

沖縄交通リ・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討業務

調査報告書

目次

1. 調査の背景・目的	3
1.1 本調査の背景	3
1.1.1 沖縄交通り・デザインの趣旨・コンセプト	3
1.1.2 国の政策動向	4
1.1.3 各自治体の地域公共交通政策プロセスと沖縄交通り・デザインの関係性	5
1.2 本調査の目的	7
1.2.1 本調査の位置づけ・目的	7
1.2.2 本調査の構成	7
2. 沖縄交通り・デザインの目指す姿・目標等の調査検討	8
2.1 先進事例の調査	8
2.1.1 SUMP に関する調査	8
2.1.2 Well-being 指標に関する調査	36
2.2 地域主導に向けた検討	47
2.2.1 戦略設計の前提条件	47
2.2.2 地域主導に向けた戦略・プロセス	50
2.2.3 プロセスの全体像・現行プロセスとの差異	52
2.2.4 戦略策定プロセスの実践に向けて	55
2.3 今後の進め方	65
3. 市民の更なる巻き込みのための調査・戦略設計	66
3.1 先進事例・学術研究の調査	66
3.1.1 先進事例の調査	66
3.1.2 学術研究の調査	73
3.2 市民巻き込み戦略及び仕組みの設計	84
3.2.1 市民の巻き込み戦略	85
3.2.2 取組を継続・定着させるための仕組みづくり	86
4. 本業務の総括	88
4.1 本業務の成果について	88
4.2 今後の展開について	88

図 1-1 地域公共交通計画作成のプロセス	6
図 1-2 各自治体の地域公共交通政策プロセスと沖縄交通リ・デザインの関係性のイメージ	6
図 2-1 SUMP が提唱する検討プロセス	10
図 2-2 SUMP が提唱する検討フェーズ	10
図 2-3 10 年後のウィーン市の人口シナリオ	12
図 2-4 FAIR の指標説明	14
図 2-5 Healthy の指標説明	14
図 2-6 Compact の指標説明	15
図 2-7 Eco-friendly の指標説明	15
図 2-8 Robust の指標説明	15
図 2-9 Efficient の指標説明	16
図 2-10 各施策の評価マトリクス①	17
図 2-11 各施策の評価マトリクス②	18
図 2-12 ブレーメンのモビリティプラン策定プロセス	19
図 2-13 ブレーメンのテストシナリオ①	21
図 2-14 ブレーメンのテストシナリオ②	21
図 2-15 ブレーメンのテストシナリオ③	22
図 2-16 5 つのテストシナリオ別の公共交通分担率の比較	22
図 2-17 5 つのテストシナリオ別の 16 評価指標の比較評価	23
図 2-18 市民フォーラムの様子	24
図 2-19 オープンハウスの様子①	25
図 2-20 オープンハウスの様子②	25
図 2-21 視察結果を取りまとめた映像記録の一部	35
図 2-22 効果発現フローにおける各指標の活用場面	36
図 2-23 OECD Well-being フレームワーク	40
図 2-24 内閣府 Well-being ダッシュボード体系図	41
図 2-25 地域幸福度指標の開発・導入目的	42
図 2-26 沖縄県那覇市の地域幸福度(Well-Being)指標(2025 年)	42
図 2-27 地域幸福度指標の市区町村版客観指標のカタログ	43
図 2-28 デジタル庁の公開するリファレンス・ロジックツリー	45
図 2-29 ISO25554 に基づく Well-being の定義プロセス	46
図 2-30 実装すべき計画策定プロセス図	52
図 2-31 ありたい姿から目的、指標、施策を設定するまでのプロセス	52
図 2-32 実装すべき計画策定プロセス図と既存の地域公共交通計画のアップデート	54
図 2-33 ロジックツリーの作成例	60
図 3-1 チーム・マイナス 6%におけるアクション・プラン一覧	68
図 3-2 チーム・マイナス 6%におけるロゴマーク	68
図 3-3 時差ビズのロゴ	69
図 3-4 小池環境大臣(当時)による広報活動	70

図 3-5 クール・ビズのロゴ	70
図 3-6 プレミアムフライデーのロゴ	71
図 3-7 Wien zu Fuß app の画面.....	72
図 3-8 わった〜バス党のホームページ	76
図 3-9 COM-B モデルのフレームワーク	82
図 3-10 沖縄交通リ・デザインのロードマップ	84

1. 調査の背景・目的

1.1 本調査の背景

1.1.1 沖縄交通り・デザインの趣旨・コンセプト

移動は、仕事、教育、医療、交流、観光といった様々な社会生活の基盤である。沖縄においてはこれまで、特殊な歴史的経緯もあり、日々の移動の大部分を自家用車に依存してきた。移動に関するこうしたライフスタイルについては、沖縄の経済成長を支えてきた一方で、都市のスプロールアウト等とも相まって、自家用車に頼らざるを得ない環境の形成にもつながってきた。それにより、本島中南部等の都市部における慢性的な交通渋滞と、地方部における「交通空白」が並行して進行しており、沖縄の生活・社会、経済・ビジネス、観光の質の低下につながるものが懸念されている。

こうした状況を踏まえ、沖縄のありたい姿の実現に向け、過度な自家用車依存というライフスタイルからの転換と「誰でも、いつでも、どこからどこへでも」効率的に移動できる環境の整備を車の両輪として、市民はもとより官民の多様な主体が一体となり沖縄の交通や都市のり・デザイン(再構築)に取り組み続ける旨が、令和6年9月19日に採択された沖縄交通り・デザイン官民共同宣言(以下「官民共同宣言」という。)において示された。

沖縄交通り・デザインについては、政策立案のあらゆるフェーズにおける市民参画と巻き込みを重視し、その過程で得られた声を踏まえて政策やプロセスそのものの設計・見直しを行うというインタラクティブなアプローチを、そのプロセス設計の中核に据えている。このようなアプローチを進め、個々の施策やサービスを設計するにあたり、前提として重要になると考えられるのが次の2点である。

ひとつは、沖縄交通り・デザインを通じて実現を目指すものは何か、というものである。官民共同宣言においては「ありたい姿」と表現されたが、多様な主体のアクションやコミットメントを引き出すためには、この漠然とした「ありたい姿」をより具体性を伴った形で定義しコンセンサスをとる、あるいは、定義しコンセンサスをとるための手法を示すことが必要となる。

いまひとつは、あらゆるフェーズにおいて人々の主体的な参画を引き出すためのプロセス上の工夫のあり方である。プロセス設計の中心にある市民の主体的な参画なくしては、沖縄交通り・デザインを進めることはできない。

本業務は、既存の地域公共交通政策の理念を補完する考え方を示しつつ、それを実際の現場において実装するための方法論について調査し、整理するものである。

1.1.2 国の政策動向

国土交通省は、地域交通が、買い物、医療、教育といった日常生活に不可欠なサービスを支え、地方誘客を促す、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるとの認識のもと、過去に類を見ない人口減少と担い手不足の深刻化に直面し、地域交通を取り巻く環境が厳しさを増している状況下において、移動の足を確保するため次のような政策に取り組んできた。

令和 2 年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「地域交通法」という。)を改正し、従来の地域公共交通網形成計画に代わる「地域公共交通計画」を作成することを、全自治体の努力義務として規定した。この改正により、「地域が自らデザインする地域の交通」、及び「輸送資源の総動員による移動手段の確保(交通事業者が協力する自家用有償運送制度)」を進めることが掲げられた¹。

令和 5 年にも地域交通法を改正し、目的に「地域の関係者の連携と協調」を追記するなど、①官民共創(バスの上下分離、エリア一括運行事業等)、②交通事業者間共創(共同経営等)、③他分野共創の「3 つの共創」による地域公共交通の「リ・デザイン」を進めることを掲げた²。また「リ・デザイン」をどう進めるか、その前提となる共創の深化に向け、有識者や他分野の省庁から構成される「地域の公共交通リ・デザイン実現会議³」を設置し、検討を行った。その他、法改正の結果、地域公共交通計画の作成のため自治体や公共交通事業者等からなる「法定協議会」について、公共交通事業者等が自治体に対し組織を要請できるようになった。

さらに国土交通省は、『地域公共交通計画』の実質化に向けた検討会⁴において、法定協議会への地域住民や他分野関係者の参画が限られることや、多くの地域公共交通計画において計画の一貫性やデータ活用、体制の面で課題があり、実のある計画となっていないことから、法定協議会及び地域公共交通計画のアップデートを推奨している。法定協議会の設置要綱等の様式や、計画作成の手順やデータ活用方法等を、地域公共交通計画の「アップデートガイダンス⁵」としてまとめ、公開している。

直近では令和 6 年に、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」地区解消に向けた取組として、「交通空白」解消本部を設置し、自治体や交通事業者への伴走支援等を通じて「地域の足」・「観光の足」の確保を促進している⁶。また同年、課題を抱える自治体、交通事業者と、幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築すべく、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設置した⁷。『交通空白』解消に向けた取組方針 2025⁸において、令和 7～9 年度を集中対策期間としており、また骨太の方針 2025 にも「交通空白」解消を盛り込み、①伴走支援、②情報・知見の提供、③実証・実装等に向けた十分な財政支援、④官民連携プラット

¹ 国土交通省、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律 概要, <https://www.mlit.go.jp/common/001374656.pdf>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

² 国土交通省、地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について(R5.10), <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001632939.pdf>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

³ 国土交通省、地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ(R6.5.17), <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745857.pdf>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

⁴ 国土交通省、「地域公共交通計画」の実質化に向けたアップデート(R6.4.26), <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001740865.pdf>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

⁵ 国土交通省、地域交通のためのポータルサイト MOBILITY UPDATE PORTAL, <https://mobility-update.mlit.go.jp/>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

⁶ 国土交通省、「交通空白」解消本部, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html, 2026 年 2 月 18 日閲覧

⁷ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム特設サイト, <https://kaisyopf.mlit.go.jp/>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

⁸ 国土交通省、「交通空白」解消に向けた取組方針 2025(R7.5.30), <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001892380.pdf>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

フォームにおける取組の推進、⑤新たな制度的な枠組みの構築、により政府全体として後押しすることとしている。このうち、⑤新たな制度的な枠組みの構築に関しては、地域公共交通部会のとりまとめにおいて方向性が提示され、共同化・協業化の推進、自治体の体制強化、データの利活用等に向けた制度的な枠組みの方向性が示された⁹。

表 1-1 地域公共交通に関連する国の政策動向

分野	年	関連政策	要旨
地域公共交通計画	R2.6	地域交通法の改正 ¹	地域公共交通計画策定の努力義務化
	R5.4	地域交通法の改正 ²	「3つの共創(①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創)」による地域公共交通の「リ・デザイン」
	R5.9	地域の公共交通リ・デザイン実現会議の設置 ³	
	R7.3	地域公共交通計画のアップデートガイダンス ^{4,5}	法定協議会及び地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートの推奨
「交通空白」	R6.7	「交通空白」解消本部の設置 ⁶	全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた取組
	R6.11	「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの設置 ⁷	
	R7.5	「交通空白」解消に向けた取組方針 2025 ⁸	令和 7～9 年度を集中対策期間として国による総合的後押し
	R7.12	地域公共交通部会 とりまとめ ⁹	新たな制度的な枠組みの方向性提示

1.1.3 各自治体の地域公共交通政策プロセスと沖縄交通リ・デザインの関係性

1.1.2 で整理したとおり現状の地域公共交通政策プロセスでは、法定協議会の枠組みにおいて関係者が協議し、地域公共交通計画を策定することが基本となっている。また、自治会や商工会、観光協会といった地域の関係者、公募も含めた地域の住民代表が法定協議会の構成員となっているケースも少なくない。

しかしながら、その実態を見ると、法定協議会においては、事務局案に対する質問・意見が中心であり、地域の主体による実質的な議論が十分になされているとはいえない。また、法定協議会の場以外において市民や企業、地域の参画・巻き込み(パブリック・インボルブメント)が行われるケースは乏しく、法定協議会で数度の議論を経て作成された計画案について、法定協議会による最終的な了承の前にパブリックコメント等の形で意見を集めることが基本となっている。このパブリックコメントについては、多くの市民から意見が寄せられることは少ないことに加えて、意見を踏まえて計画案に大きな見直しが行われることは稀である。

⁹ 国土交通省、交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 とりまとめ、
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001976965.pdf>, 2026 年 2 月 18 日閲覧

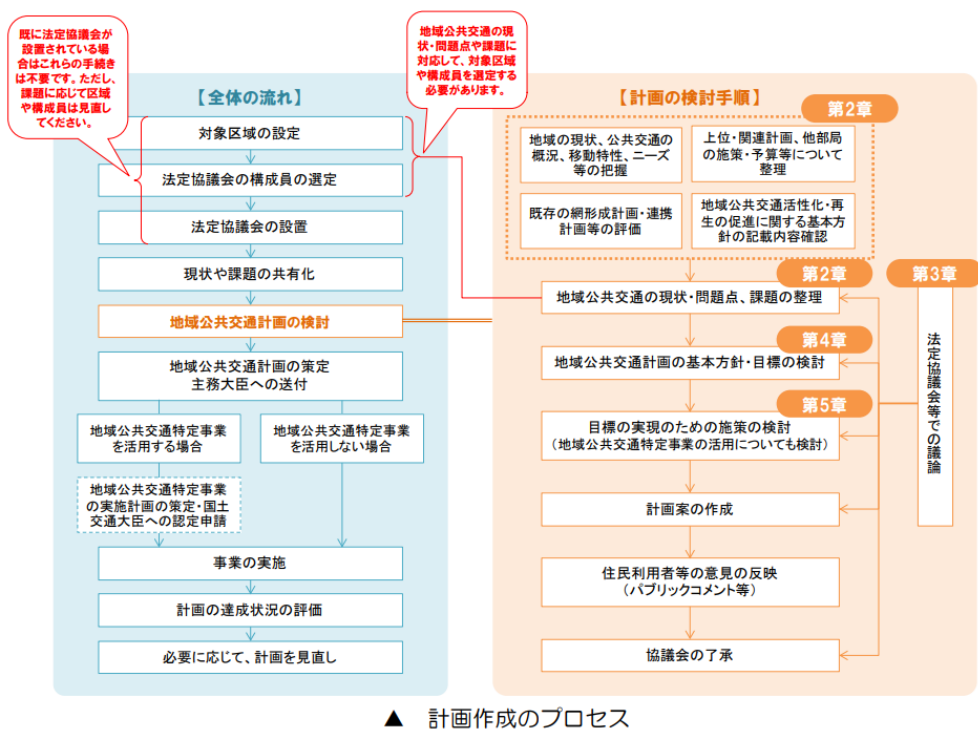


図 1-1 地域公共交通計画作成のプロセス

出所)国土交通省, 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編 第4版,

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633212.pdf>, 2026 年 2 月 26 日閲覧

沖縄交通リ・デザインは、こうした地域公共交通政策にかかる現状の課題を踏まえ、1.1.2 で整理した政府全体として進めている地域公共交通政策の方向性(3 つの共創、「交通空白」解消等)に即しつつ、その趣旨をより実質的なものとする観点に立って、計画づくりの段階から市民・企業等を巻き込むパブリック・インボルブメントをプロセスに組み入れることを通じて、市民主体で移動・交通のリ・デザインを進め、よりよい地域・暮らしの実現を図っていくものである。その意味で、沖縄交通リ・デザインは、地域公共交通政策を補完し、地域公共交通の政策や関係者と、市民との間の間隙を埋めるための取組であるといえる。

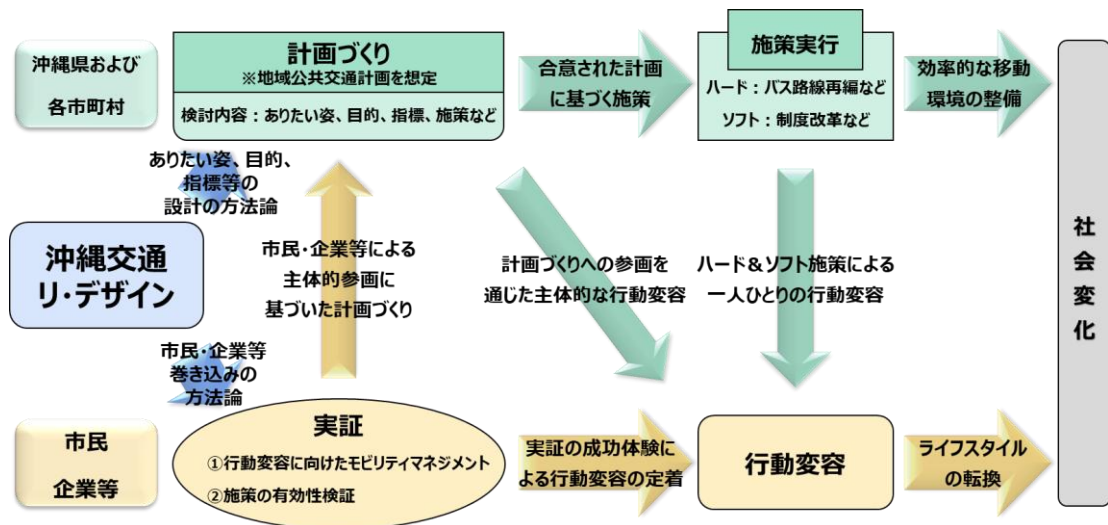


図 1-2 各自治体の地域公共交通政策プロセスと沖縄交通リ・デザインの関係性のイメージ

1.2 本調査の目的

1.2.1 本調査の位置づけ・目的

1.1.3 で示したように、沖縄交通り・デザインや国の政策動向のねらいと現状の地域公共交通政策の実際のプロセスとの間には乖離がある。このため、まずは、沖縄交通り・デザイン等のねらいを実務のプロセスに落とし込んでいくための方法論について整理することが必要である。そこで本調査では、沖縄交通り・デザイン推進に必要な手法や戦略を、現地調査や文献調査、有識者ヒアリングから得られた示唆に基づき提案する。

本調査の目的は以下のとおりである(仕様書より抜粋)。

令和7年度の本事業においては、これまでの実績・成果も踏まえ、沖縄持続可能な交通環境構築推進事業や経済界、地方公共団体等による各種の取組とも連動し、
・県内の複数エリア(2, 3程度を想定。)において、住民や地域が主導する形で、モニタリングのための視点も含めた沖縄交通り・デザインの目指す姿・目標の設定を先行的に行うとともに、
・学術的な知見も踏まえて、インセンティブの仕組み等、ライフスタイルの転換と質の高い移動環境の整備に向けたアクションへの市民の更なる巻き込みのための戦略の設計を行うこととする。

この事業を通して、令和6年度第2回沖縄交通り・デザイン県民運動推進会議において示した以下の4つの観点を踏まえた具体的な目標、戦略を立案し、県や市町村等の計画に反映することで、沖縄の持続可能で高付加価値な暮らし、経済、社会を支えるライフスタイルと交通環境の一体的なデザインに向けた筋道をつける。

- ① 沖縄交通り・デザインが目指す豊かな沖縄
- ② 多様で質の高い移動環境の整備
- ③ 「楽しい」移動の主体的な実践
- ④ インセンティブの好循環の設計

1.2.2 本調査の構成

第2章では、1.2.1の①沖縄交通り・デザインが目指す豊かな沖縄や②多様で質の高い移動環境の整備に関する先進的な事例として持続可能な都市モビリティ計画(Sustainable Urban Mobility Plan。以下「SUMP」という。)や Well-being 指標に着目し、現地調査や文献調査、有識者ヒアリングにより得られた調査結果を整理するとともに、目指す姿・目標を地域主導で設定するための戦略・プロセスを提案する。第3章では、③「楽しい」移動の主体的な実践や④インセンティブと好循環の設計に関連して、動機づけ等に関する先進事例や学術研究の調査を踏まえ、市民の更なる巻き込みのための戦略及び仕組みを提案する。第4章では、本調査を踏まえて得られた成果を取りまとめるとともに、次年度以降に残された課題を整理する。

2. 沖縄交通・デザインの目指す姿・目標等の調査検討

2.1 先進事例の調査

2.1.1 SUMP に関する調査

沖縄交通・デザインでは、沖縄社会の過度な自家用車依存のライフスタイルからの転換を目指し、学校や企業・自治体を対象に行動変容を促す実証を行っている。この取組を県民運動として広げていくためには、実証だけではなく、将来的に自治体(県・市町村)による新たな交通計画の策定や施策の展開、制度改革などの取組も一体となって推進する必要がある。また、今後実証の取組の輪を広げる観点からもバックキャスティング・アプローチが有効であり、「過度な自家用車依存のライフスタイルからの脱却・転換」という最終目標に向けたプロセス設計が求められる。

このような沖縄交通・デザインの現況を鑑みて、本項では、欧州において市民巻き込みとバックキャスティング・アプローチを通じた交通や都市計画策定の指針となっている SUMP に着目し、その基本的な考え方を取りまとめた「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン 第2版¹⁰」(以下「SUMP ガイドライン」という。)やウィーン、ブレーメンといった先行事例に関する文献調査、有識者へのヒアリング、欧州現地調査などを通じて得られた示唆を整理する。

整理項目は表 2-14 に示すとおり、まず初めに SUMP ガイドラインの意義や目的、そして SUMP を用いて実際に計画策定を行った先進事例を改めて整理する。次に、日本の有識者の視点から SUMP の意義及び本邦での適用の可能性について、有識者ヒアリング結果から整理する。次に、先進事例の 1 つであるウィーンでの現地調査結果をもとに、得られた示唆を整理する。

表 2-1 SUMP に関する調査の整理項目

整理項目	調査事項
(1)SUMP の意義及び SUMP を用いた先進事例	SUMP ガイドラインの概要 SUMP を用いて計画を策定した先進事例
(2)SUMP に関する有識者ヒアリング結果	日本の有識者の視点から SUMP ガイドラインの意義や適用可能性に関する考察
(3)欧州現地視察結果の整理	ウィーン及びプラハにおける現地視察結果

(1) SUMP の意義及び SUMP を用いた先進事例

1) SUMP の概要及び意義

SUMP とは、「持続可能な都市モビリティ計画」のことを意味し、都市交通の持続可能性を向上させるための戦略的な計画であり、交通手段の統合と均衡の取れた発展の促進を目的としている。これは 2009 年に EU 内の欧州委員会が都市モビリティに関する行動計画を採択したことを契機として整備が

¹⁰ 一般財団法人地域公共交通総合研究所訳、持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン 第2版、2026 年 2 月 27 日閲覧

進み、2013 年には「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」(SUMP ガイドライン)が公表された。その後、欧州の自治体においてこの SUMP ガイドラインに基づいた交通計画及びまちづくり計画等が策定されるようになり、2019 年には SUMP ガイドラインの第 2 版の日本語訳版が刊行されるなど日本においても適用に向けた検討が学術分野や行政組織の中で進められている。

SUMP ガイドラインの特徴は、従来の交通計画策定プロセスと比較すると市民等の多様なステイクホルダーや異なるセクターの巻き込みや庁内での部署横断連携を盛り込んでいるほか、欧州委員会での熟議を通じてプロセス全体を再設計した点にあるといえる。

SUMP の基本的な考え方については、ガイドライン上で基盤となる 8 つの原則が以下の通り提起されている。

○SUMP の 8 つの原則

- A) 機能的な都市エリアにおける持続可能なモビリティのために計画を行うこと
- B) 異なるレベルの政府機関・部署間で協力すること
- C) 市民及びステイクホルダーを巻き込むこと
- D) 現在及び将来の交通システムのパフォーマンスを評価すること
- E) 長期ビジョン及び明確な一括施策導入計画を定義すること
- F) 全ての交通モードを統合する形で発展させること
- G) 施策導入のモニタリング及び評価を行うこと
- H) SUMP の質を保証すること

この 8 つの原則に基づいて計画策定を行うことで、交通ネットワークの強化及びシェアモビリティネットワーク等の導入により、公共交通の利便増進に資するだけでなく、自家用車の利用者数を低減させることで街路の安全性を高められるほか、交通システム全体の効率化にも繋がると考えられる。

また、SUMP ガイドラインで提唱された計画策定プロセスは、4 つのフェーズから構成されている。具体的には、「政策立案者が SUMP の作成を明示・宣言する」というフェーズ 1(準備・分析フェーズ)、「市民やステイクホルダーと協力し SUMP の戦略的報告制を定義する」というフェーズ 2(戦略立案フェーズ)、「合意した目的・目標を達成するための施策に焦点を当て SUMP を最終化させる」フェーズ 3(施策策定フェーズ)、「施策・関連行動の実施後に体系的なモニタリングや評価、市民及び関係者とのコミュニケーションを図る」フェーズ 4 の 4 つのプロセスで成り立っている。

