



バス・モノレール半額実証事業 の取組について

沖縄県公共交通活性化推進協議会
令和8年3月25日（水）



目 次

1. バス・モノレール半額実証事業
2. バス・モノレール半額実証事業の効果
3. まとめ



1. バス・モノレール半額実証事業

1. バス・モノレール半額実証事業



- 令和7年12月15日から、令和8年1月31日の間、県民3,300名を対象とした、バス・モノレール半額実証事業を実施。
- 平日はオフピーク時間帯である午前9時以降の乗車での利用、土日祝日は終日利用を対象としており、バス・モノレールの運賃を半額で利用してもらい、乗降データの収集及びアンケート調査等を実施。
- 収集したデータを基に、今後の公共交通の利便性向上に向けた取り組みにつなげたいと考えている。
- モニター募集にあたっては特設サイトの開設やオンライン広告、テレビCM等の広報を行った。

チラシ・ポスター



対象路線

バス

モノレール

琉球バス交通・那覇バス・沖縄バス・東陽バス

※高速バス（系統番号 111・113・117・123・127・152）や定期観光バスなどの一部の路線を除く（下記の対象外路線を参照）

沖縄都市モノレール全線

テレビCM



対象の
路線バス・モノレールが
半額！



半額OKICA



※3,000名の募集に対して、約9,100名の応募があったことから、最終的に300名を追加し実施。選定方法については、地域、年齢等の人口構成比に基づき選定した。

1. バス・モノレール半額実証事業



■ バス・モノレール半額実証事業の概要

項目	内容
半額パスの モニター募集範囲	・ 沖縄全域（離島を含む）で3,300人 ※当初の想定は3,000人であったが、応募が多数（約9,100人）あったため、モニターを増やし3,300人とした。 ・ 県内在住、小学生以上
半額パスの 運用方法	・ ICカードのみ
半額パス 適用時間帯	・ 平日は朝9時以降の乗車、休日は終日OK ※半額OKICAは終日利用可
半額パスの 申込料金	・ 無料（500円分のチャージ付き）
実証実験の時期	・ 2025年12月15日（月）～2026年1月31日（土）

1. バス・モノレール半額実証事業



■モニター応募総数

地域 \ 年齢	7歳～14歳	15歳～64歳	65歳～	計
北部	17	160	20	197
中部	281	2,655	165	3,101
南部	117	1,184	85	1,386
那覇	296	3,777	388	4,461
宮古	1	11	0	12
八重山	1	11	0	12
総計	713	7,798	658	9,169

■モニター確定数

地域 \ 年齢	7～14歳	15歳～64歳	65歳～	計
北部	13	154	20	187
中部	181	1,201	154	1,536
南部	84	518	77	679
那覇	83	560	233	876
宮古	1	10	0	11
八重山	0	11	0	11
計	362	2,454	484	3,300

※選定方法については、地域、年齢等の人口構成比に基づき選定した。



2. バス・モノレール半額実証事業の効果

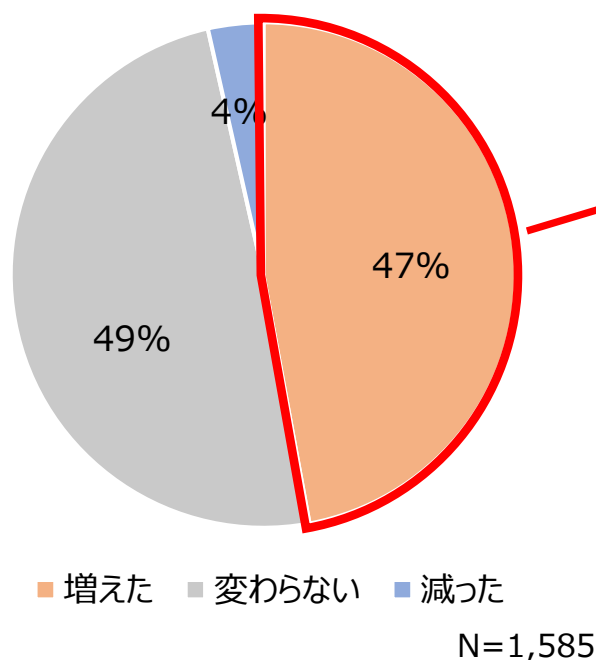
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



モニター期間中の公共交通利用の変化

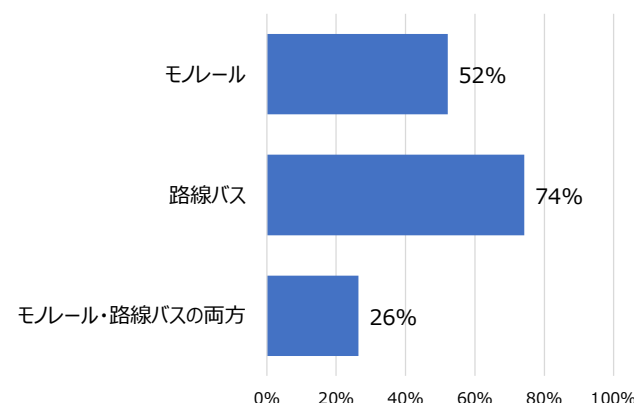
- ✓ モニター期間中に公共交通利用が増えたと回答した人は約47%であった。
 - そのうち、モノレールの利用が増えた人は52%、路線バスの利用が増えた人は74%となっており、特に路線バスの乗車機会の提供につながっている。(両方の利用が増えた人は26%)
 - 公共交通を利用する目的としては、特に「食事・社交・娯楽」が55%となっており、日常的な外出時に公共交通の利用が増加したという結果となった。

モニター期間中の公共交通利用に変化はありましたか？（SA）

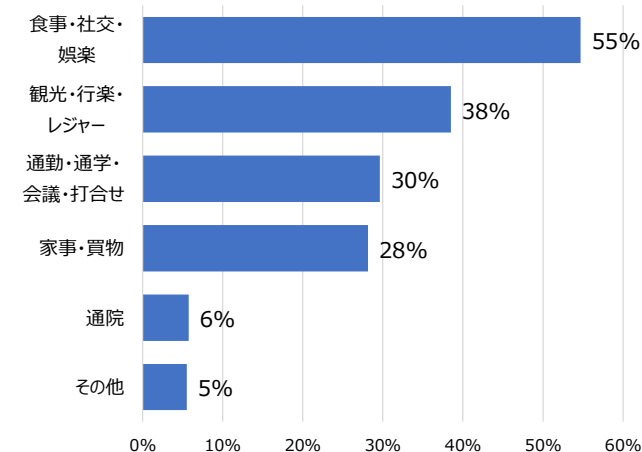


※半額バスモニターアンケートより集計

利用が増えた公共交通の種類はどれですか？（MA）



どのような目的での利用が増えましたか？（MA）



【速報値】

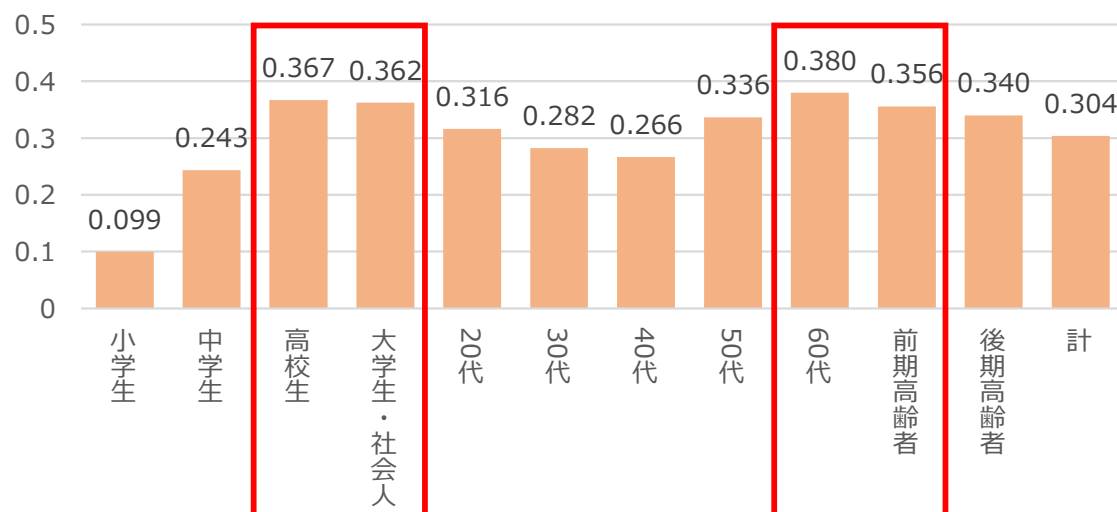
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



モニターの公共交通の利用状況

- ✓ モニターの中でも高校生（16～18歳）・前期高齢者（64～74歳）の1人あたりの公共交通利用回数が多い結果であった。

1人あたり公共交通利用回数（回／人・日）



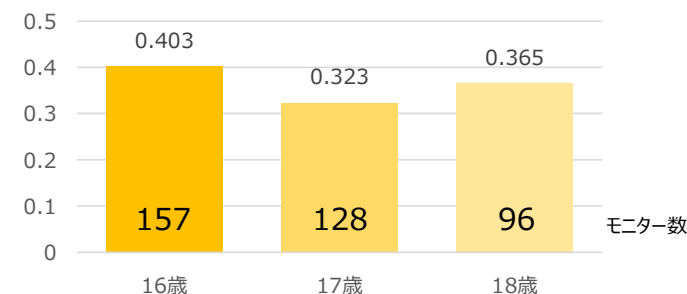
※小学生（6～12歳）、中学生（13～15歳）、高校生（16～18歳）、大学生・社会人（19～22歳）、20代（23～29歳）、30代（30～39歳）、40代（40～49歳）、50代（50～59歳）、60代（60～64歳）前期高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）

