

8. 「沖縄観光2次交通の利便性向上に向けた検討委員会」の運営

8.1 実施概要

沖縄観光2次交通の利便性向上に向けた検討委員会の実施概要を以下に示す。

計3回の検討委員会を開催し、委員会実施に係る各種調整、資料作成、議事録のとりまとめ等の運営補助を行った。

なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止として、出席者への検温、手指の消毒、会議室内の換気などの対策を講じるとともに、首都圏など新型コロナウイルス感染症の感染者数が多い地域にお住まいの方についてはオンラインにより参加いただくなど、開催方法も情勢を踏まえ検討した。

図表 91 検討委員会の実施概要

	開催日	報告・議題
第1回	令和2年9月3日(木) 14:00~16:00	<ul style="list-style-type: none">・昨年度の実施報告・今年度の取組方針
第2回	令和3年1月12日(火) 14:00~16:00	<ul style="list-style-type: none">・動的データ整備(遅延情報含む検索)に関する実証・オープンデータおよびOTTOPの利活用促進、周知・広報・オープンデータ化に伴う効果検証・観光客の動態データの取得及び分析
第3回	令和3年3月17日(水) 16:00~18:00	<ul style="list-style-type: none">・動的データ整備(遅延情報含む検索)に関する実証・オープンデータおよびOTTOPの利活用の状況・観光客の動態データの取得及び分析

【検討委員会の様子】



8.2 委員名簿

有識者委員会の委員を以下の通り。

図表 92 有識者委員会の名簿

	区分	所属	役職	氏名
1	有識者	東京大学生産技術研究所	特任講師	伊藤 昌毅
2	有識者	九州産業大学 理工学部 情報科学科	教授	稲永 健太郎
3	有識者	琉球大学 工学部 工学科 社会基盤デザインコース	准教授	神谷 大介
4	有識者	バスマップ沖縄	主宰	谷田貝 哲
5	有識者	MoDip	代表	諸星 賢治
6	交通事業者	株式会社 琉球バス交通/ 那覇バス株式会社	常務取締役	大城 逸雄
7	交通事業者	沖縄バス株式会社	運輸部長	大城 晃
8	交通事業者	東陽バス株式会社	常務取締役	普久原 朝啓
9	交通事業者	沖縄エアポートシャトル 有限責任事業組合	代表職務執行者	神谷 和幸
10	交通事業者	有限会社カリー観光 執行役員	社長室長	鹿川 幸一郎
11	交通事業者	東京バス株式会社 沖縄営業所	所長代理	菊地 賢
12	交通事業者	沖縄都市モノレール株式会社	常務取締役	仲村 守
13	交通事業者	一般社団法人沖縄旅客船協会	会員(有限会社 安 栄観光代表取締役)	森田 安高
14	交通事業者	一般社団法人 沖縄県レンタカー協会	事務局特別委員	與古田 思好
15	観光・ 旅行事業者	一般社団法人 日本旅行業協会 沖縄支部	株式会社 JTB 沖縄 交流営業担当 マネージャー	芳山 琢磨
16	観光・ 旅行事業者	沖縄県ホテル旅館生活衛生同業組合	専務理事	中村 聡
17	観光・ 旅行事業者	一般社団法人 沖縄県ホテル協会	会長	平良 朝敬

8.3 議事概要

有識者委員会の各回の議事概要を以下に示す。

図表 93 第1回有識者委員会の議事概要

項目	主な意見
①動的データの整備に関する実証について	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の実証において動的データが発信できれば、お客様本人がバスの遅れ情報を確認でき、ホテルなどの施設においても到着時間等を確認できれば、お客様のサービス向上に必ず繋がる。 ・パルコシティから出ている路線では地元のお客様のニーズが一定数ある。時間帯や天気によって遅れが発生した際には、事務所への問合せの対応にも活用できるため、この取組はぜひ前に進めて参加したい。 ・オープンデータに関しては今後に期待している。GPS がついて現状の遅延状態が分かるという事であればお客さんにも安心して伝えられる。 ・動的データが Google に反映された場合、普段からバスを使っている方は喜ぶと予想される。バスを使わない人が遅れ情報を含めて検索するようになるのは時間がかかるだろう。
②コロナ禍における事業者の取組について	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運転席の後ろについては、座れないようにしている。ガイドラインの中で全国的に運転席の後ろを開けると定められているが、逆に密になる場合もあるため実は必要とは思わない。 ・バス車内は密ではあるが、会話もしていないため実際にはそんなに危険ではないのではないかと個人的には思っている。 ・報道が行き過ぎているところというのもあると感じている。 ・安全面について、除菌や抗菌は当然車庫に入った時には行っており、各バス会社は実施している。
③コロナ禍における事業者への影響について	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスについては休校、在宅の問題があって戻っていない。 ・利用者は4割近く落ち込んでいる。若干戻ってきたが、緊急事態宣言もあったため、路線バスについて今年は厳しい見込みである。 ・貸切バスについては修学旅行も9月まで全てキャンセルになっているため、この状態が続くと今年は非常に厳しい。 ・ホテルの状況からすると9割減から少し良くなり、今のところ7割減というところである。 ・現在は見てわかるほど渋滞もなく、レンタカーも動いていない状況である。予約状況も去年の8割減、すでに車を売却までもっていない状況である。