特に日本における地域公共交通計画の策定プロセスと比較すると、フェーズ 2 及びフェーズ 3 において市民等ステイクホルダーの巻き込みが重要な要素として位置付けられている点が注目される。また、後述するとおり、フェーズ 4 として組み込まれるモニタリング・評価プロセスについて、広範であり、かつ、目標の達成状況を継続的にモニタリングすることが可能な指標が KPI として選定されている。これにより、PDCA サイクルのような循環型のサイクルを志向し、それを実効的なものとしていると考えられる。

フェーズ4：施策の実施及びモニタリング
 施策・関連行動の実施後、体系的なモニタリング、
 評価、市民や関係者のコミュニケーションを図る

フェーズ1：準備及び分析
 政策立案者がSUMPを作成する
 ことを明示



フェーズ3：施策策定
 合意した目的・目標を達成するための
 施策に焦点を当てSUMPを最終化

フェーズ2：戦略立案
 市民やステークホルダと協力し
 SUMPの戦略的報告性を定義

出典 SUMPガイドライン第2版 Ruprecht Consult (2019)

図 2-1 SUMP が提唱する検討プロセス

出所)令和 4 年国土交通省「持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の概念及び展開状況」

フェーズ	ステップ
フェーズ1：準備及び分析 政策立案者がSUMPを作成することを明示	ステップ1：効果的な取り組み体制を整備する
	ステップ2：SUMP策定計画フレームワークを決定する
	ステップ3：モビリティ状況の分析
フェーズ2：戦略立案 市民やステークホルダと協力しSUMPの戦略的報告性を定義	ステップ4：シナリオ立案・共同評価
	ステップ5：ステークホルダと共に共通ビジョン及び目的を設定
	ステップ6：変化を測定可能とするため戦略的指標及び目標設定
フェーズ3：施策策定 合意した目的及び目標を達成するための施策に焦点を当てSUMPを最終化	ステップ7： ステークホルダと共に一括した施策を選定
	ステップ8： 行動及び責任 に関して合意
	ステップ9：SUMPの最終化及び 資金調達 に備える
フェーズ4：施策の実施及びモニタリング SUMPで定義した施策及び関連行動を実施した後、体系的なモニタリング、評価及び市民やステークホルダとのコミュニケーションを図る	ステップ10：行動の実施を管理
	ステップ11：進捗をモニタリングし、変化に対応し、状況を伝達
	ステップ12：結果を見直し教訓を得る

図 2-2 SUMP が提唱する検討フェーズ

出所)令和 4 年国土交通省「持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の概念及び展開状況」

2) SUMP を用いて計画を策定した先進事例

本項では実際に SUMP ガイドラインの考え方をもとに公共交通計画等の策定を行った欧州の自治体について先進事例を整理する。整理した事例は、下表のとおり整理されるが、選定基準としては「①分野横断的な指標・目標設定がみられる点」、「②卓越したシナリオ設計を行っている点」、「③幅広い形で市民巻き込みを行っている点」の 3 点を重視した。

表 2-2 本項で整理する先行事例

選定事例	選定基準
A:ウィーン(URBAN MOBILITY PLAN VIENNA)	分野横断的な指標・目標設定
B:ブレーメン(Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025)	卓越したシナリオ設計 幅広い形で市民巻き込みを行っている点

a. ウィーン(URBAN MOBILITY PLAN VIENNA)

オーストリアのウィーンでは、「URBAN MOBILITY PLAN VIENNA」を SUMP の計画文書として、策定した。これは、2014 年 12 月に、都市開発計画 STEP 2025 の一環として市議会で採択された。EU 公式の SUMP 評価ツールでの基準 6 分野の評価(①人間のモビリティ、②交通モードの統合、③市民参加、④長期ビジョン、⑤評価基準、⑥計画の整合性の 6 基準で評価を行う)では、「統合性(部門横断)」と「広範な指標群による評価手法」で高得点となり、82/100 点を獲得した。

モットーは、“Together on the move”であり、以下のような体制・仕組みにより都市モビリティ計画の部門横断的のプロセスを実践している。

- ①市行政の関連分野の職員を結集したモビリティチームを組成し、検討の中核とした
- ②ウィーン市 23 区に対し、モビリティ計画の内容を議論する区フォーラムを各区で 2 回開催
- ③無作為に選ばれた市民を「都市モビリティ計画市民協議会」に招集
- ④都市モビリティ計画の全施策に対し「公平性チェック」を実施

ア) 策定の経緯・概要

URBAN MOBILITY PLAN VIENNA の上位計画として、STEP2025 URBAN DEVELOPMENT PLAN VIENNA がある。これは、ウィーン市が 2014 年 6 月 25 日に市議会で採択した、2030 年頃までを視野に入れた最上位の都市開発戦略である。具体的な個別事業・施策を集めたものではなく、都市の将来像・優先分野・実行の枠組みを示す“戦略文書”として位置づけられる。人口 200 万人規模へ向かう成長(下図 2-3)に対応しつつ、住みやすさ・社会的公正・環境配慮・競争力を同時に高めることを目的とする。この分野別のテーマの一つが URBAN MOBILITY PLAN VIENNA である。近接する州(ニーダーエスターライヒ／ブルゲンラント)と連携して策定されている。

このモビリティプランの特筆すべき事項は下記の 3 点が挙げられる。

- A:策定段階で市行政全部門の職員を結集したモビリティチームを組成し、検討の中核とするなど、SUMP の部門横断的のプロセスを実践した点
- B:公共交通・徒歩・自転車による分担率 80%を中核目標とし、6 つの横断目標として、①フェア②エコ③ロバスト④効率⑤コンパクト⑥ヘルシーを設定した点
- C:B の 6 つの横断目標に紐づけて広範な指標群(KPI)が設定されており、SUMP ガイドラインの謳うバックキャスト・アプローチを実践した点

ウィーンのモビリティプランは、策定段階において部門横断的な体制のもとで交通以外の分野も巻き

込む形で目標や施策の整理・評価を行った点が特徴的であり、参照すべき点であると考えられる。

なお、計画策定以後の KPI もこの 6 目標に紐づけて設計されている。内部モニタリングと 5 年ごとの包括評価で進捗と効果を点検し、必要に応じて指標・施策を見直すこととされている。

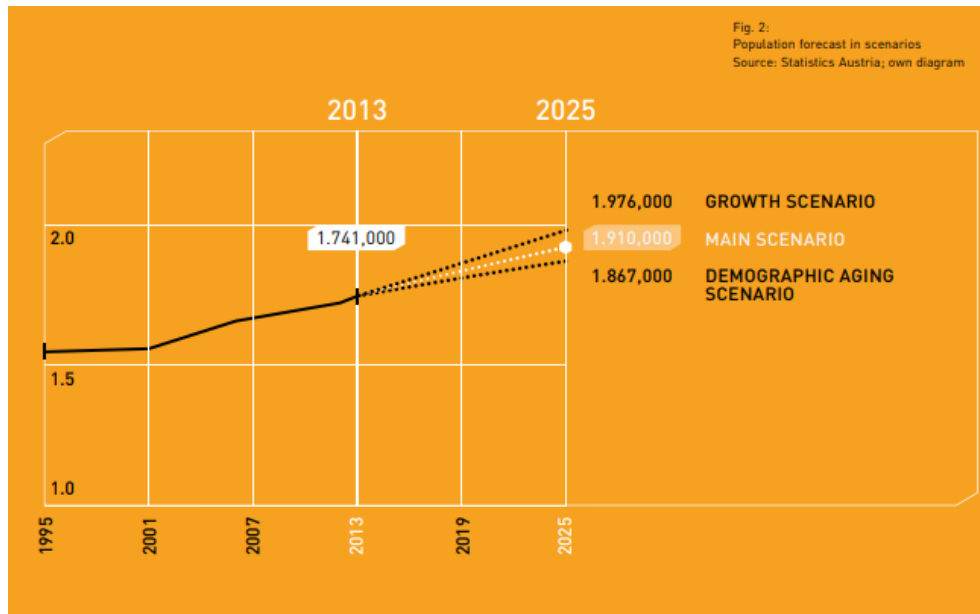


図 2-3 10 年後のウィーン市の人口シナリオ

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

イ) 構成

構成は以下の通り整理されている。

1. Mission Statement(本取組における使命)
 - モットー“Together on the move”の宣言
2. Strategic Framework(戦略枠組)
 - 都市が成長していく中で、限られた空間・エネルギーを効率に使う原則を明確化。自家用車依存型の都市の拡張から、空間効率の高い歩行・自転車・公共交通中心への方針転換。移動距離をできるだけ短くすること、資源使用の最小化が要諦。
3. Objectives and Indicators(目標・指標)
 - 6つの横断目標として、①フェア②エコ③ロバスト④効率⑤コンパクト⑥ヘルシーを提示。
4. City Structure and Mobility(都市構造とモビリティ)
 - 市民会議の「一歩で緑・職・憩いへ」というメッセージを反映し、ローカル・モビリティ(近距離移動)を中核に、「300m 以内に公共交通停留所・日常サービス」という“近接の都市(City of short distances)”を推進
5. Fields of Action(施策を 9 つの行動分野で整理)
 - ① Governance(責任と資源)
 - ② Public Space(街路の公平な配分)

- ③ Efficient Mobility by Mobility Management(モビリティ・マネジメントによる効率的な移動)
- ④ Sharing instead of Owning(所有より共有・共同利用)
- ⑤ Transport Organisation(運用・マネジメント)
- ⑥ Business in Motion(物流・業務交通)
- ⑦ Transport Infrastructure(骨格となる交通インフラ)
- ⑧ Mobility needs Innovation(移動の技術革新)
- ⑨ Together in the Region(広域連携)
- 6. The Way to the Urban Mobility Plan: Methods & Processes(方法とプロセス)
 - SUMP 準拠のプロセス、フェアネス・チェック等
- 7. List of Measures by mode of transport(モードごとの施策リスト)
 - 各施策を、交通手段(徒歩、自転車、公共交通、自家用車)ごとに再分類
- 8. Glossary (用語集)

ウ) 評価指標

評価指標としては以下のように整理されている。

①6 つの横断目標に対応した IMPACT TARGET を提示

- FAIR:すべての再開発および都市再生プロジェクトにおいて、自転車、徒歩、公共交通機関のためのスペースの総量を増加させる

IMPACT TARGET

The sum total of spaces for cycling, walking and public transport in all conversion and urban renewal projects is rising.



図 2-4 FAIR の指標説明

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

- Healty:1日に30分間体を動かしている人の割合を2013年から2025年の13年間で7%増加させると共に交通事故での死傷者・負傷者数を減少させる

IMPACT TARGETS

The share of people in the Viennese population who are actively in motion for 30 minutes daily as they run their daily errands is to rise from 23% in 2013 to 30% in 2025. The number of traffic casualties and persons injured in traffic accidents declines further.

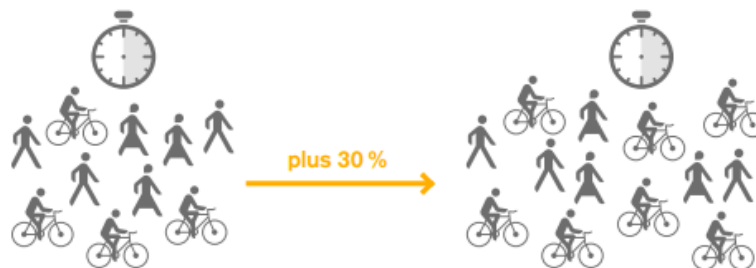


図 2-5 Healty の指標説明

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

- Compact:買い物やレジャーにおける徒歩もしくは自転車による移動の割合を2013年から2025年の13年間で45%まで引き上げる

IMPACT TARGET

The share of trips done on foot or by bike to shop for supplies or accompany someone as well as distances covered for leisure time activities will increase from 38.8% in 2013 to 45% in 2025.

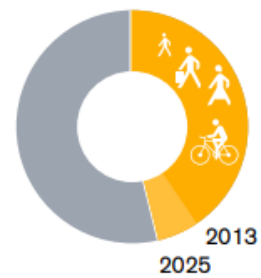


図 2-6 Compact の指標説明

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

- Eco-friendly: 交通分担率における自動車の割合を 20% まで引き下げる

IMPACT TARGET

Modal split changes for the Viennese will be reflected in a move away from 72:28 in 2013 to 80% of eco-mobility and 20% of car traffic by 2025. Traffic in Vienna will shift to a modal split with a much large share of eco-mobility.

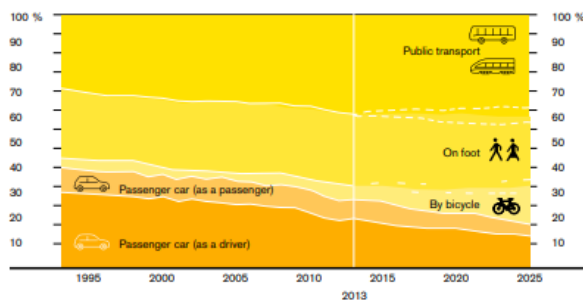


図 2-7 Eco-friendly の指標説明

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

- Robust: 二酸化炭素排出量を 20% 程度低減させる

IMPACT TARGETS

The CO₂ emissions caused by transport in the Vienna road network (according to the EMIKAT definition) will decline by about 20%, from roughly 2.1 million tonnes/year in 2010 to about 1.7 million tonnes/year in 2025. The public transport system remains very reliable. Bicycle availability rises: By 2025 80% of all households should have a bike at their disposal and 40% of the population should be able to reach a bike sharing station within a maximum reach of 300 metres. By 2025, 50% of the population should have a car sharing location within a maximum distance of 500 metres from their homes.

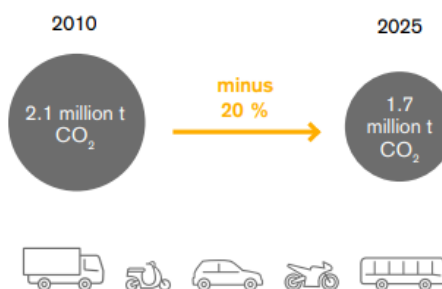


図 2-8 Robust の指標説明

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

- Efficient: エネルギー消費量を 20% 程度低減させる

IMPACT TARGETS

Absolute final energy consumption of the Vienna transport system (according to the EMIKAT definition) will decline by about 20% to around 7.3 TWh by 2025, compared with roughly 9.1 TWh in 2010.

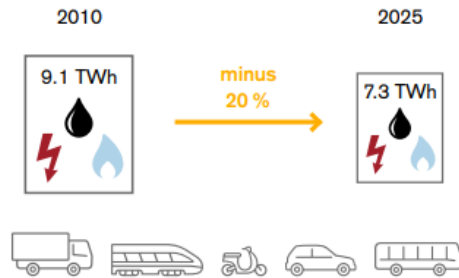


図 2-9 Efficient の指標説明

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

②具体的な KPI について、代表例を抜粋すると、下記のとおり整理できる。

A. モビリティ行動(Behaviour)

- 日常移動で 30 分以上活動的に動く人の割合: 23% → 30% (2025)
- 交通分担率(市民): エコモビリティ(徒歩、公共交通、自転車など): 自動車 = 80:20 (2025)
- 徒歩/自転車分担(買物・送迎・余暇): 38.8% → 45% (2025)
- マルチモーダル利用(週 2 手段以上): 現況 52% (上昇を志向)

B. モビリティ・サービス/到達性・保有環境

- 交通満足度(学校評価 1-5): 公共交通 1.70、歩行 1.74、(改善志向)
- 市内公共交通の年間利用パス保有率: 31% (2013) → 上昇志向
- 地下鉄/近郊鉄道 500m・他 PT300m 以内居住人口: 97.3% (維持/改善)
- 自転車保有世帯: 69% → 80% (目標) / 自転車シェア 300m 圏カバー率 40% 目標 / 自動車シェア 500m 圏カバー率 50% 目標。

C. 需要・速度・安全

- ウィナー・リーニエン年間輸送人員: 900.1 百万 (2013) → 増加志向
- 交通事故死者: 34 → 17 (2005 → 2013)、負傷者 6,979 (2013) (さらなる減少を志向)

D. エネルギー・環境

- 交通部門最終エネルギー: 9.1 TWh (2010) → 7.3 TWh (2025)、▲20%
- CO₂排出: 2.1 Mt (2010) → 1.7 Mt (2025)、▲20%
- 代替動力車比率/再エネ比率: 上昇志向(具体値は指標表参照)
- PM10・NO₂・騒音: 限度超過日数・年平均濃度・騒音苦情率の低下を目標。

工) 施策

上記の目的達成のために想定される9つの行動分野の各施策について、6つの横断目標にどれだけ寄与するのかをマトリックスで整理している。主に寄与するものが緑色、ある程度寄与するものが黄色、ほとんど寄与しないものが灰色となっている。

CONTRIBUTIONS OF THE MEASURES TO THE OBJECTIVES							
Fields of action/Measures		fair healthy eco-friendly robust efficient compact					
Governance: Responsibilities and resources							
01	More resources for active mobility						
02	Cooperation and services of the City Administration to the districts						
03	Local mobility plans						
04	Planning tools and processes for the future of public transport						
05	Coordination and classification of the street and route network						
06	New priorities and requirements for transport expert assessments						
07	Creation of a data sharing system on mobility						
Public space: Sharing streets in a fair way							
08	Focus on coexistence in traffic						
09	More quality and safety of school forecourts						
10	Temporary opening of streets for active mobility						
11	More quality of street spaces – appealing design and amenities						
12	Repurposing of street areas						
13	High importance of eco-mobility in new street spaces						
Efficient mobility through mobility management							
14	Consultancy on multi-modal mobility: a one-stop shop						
15	Mobility management in schools and enterprises						
16	Mobility management for new neighbourhoods						
17	Introduction of an online housing and mobility calculator						
18	Private-law agreements on mobility issues						
Sharing instead of owning							
19	Further development of bike sharing systems						
20	Closer interlinkage of classic car sharing with public transport						
21	Support to new systems of car sharing						
22	Establishment of mobility points						
Transport organisation: A smarter way of managing mobility							
23	Compilation of a Vienna intersection register						
24	Shorter waits for pedestrians and cyclists						
25	More intersections with simplified control						
26	Accelerating major public transport lines						
27	Shortening distances for cyclists						
Business in motion							
28	Vienna – within easy reach internationally						
29	Further development of goods distribution centres and a concept for commercial use areas						
30	Multifunctional lanes with loading zones for private and business transport						
31	Creation of joint loading yards						
32	Community parcel boxes for deliveries						
33	Good conditions for freight bikes						
34	Targeted funding of e-mobility						
35	Introduction of a general truck toll						
Transport infrastructure: The backbone of the city							
36	Multi-modal stops – more than simple public transport stops						
37	Expanding bicycle parking facilities on private and public land						
38	More convenience for pedestrians: the "Vienna City Route Network"						
39	Developing strolling promenades						
40	Improving availability and quality of cycling infrastructure						
41	Developing long-distance cycling routes						
42	Stepping up rail transport services for the city and the region						
43	Strengthening primary routes in public transport by expanding the underground network						
44	Optimum public transport services for new urban development areas						
45	New streets for new neighbourhoods						
Mobility needs innovation							
46	Innovation needs assessment through the monitoring process						
47	Active steering of innovation projects						
48	Targeted use of funding in research and innovation						
49	Close cooperation with researchers and teachers						
50	Broadening existing innovation						

■ small or no contribution to objective expected
 ■ mid-sized or indirect contribution to objective expected
 ■ major contribution to objective expected

図 2-10 各施策の評価マトリックス①

出所) URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

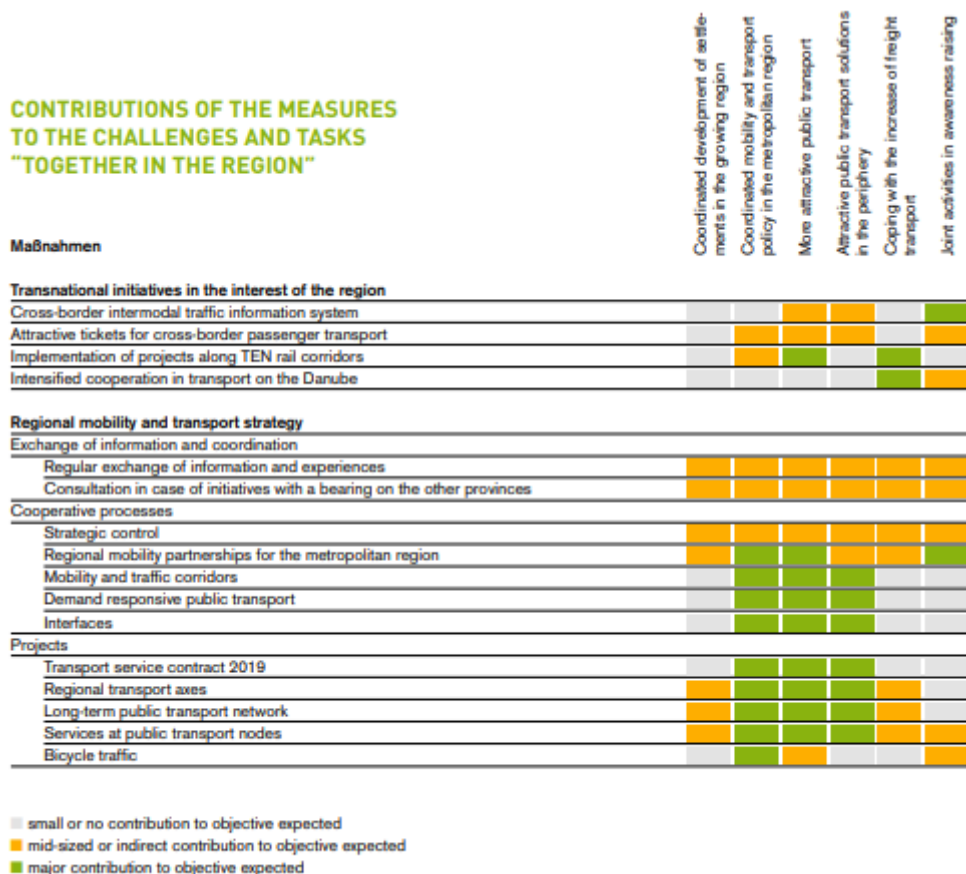


図 2-11 各施策の評価マトリクス②

出所)URBAN MOBILITY PLAN VIENNA

b. ブレーメン(Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025)

ドイツのブレーメンでは、SUMP を活用した計画文書として、「Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025」を 2014 年 9 月に採択した。この計画では、ブレーメンが今後 10 年間で達成すべき交通及びまちづくりに関する目標、実施すべき施策について整理を行っている。

ア) 策定の経緯・概要

Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025 については、2012 年から約 3 年間をかけて市内及び関係するステイクホルダーとの議論を重ねることで策定に至ったとされる。具体的には、①目標設定フェーズ(2012 年夏)、②現状分析(2012 年冬)、③シナリオ検討(2013 年夏)、④施策の比較評価(2014 年初頭)、⑤計画文書のドラフト作成(2014 年春)の 5 段階のフェーズで検討が進められた。

このモビリティプランの特筆すべき事項としては下記の3点が挙げられる。

A: 明確なプロセスを設定したうえで計画策定を進めた点

B: 施策検討に先だってシナリオ案を複数設定し、それらの比較検討を行った点

C: プロセスの初期段階から市民を巻き込む方策を設計し、市民と協働で計画策定を進めた点

ブレーメンのモビリティプランは、策定段階において市民巻き込み方策を明確に位置付けた点及び施策の検討に先だって複数のシナリオ案を比較検討した点が特徴的であり、参照すべき点であると考えられる。