※1人あたり公共交通利用回数：モニター期間中の利用回数をモニター期間（52日間）で割った数値

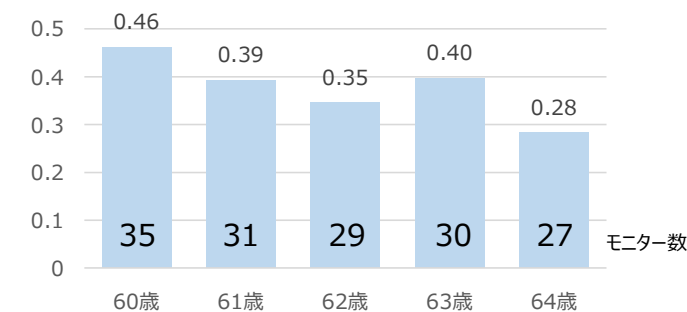
※バス・モノレール半額実証事業期間中のOKICAデータより集計

1人あたり公共交通利用回数（回／人・日）

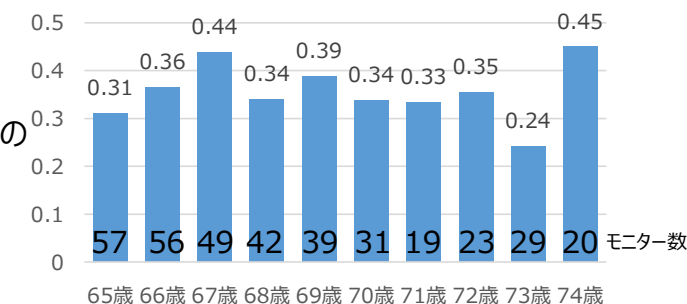
高校生の年齢別内訳



60代の年齢別内訳



前期高齢者の年齢別内訳



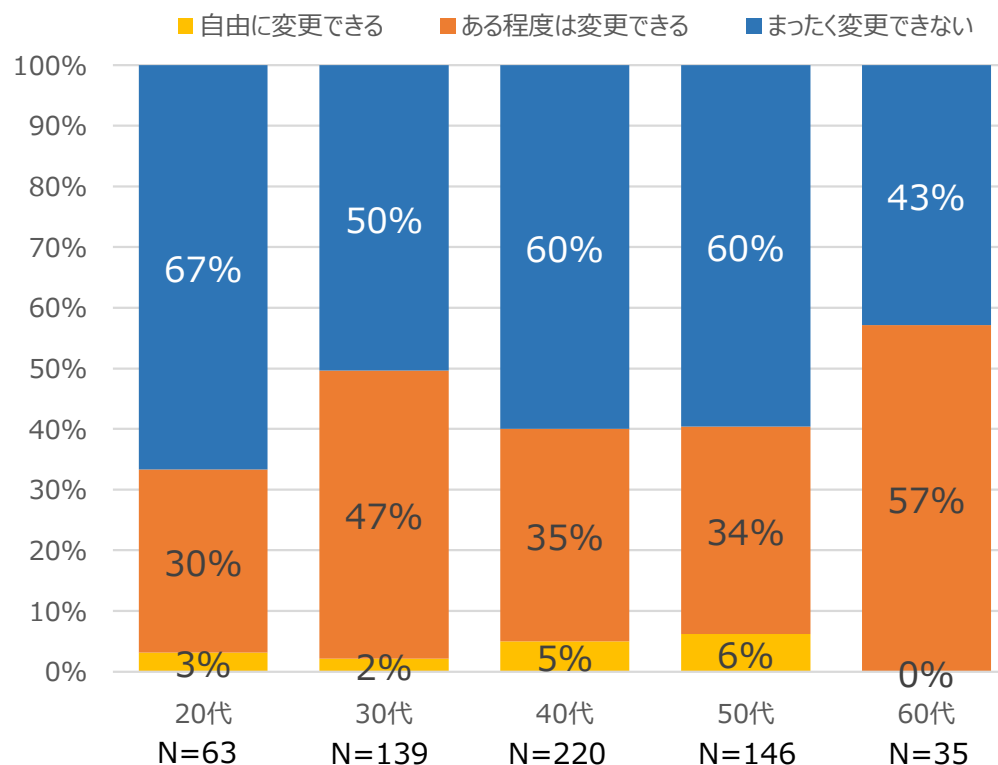
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



モニターの公共交通の利用状況

- ✓ 20代から60代までのモニターで、平日（午前中）に日常的に行う外出が「通勤」と回答した人で、時間シフトの可否は、「まったく変更できない」と回答した人が半数を超えていた。
 - ・ オフピーク通勤を促進するためには、会社の制度を変更する必要がある。

