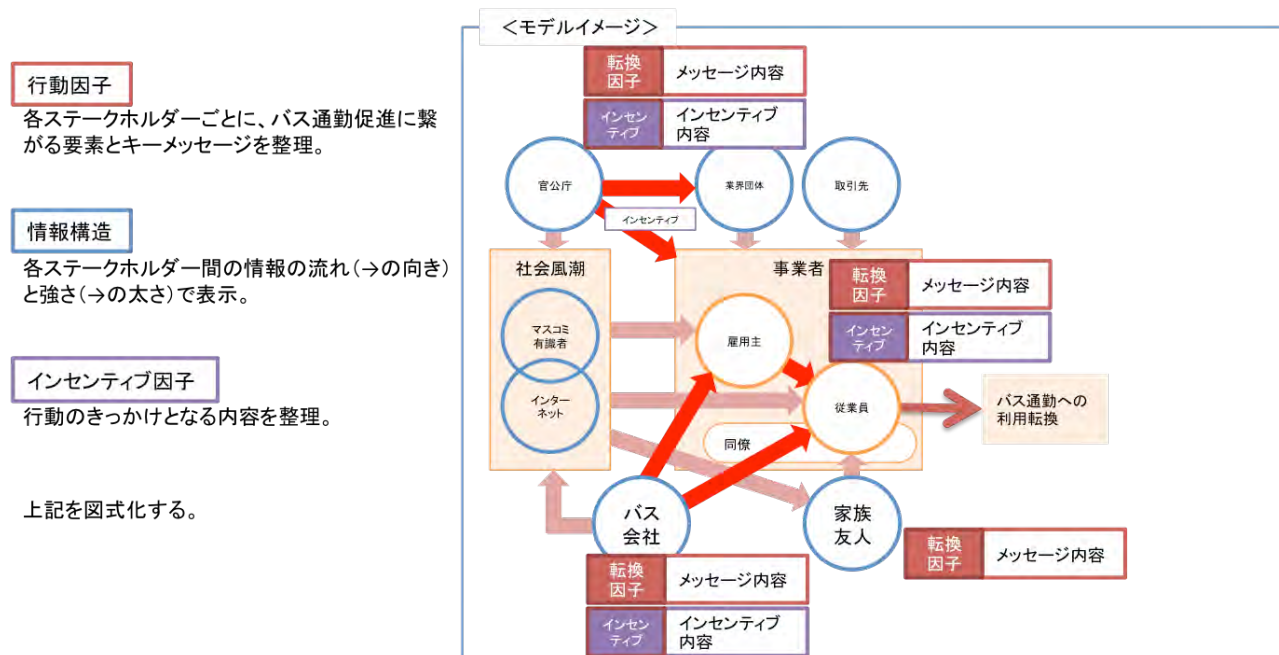
(1)モデル構築プロセス

<概要>

調査結果をもとに、バス通勤（公共交通利用通勤）への転換に結びつく「転換因子」（因子と有効なキーメッセージ）、各ステークホルダー間の「情報構造」（情報の流れと影響力）、行動のきっかけとなるインセンティブ因子をモデル化する。

<実施方法>

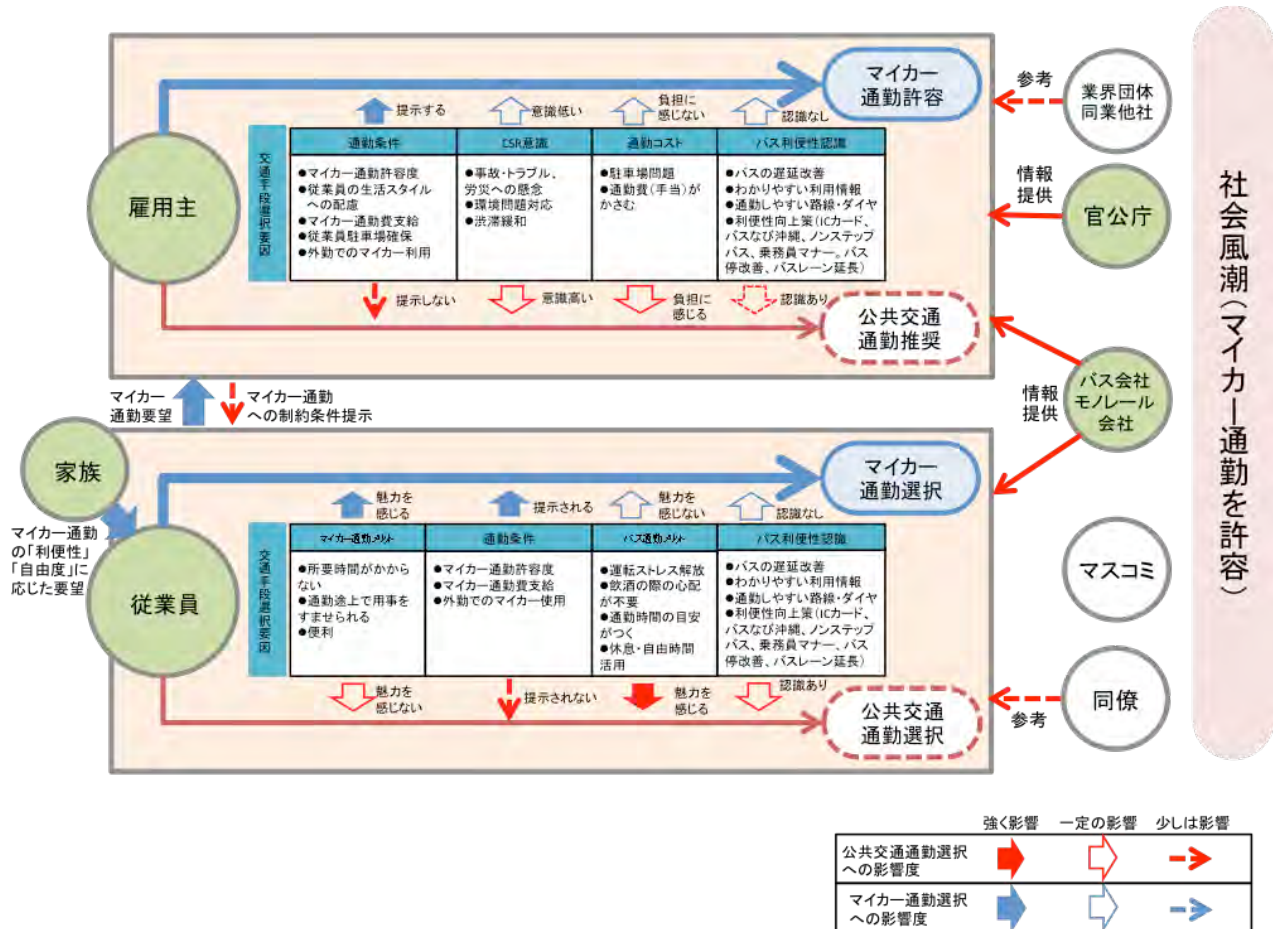
マイカー通勤が多く選択されている「現状モデル」との対比で、「利用促進モデル」の整理・構築を行う。図式化することで、利用促進にむけた検討ポイントをわかりやすく提示する。