Development Process of the SUMP

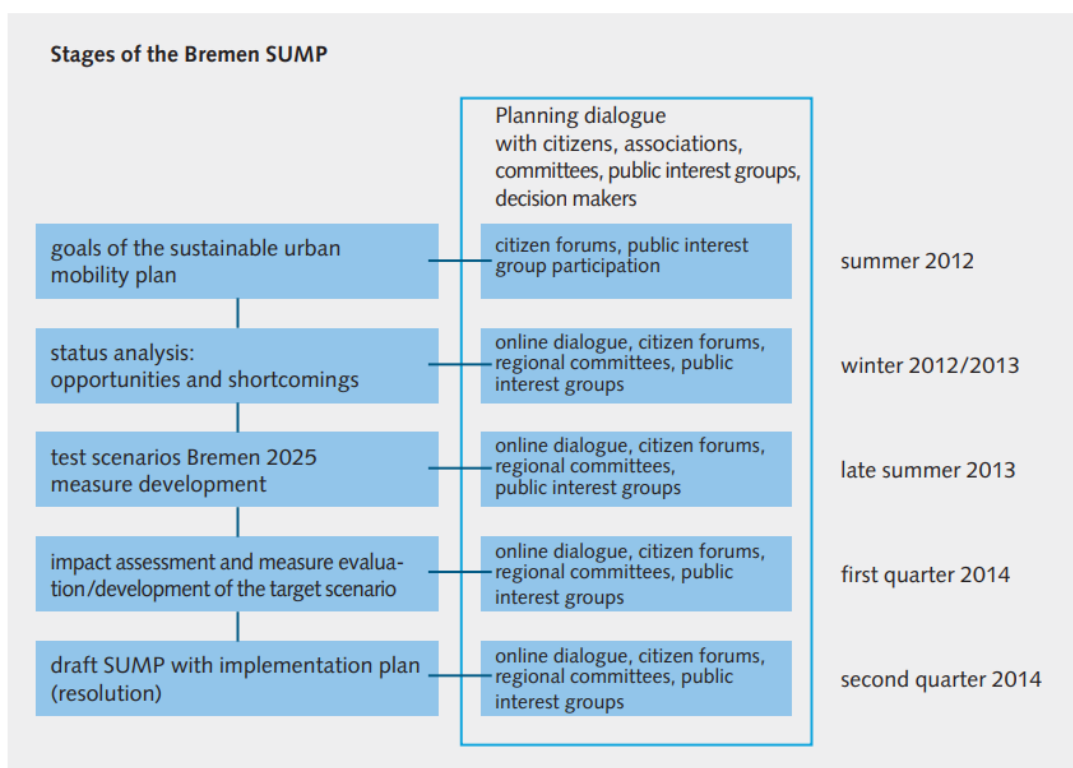


図 2-12 ブレーメンのモビリティプラン策定プロセス

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025

イ) 構成

構成は以下のとおり整理されている。

1. Planning Dialogue & Participation Plan (策定に向けた対話と巻き込み方策の戦略設計)
 - 計画策定の背景及び策定体制、市民参加プロセスなどを整理
2. Goals (目標)
 - ①社会包摂性の向上・②安全性向上・③公共交通手段の拡充・④ネットワーク強化・⑤商業的発展・⑥環境負荷の低減という6つの上位目標及びサブ目標を整理

3. Opportunity & Shortcoming Analysis(現状分析)
 - 現状の交通ネットワークの交通手段別の現状分析及びプレーメンが抱えている都市構造の問題点を整理
4. Urban Mobility Scenarios(シナリオ分析)
 - 5 つのテストシナリオを設定し、テストシナリオの比較検討を行い、比較検討を通じて本計画の目標を設定
5. Implementation Plan & Measures(実施計画・施策)
 - シナリオ分析及び目標設定を通じて、施策パッケージと実施スケジュールを提示
6. Evaluation Plan(評価計画)
 - KPI や施策のモニタリング方法を整理
7. Annex(付録)

ウ) シナリオ分析

本項ではプレーメンのモビリティプランで特筆すべき事項といえるシナリオ分析の手法について詳述する。プレーメンのモビリティプランでは、テストシナリオとして下記の5つを設定し、5種のシナリオの比較検討を実施した。

テストシナリオ1:自動車交通の最適化シナリオ

⇒自動車交通に関わる課題(信号制御・騒音問題など)が技術的発展によって解消された場合

テストシナリオ2:公共交通の推進シナリオ

⇒公共交通手段が拡充され、利用者が増加し、財政的に安定した場合

テストシナリオ3:効果的な地域交通の整備シナリオ

⇒圏域内の道路の速度制限を時速30kmへの引き下げ、歩道の拡張、駐輪場の拡充など歩行者・自転車利用者向けに整備された場合

テストシナリオ4:歩行、自転車、公共交通の最適化シナリオ

⇒テストシナリオ2とテストシナリオ3を組み合わせた場合

テストシナリオ5:高いモビリティコストシナリオ

⇒公共交通転換に向けた施策を講じずに燃料費・電力費がより高額になった場合



Test Scenario 01: Optimisation of Motor Vehicle Traffic



Test Scenario 02: Public Transport Offensive

図 2-13 ブレーメンのテストシナリオ①

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025



Test Scenario 03: Efficient Local Mobility

The focus of test scenario 03 is on walking and cycling. Short-distance mobility will be supported by comparatively inexpensive but effective meas-



Test Scenario 04: Optimisation of Walking, Cycling and Public Transport

図 2-14 ブレーメンのテストシナリオ②

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025



Test Scenario 05: High Mobility Costs

図 2-15 プレーメンのテストシナリオ③

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025

このように整理された 5 つのテストシナリオについて、それぞれのシナリオの場合に想定される変化に関する比較評価を実施し、具体的には交通分担率や 16 の横断指標の比較評価を記載している。なお、16 の横断指標については、(ア)社会包摂性、(イ)路上の回遊性、(ウ)自転車利用促進、(エ)人の移動促進、(オ)アクセシビリティ、(カ)交通安全、(キ)歩行と自転車の移動量増加、(ク)利用者への情報提供、(ケ)中心部へのアクセシビリティ、(コ)郊外交通とのネットワーク強化、(サ)産業面でのアクセシビリティ、(シ)交通マネジメント、(ス)排気ガス及び騒音、(セ)スペースの利活用、(ソ)地域交通、(タ)イノベーション創出となっている。

このような各テストシナリオの比較検討について、オープンハウスやフォーラムでの市民対話を経たうえで、ターゲットシナリオ(テストシナリオ3と4の折衷案)を取りまとめ、交通分担率における自家用車の割合を 10%低減することを掲げ、そのための有効性及び実現可能性が高い施策を計画内で取りまとめている。

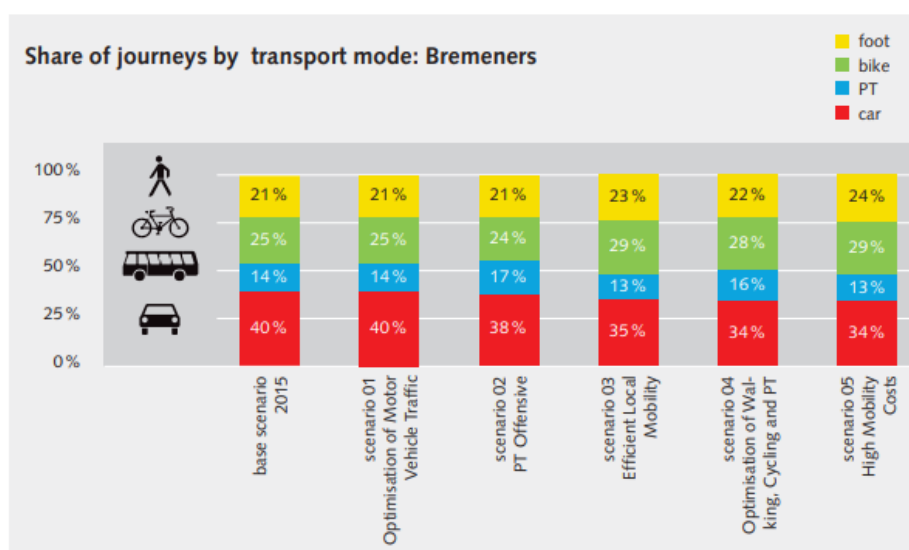


図 2-16 5 つのテストシナリオ別の公共交通分担率の比較

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025

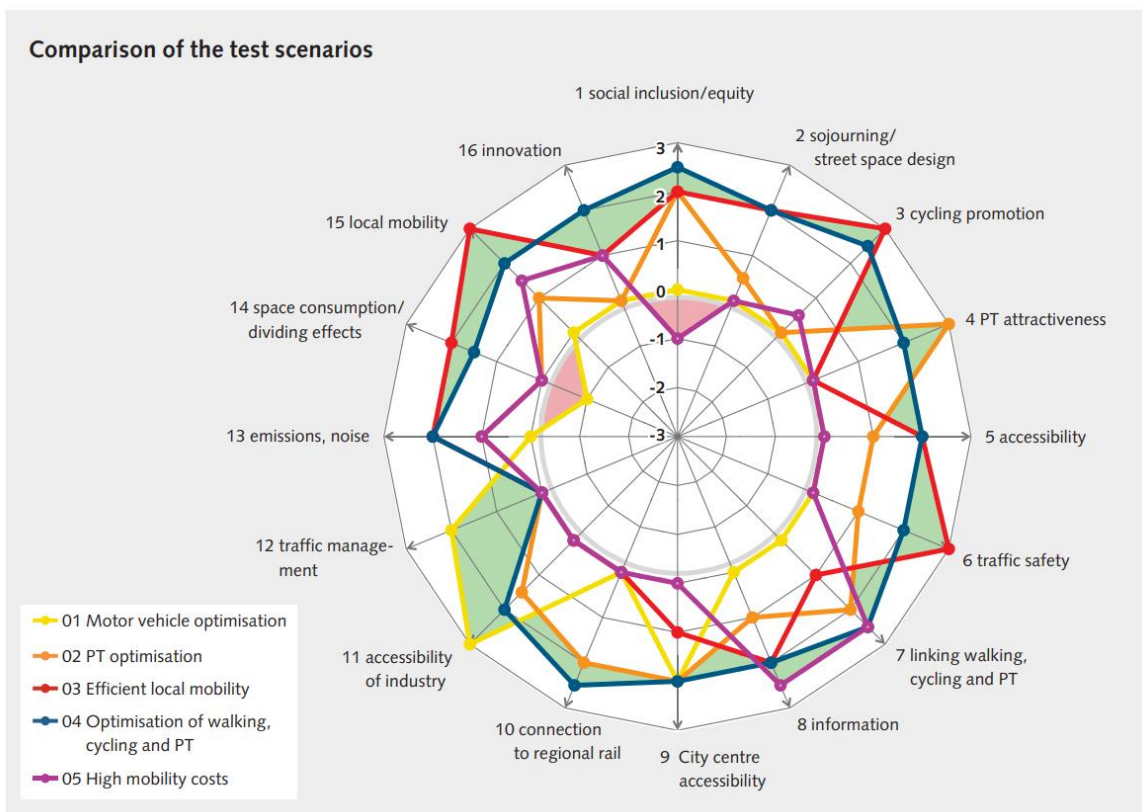


図 2-17 5つのテストシナリオ別の 16 評価指標の比較評価

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025

エ) 市民の巻き込み方策

本項ではブレーメンのモビリティプランで特筆すべき事項といえる市民の巻き込み方策について詳述する。ブレーメンのモビリティプラン策定においては、市民対話をプロセスの初期段階から盛り込み、様々な形で市民参画を促した。

計画策定の初期段階においては、市民フォーラム(登録制ではなく関心のある市民が自由に参加可能な会議体)を市内 5 地域で組成し、市民フォーラムの場で有識者による講演会、ワークショップ、オープンハウスなどを実施した。こうした市民フォーラムの場で寄せられた意見についても検討中のモビリティプランに反映する形で検討を進めるとともにモビリティプランに関するポータルサイトや SNS アカウントを開設し、オンライン上での広報発信を行った点も特筆すべき点と言える。

*Introduction by
Senator Dr. Lohse
at the Bremen
North citizens'
forum*



*Discussion at
thematic stands
at the citizens'
forum in Bremen
Mitte*



図 2-18 市民フォーラムの様子

出所)Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025

また、計画初期のシナリオ検討段階においては、Moving Bremen on Tourと称するキャンペーンを展開し、5 か所のショッピングセンターでオープンハウスを実施した。このオープンハウスでは、シナリオの検討要素を分かりやすくブロックとして配置し、市民に分かりやすい形でシナリオの比較検討が可能な展示を行い、市民フォーラムに参加していない住民に向けた発信を展開した。このようなフェーズごとに適切な市民の巻き込み戦略を講じている点において、ブレーメンの事例は参照すべき先行事例と呼べる。

*Citizen participation
in the Roland Center
shopping centre*



*"Moving Bremen on Tour"
in the Berliner Freiheit neigh-
bourhood*

図 2-19 オープンハウスの様子①

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025

*Scenario building
blocks in the Water-
front shopping centre*



図 2-20 オープンハウスの様子②

出所) Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025

(2) SUMP に関する有識者ヒアリング結果

今回、SUMP において重視すべき考え方を整理するうえで、SUMP ガイドラインの日本語版の翻訳を担ったコアメンバーである宇都宮浄人関西大学経済学部教授及び柴山多佳児ウィーン工科大学交通研究所上席研究員へのヒアリング調査を実施した。

1) 宇都宮浄人氏のヒアリング結果

ここでは、2025 年 8 月 21 日に実施した 宇都宮浄人氏へのヒアリング結果を整理する。宇都宮氏へのヒアリングでは、SUMP を活用した欧州事例を中心にサービス水準の設定、インセンティブ設計、また市民巻き込み方策のあり方について重要な示唆が得られた。また、SUMP は汎用性が高いため、沖縄地域でも適用可能なものであるが、日本では公共交通を民間事業者が担う状況が長く続いたため、公共インフラとして公共交通を維持・存続させる観点からサービス水準の維持等を検討する必要があることを論点として提示いただいた。

表 2-3 宇都宮浄人氏へのヒアリングにて得られた、SUMP の考え方及び欧州の事例に関するコメント

ポイント	コメント
SUMP の汎用性	SUMP はヨーロッパ地域でのみ適用可能なものではなく、ヨーロッパの教訓を他の都市に広げる意味で汎用性が高いものとして位置づけられる。 現在は先進地域である西欧地域だけでなく、ギリシャなど東欧地域やモンゴルなどアジア圏での活用も進められている状況にある。
シナリオ策定	一般的に SUMP を用いる場合、現状シナリオ、代替シナリオを含む 3 つ程度のシナリオを提示する。そこでは選ぶべきシナリオを提示するのではなく、客観的な選択肢を提示するものである。この提示を踏まえ、目指すべき将来の方向性をステイクホルダーと議論することになる。
欧州の事例におけるインセンティブ設計	行動変容に繋がる一番のインセンティブは、圧倒的なサービス水準の高さである。例えばウィーンでは、公共交通サービス水準が圧倒的に高く、さらに運賃も安い。また、1 日あたり 1 ユーロで、市内のあらゆる公共交通が乗り放題となる定期券も用意している。
欧州の公共交通の運営体制	欧州では、公共交通が公営で運営されている点が大きな特徴であり、例えばオーストリアの場合は運輸連合が広域公共交通サービスの専門的権威機関として公共交通の運営を担っている。
公共交通のサービス水準の設定	いかなるサービス水準が適切かについては、地理的条件や人口によって異なるため、SUMP には記載されていないが、都市の中心部を担う公共交通についていうと、15 分～20 分に 1 本の頻度のサービス水準が最低ラインであると考えられる。例えばマンチェスターの SUMP では 12 分に 1 本以上のサービス水準が計画されている。そのほかオーストリアのザンクト・ペルテン(人口 6 万人弱)でも、SUMP に基づき新しいバス事業者が設立され、中心部では 10 分に 1 本程度の頻度で運行されている。 スイスやオーストリアでは、全国各地域のサービス水準(アクセシビリティ)が可視化されている。これを用いることで、例えばサービス水準 D ランク以上エリアが、総人口の何割をカバーしているかを示すことができる。ランク基準はオーストリア全体で統一されており、平日標準ダイヤに基づいてランク付けされている。
SUMP における市民巻き込みの考え方	SUMP ガイドラインのツールキットとして、Participation という別冊が設けられるほど、ステイクホルダーの巻き込みに向けた議論は重要なものと位置づけられている。各地域の事例を概観すると学生を巻き込む事例は多いものの、決まった正解があるわけではない。ただしいずれの都市でも、Participation に関しては本気で取り組んでいる。例えばウィーンでは、街区全体から自家用車を排除する取り組みでは、慎重かつ熱心に実証及び市民対話を重ねることで、少しずつ理解を得ながら進められている。
沖縄への SUMP の適用可能性	先述したように SUMP は汎用性が高いため、鉄道がなく自家用車に依存していること、観光地であること、貧困問題については、欧州でも該当する地域が多々あり、SUMP の適用を阻む事項ではない。

2) 柴山多佳児氏のヒアリング結果

ここでは、2025 年 10 月 3 日に実施した柴山多佳児氏へのヒアリング結果を整理する。柴山氏へのヒアリングでは、後述する欧州現地調査の候補地となるウィーンでの取組事例や SUMP におけるシナリオ策定の考え方について重要な示唆が得られたと考えられる。特に、今後沖縄交通・デザイン取組を推進するうえでは、目標と取組を明確に峻別した上で設定し計画策定・施策推進を進めるべきであるという提言をいただいた。

表 2-4 柴山多佳児氏へのヒアリングにて得られた、SUMP の考え方及び欧州の事例に関するコメント

ポイント	コメント
ウィーンの実施で参考にすべき点①	SUMP が 2013 年に登場した段階でどのような部局が連携すべきなのか事前にウィーン市の中で議論が進んでいたものと認識している。参考になる点としては、まず関連する政策の洗い出しを行っていたことであり、土地利用政策・社会福祉政策・エネルギー政策などの関係性をロジカルに示している点が注目すべきである。こうした洗い出し・整理のプロセスが新規の SUMP 策定では重要である。
ウィーンの実施で参考にすべき点②	また、SUMP を活用するうえでは、他分野のどの領域に交通との接点があるのかという点の認識共有・アプローチが重要になる。ウィーンの場合、他分野の研究者を巻き込んだ学際的なプロジェクトや地元コンサル、地元住民からなるコンソーシアム等を通じてボトムアップ的に課題を洗い出し、取組を推進する傾向にある。また、モビリティエージェンシーを活用したマーケティングの観点から住民に呼びかけるケースがみられると認識している。
目標設定と取組の関係性	日本で SUMP を活用するうえでは、計画策定の段階で目標と取組を明確に切り分けることが重要な鍵になる。目標と取組の KPI はそれぞれ異なるという認識のもとで、目標に紐づくアウトカム指標とアクションに紐づく指標(どの程度アクションを実施できるか/リソースを投下できるか)が混在せずに分離することが必要になる。
シナリオの設計の考え方	設定した目標に向けてアクションを実施した場合に想定される様々なシナリオを構想し、目標設定の妥当性を検証する議論が重要になる。シナリオはいわばアクションの組み合わせであり、一旦 KPI とは切り離して設定することになる。むしろ KPI は「温室効果ガス排出量をどの程度削減する」や「交通事故による死者をゼロにする」などの目標が該当すると認識している。例えば昨年運輸総研と共に行った温室効果ガス排出量削減に向けたシナリオ設計では、同様の考え方にもとづき設計されている。欧州の SUMP 策定では、こうしたシナリオの設計も含めて実施しており、ブレーメンの事例などが参考になると考えられる。
SUMP と日本の地域公共交通計画の差異	地域公共交通計画はあくまで交通に関する計画であり、SUMP は日本における都市地域総合戦略に近い全モードをカバーした計画であると考えている。
SUMP における近隣地域との連携の考え方	SUMP ガイドライン等で定義されている「Functional Urban Area(都市圏域)」が重要な指標といえる。これは OECD 加盟国別に計算結果が掲載されており、範囲設定などについて示唆に富んでいる。こうした考え方に基づいて丁寧に都市圏の設定及び交通政策の推進を行った事例としては、スペインのバレンシアが挙げられる。

(3) 欧州現地視察結果の整理

上述した宇都宮氏及び柴山氏へのヒアリングでは、SUMP を具体的に活用した先進事例として、部門横断性や広範な指標設定、幅広いステイクホルダーの巻き込みの観点からウィーンが参考すべき事例であるという示唆が得られた。

これらの示唆を踏まえて、11月12日～14日にウィーン及びプラハでの現地視察を実施した。指標の広範性や部門横断性に優れるウィーン市の SUMP について、計画策定や施策実施に関わった行政、交通事業者、大学、地元のモビリティエージェンシーに対しヒアリングを実施した。

その他、既存のモビリティプランを更新する形で SUMP を策定したばかりのグラーツ市や、これまで SUMP を策定してこなかった中東欧地域を支援した有識者や SUMP の活用方法をトレーニングする形で策定を進めたプラハ市の担当者についてもヒアリングを実施した。

表 2-5 欧州現地調査でのヒアリング調査項目と訪問先一覧

調査項目	ヒアリング先
ウィーン市SUMPの特徴的な要素（広範な指標群、6つの横断目標（公共交通分担率含む））の設計思想	ウィーン市第18局
分野横断の課題・政策を洗い出すための学際的な議論の場づくり	ウィーン市第18局
ウィーン市SUMP策定における市民巻き込みの戦略	ウィーン市第18局 Mobilitätsagentur Wien GmbH（民間モビリティエージェンシー）
SUMPの計画を実装していくうえでの、事業者との連携	WIENER LINIEN（交通事業者）
中東欧地域におけるSUMPを策定したことのない自治体へのトレーニングや知見	柴山先生 プラハ市第9区Pavel氏 *オンラインヒアリング
グラーツやザルツブルクでのSUMP策定の現状と課題	ウィーン工科大学交通研究所

1) ウィーン市 18 局のヒアリング結果

ここでは、2025 年 11 月 12 日に実施したウィーン市 18 局へのヒアリング結果を整理する。ウィーン市 18 局は、公共交通を担う部署であり、SUMP を活用した交通計画である「STEP2025 URBAN DEVELOPMENT PLAN VIENNA」の策定を主導したとされる。ウィーン市 18 局へのヒアリングでは、SUMP を活用した計画策定のプロセスの実態について多くの示唆が得られた。ウィーン市 18 局によれば、SUMP を活用するメリットは「ステイクホルダーに訴求できる点」と「議会への説明が明快になり、政策推進のための資金調達の実現性を高められる点」の 2 点であることが分かった。ウィーン市の場合、計画を訴求しやすいものにするためにシナリオを「交通分担率における公共交通（自転車・歩行者含む）の占める割合を 80%まで引き上げた場合」という 1 種類のみ用意し、目標指標も「交通分担率における公共交通（自転車・歩行者含む）の占める割合が 80%になる」を主な KPI と位置付けたことが特徴的であり、SUMP ガイドラインで提示された目標値の設定方法等には従わない形で活用している点が重要な示唆であると考えられる。

表 2-6 ウィーン市 18 局へのヒアリングにて得られた、ウィーンでの計画策定に関するコメント

ポイント	コメント
SUMP 活用によるメリット	シナリオを用いてステイクホルダーに訴求できる点 明確な目標に基づく説明により資金調達の実現性が高められる点
他部局との連携	計画策定にあたっては、「ウィーン交通環境を変えていきたい」と意欲を持つ他部署の職員を選定して部局横断のモビリティチームを組成した。 メンバー間の繋がりを維持できた秘訣は「目標の共有」にあった。ウィーン市は非常に大きな組織のため、幾度となく開催する会議で議論する際にも取り組むべき目標が明確化していることが重要だった。なお、こうした議論や会議の運営については我々ウィーン 18 局が先導した。
モビリティプランの目標や指標設定の考え方について	上位計画にあたる都市計画文書(Urban Development Plan)の中で全体のゴールが設計されており、そのゴールを達成するための計画が SUMP に基づく新たなモビリティプランという位置づけである。モビリティプランでの目標設定で重視していたのは目標(ゴール)が簡単で理解しやすくキャッチーであること、言い換えれば人々が共感しやすく理解しやすいものにするのであった。ステイクホルダーが SUMP のアイデアを理解しやすいことも重要になる。 指標は、基本的には我々が入手可能かつ把握可能であり、将来にわたってモニタリングできるものから設定した。総合的に考えるとより優れた指標もあるのではないかと考えるが、モニタリングできない指標であれば役に立たない。
ステイクホルダーの巻き込み戦略	(行政組織の巻き込み)ウィーン市内には 23 の地区が存在しており、それぞれ独自の政府と区議会を有している。そのため、各地区にコンタクトを取り、協力体制を築く必要があった。 (市民の巻き込み)無作為に抽出された市民が参加する市民会議も有効に機能した。なお、議題は指標そのものよりも目標設定及びプロセスが中心になった。このプロセス推進にあたっては民間企業への進行管理に関する外部委託も行った。 (企業の巻き込み)企業は業種等によってレイヤーが異なるが、例えば Wien Linien (ウィーン市が 100%出資する交通事業者)とは強いつながりを持ち、良き協力関係にあった。他方で、その他の民間企業に対して個別にアプローチする方策は取っていないが、商工会議所等を通じてアプローチを試みた。
シナリオの構築について	シナリオ構築は重要なプロセスであるが、時間も費用もかかるうえに仮定を置く必要があるため、あくまで達成可能なシナリオを一つだけ設定する形にした。(公共交通分担率 80%は認識しやすいうえに説明しやすい数字として設定)
資金調達について	ウィーン市では予算が 2 年単位で編成されるため、2 年ごとに庁内で予算交渉を行っている。他方で、5 年で選挙が実施されるため、計画を遅滞なく進めるべく財政上の合意を得ることは多大な努力が必要となる。 モビリティプランのように 10 年をかけて取り組むプロジェクトの場合、予算の規模感と実現可能性の大きさを示すことが重要。政治家とのコミュニケーションを常に意識し、議員や財政担当者向けに説明資料を用いて説明を丁寧に行った。