日常的な平日(午前中)の外出が「通勤」と回答した人 時間シフト（出発時刻・到着時刻を変更すること）はできますか？



【速報値】

※半額パスモニターアンケートより集計

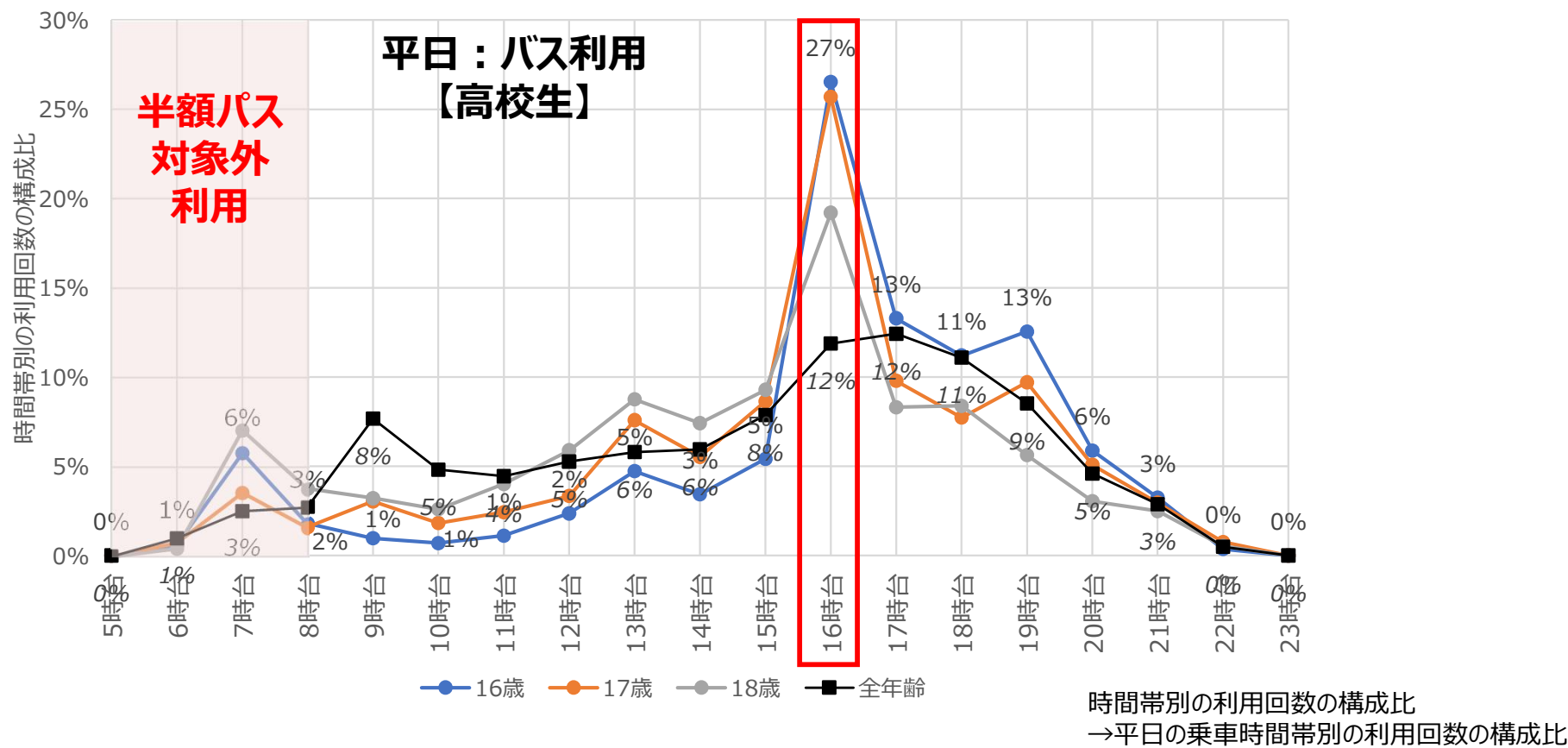
2. バス・モノレール半額実証事業の効果

モニター期間中のバス（平日）の時間帯別利用状況

- ✓

高校生（16歳）の半額バスの利用回数の構成比は、16時台が最も高く27%であった。
- ✓

全年齢は9時台に朝のピークがあり、16時台・17時台・18時台の利用が多い。
- 高校生は帰宅時（または私用等）の移動手段としてバスを利用した。



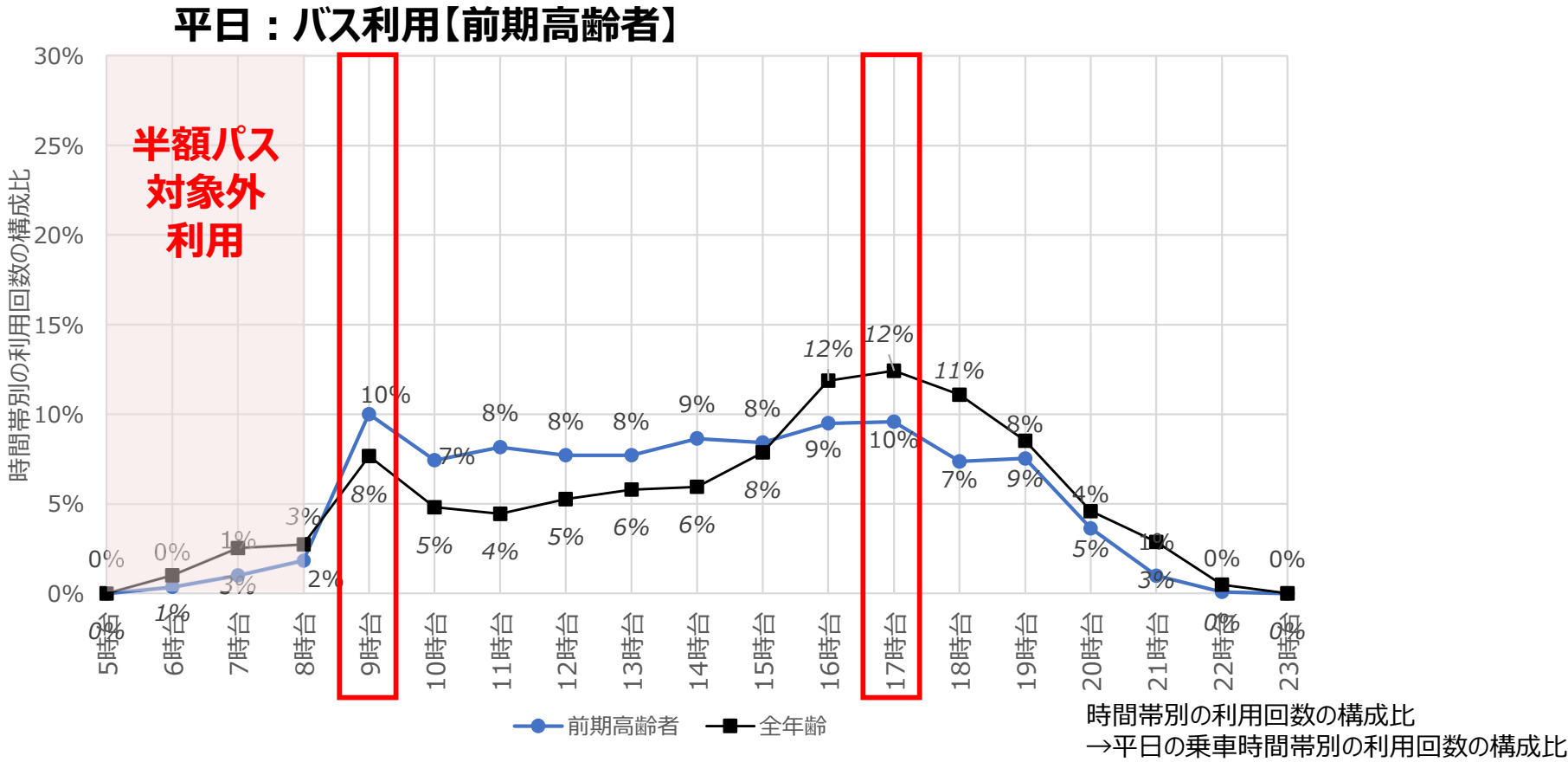
平日のバス利用回数（平日36日間の延べ利用回数）

	16歳	17歳	18歳		全年齢
利用回数	2,160	1,319	1,120	利用回数	26,546

2. バス・モノレール半額実証事業の効果

モニター期間中のバス（平日）の時間帯別利用状況

- ✓ 前期高齢者（64～75歳）の半額バスの利用回数の構成比は、9時台と17時台に2回ピークがあるが、昼間の時間帯にも同程度の利用がある。
- 前期高齢者は日中の移動手段として半額バスにてバスを利用した。



平日のバス利用回数（平日36日間の延べ利用回数）

	前期高齢者		全年齢
利用回数	3,528	利用回数	26,546

2. バス・モノレール半額実証事業の効果



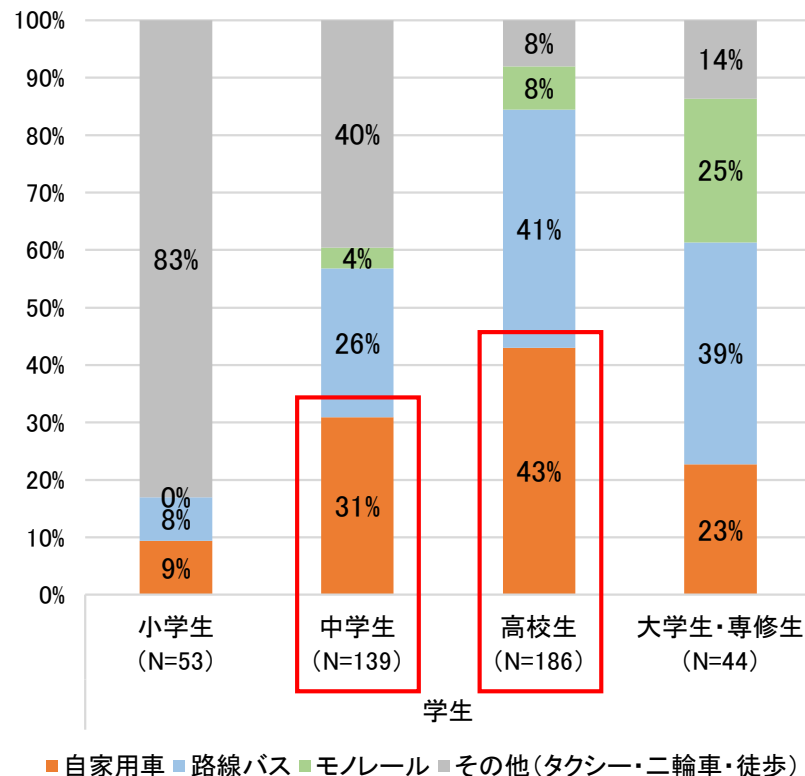
半額バス適用前の利用交通手段（通勤・通学）

- ✓ 通学に着目すると、半額バス期間前では中学生の3割、高校生の4割が「自家用車（送迎）通学」と回答。
- ✓ 通勤に着目すると、概ね4割が自家用車で通勤すると回答しており、特に40代では半数以上が自家用車と回答。