(2)バス通勤利用促進モデル

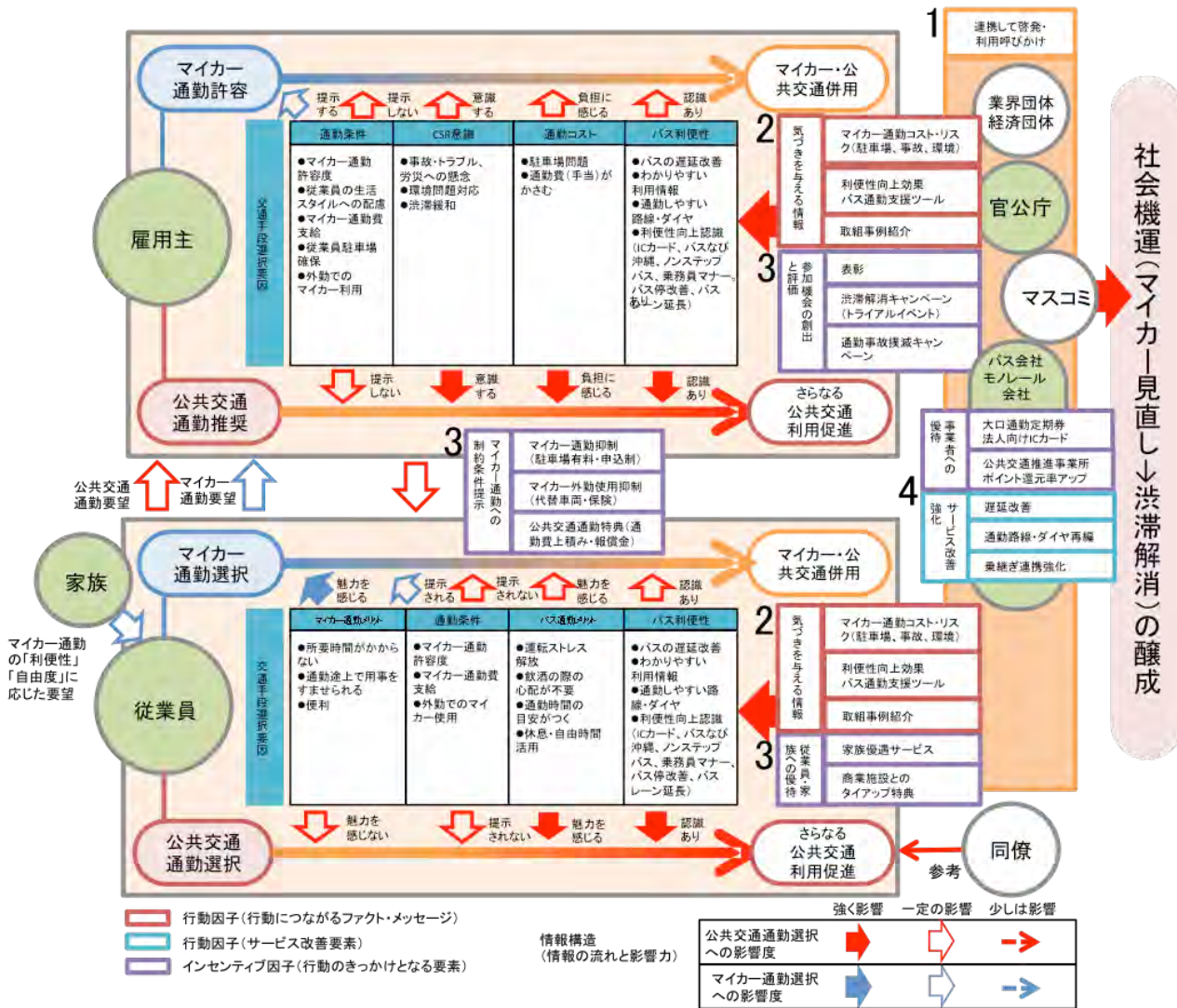
調査結果をもとに雇用主および従業員の「交通手段選択要因」「行動因子」「情報経路」「利用につながるインセンティブ因子」を抽出し、現状モデルと利用促進モデルを下記のかたちで図式化した。

【現状相關図】



- 通勤途上での家族の送迎・買物という生活スタイルがあり、従業員がマイカー通勤を要望するケースが存在。事業所側も従業員の事情を配慮する傾向が強い。官公庁や交通事業者からの情報は一定の影響にとどまる。
- また一部事業所では外勤でのマイカー利用実態も存在。多くの事業所で、労働条件での提示(駐車場の無料確保、ガソリン代の定額支給等)など、マイカー通勤が許容される環境となっている。
- 一方、事業所にも、渋滞緩和、環境保全など「公共交通利用は社会要請」との認識は存在。マイカー通勤での事故リスク、深刻化する駐車場確保など通勤コストへの懸念も存在し、利用転換への潜在可能性は存在している。
- しかし「公共交通の利便性向上」について認識が低く、公共交通機関の積極的な推奨は、駐車場問題が顕在化している那覇市内に所在する一部の事業所にとどまる。まだ、公共交通機関の利用が通勤手段の「選択肢」になり得ていない状況といえる。

【利用促進モデル】



活動のステップ

1. 官公庁・行政、事業所、関係団体、交通事業者が共通のテーマ「渋滞解消」[事故削減]で連携協力し、従業員および雇用主へ従業員の生活への配慮をしつつ、「マイカー通勤見直し」とバス利用を呼びかけ。マスコミの力も活用して、周知をはかり、「マイカー見直し→渋滞解消」の社会機運の醸成をはかる。
2. マイカー通勤の問題点、バス通勤の「メリット」、利用改善効果、利用のための支援情報を伝えることで、マイカー通勤を「見直し」、バス通勤を「考えてみる」きっかけを提供。
3. マイカー使用必然性がないときにバス通勤を「試してみる」機会を継続的に増やす。みんなで挑戦することで、効果を実感するイベントも実施。参加のインセンティブも用意。
4. 交通事業者ではバス通勤がさらに便利になるようなサービス改善を検討。

※活動のステップは必ずしも取組みの順番という訳でなく、優先順位としての位置づけ。

特に、1「協働のしくみづくり」と2「バス通勤を考えるきっかけとしての情報提供」は平行実施になると考えられる。

上記の土壌ができた段階で、「トライアル実施」→多くの参加を獲得し、「バス通勤への動き」が顕在化。

この動きにサービス改善策が打ち出され、動きを加速する

という流れが理想的なカタチといえる。

(3)バス利用促進のための検討ポイント

モデル考察をもとに、今後の利用促進策を策定していく上で検討すべきポイントをとりまとめた。

アクション

活動主体

マイカー通勤 を見直す きっかけ	● 駐車場問題、事故リスク、 通勤費コストなど改めて考 え直す情報と機会を提供。	経済団体 官公庁 交通事業者
便利になった バスを周知	● 改善効果や使いやすさをア ピール。	官公庁 交通事業者
バス通勤のお 試しの機会を 提供	● 官民、交通事業者が協力し、 イベント仕立てで「試す」機 会を継続設定。ちょっとした ご褒美も用意、参加を推進。	経済団体 官公庁 交通事業者
バス通勤向け サービス改善	● 快適なバス通勤ができるよ う、定時性の確保・速達性 の改善、路線・ダイヤ再編 や事業所優遇策を検討。	交通事業者