2) Wien Linien のヒアリング結果

ここでは、2025 年 11 月 12 日に実施した Wien Linien へのヒアリング結果を整理する。Wien Linien は、ウィーン市内の公共交通を運営・運行する公営(ウィーン市が保有する)の交通事業者である。Wien Linien へのヒアリングでは、SUMP を活用した新たな計画策定と交通事業者の連携について多くの示唆が得られた。Wien Linien によれば、モビリティプラン策定の際に他の交通事業者を巻き込んだワーキンググループを組成し、ウィーン市と緊密な連携関係を構築したことが分かった。また、公共交通利用促進に向けた施策である「Wien Mobile App」やシェアリングサービスの導入はモビリティプランで定められた施策ではなく、Wien Linien が自発的にウィーン市へ提案したうえで実装した取組であることも明らかになった。Wien Linien は公営の交通事業者でありながら、自律的にサービス水準の向上や利便増進に向けた取組を推進しているが、これはウィーン市との緊密な連携体制及びインセンティブ設計によって、実現していると考えられる。したがって、本ヒアリングでは交通事業者と行政の

連携のあり方について示唆が得られたといえる。

表 2-7 Wien Linien へのヒアリングにて得られた、モビリティプランとの連携に関するコメント

ポイント	コメント
モビリティプラン策定における役割	ウィーン市とは合同でワーキンググループを組成し、同業他社(OBB など)と共にネットワーク構築の方向性についてすり合わせた。現在でも協議は続いており、2040 年までの 15 年間のネットワーク構築の方向性について議論中である。 Wien Linien 社が取り組んだ施策は、ウィーン市の計画と対応しながら実施。こうした実装・実践のフェーズではインフラ整備・導入関連の業務が主となるため、計画推進における役割は大きかった。 なお、Wien Mobil アプリは 2014 年のモビリティプランでは明示的に打ち出された施策ではなかったが、市民とのマスコミュニケーションの観点で重要だと判断し、当社から提案して独自に実装。
交通事業者を巻き込むうえで重要な視点	策定プロセスに早期から密接に巻き込み、共通の目標を持つことが重要である。また、インセンティブ設計も重要になる。例えば当社は、運行時間の正確性や顧客満足度などパフォーマンスの質に対して行政からボーナスを付与されている。
社内でのモビリティプラン(SUMP)の共有	理想論としては、当社の社員全員がモビリティプランの思想を説明できるアンバサダーのような存在になるべきであるが実現していない。現場レベルへの共有は行っていないのが現状である。
ウィーン市との協力関係について	政治家と経営陣の間の信頼関係、そして職員同士の良好な関係や繋がりを維持することが重要になる。そして、政治家には取り組む施策によって短期的に得られる成果を見せることで信頼を獲得することも併せて重要。 かつては当社からの要求が多いので煙たがられていたが、近年は当社もウィーン市も担当者の世代交代が進み、協業できるようになった。これはウィーン市の中で「生活の質の向上」というトピックが重要視されたことも影響しているのではないかな。
モビリティプランの改定に伴う取組について	今回の改定ではシェアリングモビリティの分野における拡張に焦点が当てられている。こうした取組を経営層にも巻き込みながら進める必要があるほか上層部との意見調整にも取り組んでいる。 Wien Linien 社は市内のカーシェアリング事業者が徹底したことを受け、2022 年からカーシェアリングを事業継承し、そのほかシェアサイクリング等の事業も展開している。こうしたシェアサイクリングサービスの動向も改定には盛り込まれる予定である。
データ提供について	EU 加盟国の義務として、加盟国内の交通事業者は各種データを公表する必要がある。そのため、当社もウィーン市に定期的にデータを提供しており、具体的には乗降客数や利用客に関するデータが該当する。 指標は、基本的には我々が入手可能かつ把握可能であり、将来にわたってモニタリングできるものから設定した。総合的に考えるとより優れた指標もあるのではないかと考えるが、モニタリングできない指標であれば役に立たない。

3) プラハ市第 9 区のヒアリング結果

ここでは、2025 年 11 月 13 日に実施したプラハ市第 9 区へのヒアリング結果を整理する。プラハ市では、市内の各区で独自に SUMP を活用した計画策定を実施したとされる自治体である。

プラハ市第 9 区へのヒアリングでは、区レベルでの SUMP を活用した計画策定について多くの示唆が得られた。プラハ市第 9 区によれば、SUMP 導入によるメリットは「政治的な透明性の担保」と「市民参加の促進」であることが分かった。また、計画策定時には上位計画であるプラハ市のモビリティプランの方針と整合するように留意する必要があると、区レベルでの計画策定の留意点なども明らかになった。そのため、本ヒアリングではウィーン市と異なるレベルの自治体における SUMP 活用の方法について重要な示唆が得られた。

表 2-8 プラハ市第 9 区へのヒアリングにて得られた、プラハ市第 9 区のモビリティプランに関するコメント

ポイント	コメント
SUMP 導入によるメリット	最も大きなメリットは「政治的判断の透明性」と「参加性の向上」にある。 「住民参加で作った計画である」ということは、行政に対する信頼を大きく高める。トップダウンではなく、市民とともに作り上げる点が大きな強みである。
プラハ市第 9 区が SUMP を導入した経緯	プラハ市第 9 区は多くの市民が東側から中心市街地へ向かう際に必ず通過する郊外の「交通の中心地」となる地域。 国際プロジェクト「Čespat」に参加し、ウィーン工科大学の柴山先生等プロジェクトの参加者から SUMP(持続可能な都市交通計画)の導入方法について約 2 年半かけて適切な計画手法を学び、実装に至った。
モビリティプラン策定において重要な点	有効で長期的に持続する計画を作るためには、プラハ市の上位計画に記載された「上位レベルでの方向性」を理解することが不可欠。 計画段階からステイクホルダーを巻き込むことが重要。これにより、彼ら自身も「計画の一部である」という感覚を持ち、アイデアを出してくれるようになるため、政治家・市民・専門の都市計画担当者・デベロッパー・そしてプラハ市の担当者など関係者へ個別に説明できるように苦慮した。 市民へのコミュニケーション戦略としては、区の公式ウェブサイト、高齢者向けに紙媒体の区報、Facebook の大規模コミュニティ、イベント開催による直接の対話機会を設けるといった活動を実施。 市民との意見交換では、「自分たちのゴールを明確に持ち続けること」と「市民が意見を聞いてもらえたと感じること」が重要。

4) ウィーン工科大学 Harald Frey 氏へのヒアリング結果

ここでは、2025 年 11 月 14 日に実施したウィーン工科大学の Harald Frey 氏へのヒアリング結果を整理する。Harald Frey 氏は、オーストリアのグラーツ市において、SUMP に準拠した計画策定を支援した経験を有する有識者である。

Harald Frey 氏へのヒアリングでは、グラーツ市における SUMP を活用した計画策定プロセスについて多くの示唆が得られた。グラーツ市では、新たなモビリティプラン策定にあたって現況の課題把握から出発し、迅速に検討を進めたことが分かった。また、市内の各地区のステイクホルダーとの合意形成にも積極的に取り組んでおり、ワークショップや意見交換会の場では異なるステイクホルダーを集めて協議を行ったことも重要な工夫として挙げられる。そのため、本ヒアリングではウィーン市とは異なるオーストリア国内の自治体におけるモビリティプラン策定のプロセスについて示唆が得られたといえる。

表 2-9 Harald Frey 氏へのヒアリングにて得られた、グラーツ市における SUMP 活用事例に関するコメント

ポイント	コメント
SUMP 導入時の課題分析	移動距離別の交通手段分担率を分析したところ、グラーツ市では単距離移動に自動車を利用している割合が多く、自動車交通の削減の余地が大きいことが分かった。
グラーツ市の各種計画をめぐる課題	市のモビリティ計画として、交通モードごと(徒歩、自転車、公共交通機関)のマスタープランが既存であったため、それぞれについて詳細に検討する必要はなかったが、各セクターの目標は整合していないこともあったため、統合する必要があった。
計画策定プロセスにおける留意点	分析や目標設定、ステイクホルダーの説得、施策の検討など様々なフェーズがあるなかで、目標に沿った施策を考えることが最も難しかった。SUMP の最も重要なパートは施策に関する議論である。 野党の反対や無秩序な議論にならないよう、良い計画ができあがったらすぐに政策決定プロセスに持ち込むことが重要である。 施策を実施するためには目標策定が非常に重要である。市内交通だけでなく、市外からの交通や通過交通も統合的に対処する必要があるため、行政区域を越えて周辺都市の市長や国の行政機関なども交えて地域一体で議論することが重要である。
ステイクホルダーの巻き込み方策	各地区は地区内のステイクホルダー同士の相互関係を築く役割を持つ点で、重要な翻訳者である。 異なる意見を持つステイクホルダーグループを、一つの議論の場に集めることで、彼らに自分たちとは異なる意見を持つステイクホルダーがいることを認識させ、最終的に一つの目標に合意してもらうことができる。

5) 柴山多佳児氏へのヒアリング結果

ここでは、2025 年 11 月 14 日に実施したウィーン工科大学の柴山多佳児氏へのヒアリング結果を整理する。柴山氏へのヒアリングは、10 月に実施したヒアリングに続き 2 回目となり、現地視察を経て SUMP に関する重要な論点や検討プロセスについてさらなる深掘りを目的として実施された。

柴山氏への 2 回目のヒアリングでは、行政間連携や市民参画のあり方、日本への適用可能性について重要な示唆が得られたと考えられる。特に市民参画のあり方については、ブロック遊びや絵などを用いた非言語的なコミュニケーションを用いた方法が欧州各地域で実践されている状況が共有された。

また、日本への SUMP の適用可能性という観点では、日本の都市地域総合計画に SUMP の考え方を盛り込むことが望ましいのではないかという助言をいただいた。そのため、本ヒアリングでは実際に SUMP を日本で活用していくうえで留意すべき事項について示唆が得られたといえる。

表 2-10 柴山氏へのヒアリング(2回目)にて得られた、SUMP 活用上の留意点等に関するコメント

ポイント	コメント
シナリオ策定について	施策群の組み合わせである各シナリオによって各分野にもたらされる効果の範囲を、各種パラメータ(公共交通分担率、公共交通アクセス人口、CO2 排出量など)の変化により可視化する。これを上位の目標(エネルギー消費、環境、社会包摂性など)に照らし合わせて、さらに現実的な目線も持ちながら、施策群の大まかな方向性を見出していく。
上位計画との整合について	ウィーン市やグラーツ市において、異なる行政部門間が具体的な指標に基づいて合意できている理由は、適切な KPI の設定に尽きる。各分野における KPI が、分野間や分野内の共通語として明確に認識されており、分野間/内の問題を相対化させ、妥協点を探ることが可能になる。
上下方向の行政間連携について	交通分野では、モードごとに施策の実行部隊となる行政主体が異なるため、上下方向の連携が重要である。自転車や歩行者の施策では、最終的に実行部隊として動いてもらう区に当事者性を持たせるために、目標設定の段階から共同で策定する必要がある。 沖縄でも、早い段階から市を巻き込むことは重要である。市と一口に言っても、市長や市議会、市の担当職員など多様な主体があり、他にも学生などの重要なステイクホルダーがあり、それぞれをどの段階で巻き込むのかは考えどころである。
市民参画について	とある地域における公共交通の目標設定のためのワークショップでは、言語化できない抽象的な概念を、手を動かしながら非言語で表現してもらい、それに対し深掘りの質問を行うことで、言語による会話へと移行していった。 ウィーン市はマーケティングに基づく観点で、広報のデザインレイアウトを統一的に設計しており、一目で市からの広報と認識できるようになっている。 教員などまちや生活が変わることに強い抵抗を感じる傾向が強い市民については、ただ意見を収集するだけでなく、世の中に自分以外の意見があることを意識づけておくことが重要である。
日本における SUMP 導入について	地域公共交通計画には多くのリソースが投じられているものの、KPI 設定に問題があり、実態として機能していないように感じる。持続性の KPI としては、収支や満足度より公共交通アクセス人口や交通手段分担率が適している。 都市地域総合計画は市民参画のニュアンスが弱いものの SUMP に近い内容が記載されているため、このガイドラインの改定が 1 つの選択肢になる。 道路交通について、交通モードごとの計画論をアップデートしたうえで、これらを統合する道路交通の戦略の土台を構築する必要がある。

6) モビリティエージェンシー(Mobilitätsagentur Wien GmbH)へのヒアリング結果

ここでは、2025 年 11 月 14 日に実施した民間モビリティエージェンシー(Mobilitätsagentur Wien GmbH)へのヒアリング結果を整理する。モビリティエージェンシーである Mobilitätsagentur Wien GmbH は、ウィーン市が保有する公営企業であり、2012 年に自転車の普及啓発活動を担う組織として設立された。その後、2013 年以降は事業拡大を行い、歩行者を優先したまちづくり・啓発活動を軸に業務内容を展開している。

モビリティエージェンシーへのヒアリングでは、歩行者目線での交通まちづくりという観点から行動変容や啓発活動を促した点について重要な示唆が得られた。特に行動変容に向けた取り組みという観点ではアプリケーションのリリースから小学校での学校教育、行政職員やステイクホルダーが共に街を歩くウォーキングカフェなど幅広い取組を実践し、その結果ウィーン市内の一部区域では「ウォーキングマスタープラン」という計画文書の策定まで実現した点が注目に値するといえる。一連の活動を通じ、徒歩による移動が市民権を得て歩道環境の改善がインフラ投資の対象として認識された点にも大きな意義がある。

本ヒアリングでは行動変容を促すためのインセンティブ設計や取組のあり方を中心に取組内容についてヒアリングを行った。

表 2-11 モビリティエージェンシーへのヒアリングにて得られた、モビリティプランとの連携に関するコメント

ポイント	コメント
モビリティエージェンシーの事業内容	主な事業内容①:歩行を促進するための製品開発(ウォーキングマップの作成・アプリの開発)アプリでは、歩数に応じて景品(コーヒー/博物館入場券/スカーフ等)を提供などの得点も付与する。(アクティブユーザーは約 4000 人) 主な事業内容②:幼稚園や学校での教育活動(歩くことは健康増進に繋がるという内容を伝えるプログラムを編成) ※具体的な市民の体験談を交えながら歩行の重要性に関するメッセージを発信 主な事業内容③:ネットワーキング活動としての「ウォーキングカフェ」(様々なステイクホルダーと共に歩道空間を歩き、カフェで意見交換を行う)
歩行者をめぐる行政計画の状況	10 年以上ロビー活動を継続したことで市レベルでの歩行者向けのインフラ整備基金が誕生。 ウィーン市の各区は歩行に関するインフラ投資を連邦に申請することができるようになったものの、各区で歩行に関するマスタープランを策定することが条件となった。(マスタープランの内容は具体的には歩道環境をどのように整備するのか、どのように歩道の安全性を高めるのか等の課題を提起することが求められる) 各区で取りまとめたウォーキングマスタープランはウィーン市で策定するモビリティプランと整合されていないため、上位計画にも盛り込まれるようにウォーキングマスタープランを洗練させることが当面の目標。

7) 現地の公共交通網に関する視察

また、本現地視察においては、実際にウィーン市内やプラハ市内における公共交通網の状況について現地視察を行った。視察結果は、ウィーン市及びプラハ市ともに映像記録として取りまとめ、今年度の沖縄振興局の「令和7年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査業務」において、「公共交通が充実した先進事例」として、高校での実証に向けたコミュニケーションの中で活用された。沖縄のありたい姿を議論するための市民巻き込み方策を検討するうえでもこのように海外での視察結果を用いることは、具体的なイメージを喚起しつつ議論を前進させる効果があると思われるため、今後も継続的に海外都市の行政関係者との情報共有・連携及びヒアリング調査活動は重要になると考えられる。



図 2-21 視察結果を取りまとめた映像記録の一部

(4) まとめ

本項の調査で得られた示唆は下記のとおりまとめられる。

- SUMP の計画策定では、バックキャスティング・アプローチを前提に市民(ステイクホルダー)の巻き込み戦略を盛り込む形でプロセス設計を行うことが重要である。
- プロセスの中では目標(目的)及びビジョンについて、施策や指標検討と混同せずに明確に設定する形で検討する必要がある。
- 策定プロセスは一過性のものではなく、常に施策の効果を検証しながら絶えず改善や新たな施策の導入を検討する循環型(PDCA サイクル)のプロセスとして設定する必要がある。
- 検討にあたっては庁内で部署横断的な検討体制を確立することが望ましい。

2.1.2 Well-being 指標に関する調査

(1) 調査の目的・概要

交通分野に限らず施策を遂行していくうえで、指標を設定することは、EBPM の観点から近年ますます重要視されている。指標と一口に言っても、表 2-12 のとおり複数のタイプの指標が存在し、異なる性質や機能を持つ。特に、施策に対応する「アウトプット指標」と、ありたい姿や目的に対応する「アウトカム指標」の違いを、明確に理解しておく必要がある。また、施策に投入される資源(ヒト、モノ、カネ、時間等)の量や質を表現するインプット指標については、施策の KPI とされる場合が散見されるが、施策の効果を測定することにはなじまないことに留意するべきである。

表 2-12 指標の分類

SUMP構成要素		測定の手法	
	例 →		指標タイプ
目的	交通部門を原因とする地域の大気汚染の低減	基準値を上回る大気汚染となった日数	アウトカム指標
交通に関わる目的	動力なし交通手段の利用増加	徒歩および自転車の交通手段分担率	交通行動指標
施策	構造的に分離した自転車道の建設	構造的に分離した自転車道の設置距離(km)	アウトプット指標
	市街地のショッピングストリートの歩行者天国化	市街地の歩行者天国化の完了率	
リソース	投資と維持管理のコスト	インフラの新設・改良のための交通機関の投資額および維持費	インプット指標

出所)一般財団法人地域公共交通総合研究所訳, 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン 第2版, 2026 年 1 月 29 日閲覧

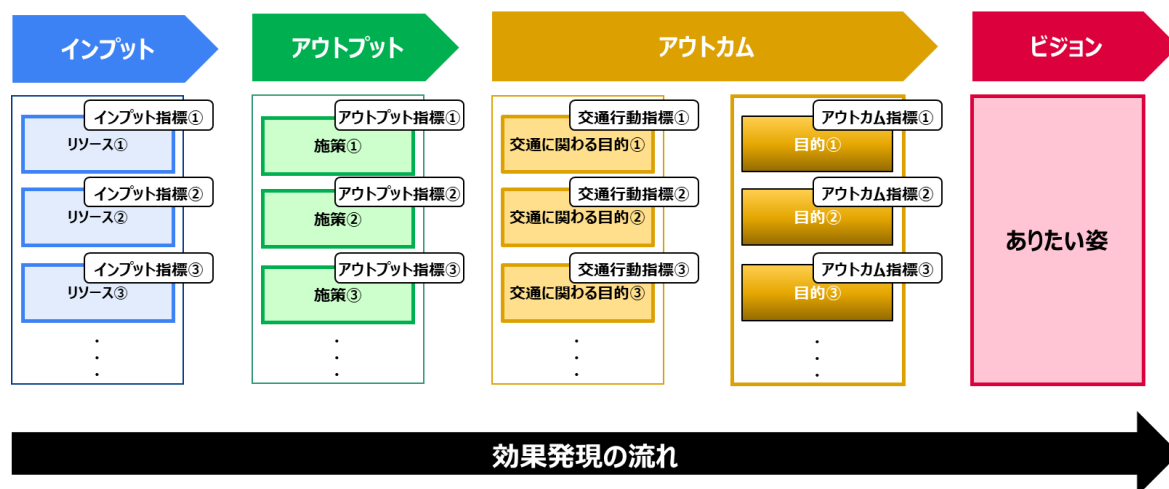


図 2-22 効果発現フローにおける各指標の活用場面

「アウトプット指標」は、施策と対応しており、施策を決定した後のフェーズにおいて機能する。2.1.1 で整理した SUMP ガイドラインでも、「しっかりとモニタリングと評価のプロセスによって、経験から体系的に学び、計画にかかるさまざまなアクティビティを調整、改善することができる」と、その重要性が示されている。

他方「アウトカム指標」は、地域での暮らしの全体像を広範な観点で表現する指標であり、交通分野に限らない様々な分野の指標が想定される。施策にブレイクダウンされる前の、地域として目指す方向性の戦略を策定ないし方向転換する場面において機能する。特に交通分野では、施策が多様な分野（経済、環境、エネルギー、医療、観光、教育等）に影響を与えることから、広範な観点からアウトカム指標を設定することが重要である。

アウトカム指標設定の意義や効果について、2.1.1 でも引用したウィーン工科大学交通研究所の柴山多佳児氏へのヒアリングから、複数シナリオ策定や部門間/交通モード間の戦略について合意形成を行う場面において、アウトカム指標が重要な役割を果たすというコメントを得ている。交通施策は上位の目標にも影響を与えるため、シナリオ策定の段階で各シナリオを多面的に比較し、戦略の大まかな方向性を見出していく際に、指標が重要である。また沖縄交通リ・デザインでは、交通環境の改善にとどまらず、ライフスタイルとの一体的なデザインを通じて、持続可能で豊かな暮らしを実現することを目指している。広範な政策部門と一体的に進めるために他分野の協力を得るうえで、分野を横断する共通指標として機能するアウトカム指標を設定しておくことで、他分野の政策体系に交通施策を位置づけることにつながり、交通にとどまらない、地域としての大きな戦略とすることが可能になる。

表 2-13 柴山多佳児氏へのヒアリングにて得られた、モビリティプランにおけるアウトカム指標設定の意義や効果についてのコメント

場面	意義
シナリオ策定	施策群の組み合わせである各シナリオによってもたらされる効果の範囲を、他分野含む指標の変化シミュレーションにより可視化し、上位の目標（エネルギー消費、環境、社会包摂性など）に照らし合わせて、施策群の大まかな方向性を見出していくことができる。
部門間/交通モード間の戦略合意	分野間や分野内の共通語として機能する指標を設定することにより、分野間/交通モード間の問題を相対化させ、妥協点を探ることが可能になる。

沖縄交通リ・デザインでは、沖縄の「ありたい姿」を市民対話を通じて設定し、それを実現するための施策を実装するバックキャスティング・アプローチを柱の一つとしており、「ありたい姿」に対応するアウトカム指標を策定することが重要となる。しかし 1.1.3 でも言及したように、多くの地域公共交通政策では、アウトプット指標の策定に留まっており、適切なアウトカム指標が策定されていないことが多い。そこで以降では、広範な観点を持ったアウトカム指標の事例として Well-being 指標に着目し、文献調査や有識者へのヒアリングを通じて得られた示唆を整理する。

整理項目は表 2-14 に示すとおり、まず初めに、モビリティプランの指標として Well-being 指標を活用する意義について、沖縄交通リ・デザインの観点から整理する。次に、世界や日本の Well-being 指標の事例を調査したうえでデジタル庁の地域幸福度指標に着目し、その理念や特徴を整理する。最後に、実際に各地域が Well-being 指標をアウトカム指標として活用していくうえでの、考慮事項について取りまとめる。

表 2-14 Well-being 指標に関する調査の整理項目

整理項目	調査事項	調査手法
1) 沖縄交通リ・デザインにおける指標として Well-being 指標を活用する意義	沖縄交通リ・デザインにおける指標が満たすべき要件	欧州現地ヒアリング及び文献調査
2) Well-being 指標の事例	世界や日本の Well-being 指標 地域幸福度指標の理念や特徴	文献調査
3) Well-being 指標を活用する際の考慮事項	地域幸福度指標における独自指標の追加 国際規格 ISO25554 に基づく Well-being の定義プロセス	有識者ヒアリング

(2) 調査結果

1) 沖縄交通リ・デザインにおける指標として Well-being 指標を活用する意義

沖縄交通リ・デザインにおけるモビリティプランのアウトカム指標として Well-being 指標を活用する意義を述べる。まず、沖縄交通リ・デザインにおける指標が満たすべき要件を整理する。2.1.1 で整理した SUMP ガイドラインにおいて、

- すでにしっかり定義され、測定や分析方法が広く知られている標準的な指標を使用しよう。これにより、他都市とのベンチマーキングや国内・国外の統計との比較が可能になる
- 交通に関する指標だけでなく、経済、環境、健康、社会などの関連分野の指標も考慮しよう
- 意思決定者や一般市民とのコミュニケーションに特に役立つ指標をいくつか含めておこう。これらの指標は、多くの人々にとって理解しやすく、関心を引くものであることが望ましい(例えば、交通事故による重傷者数や死者数、大気汚染規制値を超えた場所の数、創出された雇用者数など)

と記載されている。

また、2.1.1 でも引用したウィーン市 18 局へのヒアリングでは、表 2-15 のようなコメントが得られており、「市民や行政内他部門にとっても簡単に理解しやすくキャッチーな共通指標であること」と、「入手可能かつ把握可能であり、将来にわたってモニタリングできること」が、指標設定のポイントであると言える。