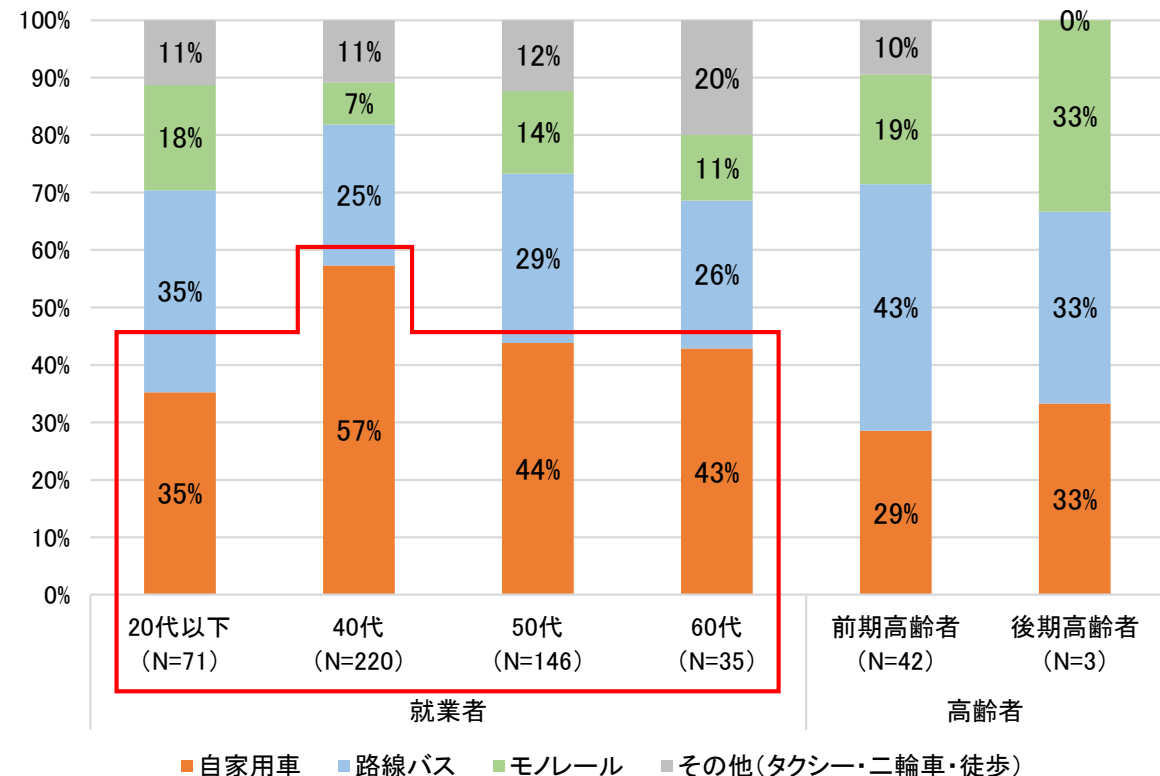
- ・ 自家用車（送迎）で通学する中学生、高校生向けのTDM施策が重要である。

半額バス期間前に利用する交通手段

○通学



○通勤



【速報値】

※半額バスモニターアンケートより集計

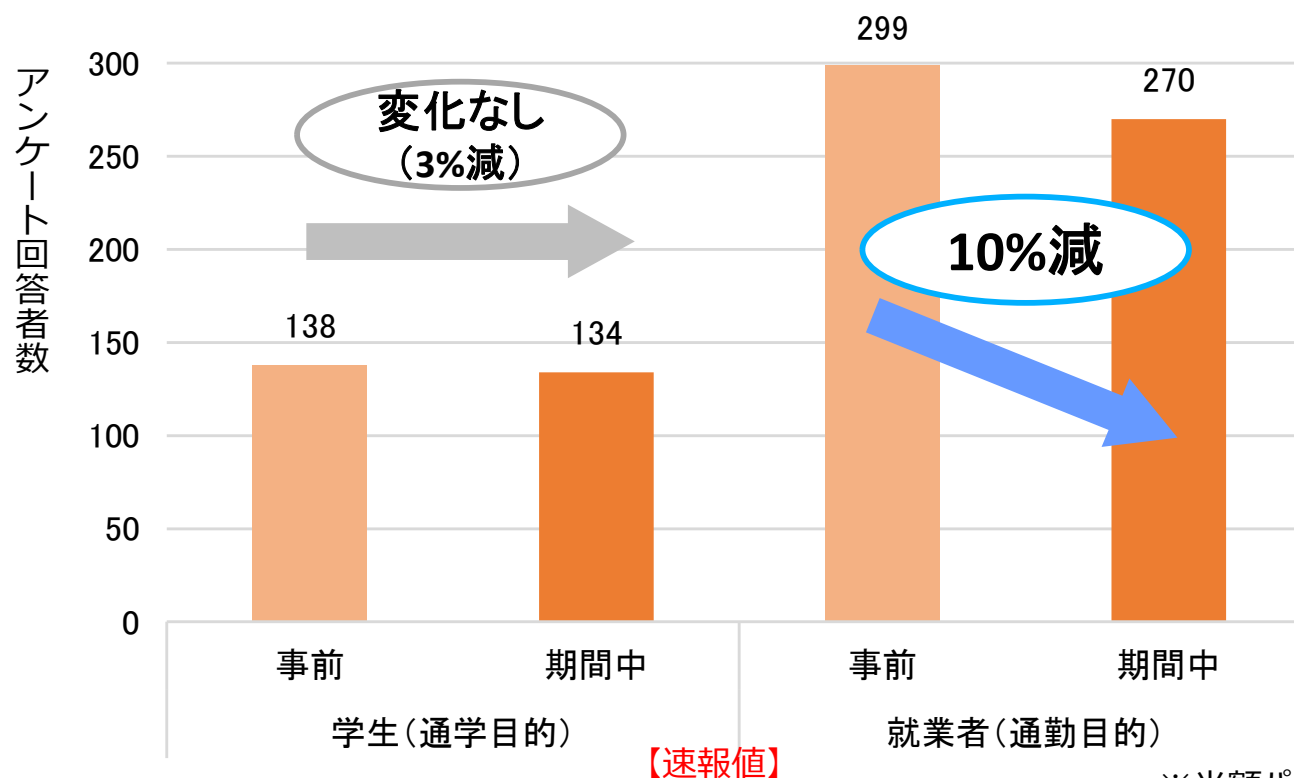
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



公共交通利用が増えた人の特徴

- ✓ 半額バス期間前に自家用車で通勤すると回答したモニターのうち、半額バス期間中も自家用車で通勤すると回答した人は約10%減少。
 - オフピーク時間帯に通勤時間を変更できる就業者の自家用車利用が減少したと考えられる。
- ✓ 半額バス期間前に自家用車で通学すると回答した学生（小学生・中学生・高校生・大学生・専修生）は、半額バス期間中も自家用車で通学するという回答になっている。
 - 学生は始業時刻が固定されており、また通学時間は半額バスによる運賃割引の対象時間外であるため、通学手段が変わらなかったと考えられる。

半額バス期間前に自家用車を利用していた人の半額バス期間中の自家用車の利用状況



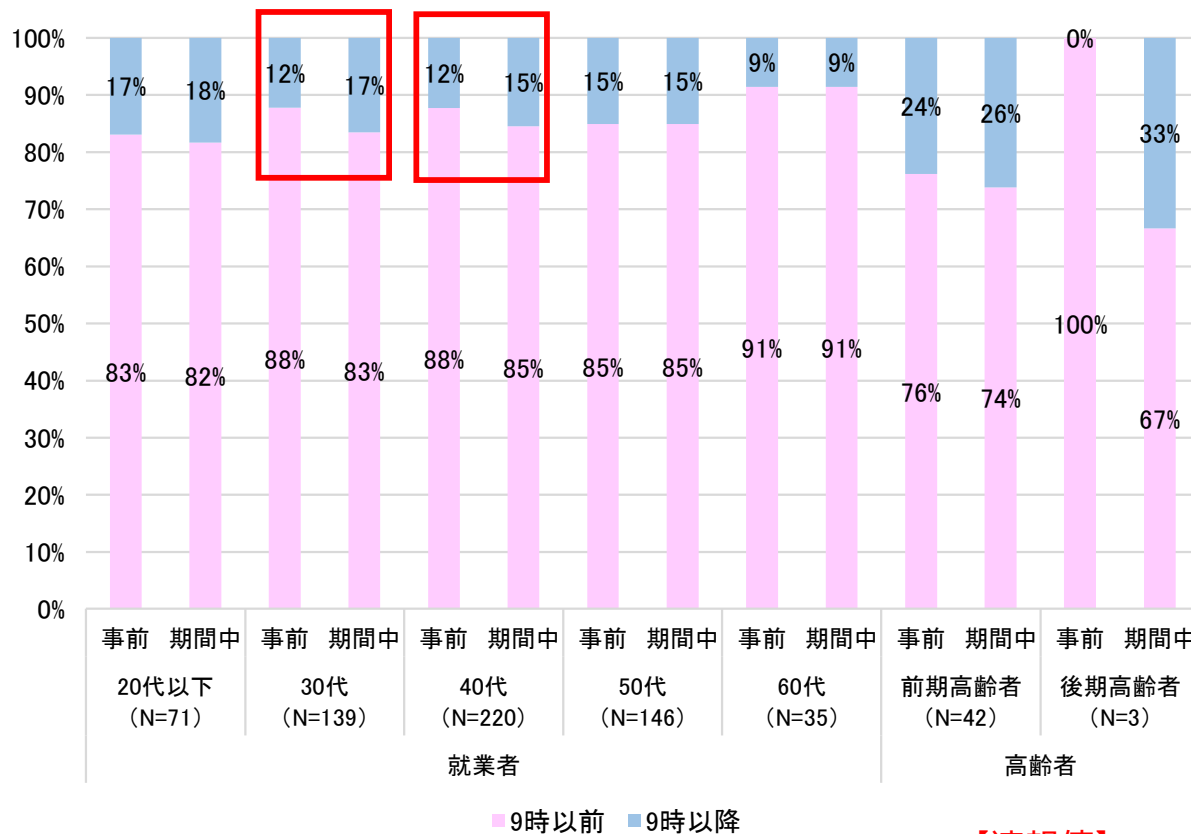
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



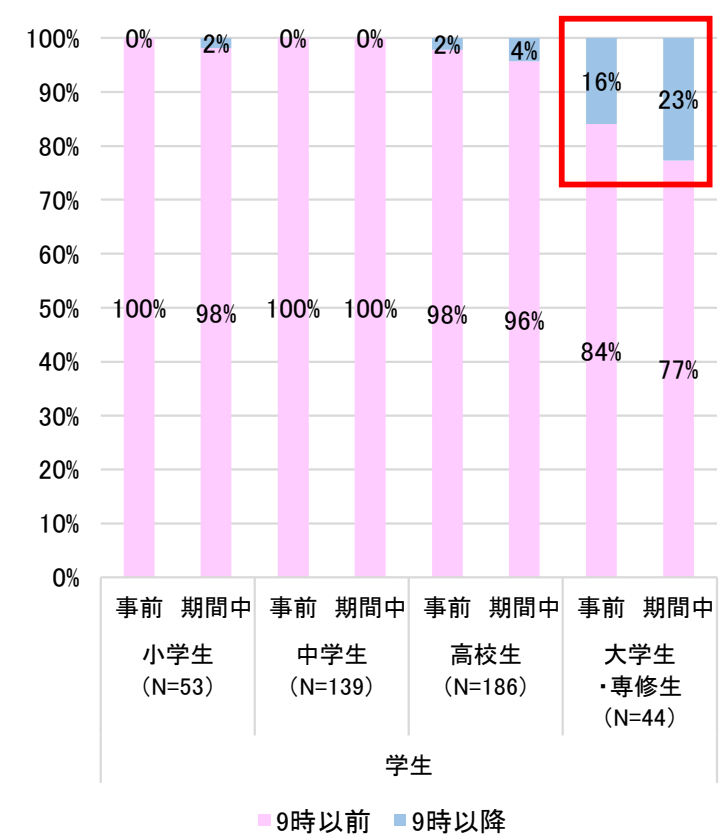
オフピーク通勤・通学の実施状況

- ✓ 就業者の一部（30代・40代）で、通勤する際に9時以降に家を出発すると回答した人の割合が増加。
 - ・ オフピーク通勤への転換は限定的であるが、一部で見られている。
- ✓ 通学に関しては、大学生・専修生で9時以降に家を出発すると回答した人の割合が16%から23%に増加（約4割増加）
 - ・ 高校生以下は始業時刻が決まっているため変化はあまりみられないが、大学生のオフピーク通学の余地は一定数存在すると考えられる。