図表 94 第2回有識者委員会の議事概要

項目	主な意見
①効果検証について	<ul style="list-style-type: none"> 「那覇空港からの交通手段」を確認しているが、バスの車内でアンケートを取っているため、「バス」という回答が多くなっているのだと思う。
②本事業の取組全般について	<ul style="list-style-type: none"> 本事業では、多岐にわたって様々な取り組みが出ているが、やや発散されすぎている印象がある。本事業の当初の目的は、バスの運行に係る時刻等のデータを取ることが基本であった。
③動態データの取得について	<ul style="list-style-type: none"> 活用イメージについて、データを集めて、何に使って、誰がどういうものを考えているのかが分からないため、データの整備事業としか見えない。事業者としては、データの使い方を考えることはあっても、データの集め方はあまり関係ない。 データを取ることが目的ではないため、維持存続を事業者に委託するのであれば、利用者が使って良かったと思える方向に持っていくといけない。
④公共交通情報のデータ整備について	<ul style="list-style-type: none"> バスのデータだけでも整備し続ける必要があり、また、常に使える状態を維持するためには、最新の情報が必要であり、そのためには非常に人手もかかり、大変な仕事である。しかし、公共のお金を継続的に支出することはできないという状況もある。バスのデータは完成したと思われがちになるが、実際は本事業に限らず、公共の事業は継続性の観点から矛盾を抱えてしまう状況になりがちである。一方で、本会にお集まりの皆さまの努力と様々な苦勞の結果、少しずつ進んでいると思っている。 Google の検索で公共交通機関が使いやすくなり、車を運転できない人が沖縄県に新規のお客として訪れることを考えると、県が観光のインフラをきちんと守る位置付けで、整備し続け、補助し続けることを考えてほしい。 他地域では、そもそもバス路線自体を行政のお金で支えている。公共のお金が入っている前提でバスが成り立っている。それに追加するかたちでバスロケの補助も出しているケースが出てきている

図表 95 第3回有識者委員会の議事概要

項目	主な意見
①公共交通情報のデータ整備について	<ul style="list-style-type: none"> ・全国の状況を見ている、沖縄のデータの質と量はかなりレベルが高い。Google マップは非常に便利に使えているため、世界から見た沖縄のバスのイメージは高まったといえる。
②動態データの取得について	<ul style="list-style-type: none"> ・空港でレンタカーを借り、ホテルに行き、その後どこかの観光地に行ったという流れの見えるデータになるのだろうか。そういったデータがあれば、バスを運行する場合に、どの時間帯にはどこにバスを送るかといった対応も可能になる。 ・資料として提供いただいたデータは参考になるものだと考えている。お客様の利便性向上にも資するものだと思うので、貴重だと感じている。 ・継続的にデータを取得するためには、副次的に取れるかたちでない限り、民間主導は難しいだろうと思う。
③沖縄県の観光動態等の調査について	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県の観光のデータを取得しているが、入域客数を定点で採っているものである。観光の実態アンケート調査も定点で採っているもので、その2本くらいしか定点でいるものはないと思う。それ以外は、各事業で採るとか、この事業で取ったものでも、その後はどうなるか分からない。そういうデータが多い気がしている。
④公共交通情報の整備体制について	<ul style="list-style-type: none"> ・データの管理、利用方法のスキームは、県が公共性を持ってつくりたいといけないうらう。その場合は、観光、スポーツだけでなく、運輸、都市計画などいろいろなところが入ってこないといけないう。橋や道路整備のあるべき姿も、データから検証できるようにしていきたい。 ・また、このような取り組みは個々で行われるのではなく、全体的な都市作りにも影響する。それも踏まえて次年度以降は考えていきたい。 ・それほど更新されない基礎データ、非常に頻繁に更新されるデータ、あるいは動的なデータ、それぞれでデータの取り方も、質や難しさも異なってくるだろう。データを取る人と使う人は異なるため、今後、活用の可能性を検討いただければと思う。 ・本会に国の方が入っていないことも気になる。事業者は、許認可や届出を総合事務局にしていくが、それと重複している内容も多い。これは理想的な話で、今すぐどうというわけではないが、静的データ整備しないといけないうのであれば、それがそのまま届出にも使えるなど、直接的なメリットがあれば、どこにとってもいい話だと思う。そういった視点からも検討してほしい。