表 2-15 ウィーン市18局へのヒアリングにて得られた、モビリティプランの指標設定のポイント

コメント	ポイント
モビリティプランでの指標・目標設定で重視していたのは指標・目標が簡単に理解しやすくキャッチーであること、言い換えれば人々が共感しやすく理解しやすいものにするのであった。	市民や行政内他部門にとっても簡単に理解しやすくキャッチーな共通指標であること
指標は、基本的には我々が入手可能かつ把握可能であり、将来にわたってモニタリングできるものから設定した。総合的に考えるとより優れた指標もあるのではないかと考えるが、モニタリングできない指標であれば役に立たない。	入手可能かつ把握可能であり、将来にわたってモニタリングできること

これらの要件を満たす指標として、Well-being 指標は有用であると考えられる。まず Well-being

指標は、経済、環境、健康、社会といった様々な観点を束ねた統合的な指標であり、異なる行政部門間で共通の指標として理解されやすい。さらに、日本語では「幸福度」とも訳されるように市民にとってなじみやすい指標であり、政策評価でも引き続き重視されることが予見されるため今後ますます市民の共感を得やすくなる指標であると考えられる。

2) Well-being 指標の事例

世界や日本の Well-being 指標の事例を調査し、理念や特徴を整理する。結論として、デジタル庁の地域幸福度指標は沖縄交通・デザインにおける指標の要件の多くを満たしており、県内のモビリティプランの指標設定において参考とすべきものであると考えられる。

a. 世界や日本の Well-being 指標

Well-being 指標は現在も開発途上であり、各国に様々な開発事例と指標群が存在するが、指標はその特性により以下に大別することができる。

- 客観的指標：統計調査など、既存の客観的数値を用いることにより間接的に幸福度を計測する指標（例：交通利便性・利用可能な移動手段の選択肢の数、等）
- 主観的指標：アンケート調査を基本とし、主観的な満足度等を測り直接的に幸福度を計測する指標

例えば、OECD の“Better Life Index”は、「所得と富」「雇用と仕事の質」「住宅」「健康状態」「知識と技能」「環境の質」「主観的幸福」「安全」「仕事と生活のバランス」「社会とのつながり」「市民参画」と、11 の領域(Key dimensions)から構成され、「主観的幸福」領域の 1 指標を除く 10 領域の 23 指標は、OECD や国民経済計算、国連統計等の公的な情報源から得られる客観的指標から構成されている。利用者自身によって各要素の重みづけが可能でありつつ、構成指標の多くが既存統計に基づいていることから、OECD 加盟各国(41 か国)の比較が可能となっている。

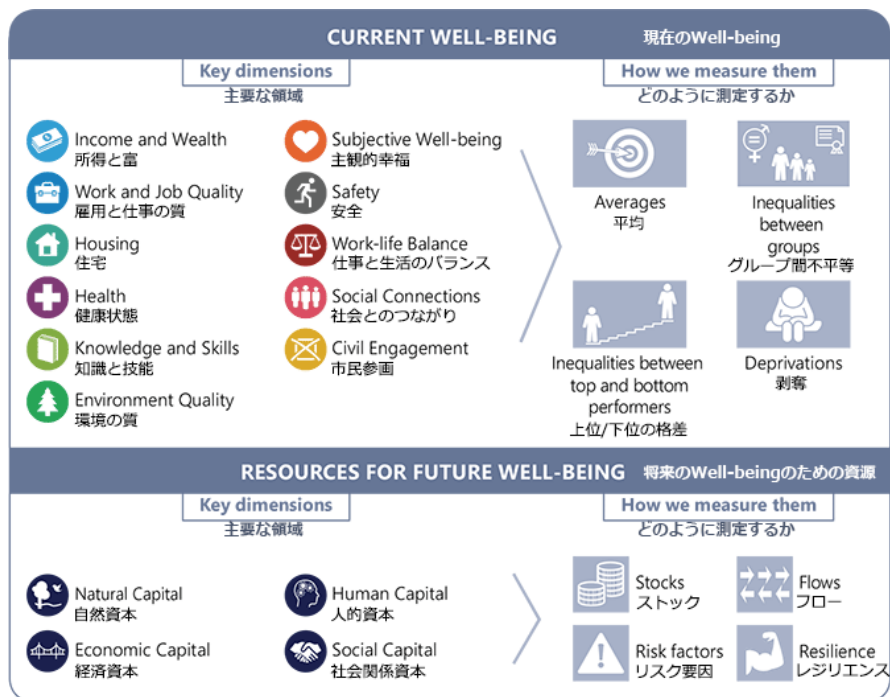


図 2-23 OECD Well-being フレームワーク

出所)独立行政法人労働政策研究・研修機構, 第 79 回「なぜ Well-being を『幸せ』と訳すのでは足りないか?」,
https://www.jil.go.jp/researcheye/bn/079_231129.html, 2026 年 1 月 29 日閲覧

一方、国内の事例をあげると、内閣府が 2019 年 7 月に公表した「満足度・生活の質を表す指標群 (Well-being ダッシュボード)」は 3 層構造となっており(図 2-24)、第 1 層には総合主観満足度という主観的指標が位置付けられている。第 2 層には、上記 OECD の“Better Life Index”をベースとして、「主観的幸福」と「市民参画」を除く 9 分野について、0 点から 10 点の主観的満足度を問う主観的指標が位置付けられており、各分野に紐づく形で 27 の客観指標群が設けられている。つまり、OECD のフレームワークでは客観的指標に重きが置かれているのに対し、内閣府の指標では主観的指標が重視されている。

地域間比較や客観性の担保、簡便性等の観点では客観的指標を用いることが優位であるが、幸福度の捉え方には個人差があるため、直接的に well-being を計測する観点では主観的指標が有効である。ウェルビーイング学会編集委員等を務める慶應義塾大学大学院の井上亮太郎氏へのヒアリングでは、「例えば沖縄県では主観的指標は高い一方で、客観的指標を見ると一定の改善が必要と思われる地域もあるように、客観的指標と主観的指標にはギャップがあり、両面から評価することが重要である」とのコメントが得られている。つまり、客観的指標と主観的指標の一方に依拠するのではなく、両面からバランスよく評価することが必要である。

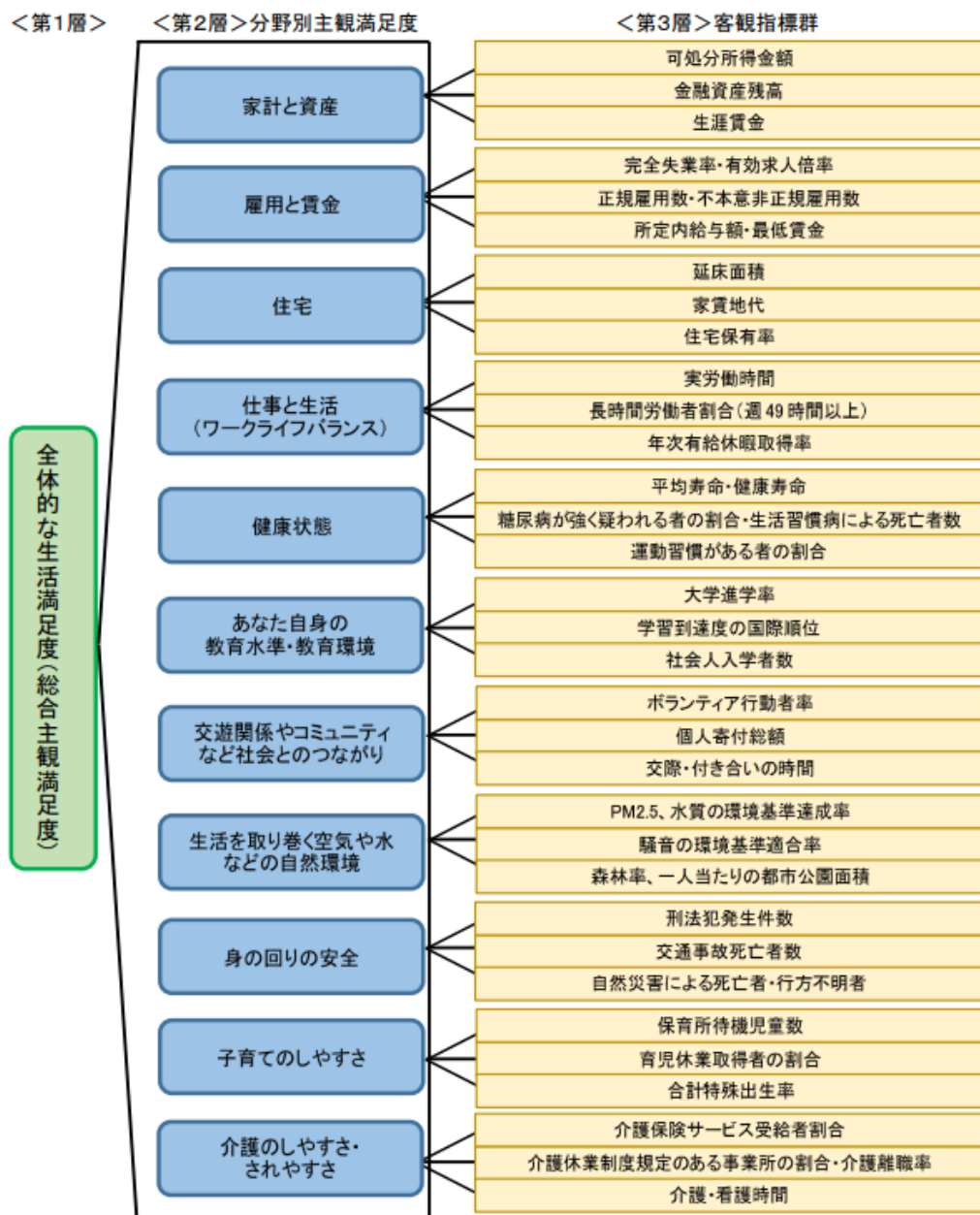


図 2-24 内閣府 Well-being ダッシュボード体系図

出所)内閣府, 満足度・生活の質に関する調査報告書 2025,
<https://www5.cao.go.jp/keizai2/wellbeing/manzoku/report09.pdf>, 2026 年 1 月 29 日閲覧

b. 地域幸福度指標の理念や特徴

ここでは、デジタル庁が 2022 年から開発・整備を行っている地域幸福度(Well-Being)指標に着目する。地域幸福度指標は、市民や事業者など様々な関係者が、「共通指標」として広く活用することを目的として、客観指標と主観指標のデータをバランスよく活用し、市民の「暮らしやすさ」と「幸福感(Well-being)」を指標で数値化・可視化している。さらに自治体ごとのダッシュボードを用意しており、24 カテゴリーの客観・主観データを活用し、偏差値化のうえグラフの凹凸の形で読み取れるようにして

いる¹¹。

■ 地域幸福度(Well-Being)指標の開発・導入目的は以下の6つです。

- **スマートシティ・まちづくりにおける「人間中心主義」を明確化**
 - デジタルやデータではなく、市民の幸福度（Well-being）の向上に向けてスマートシティ・街づくりを始める
- **市民の視点から「暮らしやすさ」と「幸福感（Well-being）」を数値化・可視化**
 - 行政、企業からではなく、市民の視点に立ちスマートシティが市民の暮らしやすさや幸福感に繋がっているか、を確認しながら進める
- **ランキングではなく、自治体が「個性を磨く」機会を創出**
 - 都市の個性を更に磨く気付きの材料となり、それぞれの都市の特徴をグラフの形や数値から捉えることができる
- **WHO等の国際的な枠組みを導入**
 - 世界的な基準と整合させた枠組みを導入し、日本のガラパゴス化を回避する
- **客観と主観データの両方を活用。無料でオープン化**
 - 基礎自治体毎の客観的に測定できるデータと市民の主観によるアンケートデータの両方を無料で利用できる
- **まちづくりのEBPM・ワイズスペンディングに役立てる**
 - データ(根拠)に基づいた政策立案・検証や、政策効果が乏しい歳出から政策効果の高い歳出への転換に活用できる

図 2-25 地域幸福度指標の開発・導入目的

出所)デジタル庁, 地域幸福度 Well-Being 指標 利活用ガイドブック, https://well-being.digital.go.jp/downloads/guidebook/Well-Being_guidebook_full_19Mar.pdf, 2026 年 1 月 29 日閲覧

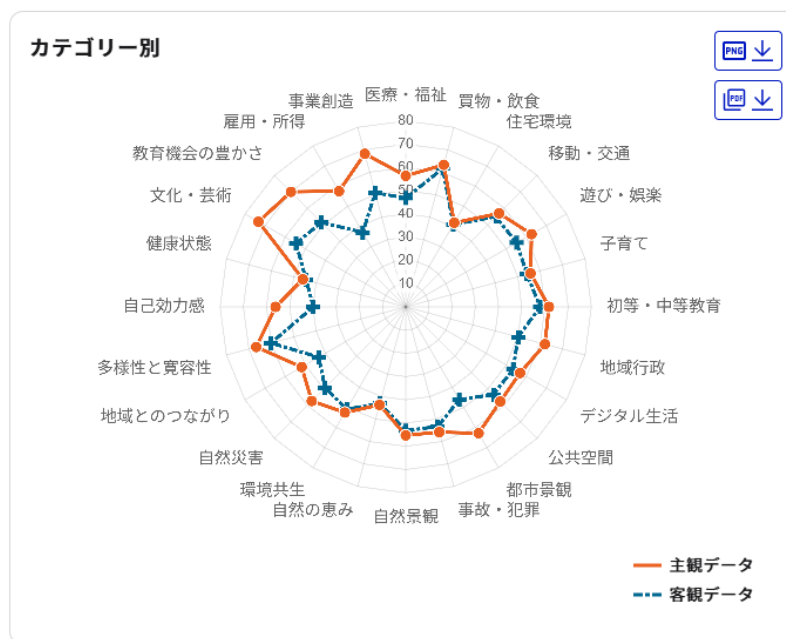


図 2-26 沖縄県那覇市の地域幸福度(Well-Being)指標(2025 年)

出所)デジタル庁, 地域幸福度 Well-Being 指標ダッシュボード, <https://well-being.digital.go.jp/dashboard/>, 2026 年 1 月 29 日閲覧

地域幸福度指標では指標がカタログとして一覧化されており(図 2-27)、客観指標は既存の統計データを利用して整備されている(表 2-16)。主観指標は、一般社団法人スマートシティ・インスティテュートによる 1 年ごとのアンケート(5 件法)に基づいているが、各指標について偏差値化された数値のみが公開されている。

¹¹客観指標(統計値)は、人口 10 万人以上の自治体の平均値を基準にする偏差値(地域により欠落指標あり)であり、主観指標(アンケート、5 件法)は、人口 10 万人以上かつ回答数 100 以上の自治体の平均値を基準とする偏差値である。ダッシュボードでは、各指標の偏差値についてカテゴリーごとに平均値を取ったものを表示している。



図 2-27 地域幸福度指標の市区町村版客観指標のカタログ

出所) デジタル庁, 地域幸福度 Well-Being 指標 利活用ガイドブック, https://well-being.digital.go.jp/downloads/guidebook/Well-Being_guidebook_full_19Mar.pdf, 2026 年 1 月 29 日閲覧

表 2-16 地域幸福度指標の客観指標(移動・交通)の利用データ

	KPI	利用データ (現状)				SCIJ による 更新予定
		調査年	公開 (更新年月)	更新 頻度	出典	次回データ 更新見込※
1	可住地面積あたり駅・バス停	①2023 ②2022	①2024 ②2024	①1年 ②1年	①国土交通省「国土数値情報ダウンロードサービス」 ②可住地面積は総務省「社会・人口統計体系」より (原出典: 国土交通省「全国都道府県市区町村別面積調」)	①2025 ②2025
2	人口あたり駅・バス停	①2023 ②2020	①2024 ②2021/11	①1年 ②5年	①国土交通省「国土数値情報ダウンロードサービス」 ②人口は総務省「令和2年国勢調査」の値	①2025 ②2026/11

出所) デジタル庁, 地域幸福度 Well-Being 指標 利活用ガイドブック, https://well-being.digital.go.jp/downloads/guidebook/Well-Being_guidebook_full_19Mar.pdf, 2026 年 1 月 29 日閲覧

以上の特徴を踏まえると、Well-being 指標はわかりやすい共通のアウトカム指標として機能し、その中でも地域幸福度指標は主観的指標と客観的指標の両面から評価することを可能としており、特に客観的指標は、定期的に更新される統計データを使用していることからモニタリングが比較的容易である。このように、地域幸福度指標は沖縄交通・デザインにおける指標の要件の多くを満たしており、県内のモビリティプランの指標設定において参考とすべきものであると考えられる。

3) Well-being 指標を活用する際の考慮事項

実際に各地域が Well-being 指標をアウトカム指標として活用していくうえでの、考慮事項について取りまとめる。なお、2.1.2(2)2)の論説を踏まえ地域幸福度指標を念頭に置いて整理する。

まず考慮事項について、地域幸福度指標では地域により独自指標が追加されることを推奨している。住民・地域主導での戦略策定を目指す沖縄交通・デザインにおいても、独自指標の追加は推奨されるべきものと考えられる。この他、Well-being 指標の定義方法に関して、先述した慶應義塾大学井上亮太郎氏へのヒアリングから、表 2-17 のとおり大きく 4 つのコメントを得ている。

表 2-17 井上亮太郎氏へのヒアリングにて得られた、Well-being 指標の定義方法に関するコメント

ポイント	コメント
独自指標追加の意義	独自指標の追加については、独自性を持たせるキーファクターとなる指標を盛り込むことが重要である。独自指標を追加することは、政策メッセージを付与する行為であり、地域として注力する目的や施策を宣言することを意味する。
Well-being 指標の定義方法	独自指標だけでなく、比較可能性のある共通指標も共存させることが重要である。そのうえで、地域ごとに各指標の重みづけをすることも重要だと考えている。 Well-being 指標を定義するうえでは、市民やステイクホルダーの合意を得ることが重要である。ロジックツリーを用いることが有効であるが、厳密性や精緻さよりもメッセージやストーリーとしての分かりやすさや伝わりやすさが重要である。
ISO 25554	本規格のガイドラインでは、メンバー個別の Well-being と集団(コミュニティ)のウェルビーイングを、互いに阻害しないように定義することを求めている。施策やサービスありきで目標や指標を設定することが往々にしてあるが、まず初めにコミュニティの Well-being とそれに紐づく指標を定義し、それを高めるための施策やサービスを検討する、バックキャスト・アプローチを求めている。Well-being や指標の定義、施策やサービスは見直しのフェーズも含んだサイクルとして設計する必要がある。 規格では、一連のサイクルの責任を持つリーダーを設定することも求めているが、リーダーの他にオーナー(自治体の首長にあたる人物)にも取組の意義を理解してもらうことが重要となる。さらにこの取組を通じて、リーダーを育成することも重要なトピックである。
市民巻き込み	いくつか重要となるコミュニティを想定し、各コミュニティに個別にあたっていくことが基本となる。ただし、ベルソナの考え方で洗い出していくと数に際限がなくなるため、ある程度重要な場面を設定しておき、関係性が濃い対象者を限定して巻き込むことが重要である。

まず独自指標を追加することは、地域として注力する目的や施策を宣言することを意味するため、庁内他部門や自治体の首長とも合意を形成する必要がある。

次に、独自指標の追加だけでなく、数多く用意された指標カタログの中から抽出や重みづけを行うことも重要であり、市民やステイクホルダーの合意を得るうえでロジックツリーを用いることが有効である。交通に関する施策が他分野を含む目的(アウトカム)に与える効果について整理されたロジックツリーとして、デジタル庁の公開するリファレンス・ロジックツリー(図 2-28)がある。その活用ガイドでは、ロジックツリーの策定の意義や策定プロセスについて解説されており、ロジックツリーは部門横断的な協働や市民参画を促すためのコミュニケーションツールであり、厳密性や精緻さよりもメッセージやストーリーとしての分かりやすさや伝わりやすさが重要である、という趣旨が述べられている。まさに部門横断や市民参画での計画策定を目指す沖縄交通・デザインにおいて参考とすべき事例だと考えられる。

こうした Well-being 指標の定義プロセスは、国際規格 ISO25554 に準拠すべきである。2024 年 11 月に発行された ISO25554(井上亮太郎氏が策定に関与)は、地域等のコミュニティには独自のウェルビーイングの概念があることを前提とし、その定義プロセス(バックキャストによる指標設定、

責任体制等)を規格している。

さらに、市民やステイクホルダーを巻き込むうえでは、いくつか重要となる場面や中心的なコミュニティを想定して意見を引き出し、現実的な妥協点を見出すことがポイントとなる。

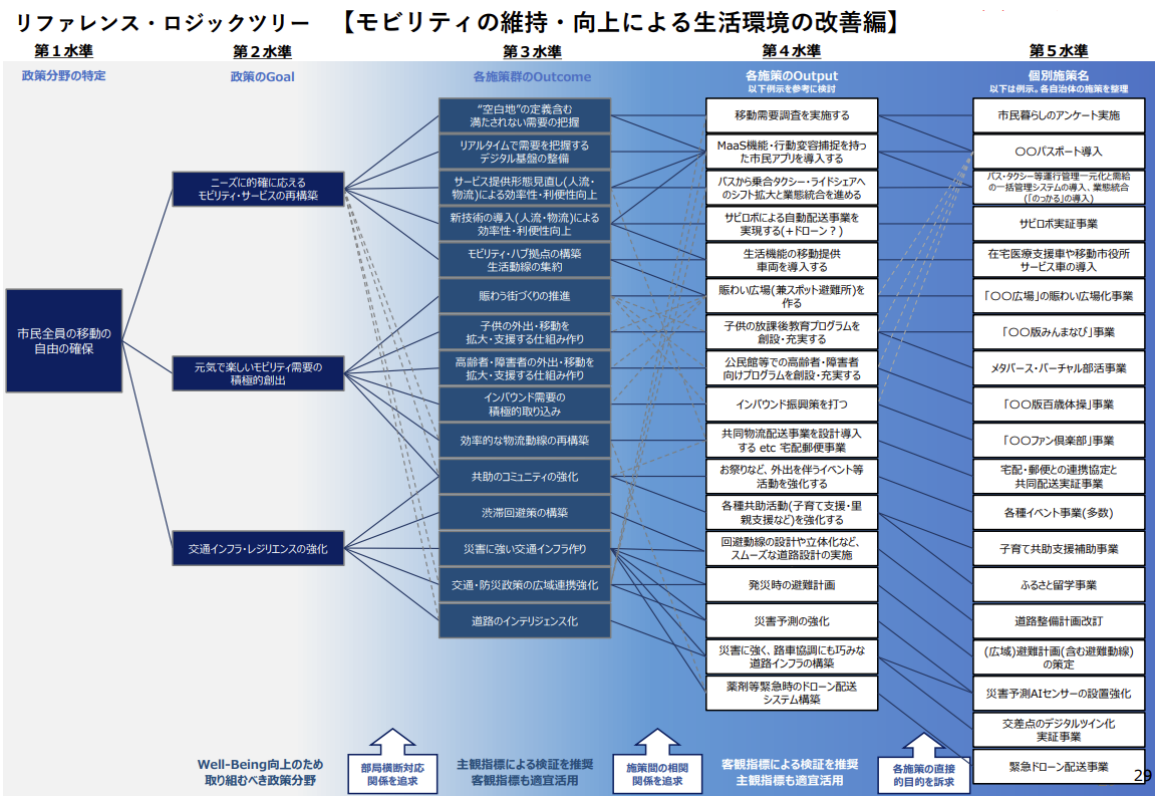


図 2-28 デジタル庁の公開するリファレンス・ロジックツリー

出所)デジタル庁、「リファレンス・ロジックツリー」活用ガイド、
https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/620c7d22-85f0-4809-901b-577b221d8b43/1b3f7d2a/20241205_meeting_wellbeing_outline.03.pdf, 2026 年 2 月 4 日閲覧

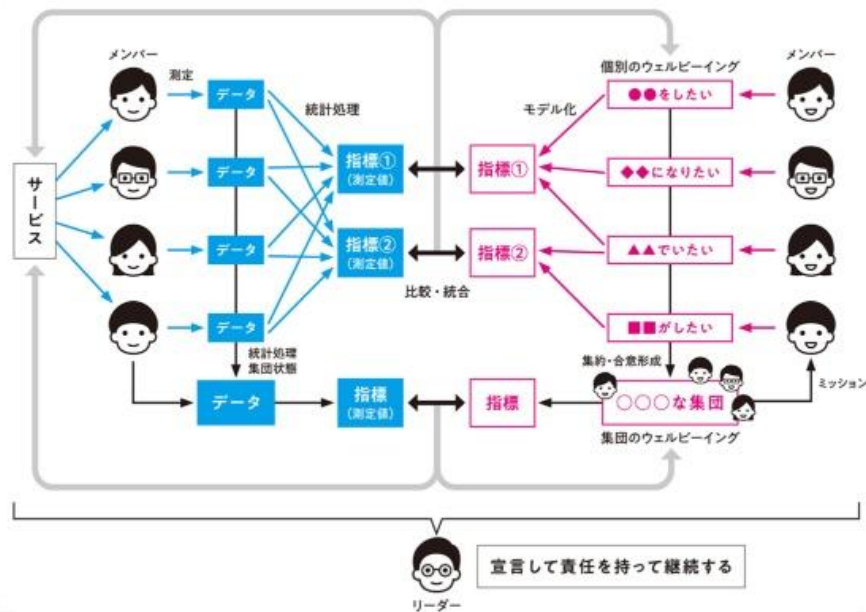


図 2-29 ISO25554 に基づく Well-being の定義プロセス

出所)HumanCapitalONLINE, ウェルビーイングはマネジメントできない?,
<https://project.nikkeibp.co.jp/HumanCapital/atcl/column/00105/060600003/>, 2026 年 1 月 29 日閲覧