通勤する際の家の出発時刻



通学する際の家の出発時刻



【速報値】

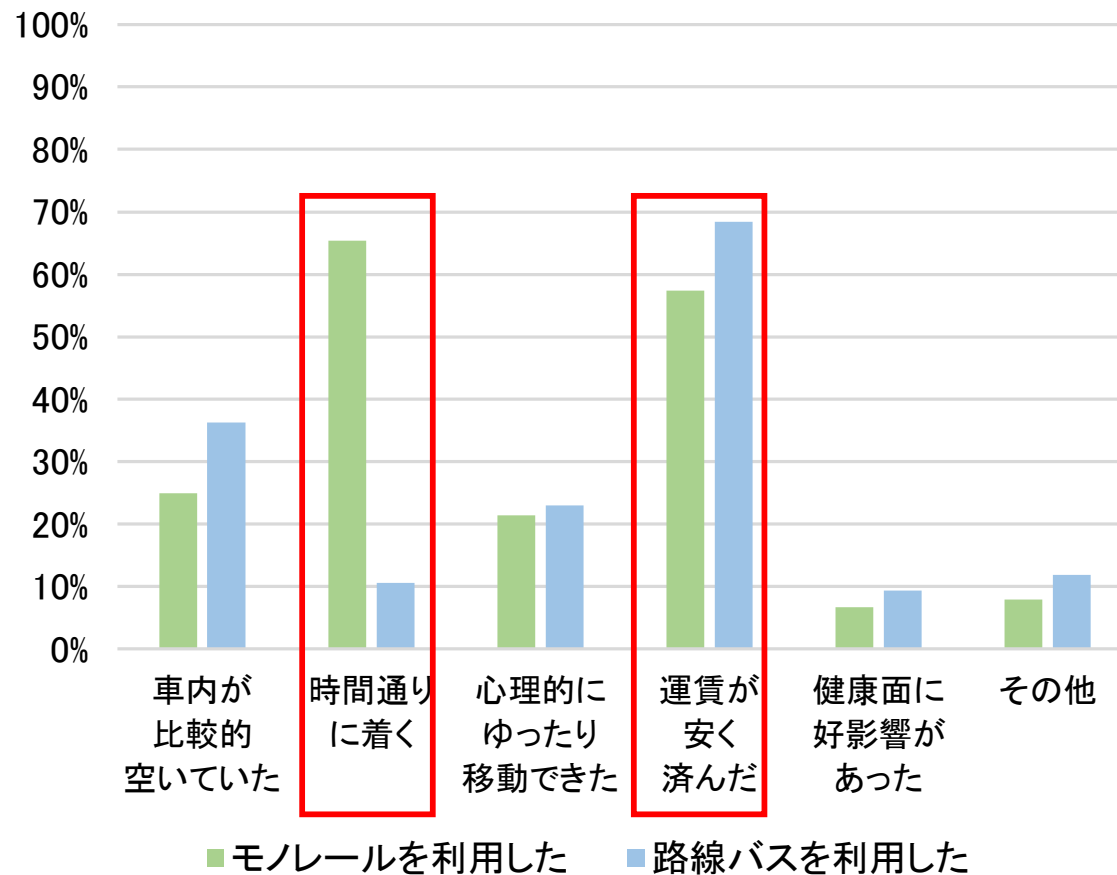
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



オフピーク利用の感想

- ✓ 路線バス・モノレール利用者ともに、「運賃が安く済んだ」を選択した人が半数以上となっている。
- ✓ また、モノレールは専用軌道を走行することもあり「時間通りに着く」を答えた人が多い。
 - ・ モノレールの利用促進に向けた情報提供として、「時間通りに着く」というメリットを打ち出すことが考えられる。

公共交通を利用してみた人の感想



【速報値】

※半額バスモニターアンケートより集計

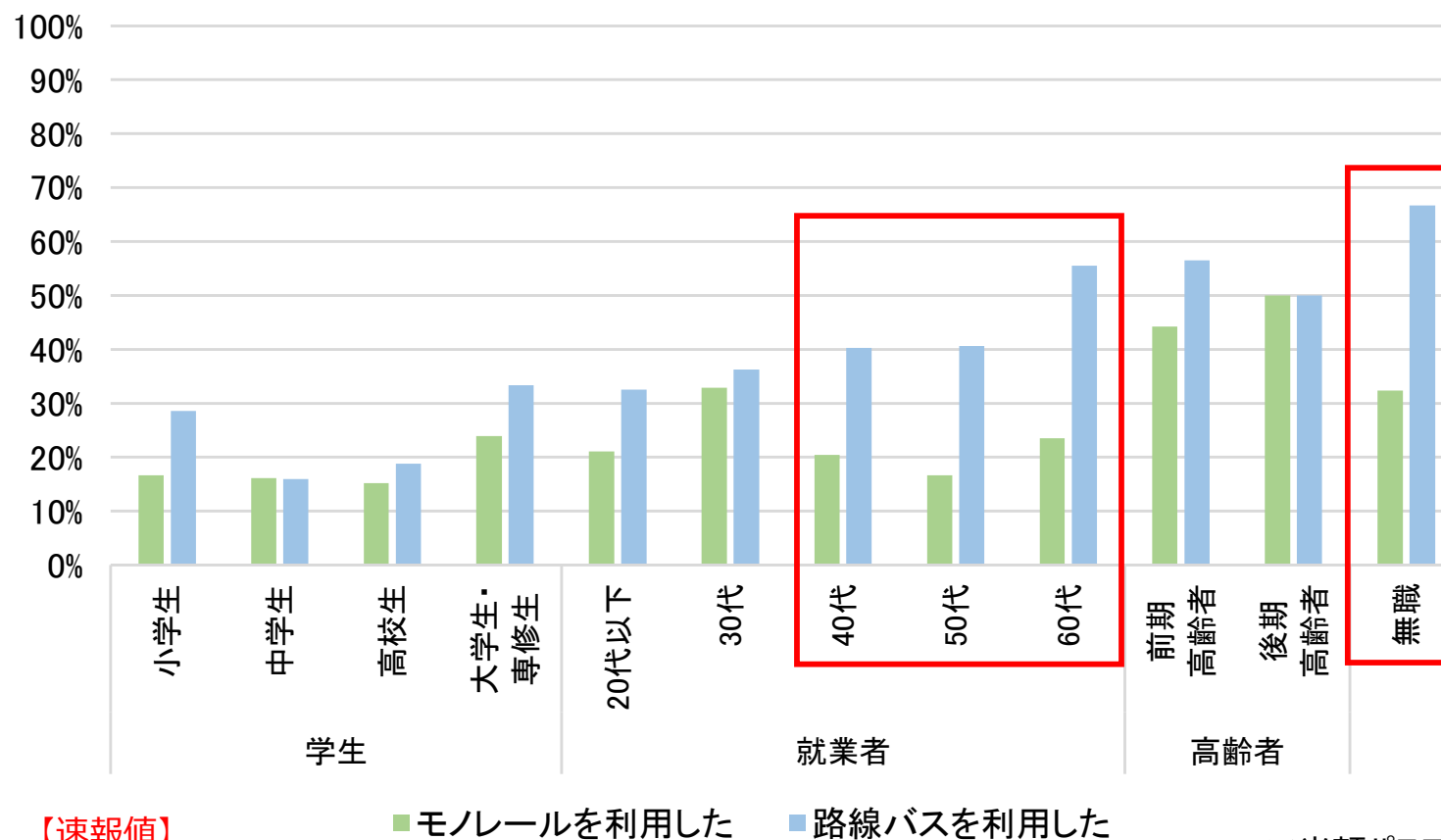
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



オフピーク利用の感想

- ✓ 就業者の40代以上、および無職の人は、モノレールに比べて路線バスの方が「車内が比較的空いていた」を選択した人が半数以上となっている。
- 路線バスの利用促進に向けた情報提供として、オフピーク時には「車内が空いている」というメリットを打ち出すことが考えられる。