情報の流れ

みんなで連携 して取り組む	● 官民と事業者が手を携えて見直し・利用を よびかけ。マスコミも巻き込み周知拡大。
交通事業者か らの情報提供 強化	● 見直しを考える事業所、従業員に向けて改 善成果とバス通勤に必要な情報をきめ細か く提供サポート。
分担して事業 所の各層へ アプローチ	● 経営層へは官公庁・経済団体から、 総務担当者へは経済団体・交通事業者から、 従業員へは交通事業者から 見直しを働きかけ。

キーメッセージ

渋滞緩和	● みんなが少しマイカー通勤を見直すことで 誰もが感じている不都合が改善できる。
マイカー通勤 のコスト	● 「駐車場」をはじめとするコスト、事故リスク は無視できない。
バスも意外と 便利	● 定時性・速達性・快適性は改善。マイカー 通勤と差は確実に縮まっている。
みんなでき ることを少しず つ	● マイカーをあえて使う必然性がない時は、 バスに乗ってみよう。
バスだとお得	● マイカー通勤では得られないメリットを獲 得。ちょっとした優待サービスも得られる。

(4)事業者向け意識啓発ツールの作成・配布

【概要】

マイカーから公共交通機関への利用転換を促進するために、モビリティマネジメントの一環として普及啓発に使用することができる意識啓発ツールを作成。アンケート協力事業者および沖縄本島内の商工会議所・商工会向けに配布した。

【仕様】

A4 判両面カラー 16P

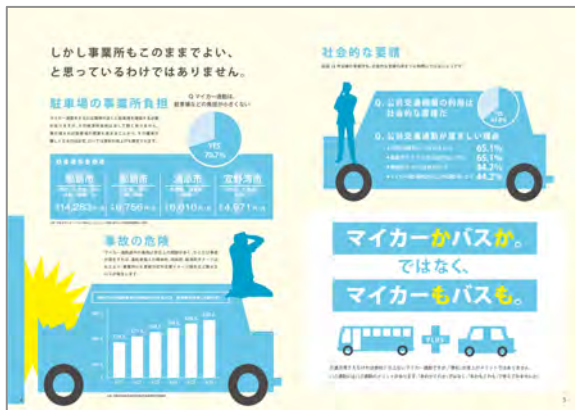
【制作方針】

- 「やめられない」事業者の立場に寄り添うことからスタート。マイカー通勤の限界を示しつつ、バスの利点や利便性向上を伝えて「バス通勤も検討に入れる」きっかけを提供する。
- イラスト、図表、写真をふんだんに使い、「見てわかりやすい」工夫を行う。
- 表紙では、渋滞が緩和、自然と文明の調和する理想の世界をテーマに表現

【配布先】

配布区分	配布先内訳	配布数
アンケート協力企業(97)		2 部
本島商工会議所(3)	那覇商工会議所	10 部
	浦添商工会議所	10 部
	沖縄商工会議所	10 部
本島商工会(23)	大宜味村商工会	5 部
	恩納村商工会	5 部
	宜野座村商工会	5 部
	金武町商工会	5 部
	国頭村商工会	5 部
	今帰仁村商工会	5 部
	名護市商工会	5 部
	東村商工会	5 部
	本部町商工会	5 部
	うるま市商工会	5 部
	嘉手納町商工会	5 部
	北中城村商工会	5 部
	宜野湾市商工会	5 部
	北谷町商工会	5 部
	中城村商工会	5 部
	西原町商工会	5 部
	読谷村商工会	5 部
	糸満市商工会	5 部
	豊見城市商工会	5 部
	南城市商工会	5 部
	南風原町商工会	5 部
	八重瀬町商工会	5 部
	与那原町商工会	5 部
予備		661 部
合計		1000 部