(3) まとめ

本項の調査で得られた示唆をまとめると、下記のとおりである。

- 沖縄交通・デザインのアウトカム指標としては、市民にとって理解しやすく部門間を横断可能な共通指標として機能するものを設定することが重要であり、Well-being 指標はこれらの要件を満たす指標として有効である。
- Well-being 指標には多数の事例があり、客観的指標と主観的指標の位置づけに特徴が見られるが、両面から評価することが重要である。
- Well-being 指標の中でも地域幸福度指標は上記の要件を満たしており、県内のモビリティプランにおいてアウトカム指標を設定するにあたり、どのような指標が適切かを検討する際に参考にできるものであると考えられる。
- 指標の設定に当たっては、ロジックツリーによる合意形成や ISO25554 の規定する市民巻き込みやバックキャスティング・アプローチ、体制の設計が重要である。

2.2 地域主導に向けた検討

2.2.1 戦略設計の前提条件

本節では、前節で整理した調査結果をもとに、実際に沖縄交通・デザインについては沖縄における公共交通政策にどのように活用できるのかについて整理を行う。先述したように沖縄交通・デザインの取組を県民運動として拡大するためには、実証だけではなく、将来的に自治体(県・市町村)による新たな交通計画の策定や施策の展開、制度改革などの取組も一体となって推進する必要がある。特に沖縄交通・デザインで目指した「自家用車依存のライフスタイルからの脱却」に関する施策・機運醸成を図るうえで、沖縄県内の各地域が主体的に取組を推進することが求められる。したがって、本節では実際に沖縄県内の市町村等の自治体が取組を推進するうえで取るべき戦略とプロセスを整理する。

(1) SUMP の事例調査で分かった重要論点

SUMP に関する一連の事例調査では、SUMP ガイドラインの基本的な考え方だけでなく、実際に SUMP を活用したウィーン市の事例など実際に活用した自治体の取り組み結果についても調査を行った。これらの調査結果を踏まえて、SUMP において重要な論点となる要素は下表の項目であると整理できる。

表 2-18 SUMP の事例調査で分かった重要論点(再掲)

重要論点	内容
目標及びビジョンの設定	目標及びビジョンはシナリオや施策と混同せずに明確に設定する必要がある 上位計画や国の政策とも整合する形で整理することが求められる
指標設定	容易に入手可能で、モニタリングしやすい指標を設定する必要がある
シナリオ検討	施策と指標の相関関係を考慮して設定すべきであるが、必ずしも精緻な複数シナリオを検討する必要はない
施策の選定	実現可能性のある施策を整理したうえで、取組の優先順位/取捨選択を行う必要がある
ステイクホルダーの巻き込み方策	市民向けにはワークショップや市民会議など直接行政とコミュニケーション(対話・説明)を行う場を設けることが望ましい 企業や下位行政組織などステイクホルダーに応じて、巻き込み方策を変えることも重要になる
庁内の検討体制	SUMP を用いた計画策定は、庁内で部署横断的な連携体制を構築することで円滑に進められるようになる
循環型プロセス	SUMP における計画策定プロセスは一過性のものではなく、常に施策の効果を検証しながら絶えず改善や新たな施策の導入を検討する循環型(PDCA サイクル)のプロセスである

SUMP は公共交通に関わる計画・施策を策定するうえで、庁内での熟議及び合意形成を図ると共に市民・企業など関係するステイクホルダーを巻き込みながら一体となって、手続き妥当性の高さを担保した施策推進プロセスである。

具体的にどのようなシナリオ・指標・目標・施策を選定するのかではなく、これらの一連の検討・選定プロセスを実現可能性の高い形で整理した点に SUMP の特徴があり、沖縄において地方自治体が新たな計画策定を行う際には SUMP で重視している観点やプロセスの基本思想を盛り込む形で既存の計画策定プロセスをアップデートすることが可能になると考えられる。

(2) Well-being 指標の事例調査で分かった重要論点

Well-being 指標に関する一連の事例調査では、OECD の事例や日本における地域幸福度指標の事例を中心に、Well-being 指標の基本的な考え方や日本の地方自治体での適用可能性について調査を行った。これらの調査結果を踏まえて、Well-being 指標において重要な論点となる要素は下表の項目であると整理できる。

表 2-19 Well-being 指標の事例調査で分かった重要論点

重要論点	内容
シナリオ策定	施策群の組み合わせである各シナリオによってもたらされる効果の範囲を、他分野含む指標の変化シミュレーションにより可視化し、上位の目標(エネルギー消費、環境、社会包摂性など)に照らし合わせて、施策群の大まかな方向性を見出していくことができるため、重要である
部門間/交通モード間の戦略合意	分野間や分野内の共通語として機能する指標を設定することで、分野間/交通モード間の問題を相対化させ、妥協点を探ることが可能になるため、庁内の部署間または交通事業者との合意形成を図りやすい
モニタリングの容易さ	指標は網羅的に拡充させることよりも行政にとって入手可能であり、同時に把握が容易な指標を選定することが望ましい
共通指標としての有効性	設定する指標は、庁内を問わず市民や企業といったステイクホルダーとも共通認識となることが望ましく、その意味では指標は訴求しやすいものであることが求められる 共通認識とは、行政、交通事業者、市民など、関係ステイクホルダーの間で、ありたい姿の実現度合いを計測できるものとして、適切な指標群が設定されている状態を指す。 その状態とするための対話プロセスが実践されることが重要である
Well-being 指標の定義方法	独自指標だけでなく、比較可能性のある共通指標も共存させ、そのうえで地域ごとに各指標の重みづけをすることも重要となる 合意形成の観点から厳密性や精緻さよりもメッセージやストーリーとしての分かりやすさや伝わりやすさが重要である
ISO 25554 における循環型プロセス	本規格で定義されているように、Well-being や指標の定義、施策やサービスは見直し・修正のフェーズも含んだ循環型のプロセスとして設計する必要がある
市民巻き込み	いくつか重要となるコミュニティを想定し、各コミュニティに個別にアプローチすることが基本線となる

一部 SUMP の重要論点と重複する部分があるが、Well-being 指標は地域の実情に即した形で構築される分野横断型の評価指標であり、指標の設定・選定に際しては合意形成を念頭に訴求しやすいものにすることが求められる。また、指標そのものは計画策定・施策実行後も継続的にモニタリングすることを前提としているため、指標自体を修正・改善することも見据えた循環型のプロセスを設計することが求められる。

(3) 戦略設計の前提条件となる重要論点

SUMP 及び Well-being 指標の調査で整理された重要論点は先述したとおりであるが、両者の重要論点では通底している内容も多く、実際に次節で検討する戦略設計において前提条件となる要素は下表のとおり整理することができる。

表 2-20 戦略設計の前提条件となる重要論点

重要論点	内容
A: 目的やありたい姿に関する合意形成・認識共有の重要性	計画策定において、ありたい姿や目的を取りまとめる段階では、市民など当該地域にとって重要なステイクホルダーを巻き込んだ認識共有・合意形成を図る必要がある
B: 目標や指標の設定の考え方	継続的なモニタリングを見据えて、設定する目標や指標は明瞭で分かりやすく、ステイクホルダーに訴求しやすいものであることが求められる 同時に施策の効果を検証できるようにモニタリング可能なものであることが望ましい
C: 循環型のプロセス	計画策定における各種プロセス(指標設定を含む)は、策定後も継続的に改善・修正を試みることを念頭に循環型のサイクルであることが必要

したがって、戦略設計の前提条件となる要素とは、「A: 市民を巻き込んだ合意形成プロセスの導入」、「B: 明瞭かつモニタリング可能な目標及び指標設定」、「C: 継続的な改善が可能な循環型のプロセス設計」の 3 点であると整理できる。次節で検討する具体的な計画策定プロセスにおいては、上記 3 要素に留意した形で検討する必要がある。

2.2.2 地域主導に向けた戦略・プロセス

本項では、前項で整理した重要論点を踏まえて、沖縄の地方自治体で実装すべき計画策定プロセスの基本方針を整理・提示する。

(1) 戦略・プロセスの基本方針

まず、前項の重要論点をもとに本項で提案する計画策定プロセスの基本方針を整理する。前項では前提条件の 3 要素として、「A:市民を巻き込んだ合意形成プロセスの導入」、「B:明瞭かつモニタリング可能な目標及び指標設定」、「C:継続的な改善が可能な循環型のプロセス設計」を提示した。

この 3 点の前提条件を踏まえると、計画策定プロセスの基本方針は下記の 3 点として再整理できる。なお、本項では、上記 3 点の基本方針について留意すべき事項についても整理する。

- ① 市民とのコミュニケーションプロセスを包含していること
- ② 市民にも分かりやすい全体像(目標・指標・プロセス)を有していること
- ③ PDCA サイクルを回すことを想定した循環型のプロセスであること

1) 基本方針①:市民とのコミュニケーションプロセス

市民とのコミュニケーションプロセスとは、計画策定プロセスの中で市民との対話・合意形成の場を設けることを指している。例えばウィーン市の場合は無作為に抽出された市民が参加する市民会議という会議体をコミュニケーションの場と位置付け、市民対話を実践していた。また、昨年度から取り組まれている沖縄交通リ・デザインは実証メニューの選定段階から実証に参加する自治体・企業・学校の関係者とのワークショップを行い、意見集約及び機運醸成を図った。そのほか沖縄では、沖縄県が「次世代交通ビジョンおきなわ」における「沖縄のありたい姿」を取りまとめるために、企業や自治体・学校を対象としたワークショップを実践しており、すでに交通をキーワードとして市民と対話を行う機運醸成が図られている状況にある。

このような市民対話の方法は、第 3 章で詳述するようにパブリック・インボルブメントの理論に基づいて実践することが望ましいが、パブリック・インボルブメントが重視するのは「市民対話の場を設ける」ことではなく、「市民対話を盛り込む形で計画策定プロセスの手続き妥当性を担保する」ことにある。そのため、今後沖縄の各地域が主導的に計画策定を進めるうえでは、市民対話の場を単発的に設けるのではなく、目標設定や施策の選定などの各プロセスにおいて機能的に位置づけるが必要になる。

2) 基本方針②:市民にも分かりやすい全体像(目標・指標・プロセス)

市民にも分かりやすい全体像とは、計画策定プロセスそのものが市民にとって理解しやすく、納得しやすい内容であることを指す。市民とのコミュニケーションを経て合意形成を図るうえでも策定する計画における目標・指標の設定や施策の選定が明瞭であり、なおかつ実現可能性の高いものであるかを示すことは非常に重要である。また、ウィーン市のヒアリングでも提起されたとおり、こうした明瞭で実現

可能性の高い目標・指標設定は、行政の担当者にとっても庁内での合意形成を図るうえで重要になると考えられる。

また、こうした明瞭さはプロセスそのものにも求められるため、市民など関係するステイクホルダーにとってどのように計画が策定されるのかという明快なプロセスを設計する必要がある。次項で後述するが、既存の地域公共交通計画の策定プロセスにおいても、アップデートガイダンスで市民対話を盛り込んだ形でのプロセス設計の必要性を提起しているが、市民対話の位置づけが明確ではないうえに「分かりやすさ」についてはあまり具体的な言及がない状況である。そのため、共通認識を図る観点からどのような目標設定・指標設定・プロセス設計が望ましいのかについて庁内で熟議することが求められる。

3) PDCA サイクルを回すことを想定した循環型のプロセス

循環型のプロセスとは、計画策定プロセスを一過性のものと捉えずに計画策定及び施策実施後も継続的にモニタリングし、状況に応じて改善や修正を行うことを念頭に置いたプロセスを指す。プロセス設計については、すでに地域公共交通計画のアップデートガイダンスにおいても同様の趣旨の提言が行われているものの、沖縄の地方自治体の現況を概観すると地域公共交通計画等の計画策定プロセスは数年に1回行われるものと位置付けられており、継続的に見直しが行われる運用は行われていない。

こうしたプロセスを循環型のものとして再定義することは、計画文書をもとに実行する各種施策を柔軟に見直し、機動的に改善することを可能にするため、施策の有効性検証や取組の加速化という観点からも有用であるといえる。

2.2.3 プロセスの全体像・現行プロセスとの差異

(1) プロセスの全体像

先述した基本方針をもとに沖縄の地方自治体が主導的に計画策定を行う際のプロセス案を下図の通り提案する。本プロセスは Step0 の体制構築から出発し、Step1 の「課題分析」から Step6 の「施策の実行」までの各ステップを継続的かつ循環的に実施することを想定している。各ステップの概要及び実施における留意点については次項にてステップ別に記載する。

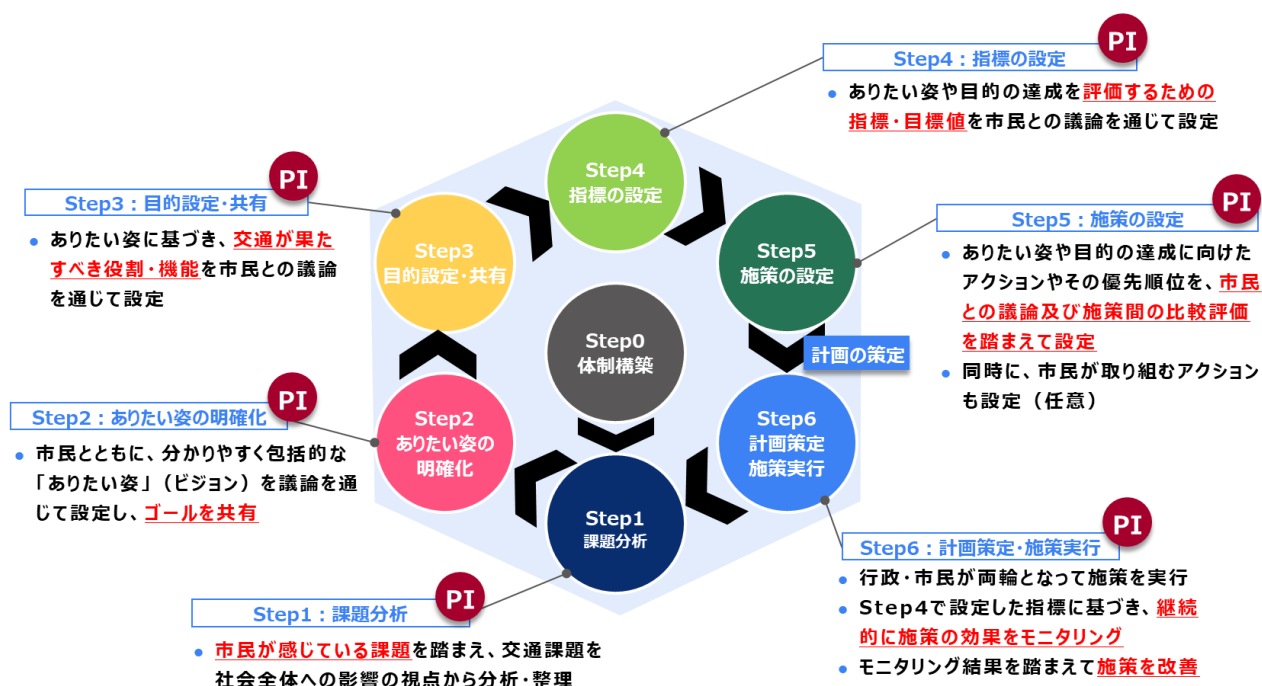


図 2-30 実装すべき計画策定プロセス図

特に、Step2:ありたい姿から Step3:目的、Step4:指標を設定するまでのプロセスが重要であり、これらの設定プロセスの流れを図 2-31 に示す。

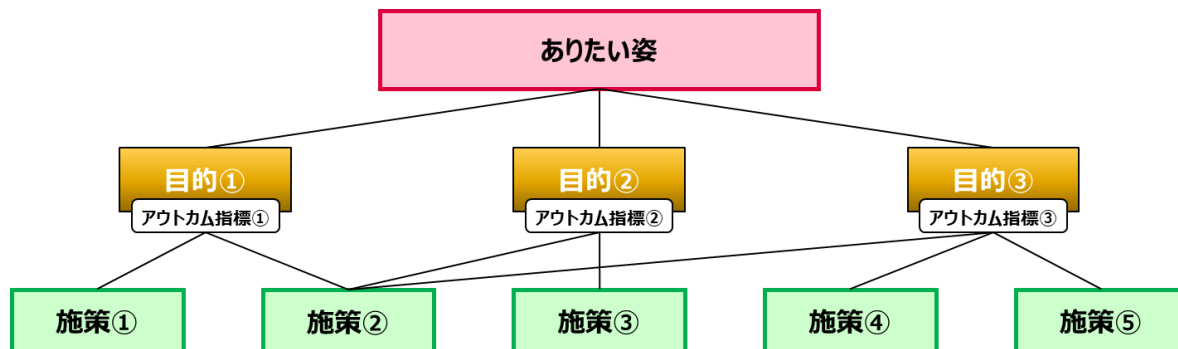


図 2-31 ありたい姿から目的、指標、施策を設定するまでのプロセス

上述した「ビジョン」、「目的」、「指標」、「施策」について、表 2-21 において意味や役割を解説する（ビジョン、目的、指標、施策の解説は SUMP ガイドラインより引用）。

表 2-21 用語の解説

用語	解説	役割
ビジョン *沖縄交通 リ・デザイン では「あり たい姿」と 呼称する。	「目指す都市の未来像を定性的に表現したもので、SUMP のプロセスを通じて、目的、戦略的指標、目標値の策定や適切な施策の選択の指針となるものである。通常、ビジョンは長期的な展望であり、SUMP の期間を超えた 20～30 年先を視野に入れることもある。」 ¹²	目的、指標、目標値、施策の選択の指針 市民が参画する形で作成することにより、当事者意識を確立させる。
目的	「都市が目指す改善点を大まかに記述したもの。それぞれの目的では、改善の方向性と優先分野を具体化するが、そこに到達するための手段は特定しない。」 ¹²	ありたい姿を一段具体化させ、ありたい姿の実現に向けてどのような変化を目指すか（重点分野等）を示す。
指標	「指標とは、特定の目的や目標値への到達状況をモニタリングするための、明確に定義されたデータセットである。戦略的指標は、SUMP の全体的なパフォーマンスの測定を可能にし、その評価のための基礎となる。施策指標によって、より詳細なレベルで、個々の施策のパフォーマンスのモニタリングが可能になる。目標値とは、戦略的指標の目指す値を表したものである。具体的には、目標とする年までに、現状と比較してどこまで到達すべきかを定義する。」 ¹²	目的への到達状況をモニタリングするためのデータセット *指標の分類や役割の詳細は 2.1.2(1)にて解説
施策	「施策とは、SUMP における 1 つまたはいくつかの政策目的の達成に向けて、あるいは 1 つまたはいくつかの問題の克服のために実施する、広範なタイプのアクションである。具体的には、土地利用、インフラ、規制、マネジメント、サービスの施策から、行動変容、情報提供、プライシングに関する施策までさまざまな実例がある。」 ¹²	目的や目標値を実現するための具体アクション

(2) 現行プロセスとの差異

現行の地域公共交通計画のアップデートガイダンスでは、「地域の交通課題を把握したうえで交通のありたい姿を設定し、その実現に向けた施策を抽出する」という計画策定プロセスが提案されている。本書で提案したプロセスについても「①課題分析⇒②目的設定⇒③施策選定」というアップデートガイダンスの計画策定プロセスと整合しており、アップデートガイダンスで提起されたプロセスに関して批判を試みるものではない。むしろアップデートガイダンスのプロセスが目指している計画策定の実現性および網羅性を高めるための補完的な取組を包含したものが今回提案したプロセスであり、今後沖縄における各自治体が地域公共交通計画等を策定する際には、アップデートガイダンスでのプロセスに則りながらも本書の提案プロセスの補完的取組を導入する形が望ましい。

また、本書で提案したプロセスが具体的にどのような点でアップデートガイダンスのプロセスを補完しているのかについては、①市民を巻き込んだ対話を目的設定のプロセス以外にも盛り込んでいる点と②現行計画における「目指す姿」を細分化し、「地域のありたい姿」、「交通が果たすべき役割」、「目的達成に向けた指標・目標値の設定」の 3 段階に分割した点の 2 点が挙げられる。このことにより、より実装したい施策の採用意義・目的を明確化することができるとともに、政策実装後の効果計測を明示的に実施することが可能になる。1 点目については、地域公共交通計画のアップデートガイダンスにおいても、市民や関係するステイクホルダーとの合意形成の重要性は明記されていることを踏まえ、SUMP の考

¹² 出所)一般財団法人地域公共交通総合研究所訳、持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン 第2版、2026 年 2 月 27 日閲覧

え方を用いて計画の初期段階から取りまとめの段階に至るまで市民対話を継続的に実施することを推奨している。これまで、合意形成の重要性は指摘され続けてきたが、具体的な手法が明記されなかったことがなく、この点で、SUMP を参考とすることの大きな意義を見出せる。なお、市民対話はパブリック・インボルブメントだけでなく、オープンハウスやニュースレターによる広報発信も含めた幅広いコミュニケーション戦略を想定している。

2 点目については、現行の計画策定プロセスで提起されている「交通が目指す姿」の実現性をより高めるために、現状の課題に対応するための施策の検討というアプローチに加えて、前提となる地域全体としての「ありたい姿」およびこれらのビジョンを達成するための目標値の設定を明確にプロセスとして盛り込むことを提案している。本書で調査した Well-being 指標および SUMP の考え方に則り、地域全体のありたい姿と交通が目指すべき役割(目的)と目標値が明確に設定されることにより、施策の選定がより円滑になるだけでなく、地域全体での機運醸成をより高めることが可能になると考えられる。

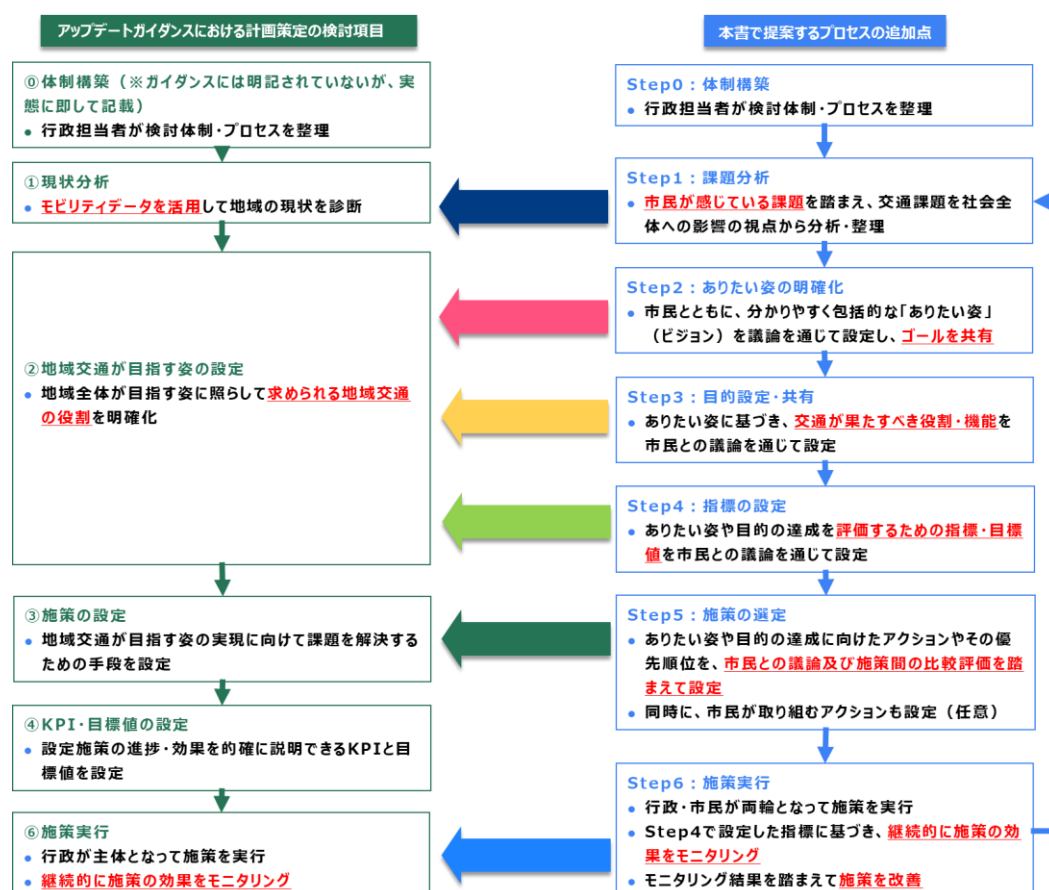


図 2-32 実装すべき計画策定プロセス図と既存の地域公共交通計画のアップデートガイダンスで推奨されるプロセスの比較

2.2.4 戦略策定プロセスの実践に向けて

(1) 各ステップの進め方の詳細

2.2.2 で述べた各ステップについて、具体的な進め方の詳細を説明する。

1) Step0:体制構築

体制構築とは、庁内における計画策定のための担当者及び担当チーム・協議会を組成することを指す。日本及び沖縄の自治体の実態を踏まえると、都市計画課や交通政策課といった庁内で交通政策やまちづくりを所管する部署が主導するのが実態となっている。しかし、本来は交通政策の実装がもたらす効果・影響は、交エネルギー、環境政策、福祉、医療、教育など幅広い分野に及ぶため、関係する所管部署の担当者を巻き込むことが必要であり、これは SUMP の思想に合致する。具体例としては、計画文書の策定及びプロセス設計・推進は担当課（都市計画課や交通政策課）が担い、その進捗報告及び協議の場として、庁内の他部署を巻き込んだ「検討会議」を定期的開催するといった施策が想定される（2.1 で紹介したウィーン市の事例では、モビリティチームという名目で会議体を組成した事例がある。）。なお、現に、法定協議会で議論する前に、自治体の庁内での会議体（「幹事会」といった名称である場合が多い。）が持たれることもあり、既存の検討プロセスを活用、応用することで我が国においても実装の可能性はある。