年齢階層ごとに、公共交通を利用して、「車内が比較的空いていた」と答えた人の割合



【速報値】

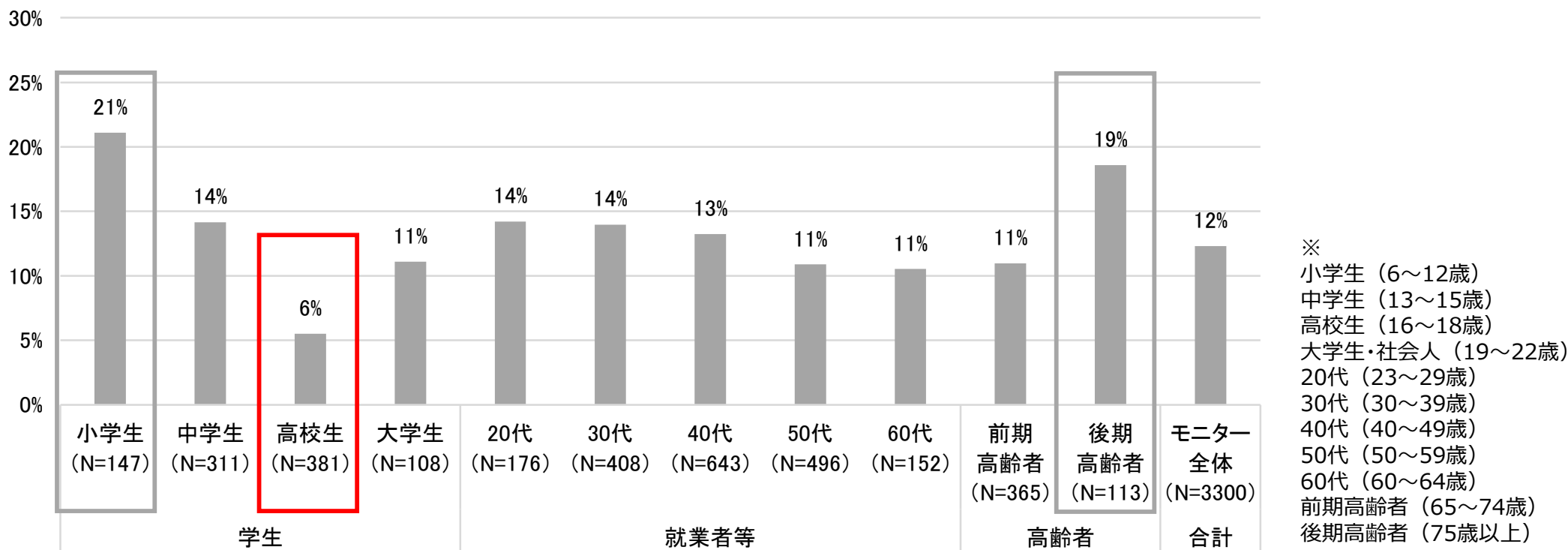
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



モニターの半額バス利用状況

- ✓ モニターに応募したが、期間中に半額バスを一度も利用しなかった人は、全体的に約1割程度。
- ✓ そのうち、高校生で一度も半額バスを利用しなかった人は6%だが、小学生と後期高齢者のモニターの約2割は期間中に一度も半額バスを利用していない。
 - ・ 高校生の4割が自家用車（送迎）で通学していること、利用時間帯が16時台にピークがあることから、高校生は帰宅時に半額バスを利用するニーズが高いと考えられる。

■ 期間中に半額バスを一度も利用しなかった人の割合 (2025/12/15月～2026/1/31日)



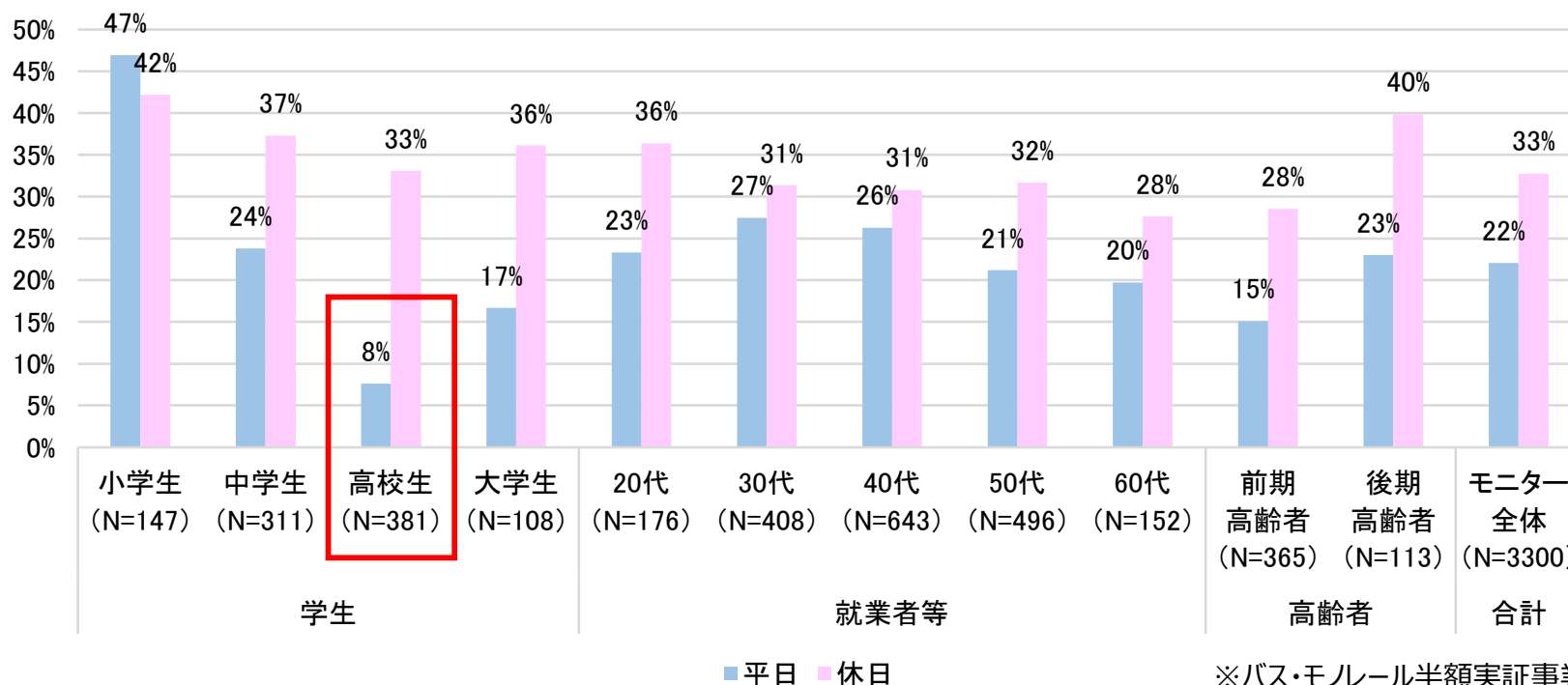
2. バス・モノレール半額実証事業の効果



モニターの半額バス利用状況（平休別）

- ✓ モニターに応募したが、平日に半額バスを一度も利用しなかった人は全体的に約2割、休日に半額バスを一度も利用しなかった人は全体的に約3割である。（平日に利用した人はモニターの約8割、休日に利用した人はモニターの約7割）
- ✓ そのうち、高校生のモニターで平日に一度も利用しなかった人は8%と最小となっている。
 - ・ 高校生の4割が自家用車（送迎）で通学していること、利用時間帯が16時台にピークがあることから、高校生は平日の帰宅時に半額バスを利用するニーズが高いと考えられる。

■ 期間中の平日・休日それぞれで半額バスを一度も利用しなかった人の割合 （2025/12/15月～2026/1/31日）



※
 小学生（6～12歳）
 中学生（13～15歳）
 高校生（16～18歳）
 大学生・社会人（19～22歳）
 20代（23～29歳）
 30代（30～39歳）
 40代（40～49歳）
 50代（50～59歳）
 60代（60～64歳）
 前期高齢者（65～74歳）
 後期高齢者（75歳以上）



3. まとめ

○自家用車から公共交通利用への転換

- ・ 半額パス期間前に自家用車で通勤していたモニターの自動車利用は、半額パス期間中に約10%減少した。

⇒比較的バスへの乗車意向の高い人が半額パスモニターになっていると考えられるが、通勤における自家用車利用の減少に一定の効果があった。

○オフピークシフト

- ・ 30～40代で、9時以降に家を出発する人が増加。※40代は12%→15%に増加（約25%増加）
- ・ 通勤者のうち、時間シフトが「まったく変更できない」と回答した人は半数以上。

⇒企業への時差通勤制度導入を推進することで、オフピーク通勤の普及が期待される。

○学生向けの施策

- ・ 高校生は16時台の半額パス利用が多い。一方、中学生の3割、高校生の4割が自家用車で送迎されている。

⇒高校生などの早い時期から公共交通利用を習慣づけることで、将来の公共交通ユーザーとなる可能性が高まることから、今後も公共交通の利用促進を継続していくことが重要である。（例：通学定期券の利用促進など）

<今後の方針>

- ◆ 全OKICA利用者とモニターとの公共交通の利用状況を比較し、半額パスの効果検証を行う。（通常のOKICA利用者と県民モニターの公共交通利用に係る指向性の違いに留意する。）
- ◆ モニターの個人属性ごとの利用状況の違いや、バス停間の利用状況等に関する分析を行いモニターの利用実態を分析する。
- ◆ 移動手段の確保に不利性を有する学生や高齢者、障がい者などを対象に、県民モニターとして運賃半額でバス・モノレールを利用してもらい、公共交通の需要を喚起し、自動車による送迎交通からの利用転換を促進する取組（令和8年度交通困難者公共交通利用促進実証事業）を実施する。