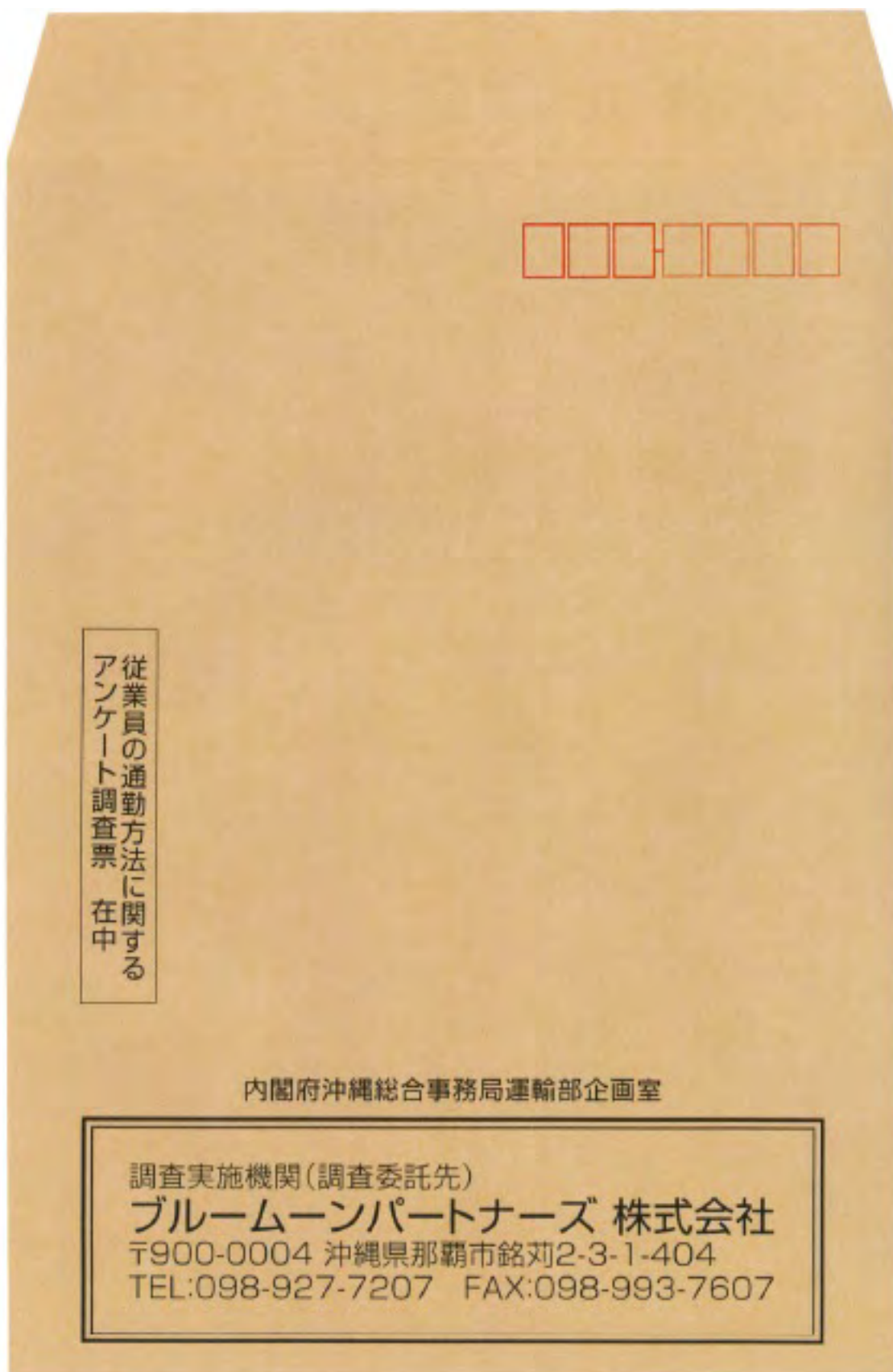
【内容構成】



参考資料

1. 従業員の通勤方法に関するアンケート調査(調査票)

＜使用した封筒＞



従業員の通勤方法に関するアンケート調査

記入にあたってのお願い

この調査票は総務担当の責任者様にご記入いただきますようお願いいたします。

調査票の記入は各質問の指示に従って、あてはまる番号に○をつけてください。

本調査で得た情報は、全て統計的に処理され、全体で平均(%)というように集計されます。貴事業所を評価するものではありません。また、いかなる場合も個々の事業所のデータを公表することはありません。

この調査票は12月21日(月)までに、同封した封筒に入れて、投函くださいますようお願いいたします。

なお、12月21日(消印)までにご回答いただいた事業社様には、謝礼としてOKICA(オキカ)1000円分(デポジット500円分含む)を差し上げます。

【アンケート調査票に関する問合せ先】

株式会社アカネクリエーション 企画推進部(担当:伊藤)

〒900-0004 沖縄県那覇市銘苅 1-19-29

TEL:098-862-8280 FAX:098-862-8891

ブルームーンパートナーズ株式会社 (担当:仲村/坂本)

〒900-0004 沖縄県那覇市銘苅 2-3-1-404

TEL:098-927-7207 FAX:098-993-7607

e-mail info@bluemoon-p.com

【本件に関する問合せ先】

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室

〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち 2-1-1

従業員の通勤方法に関するアンケート調査

【事業所の状況についてお聞きします】

F1 主な事業分野はどれですか。(ひとつだけ○)

- | | | | |
|------------------|-----------|--------------|--------------|
| 1. 建設業 | 4. 情報通信業 | 8. 不動産業 | 12. 複合サービス事業 |
| 2. 製造業 | 5. 運輸業 | 9. 飲食店・宿泊業 | 13. サービス業 |
| 3. 電気・ガス・熱供給・水道業 | 6. 卸売・小売業 | 10. 医療・福祉 | 14. その他 |
| | 7. 金融・保険業 | 11. 教育・学習支援業 | (具体的に) |

F2 事業所の所在地はどちらですか。(ひとつだけ○)

- | | |
|--------|---------------|
| 1. 那覇市 | 3. 宜野湾市 |
| 2. 浦添市 | 4. その他(具体的に) |

F3 事業所には支社・支店・営業所・出張所などがありますか。(いくつでも○)

- | | |
|------------|---------------|
| 1. ない | 4. 宜野湾市内にある |
| 2. 那覇市内にある | 5. 県内の他の地域にある |
| 3. 浦添市内にある | 6. 県外にある |

【ここからの質問には、那覇市、浦添市、宜野湾市の各市内に支社・支店・営業所・出張所などがある場合は、その事業所の従業員を含めてお答えください。】

Q1 (1)～(3)それぞれについてあてはまるものをお選びください。

(1) 貴社の従業員数(パート・アルバイトなどすべての従業員を含めて)は何人ですか。(ひとつだけ○)

(2) そのうちクルマ通勤の従業員は何人ですか。(ひとつだけ○)

(3) また公共交通機関利用の従業員は何人ですか。(ひとつだけ○)

	(1) すべての従業員数 ↓	(2) クルマ通勤している従業員数 ↓	(3) 公共交通機関を利用している従業員数 ↓
10 人未満	1	1	1
11 人～20 人未満	2	2	2
21 人～30 人未満	3	3	3
31 人～40 人未満	4	4	4
41 人～50 人未満	5	5	5
51 人～70 人未満	6	6	6
71 人～100 人未満	7	7	7
101 人以上	8	8	8

【クルマ通勤の従業員がいる事業所にお聞きます】

Q2 クルマで通勤する人はどちらの方面から通勤していますか。割合をご記入ください。

国道 58 号の北部方面(330 号含む)	割
国道 58 号の南部方面 331 号線方面(豊見城、糸満方面)	割
南風原町、与那原町方面	割
西原町、中城村方面	割
全 体 で	10 割

Q3 従業員の出勤時刻と退勤時刻(時間外勤務は除く)についてお聞かします。(ひとつだけ○)

1. 就業規則で出勤時刻は全従業員同じ時刻である
2. シフト勤務のため、出勤時刻は従業員により異なる
3. ブレックスタイムのため、出勤時刻は従業員により異なる
4. その他(具体的に)

Q4 従業員の出勤時間帯と退勤時間帯はそれぞれ何時ですか。従業員により異なる場合は最も多い時間帯をお答えください。(それぞれひとつだけ○)

(ア) 出勤時間帯	(イ) 退勤時間帯
1 午前7時より前	1 午後4時より前
2 午前7時	2 午後4時
3 午前7時30分	3 午後4時30分
4 午前8時	4 午後5時
5 午前8時30分	5 午後5時30分
6 午前9時	6 午後6時
7 午前9時半	7 午後6時30分
8 午前10時	8 午後7時
9 午前10時より後	9 午後7時より後

【従業員の通勤手段についてお聞きます】

Q5 従業員の通勤手段をどのように決めていますか。(ひとつだけ○)

1. 完全に従業員の選択にゆだねている
2. 会社で一定の条件を設けた上で、従業員の選択にゆだねている
3. 会社で推奨する交通手段を提示した上で、従業員に選択させている
4. 原則として、会社で通勤手段を指定している

Q6 従業員のマイカー通勤を認めていますか。(ひとつだけ○)

1. マイカー通勤を認めている
2. 会社で一定の条件を示したうえで従業員の判断にゆだねている
3. マイカー通勤は認めていない

Q7 従業員に公共交通機関での通勤をすすめていますか。(ひとつだけ○)

1. 原則として公共交通機関の利用を指定している
2. なるべく公共交通機関の利用をすすめている
3. 特にすすめていない

Q8 事業所では通勤費を支給していますか。(ひとつだけ○)