体制構築のステップでは、今後計画策定プロセスを実行するうえで抜けもれなく庁内の関係者を巻き込むための準備が肝要であるとともに、後述する Step1 以降の段階で実施する PI の方法など全体のプロセス及び当該自治体における計画策定のゴールに関しても熟議を重ねたうえで実行に移すことが求められる。また、こうした庁内の関係者の巻き込みに当たっては、関連施策の洗い出しにとどまらず、各部署の目的やミッション等について洗い出しを行える体制を構築することが後続のステップにおける検討を行ううえで重要となる。

また、計画策定の協議会組成においては、事務局以外の構成員として、自治会、観光協会、商工会、老人会等の関係者が委員として参加することが通例であるが、計画の内容面に関する実質的な検討は、事務局である自治体（及び検討業務の委託事業者）内部で完結している事例も見受けられる。そのため、外部委員や同じく協議会に参加する内閣府など国の関係者がプロセス自体や既存の計画の見直しに参画することは難しい状況が生じている。したがって、体制構築に先立ち、国から自治体や委託事業者に対する情報共有・勉強会の場を設定することで、国として想定している考え方の周知を図ることはもとより、計画策定等にあたり、自治体と委託事業者間での打ち合わせへの参画も含め、伴走支援を行っていくことも必要となる。

2) Step1:課題分析

課題分析のステップでは、当該自治体が抱える交通課題について、多面的に、かつ、データに基づいて検討することが求められる。「多面的」とは、具体的には「市民の視点を盛り込むこと」と「交通課題を社会全体の影響から検討すること」を意味する。

前者の「市民の視点を盛り込むこと」については、PI を用いて市民が感じている課題を聞き取ることが必要になる。このステップにおける PI の具体的な手法としては、オープンハウスを用いて来訪者と行

政職員が対話することで市民の感じる課題を聞き取ることが有効であると考えられる。

後者の「交通課題を社会全体の影響から検討すること」については、従来型の計画策定において着目されやすい交通課題(バスのサービス水準等)自体を解決すべき課題と設定するのではなく、むしろこうした交通課題が社会全体にどのような影響を与えているのかという観点で検討する必要がある。例えば、バスのサービス水準が低いことにより、自家用車依存が加速し、それにより交通渋滞が慢性化・深刻化することを通じて、時間損失が生じ、沖縄社会にとって労働生産性低下などの経済的損失を与えているほか、教育・医療等の観点で機会損失を発生させている。このように、移動・交通の課題が、どのように社会的な悪影響を生んでいるか、といった観点から地域が抱える交通課題を分析・整理することが望ましい。そのための分析・整理手法としては、既出の公共交通計画における課題の再整理だけでなく、公共交通手段へのアクセス性等を測るアクセシビリティ関連指標による定量分析が有効であると考えられる。また、課題分析の手法としては、「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」におけるデータを活用した現状診断の手法を参照することが有効である。

このような分析・整理を行うことで、移動・交通の現状について、市民が感じている主観的な課題、データからうかがえる客観的な課題の両面から抽出することができる。これにより、取り組んでいる新たな計画策定において、「解決すべきまたは着目すべき課題」を取りまとめ、今後のコミュニケーションの基礎となる情報を整理し明らかにすることが本ステップの主眼である。

3) Step2: ありたい姿の明確化

このステップでは、当該自治体が目指すべきありたい姿を明確化することが求められる。ありたい姿とは、ビジョンと言い換えることが可能であるが、具体的には「①分かりやすいこと」、「②包括的であること」、「③市民を巻き込みながら議論し、共有すること」の3点がポイントとなる。

1点目の分かりやすさについては、ありたい姿の方向性が誰にとっても理解・納得できるように、キャッチフレーズやモットーのような形で明確化することが求められる。

2点目の包括性については、交通分野に限らず、エネルギーや医療・教育・福祉などの観点も包含する形で地域のありたい姿を取りまとめることが求められる。

他方で、計画策定の際には県などが定めた上位計画との整合性も重要であり、ありたい姿についてはこうした上位計画で定められたビジョンを参照することも重要である。例えば沖縄の場合、沖縄県が策定する「次世代交通ビジョンおきなわ」が上位計画の代表例と位置付けられる。そのため、分かりやすいキャッチフレーズや包含すべき分野については上位計画の方向性も把握したうえで整理することが望ましい。

3点目の市民の巻き込みについては、Step0と同様にPIを用いて市民と議論する場を設けることが求められる。具体的にはワークショップ等の機会を設定し、市民や企業・学校など地域の幅広いステイクホルダーを巻き込むことが望ましい。ワークショップは、ありたい姿を取りまとめるための議論の場としてだけでなく、最終的に取りまとめたありたい姿を共有する場としても継続的に実施することが必要であり、地域と一体となってゴールを共有することで課題解決に向けた機運を高めることが可能になる。

具体的なプロセスとしては、まず庁内において交通政策実行の効果・影響が及ぶうる各分野ごとのありたい姿を洗い出し、庁内におけるありたい姿を定義することが必要となる。そのうえで、市民対話では、大まかな戦略の方向性とそれにより実現される複数の将来シナリオを用意したうえで、どのシナリオが

望ましいかを市民と議論し、改めて市民提案に基づき「ありたい姿」を形成していくという双方向的な手法が採用されるべきである。シナリオとは、「ありたい姿」の定義に向け、市民を巻き込むためのコミュニケーションツールであり、市民との対話や参画を活性化させるうえで重要な役割を果たす。こうしたプロセスを経て、シナリオとありたい姿は、互いに行き来しながら策定・洗練されていくこととなる。

4) Step3:目的設定・共有

このステップでは、前ステップで取りまとめたありたい姿に基づいて、具体的に地域交通が果たすべき役割や機能について設定することが求められる。言い換えれば、ありたい姿の実現に向けて、地域交通はどのような目的を達成すべきなのかという点について整理・共有することが必要になる。

この段階で整理する目的とは、定量的な数値目標ではなく、定性的な内容であり、具体的にはStep2で取りまとめた地域のありたい姿を実現するためには、Step1で整理した課題をどのように解決すべきなのかといった視点で検討することが求められる。そのため、Step2と連続する形でPIの手法であるワークショップを開催し、市民を巻き込んだ形で地域交通が果たすべき役割について議論することが必要である。

このステップの議論において重要なコミュニケーションツールとしてロジックツリーが挙げられる。ロジックツリーは、交通課題の目標達成が地域社会の変化にどのように貢献するのかという視点から検討・整理される。こうしたツールをたたき台として目的の設定を議論することで関係者間での共通認識が醸成される。なお、このプロセスで整理される目的は交通分野の目標数値となるが、自治体の総合計画で示された他分野の目標数値とも整合することは、庁内調整の観点では重要となる。

こうした議論及び整理を通じて、今回の計画策定の基軸となる果たすべき目的が明確化するが、具体的に達成度を測るための目標値などは次のStep4で議論することが求められる。

5) Step4:指標の設定

このステップでは、前ステップまでで取りまとめた、ありたい姿及び交通が果たすべき役割(目的)の達成度を評価するための指標及び目標値を設定する。指標は、計画の達成状況のモニタリングや改善の基礎となる重要なものであり、その設定に当たっては、市民の巻き込みも含めて十分な検討が必要となる。また、SUMPやWell-being指標等の調査でも概観したとおり、主観的指標と客観的指標の両面から評価することも重要である。

指標の設定にあたっては、交通分野に関わる指標だけでなく関連分野の指標(地域幸福度指標など)も盛り込むことで網羅性を担保するとともに、計画期間中における継続的なモニタリングを見据えて、行政にとって入手可能な指標を整理する。そのほか独自指標の追加や重みづけに当たっては、ISO25554の規格(市民巻き込み、体制)に準拠することも重要である。なお、主観的指標はアンケートなどによって取りまとめることが想定されるが、十分な調査結果が得られない際は、地域幸福度指標の個別アンケート調査ツールを使用することが推奨される。客観的指標については、地域幸福度指標の指標群のうち、市民にとってのわかりやすさとモニタリングのしやすさの観点から指標を選択することが望ましい。

また、個々の目的に結びつく指標とは別途、計画全体の目標値については、交通分野に関する指標から選定することが望ましく、交通分担率やアクセシビリティ指標などを用いることが想定される。こうした

計画全体の目標値の設定については、「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」における KPI の考え方が参照に値する。

そして、こうした目標値の設定や指標の洗い出しについては、これまでのステップと同様に PI としてのワークショップまたはオープンハウスを継続的に実施することが望ましい。また、庁内においてもモニタリング指標の設定にあたって関連部署との連携及び地域内でデータを提供可能なステイクホルダー（交通事業者など）とも対話を実施し、実際に施策実施後のモニタリングを実現するための体制構築を進めることが求められる。

6) Step5: 施策の決定

このステップでは、前ステップまでで整理したありたい姿及び目的達成に向けて、具体的に行政が取り組むべき施策（アクション）を整理するとともに、各施策の有効性を比較評価したうえで優先順位を決定することが求められる。また、施策の優先順位の決定などについては、これまでのステップと同様に PI であるワークショップ等を活用して、市民との議論も踏まえたうえで検討することが望ましい。

施策の比較評価については、前ステップで整理した指標群を用いて、想定されるシナリオを整理する手法が、市民や関係者の巻き込みの観点からは特に有効である。このステップにおける「シナリオ」とは、2.1 で整理したプレーメンの事例のように、「①施策 A を実施した場合」と「②施策 B を実施した場合」、「③いずれの施策も実施しなかった場合」などの複数のシチュエーションに応じて、目標値（交通分担率等）がどのように変化するかを整理したものであり、こうした複数シナリオの比較検討を通じて、優先すべき施策を抽出する。また、ウィーン市の事例のようにシナリオではなく、定性的評価も含めた形でマトリクスとして一覧にする方法も見通しを得やすく有効であると考えられる。

このような過程を経て取りまとめた施策が、実際の計画文書に掲載される取組となるが、同時にこのプロセスでは市民対話を通じて、市民として取り組むべきアクションについても整理することにより、需要と供給双方の統合的な取組となり、相乗効果が発揮されることも期待される。今回提案した計画策定プロセスは、ありたい姿を取りまとめる段階から継続的に市民を巻き込んだワークショップの開催を提案しているが、本ステップのワークショップはこの一連の市民対話の集大成という位置づけになるため、市民として目的達成のためにどのようなアクションをするべきなのかについて取りまとめることは、地域主導でより良い交通起点のまちづくりを推進するうえでは大きな意義があるといえる。

7) Step6: 施策の実行

本ステップは、Step5 を経て実際に計画文書が策定され、施策が実行された段階を指している。この段階では、行政・市民が両輪となって施策を実行すると共に Step4 で設定した指標に基づき、継続的に施策の効果をモニタリングすることが求められる。そして、モニタリングの結果を踏まえて、施策を状況に応じて改善することが望ましい。

計画文書は、一般的に数年に一度改定することが求められるが、本項で提案した計画策定プロセスは改定時期に囚われずに継続的に施策を実行するための循環型プロセスとして想定しており、計画文書策定後も継続して取り組むことが望ましい。そのため、法定協議会を定期的を開催することのみならず、庁内で構築した検討体制や PI によって構築した市民を巻き込んだワークショップについても継続的に維持し、計画の達成状況を広く発信しつつ、改善に向けた取組を不断に行うべきである。

(2) ロジックツリーと指標の例

1) ロジックツリーの作成例(Step2-Step3)

これまでに幾度も述べてきたとおり、上述したプロセスの中で、特に施策決定の前段となる Step2:「ありたい姿の明確化」から Step3:「目的設定・共有」では、市民やステイクホルダーの合意を形成しながら「ありたい姿」や「目的」を、具体性や部門横断性(分野の包括性)を伴った形で定義することが重要である。部門横断的な協働や市民参画を促すために有用なのが、ロジックツリーである。

ロジックツリーは、現状の課題に対応するための施策の検討というアプローチに加えて、「ありたい姿」からバックキャストして「目的」、ひいては「施策」へとブレイクダウンしていくためのツールである。ロジックツリーは、まず議論を促すためのたたき台として作成され、多様な主体による議論と反映の繰り返しにより丁寧に形成されるものである。因果関係等の厳密性や精緻さよりも、メッセージやストーリーとしての分かりやすさや伝わりやすさ、そして何より関係者間の議論を経て広く合意を得たうえで「ありたい姿」や「目的」が決定されていくプロセス自体に意義がある。

ロジックツリーを用いて「ありたい姿」と「目的」、「施策」を定義した作成例を図 2-33 に示す。なお、沖縄交通リ・デザインでは地域主導の戦略設計を基本方針としていることから、ここでは作成例を示しつつ、地域主導でのアレンジ・作成を推奨する。

まず「ありたい姿」について、誰もが納得するコンセプトとして上段に「住み心地のよい持続可能な地域」と記載している。ここでいう「持続可能」とは、経営状況に基づく公共交通の持続可能性の話ではなく、市民にとって理想的な暮らしを可能とする地域づくりの話である。ただしこのままでは抽象的で分かりづらいため、3つの政策分野へと分解している。具体的には、経済面では「自由で活発な経済活動を実現する都市空間」を、福祉面では「市民の健康で文化的な生活」を、環境面では「次世代に誇れる自然環境」を目指すこととしている。「ありたい姿」は後段の目的や施策を規定する大前提として作用するため、ここで決定する「ありたい姿」は、地域として注力する分野を宣言する政策メッセージとしての意義を持つ。そのため、この段階で庁内の部を横断する体制で、かなり踏み込んで議論しておく必要がある。

次に設定する「目的」も二段に分けて記載している。一段目では、Step1において分析された「現状」と「ありたい姿」のギャップを埋めるためには、何をどう変化させる必要があるかを記載している。二段目には、そのうち交通に関する市民、行政、事業者のアクティビティで変えられる部分はどこかを記載している。ここで、「目的」と「施策」を混在させず切り分けて設定する必要があることを強調したい。「目的」は利用者視点で実現を目指したい内容が明記され、「施策」は行政や事業者の視点で実現を担保する手段が明記される。まさに利用者視点で戦略を策定することが求められるのである。

図 2-33 ではすでに「施策」が記載されているが、行政によるアクティビティである「施策」は、アウトプット指標を設定した後、Step5で決定するものである。ただし、市民やステイクホルダーによる積極的な参画が生まれるのは、「ありたい姿」や「目的」よりも「施策」に関する議論であると考えられる。「施策」の決定は後段でなされるべきであるものの、ロジックツリーの構築フェーズにおいて市民やステイクホルダーから寄せられた「施策」に対する意見は適切に受け取り、「ありたい姿」や「目的」として再構築したうえで、再び合意を得ることが重要である。

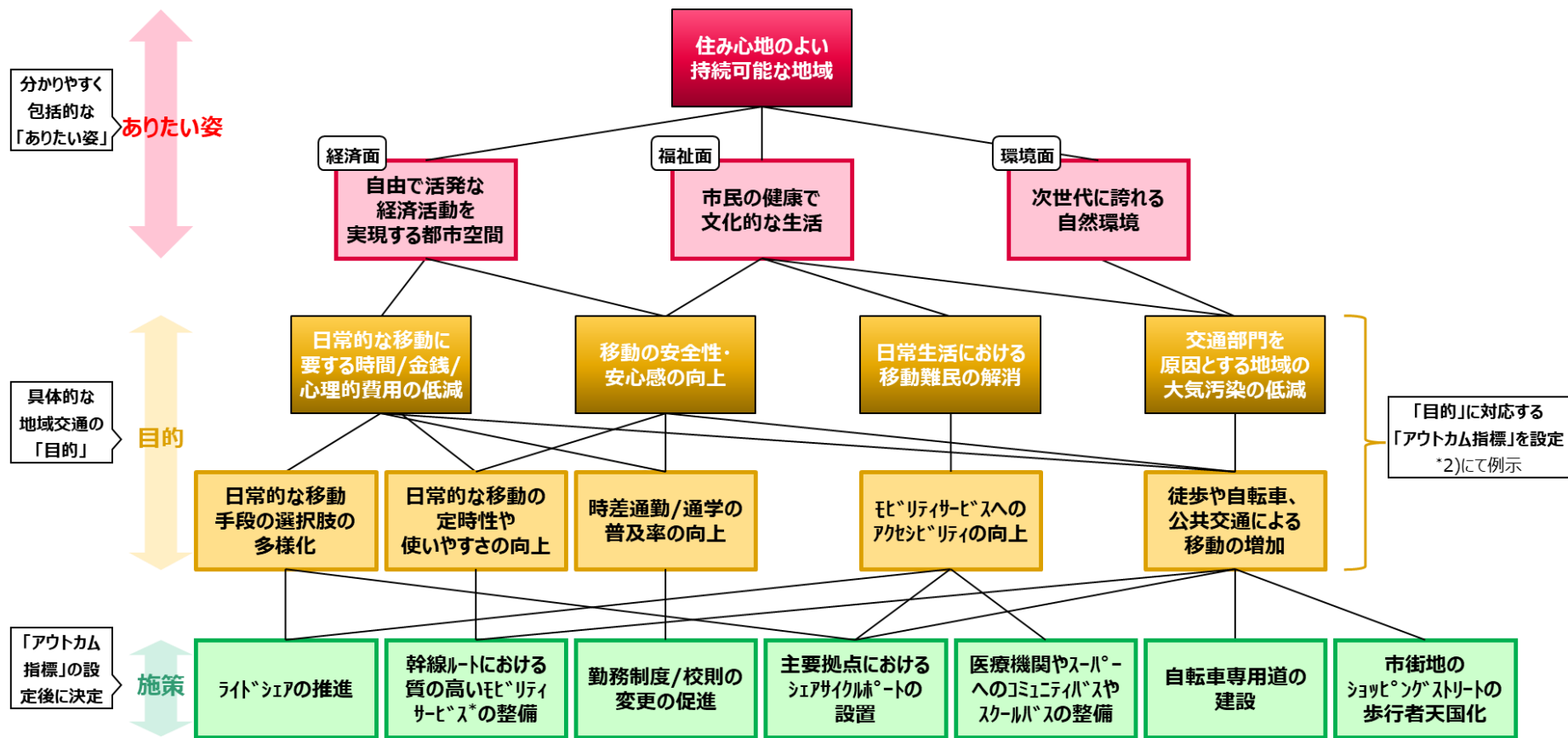


図 2-33 ロジックツリーの作成例

*質の高いモビリティサービス:ここでは、鉄道やLRT、BRTのような、定時性や輸送効率性の高い公共交通サービスのことを指す。

2) 指標の設定例(Step4)

ロジックツリーの作成を通じて、「ありたい姿」や「目的」が決定された後、それを達成するために有効な施策が検討されることになる。「目的」に対応づけて定義されたアウトカム指標をモニタリングすることで、施策が目的達成のための戦略として適切であるかを検証し、ロジックツリー及び施策の見直しを実施することが可能となる。

ここでは、2.2.4(2)1)で例示したロジックツリーにおいて定義された目的に対応づけたアウトカム指標の設定例を表 2-22 に示す。なお、沖縄交通リ・デザインでは地域主導の戦略設計を基本方針としていることから、ここでは作成例を示しつつ、地域主導でのアレンジ・作成を推奨する。

特に一段目の目的では、主観的指標と客観的指標の両面から評価できるようにアウトカム指標を設定している。また、指標を設定してもきちんとモニタリングがなされなければ意味が無く、モニタリングしやすい指標を設定したうえで、具体的に定義しておき、将来のモニタリングを容易にする工夫が必要である。

表 2-22 指標の設定例

目的	アウトカム指標	定義
日常的な移動に要する時間/金銭/心理的費用の低減	●日常的移動に要する金銭的・時間的費用	平均的な1日の移動に要する金銭的費用+時間的費用×時間価値(アンケートベース)
	★渋滞にどの程度ストレスを感じるか	5段階評価アンケートの回答結果により計算する指標
移動の安全性・安心感の向上	●交通事故死者数	人口1万人あたりの、交通事故を原因とする年間死者数
	●渋滞及び公共交通の遅延による遅刻発生数	抽出された企業、自治体、学校における、渋滞及び公共交通の遅延を理由とした遅刻の報告数
	★移動にどの程度安心感を感じるか	5段階評価アンケートの回答結果により計算する指標
日常生活における移動難民の解消	★日常生活を送るうえでどの程度移動に困難を感じるか	5段階評価アンケートの回答結果により計算する指標
交通部門を原因とする地域の大気汚染の低減	●基準値を上回る大気汚染となった日数	都心部における排出指数(PM2.5換算 kg/年/人)が基準値を上回った年間日数
	★身の回りの空気がどの程度きれいか	5段階評価アンケートの回答結果により計算する指標
日常的な移動手段の選択肢の多様化	●都心部において供給されているモビリティサービスの種類の数	地下鉄、トラム、モノレール、バス、シェアサイクル、カーシェア、ライドシェア、その他ミニモビリティのうち、都心部において供給されているサービスの種類の数
日常的な移動の定時性や使いやすさの向上	●幹線ルートにおける公共交通の運行頻度、遅延回数、総輸送人員	幹線ルートにおける公共交通の1時間あたり運行本数、5分以上の遅延の年間報告回数、総輸送人員
時差通勤/通学の普及率の向上	●時差通勤制度導入企業・自治体数	時差通勤を可能とする制度を導入している企業や自治体の割合
	●遅刻緩和制度導入学校数	公共交通利用による遅刻を許容する制度を導入している学校の割合
モビリティサービスへのアクセシビリティの向上	●モビリティサービスに適切なアクセスができる人口の割合	鉄道駅1km圏内あるいはバス停500m圏内の居住者が人口に占める割合
徒歩や自転車、公共交通による移動の増加	●徒歩や自転車、公共交通の分担率	市民及び来訪者における移動のうち、徒歩や自転車、公共交通による移動が占める割合

●:客観的指標、★:主観的指標

部門横断や市民参画の体制のもと、丁寧な合意形成を経て作成されたロジックツリーの「目的」に紐づいてアウトカム指標を設定するプロセスであれば、おのずとISO25554の規定(詳細は2.1.2(2)3)を参照)に準拠することになる。そのため沖縄交通・デザインではロジックツリーを用いることを強く推奨するが、ロジックツリーを用いない場合であっても、ISO25554の規定に従い、市民巻き込みやバックカスティング・アプローチ、体制構築のもと、指標を設定することを推奨する。

ロジックツリー、及び「ありたい姿」「目的」に基づいて、客観的指標と主観的指標をバランスよく交えながらアウトカム指標を設定することが大前提となるが、市民や他部門にとっての理解しやすさやモニタリングのしやすさの観点から設定するためには、デジタル庁の地域幸福度(Well-Being)指標の指標カタログを活用することが有用である。客観的指標、及び主観的指標のカタログは、地域幸福度 Well-

Being 指標 利活用ガイドブック¹³において、分野ごとに掲載されている。特に客観的指標については、定義や出典が明記されており、モニタリングの容易さが担保されている。各自治体がアウトカム指標を設定する際の候補となる指標を、地域幸福度指標から抽出し、表 2-23、表 2-24、及び表 2-25 において提示する。