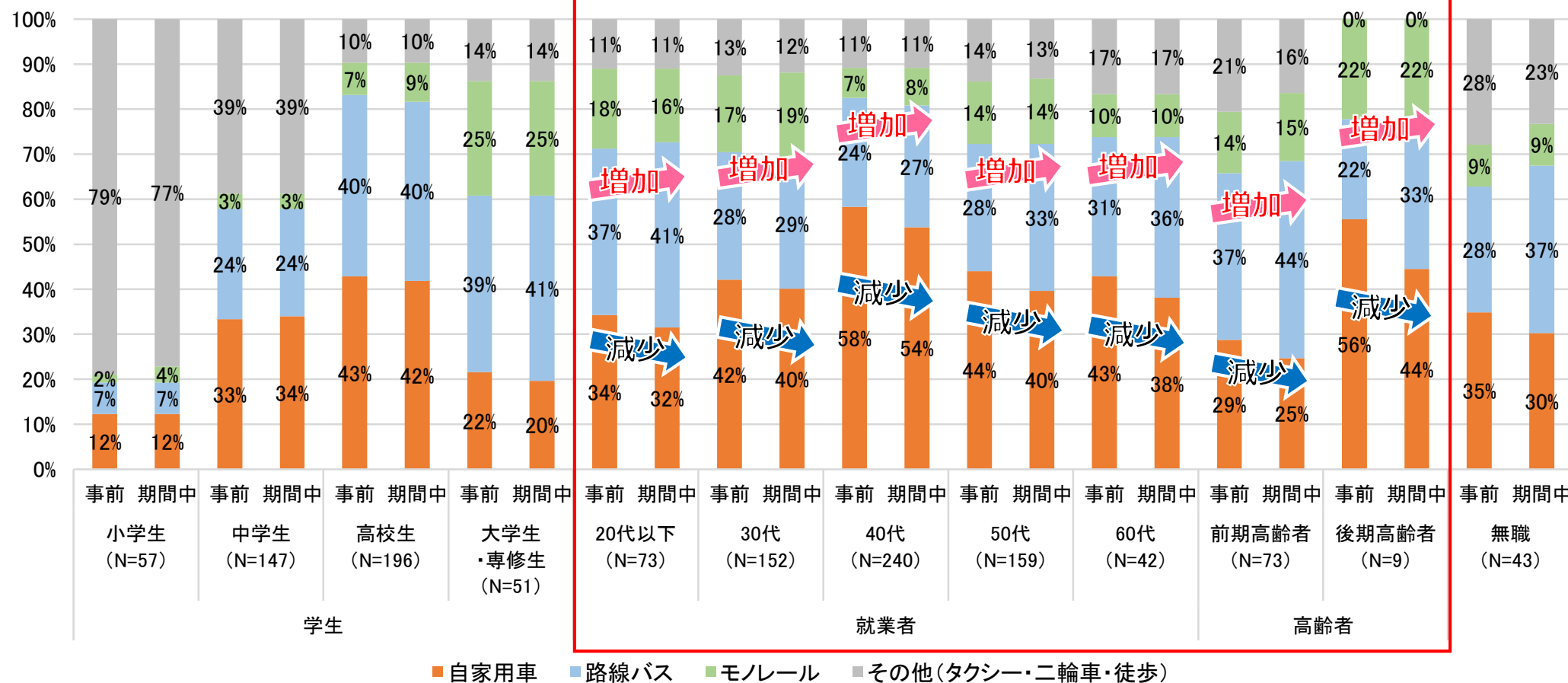


参考資料

■全目的

- ✓ 就業者・高齢者では、半額バス期間中に自家用車から公共交通への転換が見られた。
- ✓ 学生（小・中・高校生、大学生・専修生）の自家用車からの転換はあまり見られない。
- 半額バスは、就業者・高齢者に対する公共交通利用促進策として効果があったと考えられる。

平日午前中に主に移動する際の交通手段



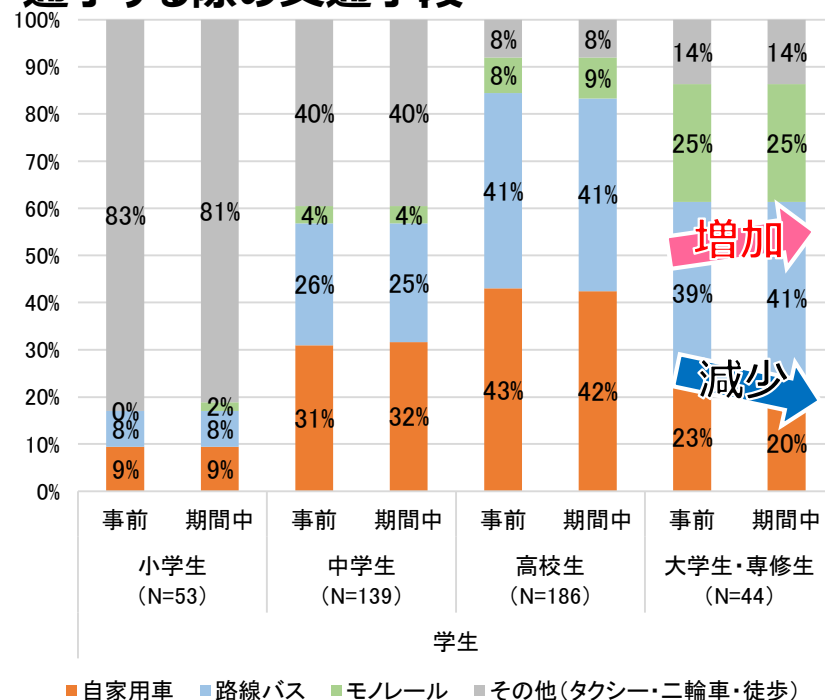
【速報値】

※半額バスモニターアンケートより集計

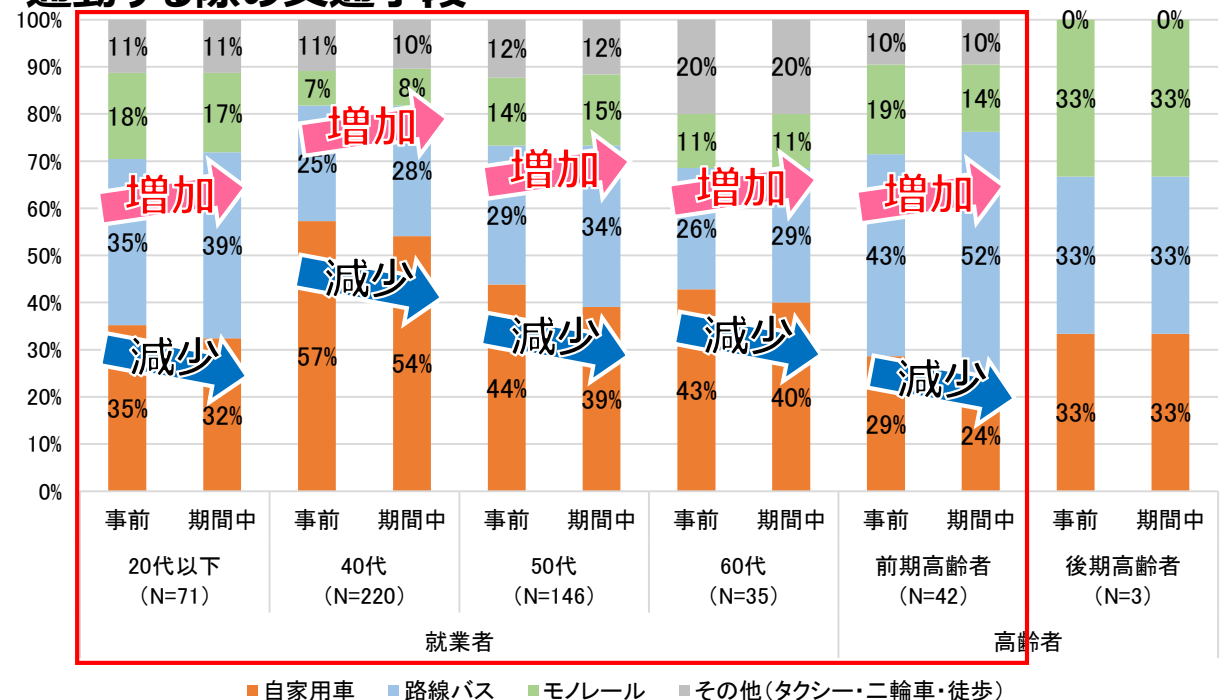
■通勤・通学目的のみ

- ✓ 通学に着目すると、半額バス期間前では中学生の3割、高校生の4割が「自家用車（送迎）通学」と回答しているが、半額バス期間中の通学手段に変化はみられなかった。
 - 高校生以下は始業時刻が固定されており、また通学時間は半額バスによる運賃割引の対象時間外であるため、通学手段が変わらなかったと考えられる。
 - 今後は、自家用車（送迎）で通学する中学生、高校生向けのTDM施策を検討する必要がある。
- 通勤に着目すると、半額バス期間前から期間中にかけて自家用車と回答した人が減少し、公共交通（特に路線バス）利用と回答した人が増加している。※例えば、50代で自家用車で通勤する人は44%→39%に減少（約1割減少）、路線バスで通勤する人は29%→34%に増加（約2割増加）
 - 運賃が半額になるオフピーク時間帯に通勤時間を変更できる就業者の公共交通利用が増加したと考えられる。