1. 通勤費全額(実費)を支給している
2. 通勤費の定額で支給している
3. 通勤費を支給していない

SQ8-1 通勤手段によって支給額の違いはありますか。(ひとつだけ○)

1. ない
2. ある(具体的に)

Q9 通勤費を支給したくないとする理由はどれですか。(いくつでも○)

1. 公共交通機関の通勤費の支払いは負担が大きく、できれば支給したくない
2. マイカー通勤の通勤費の支払いは負担が大きく、できれば支給したくない
3. 通勤費は支給する必要がある

Q10 事業所の従業員の通勤用駐車場を確保していますか。(ひとつだけ○)

1. 全従業員分(必要数)を確保している →SQ10-1へ
2. 従業員の一部の分だけ確保している →SQ10-1へ
3. 従業員用の駐車場は確保していない

(Q10で 1. または 2を回答した方)

SQ10-1 従業員用の駐車場の利用料金は有料ですか。無料ですか。(ひとつだけ○)

1. 有料である
2. 無料である

Q11 会社として、クルマ通勤と公共交通機関による通勤とどちらが望ましいと考えていますか。(ひとつだけ○)

1. クルマ通勤が望ましい →SQ11-1へ
2. どちらかというとクルマ通勤が望ましい →SQ11-1へ
3. どちらかというと公共交通機関通勤が望ましい →SQ11-2へ
4. 公共交通機関通勤が望ましい →SQ11-2へ

(Q11で 1または 2 クルマ通勤が望ましい とお考えの場合)

SQ11-1 そう考えるのは、どのような理由からですか。(いくつでも○)

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| 1. 従業員のそれぞれの家庭や家族の事情に合わせられるから | 5. 事故やトラブルの心配がないから |
| 2. バス停やモノレール駅から距離があるから | 6. 所要時間がかからないから |
| 3. 公共交通機関のダイヤが出勤時間に合わないから | 7. 業務上もマイカーを使ってもらうから |
| 4. 公共交通機関の交通費が高すぎるから | 8. 求人の際に有利だから |
| | 9. その他(具体的に) |

(Q11で 3または 4 公共交通機関通勤が望ましいとお考えの場合)

SQ11-2 そう考えるのは、どのような理由からですか。(いくつでも○)

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| 1. バス停やモノレール駅からの距離が近いから | 7. 事故やトラブルの心配がないから |
| 2. 所要時間がかからないから | 8. 従業員用の駐車場を確保する必要がないから |
| 3. 渋滞の緩和につながるから | 9. 従業員用の駐車場を確保していないから |
| 4. 環境のために必要だから | 10. 従業員の健康のため |
| 5. 通勤時間を有効に活用できるから | 11. 時短につながるから |
| 6. マイカー通勤の場合の事故は労災上の問題が多いから | 12. その他(具体的に) |

Q12 通勤手段に対する会社の考え方を決めるのに、参考にしたり影響を受けたりしたのはどのようなことですか。(いくつでも○)

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| 1. バス会社やモノレール会社の情報 | 6. 従業員の意見 |
| 2. 官公庁、行政等からの情報 | 7. テレビ・ラジオのニュースや新聞・雑誌の記事 |
| 3. 業界・団体の決定や動向 | 8. その他(具体的に) |
| 4. 同業他社の動向 | 9. 特にない |
| 5. 取引先の動向 | |

Q13 では、通勤手段に対する会社の考え方を決めるのに、参考にしたり考慮したりしたのはどのようなことですか。(いくつでも○)

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| 1. 通勤費等のコストの負担が少ない | 7. 従業員の負担にならない |
| 2. 環境によい | 8. 従業員の生活(買物・送迎)に便利・支障がない |
| 3. 事故等のリスクが少ない | 9. 所要時間がかからない |
| 4. 会社としてのコンプライアンスにつながる | 10. 遅刻の可能性が低い |
| 5. 従業員の健康によい | 11. その他(具体的に) |
| 6. 企業の社会的責任(CSR)から | |

Q14 通勤に関する次の考え方にどのくらい近いですか。(それぞれひとつだけ○)

		そう 思う	まあ そう 思う	あまり そう 思わない	そう 思わない
(A)	通勤に対する手当は非課税分限度内で払う	→ 1	2	3	4
(B)	公共交通機関の場合も定額で支払う	→ 1	2	3	4
(C)	公共交通機関の利用は社会的な要請だ	→ 1	2	3	4
(D)	マイカー通勤は駐車場代なども含めると負担は小さくない	→ 1	2	3	4
(E)	マイカー通勤はなくなる	→ 1	2	3	4

Q15 営業や事務職が外勤に使用するクルマ(配送等に使用するトラック等は除く)について、あてはまるものをお選びください。(ひとつだけ○)

1. 社用車(資産)として保有
2. リース契約車を使用
3. レンタカーを使用
4. カーシェアリングを使用
5. タクシーを使用
6. 従業員の通勤のマイカーを社用で使用
7. その他(具体的に)
8. 外勤用のためのクルマは使用していない

Q16 外勤に使用する従業員のマイカーの場合、保険の対応はどのようにしていますか。(ひとつだけ○)

1. 従業員自身がかけている保険のみで対応
2. 従業員がかけている保険の確認はしていない
3. 会社全体で包括的に保険をかけている
4. その他(具体的に)

Q17 求人をするときに、通勤に関する条件で提示するものはどれですか。(いくつでも○)

(1)マイカー通勤の場合

- | | |
|------------------|--------------|
| 1. マイカー通勤(要普通免許) | 4. その他 |
| 2. ガソリン代(交通費)支給 | 5. 特に提示していない |
| 3. 従業員用駐車場 | |

(2)公共交通機関の場合

- | | |
|--------------|--------------|
| 1. 交通費支給 | 4. その他 |
| 2. クルマ通勤原則禁止 | 5. 特に提示していない |
| 3. 社用車あり | |

Q18 あなたはこの1年間でバスの利便性はよくなったと感じますか。(ひとつだけ○)

- | | |
|-------------|----------------|
| 1. 大幅によくなった | 3. 変わらない/わからない |
| 2. 多少はよくなった | 4. 悪化した |

Q19 バスの利用で利用しやすくなったと感じるのはどのようなことですか。(いくつでも○)

1. 誰もが乗りやすいノンステップバスの導入された
2. 経路検索、時刻表、料金、乗り換え案内が入手できるバス案内サイト「バスナビ神縄」ができた
3. 屋根設置など利用しやすいバス停に回収された
4. 運賃精算の手間を軽減するICカード「オキカ」の導入された
5. スムーズな運行をはかるバスレーンが拡充された
6. バス乗客のマナーが改善された
7. バス乗務員のマナーが改善された
8. 会社近辺にバス停が設置され、路線が変更された
9. 通勤しやすいダイヤになった
10. その他(具体的に)
11. 特にない/わからない

Q20 バスの利用で、不便だと感じたり、利用しにくいと感じたりすることはどのようなことですか。(いくつでも○)

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| 1. バスが古くて快適でなく、乗りにくい | 7. バス乗務員のマナーがよくない |
| 2. バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい | 8. 会社近辺にバス停がなく、路線も近くを通っていない |
| 3. バス停の場所がわかりにくく利用しにくい | 9. 通勤時間帯に合わせたダイヤでない |
| 4. 両替機を使うなど運賃精算の手間がかかる | 10. その他(具体的に) |
| 5. バスも渋滞に巻き込まれ遅れる | 11. 特にない/わからない |
| 6. バス乗客のマナーがよくない | |

Q21 バスの利用につながる取組はどのようなことですか。(いくつでも○)

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. 快適なノンステップバスをもっと増やす | 5. 屋根をつけ、バス接近情報が表示されるバス停にする |
| 2. 通勤に利用しやすいダイヤにする | 6. 運賃精算をわかりやすくする |
| 3. バスが大幅に遅れない | 7. バスの乗務員のマナーをよくする |
| 4. バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする | 8. 利用しやすい経路にする |
| | 9. その他(具体的に) |

Q22 従業員の通勤に関する課題や問題などがあれば、ご自由にご記入ください。

Q23 このアンケート調査終了後に、公共交通機関を利用する実証調査に参加協力できるかどうかお聞きします。

(1) 会社として、営業や事務用の外勤の一部について、公共交通機関を利用する実証調査への参加協力できるかどうかお知らせください。調査期間は1週間で5,500円を入金したOKICA(ICカード乗車券)をお渡しします。1週間の調査終了後、調査票に答えていただきます。(ひとつだけ○)

1. 参加協力できる
2. 参加協力できない

参加協力いただける場合の連絡先をご記入願います。

所在地
電話番号
担当者ご氏名

(2) 従業員の方で、公共交通機関を利用して通勤する実証調査に参加協力できる方がある場合お知らせください。2名まで参加可能です。調査期間は1週間で5,500円を入金したOKICA(ICカード乗車券)をお渡しします。1週間の調査終了後、調査票に答えていただきます。(ひとつだけ○)

1. 2名参加する
2. 1名参加する
3. 参加協力できない

参加協力いただける場合の連絡先をご記入願います。

所在地
電話番号
担当者ご氏名

アンケートは以上で終わりです。ご協力ありがとうございました。

謝礼をお送りしますので、回答いただいた方のお名前のご記入をお願いいたします。

所在地	事業所名	お名前
-----	------	-----

調査票は、12月21日(月)までに投函をお願いいたします。当日消印有効です。

2. 従業員の通勤方法に関するモニターアンケート調査(調査票)

<事前アンケート>

従業員の通勤方法に関するアンケート調査

記入にあたってのお願い

この調査票は通勤用にバスを実際に乗っていただく対象者様にご記入いただきますようお願いいたします。

調査票の記入は各質問の指示に従って、ご記入ください。

本調査で得た情報は、全て統計的に処理され、全体で平均(%)というように集計されます。対象者様や貴事業所を評価するものではありません。また、いかなる場合も個々の対象者や事業所のデータを公表することはありません。

【アンケート調査票に関する問合せ先】

株式会社アカネクリエーション 企画推進部(担当:伊藤)
〒900-0004 沖縄県那覇市銘苅 1-19-29
TEL:098-862-8280 FAX:098-862-8891
ブルームーンパートナーズ株式会社 (担当:坂本)
〒900-0004 沖縄県那覇市銘苅 2-3-1-404
TEL:098-927-7207 FAX:098-993-7607
e-mail info@bluemoon-p.com

【本件に関する問合せ先】

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室
〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち 2-1-1

通勤方法に関する 事前アンケート調査

	お名前
--	-----

調査開始日	月	日
-------	---	---

調査終了日	月	日
-------	---	---

【現在の通勤の状況についてお聞きします】

あなたご自身のお名前(調査員確認)

--

F1 勤務先所在地(調査員記入)

--

F2 あなたご自身のお住い(調査員記入)

--

	お名前
--	-----

Q1 いつもの出勤の時間帯は(それぞれひとつだけ○)

(ア) ご自宅を出る 時間帯 <table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td>1</td><td>午前7時より前</td></tr> <tr><td>2</td><td>午前7時</td></tr> <tr><td>3</td><td>午前7時30分</td></tr> <tr><td>4</td><td>午前8時</td></tr> <tr><td>5</td><td>午前8時30分</td></tr> <tr><td>6</td><td>午前9時</td></tr> <tr><td>7</td><td>午前9時半</td></tr> <tr><td>8</td><td>午前10時</td></tr> <tr><td>9</td><td>午前10時より後</td></tr> </table>	1	午前7時より前	2	午前7時	3	午前7時30分	4	午前8時	5	午前8時30分	6	午前9時	7	午前9時半	8	午前10時	9	午前10時より後	(イ) 会社に到着する 時間帯 <table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td>1</td><td>午前7時より前</td></tr> <tr><td>2</td><td>午前7時</td></tr> <tr><td>3</td><td>午前7時30分</td></tr> <tr><td>4</td><td>午前8時</td></tr> <tr><td>5</td><td>午前8時30分</td></tr> <tr><td>6</td><td>午前9時</td></tr> <tr><td>7</td><td>午前9時半</td></tr> <tr><td>8</td><td>午前10時</td></tr> <tr><td>9</td><td>午前10時より後</td></tr> </table>	1	午前7時より前	2	午前7時	3	午前7時30分	4	午前8時	5	午前8時30分	6	午前9時	7	午前9時半	8	午前10時	9	午前10時より後
1	午前7時より前																																				
2	午前7時																																				
3	午前7時30分																																				
4	午前8時																																				
5	午前8時30分																																				
6	午前9時																																				
7	午前9時半																																				
8	午前10時																																				
9	午前10時より後																																				
1	午前7時より前																																				
2	午前7時																																				
3	午前7時30分																																				
4	午前8時																																				
5	午前8時30分																																				
6	午前9時																																				
7	午前9時半																																				
8	午前10時																																				
9	午前10時より後																																				

Q2 出勤に要する平均時間はどのくらいですか。(ご自宅を出てから会社に到着するまで)

Q3 通勤距離はどのくらいですか。

Q4 通勤の経路は

Q5 マイカー通勤では渋滞に巻き込まれることがありますか。

1. つねに渋滞に巻き込まれている
2. 渋滞に巻き込まれることが多い
3. たまに渋滞にあう
4. ほとんどない

Q6 通勤時に関する行動スタイルとして、次のどれに該当しますか。(いくつでも○)

1. 出勤時は自宅を出るとまっすぐ出社している
2. 出勤時に朝食などの買い物のためにコンビニなどに寄っている
3. 出勤前にクルマで家族の通学や通勤の送りを行っている
4. 退勤後にクルマで家族の通勤や通学の迎えを行っている
5. 帰りにクルマで買い物をしている
6. 退勤時はまっすぐ帰宅している

Q7 クルマで通勤するのは次のどのような理由からですか。(いくつでも○)