通学する際の交通手段



通勤する際の交通手段



【速報値】

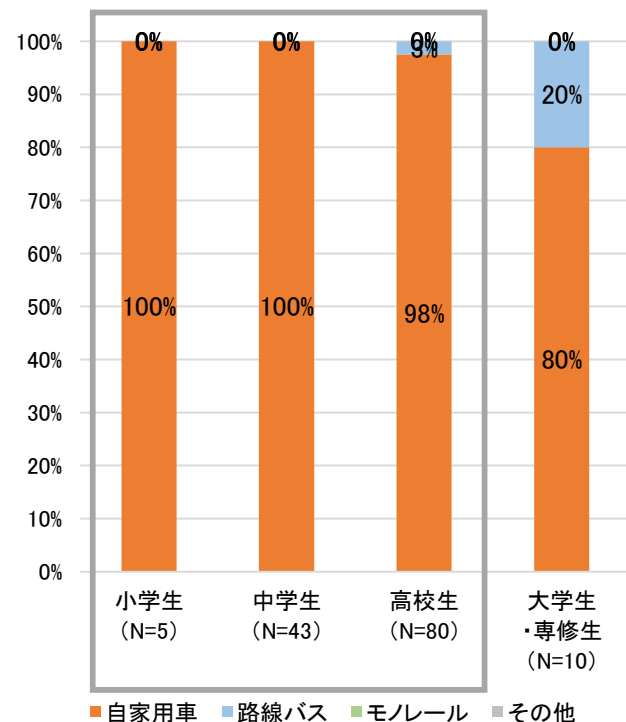
※半額バスモニターアンケートより集計

半額バス期間前に自家用車を利用していた人が半額バス期間中に利用する交通手段

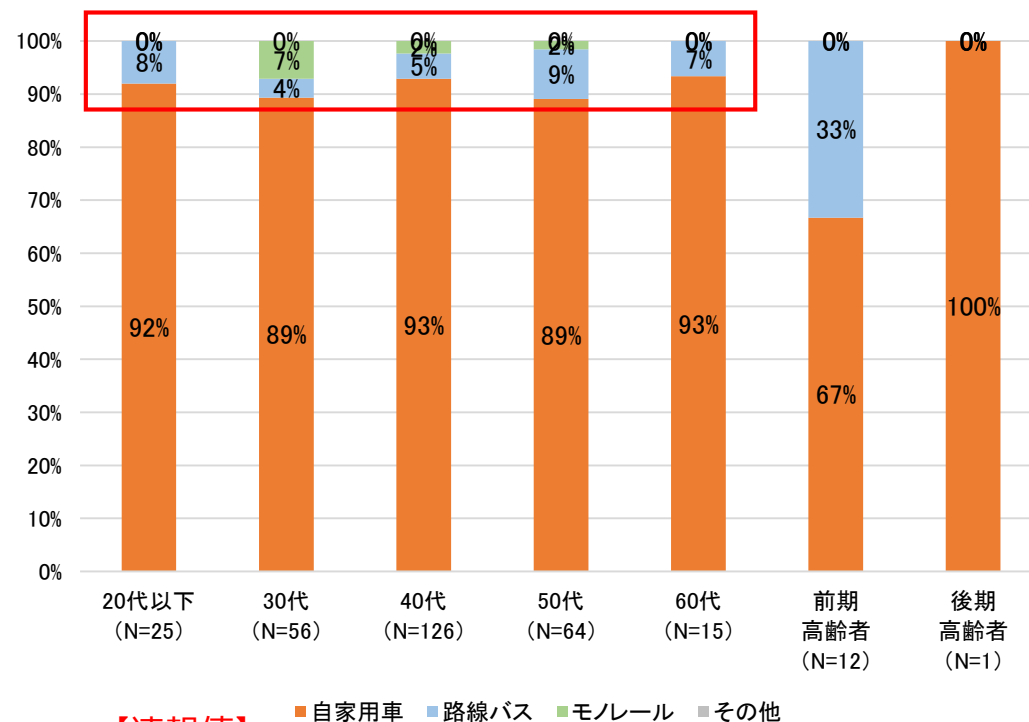
- ✓ 半額バス期間前に自家用車（送迎）で通学すると回答した小学生・中学生・高校生は、半額バス期間中も自家用車（送迎）で通学するという回答になっている。大学生・専修生は2割が公共交通利用に転換。
- 高校生以下は始業時刻が固定されており、また通学時間は半額バスによる運賃割引の対象時間外であるため、通学手段が変わらなかったと考えられる。
- 半額バス期間前に自家用車で通勤すると回答したモニターのうち、約1割が半額バス期間中に公共交通で通勤すると回答している。
- 運賃が半額になるオフピーク時間帯に通勤時間を変更できる就業者の公共交通利用が増加したと考えられる。

半額バス期間前に自家用車を利用していた人が半額バス期間中に利用する交通手段

○通学



○通勤



【速報値】

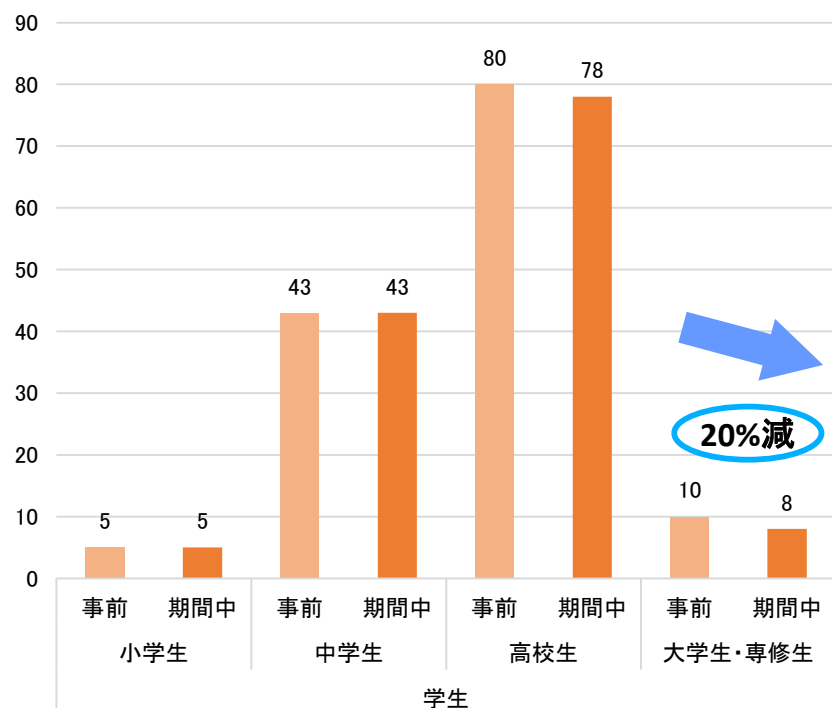
※半額バスモニターアンケートより集計

半額バス期間前に自家用車を利用していた人の半額バス期間中の自家用車の利用状況

- ✓ 半額バス期間前に自家用車（送迎）で通学すると回答した小学生・中学生・高校生は、半額バス期間中も自家用車（送迎）で通学するという回答になっている。大学生・専修生は自家用車利用が20%減少。
- 高校生以下は始業時刻が固定されており、また通学時間は半額バスによる運賃割引の対象時間外であるため、通学手段が変わらなかったと考えられる。
- 半額バス期間前に自家用車で通勤すると回答したモニターのうち、半額バス期間中も自家用車で通勤すると回答した人は約1割減少。
- 運賃が半額になるオフピーク時間帯に通勤時間を変更できる就業者の自家用車利用が減少したと考えられる。

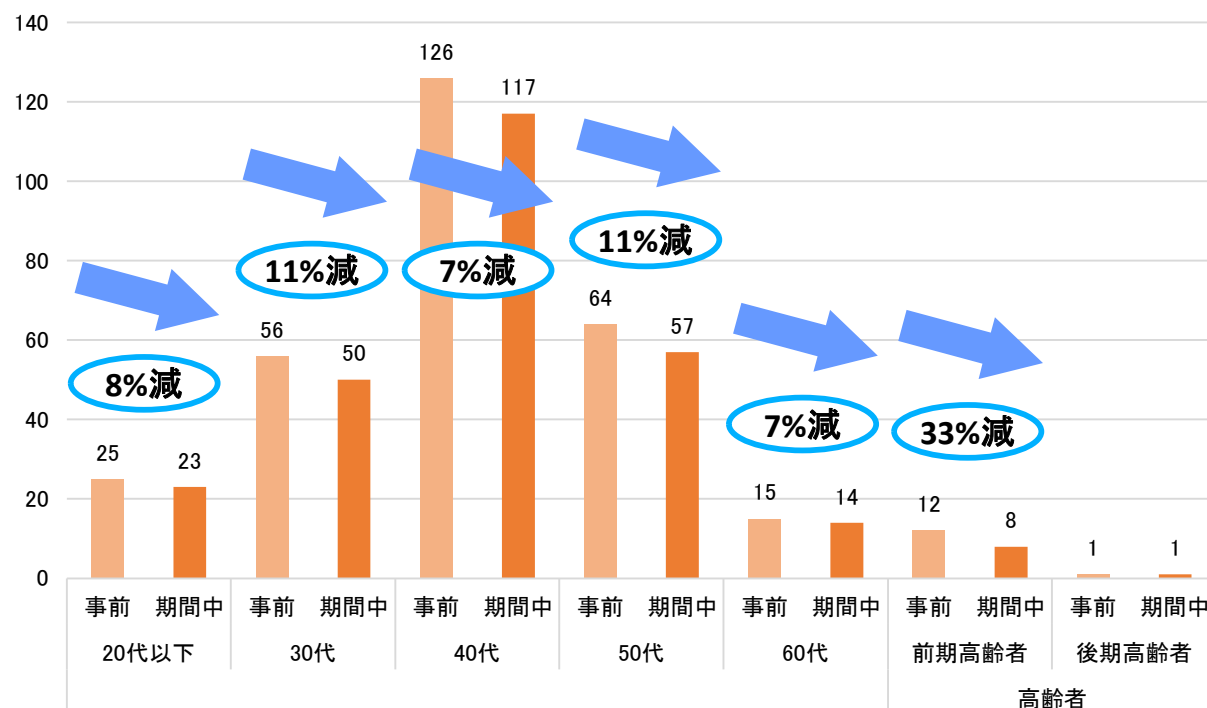
半額バス期間前に自家用車を利用していた人の半額バス期間中の自家用車の利用状況

○通学



【速報値】

○通勤



※5%以上減少している年齢階層のみ減少率を記載

※半額バスモニターアンケートより集計