1. 家庭の事情に合わせられるから
2. バス停やモノレール駅から距離があるから
3. 公共交通機関のダイヤが出勤時間にあわないから
4. 公共交通機関の交通費が高すぎるから
5. 事故やトラブルの心配がないから
6. 所要時間がかからないから
7. 通勤の途中でも用事を済ませられるから
8. 便利だから
9. 業務上もマイカーを使っているから
10. その他(具体的に)

Q8 クルマに関する次の費用は平均でどのくらいかかっていますか。

ガソリン代(1ヶ月で)		円くらい
自宅の駐車場代(1ヶ月で)	1. 支払っていない 2. 支払っている	円くらい
勤務先の駐車場代(1ヶ月で)	1. 支払っていない 2. 支払っている	円くらい
クルマの任意保険代(1年間で)	1. 支払っていない 2. 支払っている	円くらい
定期点検、修理代など整備費用(1年間で)		円くらい
クルマのローン(1ヶ月で)	1. 支払っていない 2. 支払っている	円くらい

Q9 あなたは、会社の業務(配送業務などを除いて)で外出(外勤)することがありますか。

1. 主に外勤業務をしている
2. 外勤する機会が多い
3. 内勤業務(社内での仕事)をする機会が多い
4. 主に内勤業務(社内での仕事)をしている

SQ9-1 外勤の時に、ご自身のマイカーを使用することがありますか。

1. ある
2. ない

Q10 あらかじめ、飲み会のようなお酒を飲むことが分かっている日は、どのような方法で出勤することが多いですか。(ひとつだけ○)

1. 通常通りクルマで出勤して、代行で帰宅する
2. バス、モノレールで出勤する
3. タクシーで出勤する
4. 家族などに送ってもらう

Q11 通勤手段を選ぶのに、参考にしたり影響を受けたりしたのはどのようなことですか。(いくつでも○)

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| 1. 会社の方針 | 6. 官公庁、行政等からの情報 |
| 2. 家族の状況や意見 | 7. テレビ・ラジオのニュースや新聞・雑誌の記事 |
| 3. 同僚の通勤方法や意見 | 8. その他(具体的に) |
| 4. 友人・知人の意見 | 9. 特になし |
| 5. バス会社やモノレール会社の情報 | |

<事後アンケート>

	お名前
--	-----

通勤方法に関する事後アンケート調査

調査員からお渡しした「OKICA」（オキカ）は、あなたのお名前が記名されており、6000 円が入金されていますので、あなたご自身が通勤に使用してください。明日から 1 週間使用して、その結果について下記の質問にお答えください。

「OKICA」（オキカ）は、WEB を使用して名前の登録をしますと使用履歴が表示されるサービスがあります。または、バス会社の営業所、ゆいレールの各駅で履歴を出力してもらうことができますので、調査票と一緒にご提出をお願いいたします。

「OKICA」（オキカ）は、謝礼として差し上げますので、残額もそのまま対象者様がぜひご使用ください。

※「OKICA」（オキカ）の使用方法や履歴の出力など、詳しくはお渡しする「利用ガイド」をご参照ください。

【公共交通機関を利用した後でご回答ください。】

Q1 あなたが出勤のために乗車した区間はどちらからどちらまでですか。乗り換えをする方はその停留所もご記入ください。

乗車駅、バス停		（ 経由地または乗り換え停留所 ）		降車駅、バス停
	→		→	

Q2 公共交通の片道の運賃はいくらでしたか。

--

Q3 出勤に要した時間はどのくらいですか。（ご自宅を出てから会社に到着するまで）

--

Q4 公共交通通勤をするに際して、「バスナビ」を利用しましたか

1. 利用した
2. 利用しなかった

Q5 所要時間はマイカー通勤に比べて、短くかかりましたか長くかかりましたか。

1. マイカー通勤よりも大幅に短かった
2. かなり短かった
3. やや短かった
4. やや時間がかかった
5. かなりかかった
6. マイカー通勤よりも大幅にかかった

Q6 マイカー通勤に比べて、公共交通機関での通勤でのメリットはどのようなことがありましたか

1. 運転のストレスを感じなくてすむ
2. 通勤時間に車内で新聞、本が読める
3. 車内で仕事できる
4. メール確認やネット閲覧できる
5. 休憩、睡眠がとれる
6. アフター5のお酒の席の心配がない
7. 通勤の時間が読める

Q7 バスの利用で、不便だと感じたり、利用しにくいと感じたりしたことはありましたか。(いくつでも○)

1. バスが古くて乗りにくく、快適でない
2. バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい
3. バス停の場所がわかりにくく利用しにくい
4. 両替機を使うなど運賃精算の手間がかかる
5. バスも渋滞に巻き込まれ遅れる
6. バス乗客のマナーがよくない
7. バス乗務員のマナーがよくない
8. 会社近辺にバス停がなく、路線も近くを通っていない
9. 通勤時間帯に合わせたダイヤでない
10. その他(具体的に)
11. 特になし/わからない

Q8 バスの利用で利用しやすいと感じましたか。(いくつでも○)

1. 誰もが乗りやすいノンステップバスの導入された
2. 経路検索、時刻表、料金、乗り換え案内が入手できるバス案内サイト「バスナビ神縄」ができた
3. 屋根設置など利用しやすいバス停に改修された
4. 運賃精算の手間を軽減するICカード「オキカ」が導入された
5. スムーズな運行をはかるバスレーンが拡充された
6. バス乗客のマナーが改善された
7. バス乗務員のマナーが改善された
8. 会社近辺から徒歩圏にバス停がある
9. 通勤しやすいダイヤになった
10. その他(具体的に)
11. 特になし/わからない

Q9 公共交通通勤をしてみて、バスの利便性についてどう感じましたか。(ひとつだけ○)

1. とてもよかった
2. まあよかった
3. あまりよくなかった
4. よくなかった

Q10 どういう点でそう思いましたか。

Q11 バスの利用につながる取組として、どのようなことが行われるといいと思いますか。(いくつでも○)

1. 快適なノンステップバスをもっと増やす
2. バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする
3. 屋根をつけ、バス接近情報が表示されるバス停にする
4. 運賃精算をわかりやすくする
5. バスが大幅に遅れない
6. バスの乗務員のマナーをよくする
7. 通勤に利用しやすいダイヤにする
8. 利用しやすい経路にする
9. 会社で推奨してくれる
10. 交通費実費を会社が負担してくれる
11. その他(具体的に)

Q12 通勤で公共交通機関を利用するとしたら、どのような条件や環境なら利用可能でしょうか。お知らせください。

Q13 今後、あなたは公共交通通勤に変えたいと思いますか。(ひとつだけ○)

1. ぜひ公共交通通勤に変えたい
2. どちらかといえば公共交通通勤に変えたい
3. どちらかといえば現状のクルマ通勤を続けたい
4. クルマ通勤を変えるつもりはない

Q14 それはなぜですか。

以上でアンケートは終了です。ありがとうございました。

「OKICA」(オキカ)の乗車履歴のプリントも忘れないように、調査員にお渡しください。

3. 営業・外勤手段に関するモニターアンケート調査票

事業所の営業・外勤手段に関するアンケート調査

記入にあたってのお願い

この調査票は会社の営業・外勤用に公共交通機関（バス・モノレール）を実際に乗っていただいてご記入いただきますようお願いいたします。

調査票の記入は各質問の指示に従って、ご記入ください。

本調査で得た情報は、全て統計的に処理され、全体で平均（％）というように集計されます。対象者様や貴事業所を評価するものではありません。また、いかなる場合も個々の対象者や事業所のデータを公表することはありません。

【アンケート調査票に関する問合せ先】

株式会社アカネクリエーション 企画推進部(担当:伊藤)
〒900-0004 沖縄県那覇市銘苅 1-19-29
TEL:098-862-8280 FAX:098-862-8891
ブルームーンパートナーズ株式会社 (担当:坂本)
〒900-0004 沖縄県那覇市銘苅 2-3-1-404
TEL:098-927-7207 FAX:098-993-7607
e-mail info@bluemoon-p.com

【本件に関する問合せ先】

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室
〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち 2-1-1

	お名前
--	-----

営業・外勤手段に関する 事前アンケート調査

調査開始日	月	日
-------	---	---

調査終了日	月	日
-------	---	---

貴社名(調査員確認)

--

【現在のクルマの外勤使用状況についてお聞きします】

F1 事業所所在地(調査員記入)

--

F2 外勤用クルマと今回の調査の担当者(回答者)(調査員記入)

--

	お名前
--	-----

Q1 外勤用のクルマの保有台数は

Q2 クルマの保有形態は

Q3 クルマ1台あたりに関する次の費用は平均でどのくらいかかっていますか。

ガソリン代(1ヶ月で)		円くらい
駐車場代(1ヶ月で)	1. 支払っていない 2. 支払っている	円くらい
クルマの任意保険代(1年間で)	1. 支払っていない 2. 支払っている	円くらい
定期点検、修理代など整備費用(1年間で)		円くらい
クルマに関する その他(リース料など)費用(1ヶ月で)	1. 支払っていない 2. 支払っている	円くらい

Q4 事業所ではマイカー通勤している社員は外勤していますか

1. 通常の業務範囲として外勤もしている
2. 一部の社員は外勤している
3. 外勤している社員はいない

	お名前
--	-----

営業・外勤手段に関する 事後アンケート調査

調査員からお渡しした「OKICA」(オキカ)は総務ご担当の方のお名前が記名されており、6,000円が入金されていますので、貴事業所で外勤に使用する場合に使用してください。明日から1週間使用して、その結果について下記の質問にお答えください。

「OKICA」(オキカ)は、WEBで登録すると使用履歴をプリントしてもらうサービスか、バス会社の営業所、ゆいレールの各駅で履歴を出力してもらうサービスを利用して、調査票と一緒にご提出をお願いいたします。

「OKICA」(オキカ)は、謝礼として差し上げますので、残額もそのまま事業者様がぜひご使用ください。

※「OKICA」(オキカ)の使用方法や履歴の出力など、詳しくはお渡しする「利用ガイド」をご参照ください。

【公共交通機関を利用するときご記入ください。】

Q1 外勤に使用した乗車した区間はどちらからどちらまでですか。乗り換えをする方はその停留所もご記入ください。

	乗車バス停		(経由地または乗り換え停留所)		降車バス停	合計運賃	所要時間	業務内容
1		→		→		円		
2		→		→		円		
3		→		→		円		
4		→		→		円		
5		→		→		円		
6		→		→		円		
7		→		→		円		
8		→		→		円		
9		→		→		円		
10		→		→		円		
11		→		→		円		
12		→		→		円		
13		→		→		円		
14		→		→		円		
15		→		→		円		

	お名前
--	-----

Q2 バスを利用したことで、外勤に関わるコストが変わる可能性があったと感じましたか。1週間分の使用を基に比較してお答えください。

Q3 バスを利用したことで、外勤に関わる所要時間はどのように変わりましたか。1週間分の使用を基に比較してお答えください。

Q4 バスの利用で、不便だと感じたり、利用しにくいと感じたりしたことはありましたか。(いくつでも○)

1. バスが古くて乗りにくく、快適でない
2. バスの経路、時刻表、料金、乗り換えなどの情報がわかりにくい
3. バス停の場所がわかりにくく利用しにくい
4. 運賃精算の手間がかかる
5. チャージの手間がかかる
6. バスも渋滞に巻き込まれ遅れる
7. 所要時間が読めない
8. バス乗客のマナーが良くない
9. バス乗務員のマナーが良くない
10. 会社近辺にバス停がなく、路線も近くを走っていない
11. 利用しやすいダイヤでない
12. その他(具体的に)
13. 特にない/わからない

Q5 バスの利用で利用しやすいと感じたことはありましたか。(いくつでも○)

1. 誰もが乗りやすいノンステップバスの導入された
2. 経路検索、時刻表、料金、乗り換え案内が入手できるバス案内サイト「バスナビ沖縄」ができた
3. 屋根設置など利用しやすいバス停に改修された
4. 運賃精算の手間を軽減するICカード「オキカ」が導入された
5. スムーズな運行をはかるバスレーンが拡充された
6. 所要時間がわかりやすい
7. バス乗客のマナーが改善された
8. バス乗務員のマナーが改善された
9. 会社近辺にバス停が設置され、路線が変更された
10. 利用しやすいダイヤになった
11. その他(具体的に)
12. 特にない/わからない

Q6 バスを利用してみて、バスの利便性についてどう感じましたか。(ひとつだけ○)

1. とてもよかった
2. まあよかった
3. あまりよくなかった
4. よくなかった

Q7 どういう点でそう思いましたか。

Q8 バスの利用につながる取組として、どのようなことが行われるといいと思いますか。(いくつでも○)

1. 快適なノンステップバスをもっと増やす
2. バスの経路や時刻表、料金、乗換情報をわかりやすくする
3. 屋根をつけ、バス接近情報が表示されるバス停にする
4. 運賃精算をわかりやすくする
5. バスが大幅に遅れない
6. 所要時間がわかるとよい
7. バスの乗務員のマナーをよくする
8. 利用しやすいダイヤにする
9. 利用しやすい経路にする
10. その他(具体的に)

Q9 外勤で公共交通機関を利用するとしたら、どのような条件や環境なら利用可能でしょうか。お知らせください。

Q10 今後、貴社では外勤用にバスを積極的に利用したいと思いますか。(ひとつだけ○)

1. ぜひ利用したい
2. どちらかといえば利用したい
3. どちらかといえば現状のクルマ利用を続けたい
4. クルマ利用を変えるつもりはない

Q11 それはなぜですか。

以上でアンケートは終了です。ありがとうございました。

「OKICA」(オキカ)の乗車履歴のプリントも忘れないように、調査員にお渡しください。