表 2-23 地域幸福度指標として掲載されている移動・交通分野の客観的指標

分野	客観的指標
移動・交通	可住地面積あたり駅・バス停数
	人口あたり駅・バス停数
	職場までの平均通勤時間
	駅またはバス停留所徒歩圏人口カバー率
	駅及びバス停徒歩圏人口密度
	人口あたり小型車走行キロ
	通勤通学に自家用車・オートバイ・タクシーを用いない割合

表 2-24 地域幸福度指標として掲載されている、移動・交通に関連しうる他分野の客観的指標

分野	客観的指標
医療・福祉	人口あたり生活習慣病受療者数
	人口あたり気分障害(うつ等)受療者数
	人口あたり後期高齢者医療費
	福祉施設徒歩圏人口カバー率
	福祉施設徒歩圏平均人口密度
遊び・娯楽	教養・娯楽サービス支出
子育て	保育所まで 1km 未満の住宅割合
地域行政	人口あたり図書館帯出者数
	人口あたり博物館入館者数
	人口あたり体育施設利用者数
公共交通	ウォーカブル指数
都市景観	都市景観指数
事故・犯罪	人口あたり交通事故件数
	空家率
自然の恵み	緑地へのアクセス度
	水域へのアクセス度
環境共生	人口あたりエネルギー消費量
	人口あたり年間 CO2 排出量
	環境政策指数
健康状態	健康寿命(平均自立期間)(男性)
	健康寿命(平均自立期間)(女性)
雇用・所得	製造業労働生産性
	本社機能流出・流入数
	可処分所得
	人口あたり生活保護受給者数

¹³ デジタル庁, 地域幸福度 Well-Being 指標 利活用ガイドブック, https://well-being.digital.go.jp/downloads/guidebook/Well-Being_guidebook_full_19Mar.pdf, 2026 年 1 月 29 日閲覧

表 2-25 地域幸福度指標として掲載されている、移動・交通に関連する主観的指標

分野	主観的指標
医療・福祉	私の暮らしている地域では、介護・福祉施設のサービスが受けやすい
買物・飲食	暮らしている地域は、日常の買い物にまったく不便がない 私の暮らしている地域では、飲食を楽しめる場所が充実している
住宅環境	自宅の近辺では、騒音に悩まされている
移動・交通	私の暮らしている地域では、公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動ができる
初等・中等教育	私の暮らしている地域では、通学しやすい場所に学校がある
地域行政	暮らしている地域の公共施設は使い勝手がよく便利である
公共空間	暮らしている地域の雰囲気は、自分にとって心地よい 私の暮らしている地域には、まちなか、公園、川沿い等で、心地よく歩ける場所がある
都市空間	私の暮らしている地域には、自慢できる都市景観がある
自然の恵み	暮らしている地域の空気や水は澄んでいてきれいだと感じる
環境共生	私の暮らしている地域では、リサイクルや再生可能エネルギー活用等、環境への取り組みが盛んである
健康状態	私は、精神的に健康な状態である 私は、身体的に健康な状態である

主観的指標について、一部の自治体については、偏差値化¹⁴された各設問の回答結果が、地域幸福度 Well-Being 指標ダッシュボード¹⁵において入手可能である。回答者数が少ない自治体では入手不可能な場合があるが、自治体アンケート調査支援システム¹⁶を活用することで、個別アンケートを実施することが可能である。カタログに掲載されていない主観的指標を設定する場合にも、このシステムの活用が有用である。

¹⁴ 人口 10 万人以上かつ回答数 100 以上の自治体の平均値を基準とする偏差値

¹⁵ デジタル庁、地域幸福度 Well-Being 指標ダッシュボード, <https://well-being.digital.go.jp/dashboard/>, 2026 年 1 月 29 日閲覧

¹⁶ デジタル庁、Well-Being 指標アンケート 利用の手引き, <https://well-being.digital.go.jp/survey/>, 2026 年 1 月 29 日閲覧

2.3 今後の進め方

仕様書上では、これまで述べてきた内容をもとに先行的に一部地域で PI を実施することを想定していたが、沖縄総合事務局と協議の上、PI は次年度に実施することとし、代わりに次年度の PI 実施を見据えて取り組むべきことを本項では整理することになった。

ここまでで述べてきた政策立案プロセスについては、それが実装されることが必要であるが、地域公共交通政策にかかる沖縄県内の地方公共団体の現状の体制等を踏まえると、地方公共団体のみで行っていくことには一定の困難が伴うことから、内閣府沖縄総合事務局運輸部においても積極的な関与、支援を行うことが必要と考えられる。

地方公共団体による地域公共交通政策の立案としては、典型的には地域公共交通計画の策定が挙げられる。その計画策定にあたっては、法定協議会における議論を経て行われることとなる。国の機関も同協議会に委員として参画しているため、その議論の場を活用することも考えられるが、既述のとおり、法定協議会においては、

プロセス自体の抜本的な見直しまで含んだ提言は困難であり、内容の実質的な検討は、事務局である自治体と業務支援を請け負うコンサルティング企業で完結しているケースが多い。

こうした状況を踏まえると、法定協議会の場において、国としての考え方を伝えていくことはもとより、当調査で取りまとめられた戦略・プロセスについて、国から自治体やコンサルティング企業に対して、制度や財政支援策の説明と併せて勉強会を随時行う等により考え方の周知を図ることや、地方公共団体とコンサルティング企業間の事前調整・意見交換の場への参画、具体的な手法の提案も含め、積極的に伴走支援を行っていくことが重要である。

また、当調査で取りまとめられた戦略・プロセスはあくまで 2.1 の先進事例調査をもとに整理されたものに留まる。今後は、実際に法定協議会等を開催する地域で実証しフィードバックを受け、当調査結果をアップデートさせていくことが必要である。

3. 市民の更なる巻き込みのための調査・戦略設計

3.1 先進事例・学術研究の調査

本章では、計画策定や施策推進において市民のさらなる巻き込み戦略等について検討を行う。前章では、SUMP および Well-being 指標といった事例調査を通じて、現行の地域公共交通計画の策定プロセスにおいて、追加で取り組むべき補完的な取組を整理した新たな策定プロセスを提案した。この補完的な取組とは、①PI(市民対話)をあらゆるプロセスで導入することと②目的設定をより具体的で、かつ、多岐にわたる包括的なものとするものの2点であったが、特に①のPIなどの市民対話は地域一帯での機運醸成に向けて重要な取組であり、積極的に活用することが求められる。

他方で、こうした政策立案プロセスに市民の参加を促すにあたっては、市民が地域の移動・交通を「自分ごと」として捉え、自発的に参加するための仕掛けづくりが求められる。②のような移動・交通が多岐にわたる目的に貢献するという点を明確にしていくことは、こうした「自分ごと」としていくという趣旨にかなうものであるが、それにとどまらず、広範な巻き込み策を講じるが必要となる。

このような目的意識のもとで、本章では沖縄交通り・デザインの取組において有効だと思われる市民の巻き込み方策に関する検討を行う。具体的には、第1節において、行政が主体となって多くの市民の行動変容を促した先進事例を概観し、それぞれのポイントを抽出するとともに、行動変容及び市民の自発的な参画を促すためのインセンティブ設計に関する学術研究を整理する。また、巻き込み戦略の観点で重要となるコミュニケーション戦略についても同様に整理を試みる。続く第2節では、第1節の内容を踏まえたうえで、中長期的に沖縄交通り・デザインの取組において有効な市民の巻き込み方策及びインセンティブ設計等の仕掛けづくりなどについて検討を行う。

3.1.1 先進事例の調査

本項では、沖縄交通り・デザインのさらなる取組の輪の拡大に向けて、国内外において行動変容を促すことを目的とした自治体及び国による先進事例に関する調査結果を記載する。

(1) 先進事例の選定基準

本調査で取り上げる先進事例は、以下の3つの基準で抽出・選定を行った。

- ① 行政または行政関連組織が主導していること
- ② 取組が何らかの行動変容を目的として実施されていること
- ③ 取組にあたって多くの参加者を巻き込むための顕著な工夫がみられること

その結果、チーム・マイナス6%、時差ビズ、クール・ビズ、プレミアムフライデー、ウィーン・ウォーキングの5つの事例を選定した。次項以降では、各取組について詳細に整理を行うが、上記基準に基づく5つの事例は下表のとおり整理することができる。

表 3-1 各事例の基本情報

事例名	主導した組織名	目的	取組の工夫
チーム・マイナス 6%	日本国政府	地球温暖化対策(温室効果ガス削減)	・明快な目標指標設定 ・メンバーシップ制度
時差ビズ	東京都	働き方改革	・鉄道事業者を巻き込んだ形でのインセンティブ設計
クール・ビズ	日本国政府・環境省	地球温暖化対策	・キャッチーな広報戦略 ・企業とのタイアップ
プレミアムフライデー	日本国政府	働き方改革 個人消費の喚起	・メリットを感じやすいインセンティブ設計(早期退社×個人消費)
ウィーン・ウォーキング	Mobilitätsagentur Wien GmbH(ウィーン市の公営企業)	歩行者が過ごしやすいまちづくりの推進	・楽しみながら取り組めるアプリの開発 ・ネットワーキングの機会提供

(2) 各事例の解説

1) 先進事例①:チーム・マイナス 6%

チーム・マイナス 6%は、2005 年から 2009 年にかけて日本国政府が展開した国民運動である。これは、2005 年に発効された京都議定書において、日本が 2008 年から 2012 年の間に温室効果ガスの排出量を 1990 年と比較して 6%程度削減することが目標として義務付けられたことを受け、地球温暖化対策の啓発を目的として実施された国民運動である。

「チーム・マイナス 6%」では、6 つのアクション・プラン(①冷暖房の温度設定、②節水、③アイドリングストップ、④エコ製品、⑤過剰包装防止、⑥節電)を掲げており、参加を希望する個人または法人/組織は専用サイトにて参加申込を行う形で参加者を募集した。最終的に取組終了時には、チーム員数は316万人(チーム員企業・団体数は 3 万 3 千団体)に達するほど大規模な取り組みとなり、当初掲げていた「温室効果ガスの排出量を 1990 年の数値から 6%削減」という目標の達成に繋がった。

本取組が多くの国民を巻き込むことが可能になった要因としては、下記の 3 点が挙げられると考えられる。

- ①自分ごととして継続しやすい取組内容(アクション・プラン)の設定
- ②私のチャレンジ宣言カードにおける取組効果の可視化
- ③名刺へのロゴ使用等を通じた周知活動

まず、①取組内容については、各アクションは図表を交えて簡素な文言で設定されている点が特徴的であるが、同様に取組への参加にあたって 1 つのアクションのみでも参加申込を行うことができるという敷居の低さも「取り組みやすさ」に繋がっていると考えられる。



図 3-1 チーム・マイナス 6%におけるアクション・プラン一覧

出所)チーム・マイナス 6%公式サイト(<https://www.env.go.jp/earth/ondanka/kokumin/>)2025 年 6 月 20 日閲覧

また、②取組効果の可視化については、参加者増加のために行われた「1人1日1kg の CO2 削減」応援キャンペーンが該当する。特設サイトで発行されるチャレンジ宣言カード(認定証)では「私は 1 日〇〇〇kg 削減します」と取り組むアクションに応じて予想される効果(温室効果ガスの削減量)が表示され、継続の動機付けとして効果を発揮していたと考えられる。

③周知活動については、専用サイトで参加申込を行った者に対して、無料でチーム・マイナス 6%のロゴを無料配布し、名刺やウェブサイトのバナーでの利用を促した。この施策により、キャンペーンそのものの幅広い周知に繋がったと考えられる。また、専用サイトではチームメンバーに対するメールマガジンの配信を通じた温暖化対策の啓発活動を行っていた点も重要である。

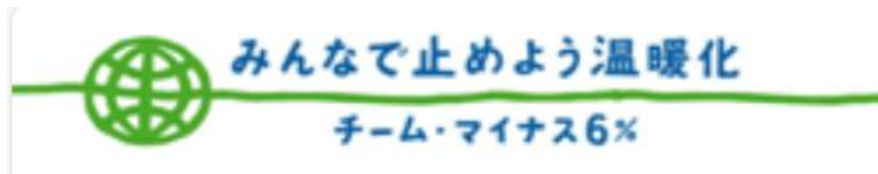


図 3-2 チーム・マイナス 6%におけるロゴマーク

出所)チーム・マイナス 6%公式サイト(<https://www.env.go.jp/earth/ondanka/kokumin/>)2025 年 6 月 20 日閲覧

本取組は、個々人でも効果や達成感を感じられるアクション・プランと指標設定を行ったことにより、多くの国民を巻き込んだ活動となった点が先進的であり、県民運動を志向する沖縄交通り・デザインにおいても示唆に富んだ活動であると考えられる。

2) 先進事例②:時差ビズ

時差ビズは、2017 年から現在にかけて東京都が展開している取組である。これは、東京圏における通勤時の電車の混雑緩和を目的として、時差通勤等を導入する企業・個人を募集した。参加方法は、東京都の公式ホームページの応募フォームから応募する形となっており、現在までの 8 年間で 12000 社を超える企業が参加したとされる。



図 3-3 時差ビズのロゴ

出所)時差ビズ公式 HP (https://smooth-biz.metro.tokyo.lg.jp/top_jisa/) 2026 年 3 月 25 日閲覧

時差ビズの取組が成功した要因としては①過去に取り組んだ企業の事例集の公開と②鉄道事業者と連携したインセンティブ設計の 2 点が挙げられる。①の事例集については、毎年顕著な取組がみられた企業による取組が紹介されており、時差ビズを契機として働き方改革に挑戦した企業の取組について理解を深めることができる。言い換えれば、時差ビズへの参加を検討する企業にとっては、取組の方法論が提供されている点で有用である。②の鉄道事業者との連携については、東日本旅客鉄道株式会社を中心に都内で運行する鉄道事業者にも協力を呼びかけ、時差ビズに関連した様々なインセンティブを設計している。顕著な例としては、東日本旅客鉄道株式会社が展開しているオフピーク定期券やオフピークポイントサービスなどが挙げられる。そのほか東日本旅客鉄道株式会社や東武鉄道株式会社などは混雑状況をホームページ上で可視化するという施策も行われており、時差通勤の実施が容易になるためのインセンティブ設計を行っている。このような鉄道事業者も巻き込んだ官民一体での機運醸成が取組参加企業および参加者の増加をもたらしたと推察されるため、取組への参加者を募るための仕掛けづくりという観点で参照すべき事例であると考えられる。

3) 先進事例③:クール・ビズ

クール・ビズは 2005 年から 2020 年にかけて地球温暖化対策の一環として、日本国政府が展開した国民運動である。具体的には、夏場の冷房節約のための取組として、ネクタイや上着を着用しない軽装を導入するよう、広告等を用いて幅広く啓発活動を展開した。

特に取組初期の 2005 年には、小池環境大臣がメディアを通じた広報活動を活発に行っていたこともあり、本取組は導入企業が増加し、当初はビジネスマナーの観点から忌避されていた夏場の軽装が社会的に受容されるようになった。



図 3-4 小池環境大臣(当時)による広報活動

出所)小池百合子氏の軌跡

(<https://mainichi.jp/graphs/20160731/hpj/00m/010/001000g/20160731hpj00m010009000q://www.env.go.jp/earth/ondanka/kokumin/>), 2025 年 12 月 11 日閲覧

本取組が成功した要因は①行政からの積極的なメディア発信、②企業キャンペーンの促進の 2 点が挙げられる。①については、先述したとおり、環境大臣や環境省による積極的な広報発信だけでなく、官公庁の職員が先んじて実践することで取組への敷居を下げたと考えられる。

②の企業キャンペーンについては、ロゴ使用基準を明確化することで、衣料品分野を中心に商品展開を促進し、個人の参画意欲を向上させたと推察される。

今では、あえて「クール・ビズ」と言わずとも、夏場にネクタイや上着を着用しないことがビジネス上の慣習として広く定着しており、ライフスタイルの転換の稀有な成功事例であるといえる。



図 3-5 クール・ビズのロゴ

出所)クール・ビズ公式 HP (<https://www.env.go.jp/press/5974.html>) 2025 年 11 月 11 日閲覧

本取組は、積極的な広報活動と企業キャンペーンの展開により取組に対する認知度を向上させたことや従来のビジネスシーンにおける「夏場でも上着及びネクタイを着用する」という慣習を変容させたという効果の点で参照すべき事例であると考えられる。

4) 先進事例④:プレミアムフライデー

プレミアムフライデーは、2017 年から現在にかけて日本国政府が展開している施策である。これは、個人消費の喚起と働き方改革の推進を目的として実施された施策である。具体的には、下記の 2 つの取組が並行して実施された。

内容①:各月の最終金曜日に早期退社を呼びかけ、早期退社を実現するための働き方改革

内容②:小売店や飲食店でのセール・ポイント還元等消費喚起施策を①と連動して実施した結果、取

組初回(2017年2月24日)では136社で働き方改革の検討が進み、一部小売店では通常の金曜日と比較して20%以上の売り上げ増大の効果が見られた。本取組が成功した要因としては、①早期退社による買い物・飲食という明確なインセンティブの設定と②働き方改革ならびに消費喚起施策の双方の観点から対象となるステイクホルダー(企業)へアプローチできた点の2点が挙げられる。

2020年以降の新型コロナウイルス感染症の流行に伴って本取組は事実上中断を余儀なくされたことで効果が限定的になったと考えられるが、本取組は明確なインセンティブ設計によって大きな効果が得られた点で、参照すべき先進事例といえる。



図 3-6 プレミアムフライデーのロゴ

出所)プレミアムフライデー公式サイト

(https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/service/premium-friday/index.html)

2025年12月11日閲覧

5) 先進事例⑤:ウィーン・ウォーキング(オーストリア)

最後は、海外においてゲーム化を通じた行動変容の事例として、ウィーン・ウォーキングを整理する。ウィーン・ウォーキングは、2013年から現在にかけて公設モビリティエージェンシーであるMobilitätsagentur Wien GmbHが展開したキャンペーンである。

この取組は、ウィーン市街地において歩行者が歩きやすい街づくりの機運醸成を目指して展開されたものであり、具体的には下記の3点の事業が展開された。

主な事業内容①:歩行を促進するための製品開発(ウォーキングマップの作成・アプリの開発)

⇒ウォーキングマップを提供するアプリ上では歩数計が搭載され、歩数に応じて景品(コーヒー/博物館入場券/スカーフ等)を提供などの得点が付与される。

主な事業内容②:幼稚園や学校での教育活動(歩くことは健康増進に繋がるという内容を伝えるプログラムを編成)

⇒具体的には交通安全だけでなく健康増進の観点から歩行のメリットを伝える内容が中心となる。

主な事業内容③:ネットワーキング活動としての「ウォーキングカフェ」

⇒様々なステイクホルダーと共に歩道空間を歩き、カフェで意見交換を行い、ネットワーキングを促進する企画

取組の結果、ウォーキングアプリはアクティブユーザーが4000人を超えるほど利用者が増加したほか、歩行者の重要性が広く認知されるようになり、ウィーン市内の区単位で歩行者優先のまちづくり指

針であるウォーキングマスタープランが作成されるようになった。

このように取組が成功した要因としては 2 点あると考えられ、①ポジティブな形で「歩行」に関するメッセージを展開した点及び②製品からイベントに至るまであらゆるチャンネルを設けて取組を市民に訴求した点が挙げられる。

本取組は、「歩行者」の視点を啓発する観点で様々な取組を行い、危険性を訴えるリスク・コミュニケーションではなく、「歩くことの楽しさ」を重点的に訴求した点で参照すべき先進事例であると考えられる。また、アプリを通じたゲーミフィケーションの事例としても示唆に富んでいると考えられる。

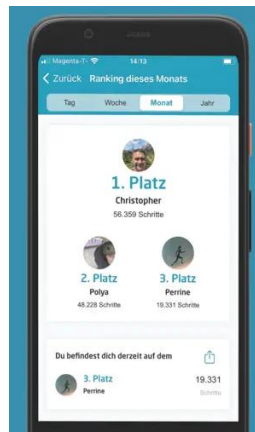


図 3-7 Wien zu Fuß app の画面

出所)Wien zu Fuß app ダウンロードサイト (<https://apps.apple.com/jp/app/wien-zu-fu%C3%9F/id979315792>)
2025 年 12 月 11 日閲覧

(3) 先進事例を踏まえた市民の巻き込み方策として成功するために必要な要件

これまで概観した 5 つの先進事例を踏まえたうえで、行動変容を成功させるために必要な要件は下記のとおり整理できる。

要件 A: 取組内容が自分事として取り組めるものになっているか

⇒具体的な施策: 取組におけるキャッチーな目標設定・発信を通じた課題意識の醸成

要件 B: 取組内容が実行しやすいものであり実行継続できるものになっているか

⇒具体的な施策: 取組内容の設定・効果の可視化

要件 C: 取組内容にやりがいを感じられるか

⇒具体的な施策: 取組の意義設定・広報戦略・参加者同士の交流促進

要件 A についてはいわゆる「自分ごと化」と呼べるものであり、取組参加者及び組織が取組の意義を実感しながら主体的に取り組める仕組みづくりを指す。例えばチーム・マイナス 6%における明確なアクション・プランの設定やプレミアムフライデーにおける働き方改革という課題設定が好例として挙げられる。

要件 B については、取組の継続を容易にするための仕組みであり、例えばチーム・マイナス 6%にお

けるチャレンジ宣言カードを通じた取組の可視化やウィーン・ウォーキングにおけるアプリでの歩数計（ゲーミフィケーション）などが挙げられる。

要件 C については、取組意欲の醸成を指しており、取組に対してやりがいを感じられるための仕掛けとして重要であると考えられる。これはクール・ビズにおけるロゴを通じた企業キャンペーンの促進やウィーン・ウォーキングにおけるウォーキングカフェで得られるネットワーキング、プレミアムフライデーにおける消費喚起を促すキャンペーン、時差ビズにおける鉄道事業者と連携した定期券の販売などが挙げられる。

表 3-2 各事例における市民の巻き込み方策として成功するための工夫

事例	A（自分ごと化）に資する施策	B（継続的な取組）に資する施策	C（取組意欲）に資する施策
①チームマイナス6%	アクションプランの設定	私のチャレンジ宣言カード	ロゴ使用等を通じた周知活動
②時差ビズ	職員と経営者目線でのメリットの提示	過去に実践した企業の事例紹介	鉄道事業者と連携した定期券の販売
③クールビズ	メディアを通じた行政の発信	企業キャンペーンの促進	ロゴ使用を通じた忌避感の低減
④プレミアムフライデー	働き方改革としての早期退社	早期退社による消費喚起	消費喚起を促すキャンペーン
⑤ウィーンウォーキング	幼稚園・学校での教育活動	アプリでの歩数計	ウォーキングカフェの実施

沖縄交通・デザインは、過度な自家用車依存から脱却するためのライフスタイル転換に向けた県民運動を目指しており、上記の先進事例にみられる工夫を盛り込むことが必要になると考えられる。通勤や通学における昨年度及び今年度の実証の取組においても、シンポジウムやワークショップ等を通じた「自分ごと化」や SO-SMART プロジェクトの LINE アプリや競争を通じた継続的な取組の推進に関する工夫が試みられたが、今後さらに取組の輪を拡大するうえでは先述した要件を満たすようなインセンティブ付与方策及び幅広い参加者を巻き込むためのコミュニケーション戦略が肝要である。こうしたインセンティブ設計に関して、既存の学術研究の理論を踏まえてどのような施策が考えられるのかという点については次項で検討する。

3.1.2 学術研究の調査

本項では、沖縄交通・デザインのさらなる取組の輪の拡大に向けて、今後施策を推進するにあたって必要となるインセンティブ付与方策や巻き込み方策に関する調査結果を記載する。

(1) インセンティブ付与方策に関する調査結果

インセンティブ付与方策は、経済的負担の軽減だけでなく継続意欲の醸成など多岐に渡ると考えられるが、先述した「市民の巻き込み方策として成功するための工夫」を下支えする仕掛けとして、下記の 3 種類のインセンティブに大別されることが考えられる。本項では以下の類型にもとづいて背景となる学術理論の整理を行う。

- (A)「楽しい」インセンティブ
⇒取組そのものをゲーム化(ゲーミフィケーション)することで、取組が「楽しい」から参加したいと感じられるインセンティブ
- (B)「学べる」インセンティブ
⇒取組に参加することで地球温暖化対策や交通課題に関する理解を深めるとともに自らのライフ

タイルの転換について学ぶ過程を魅力として感じてもらうインセンティブ

- (C):「得する」インセンティブ

⇒取組に参加することで感じられる経済的、社会的なメリットを意義・魅力として感じてもらうインセンティブ

1) 「楽しい」インセンティブ

概要	取組そのものをゲーム化(ゲーミフィケーション)することで、取組が「楽しいから」参加したいと感じられるインセンティブを指す。
具体的方策	ゲーム(アプリケーション/イベント)・幅広いメニューの設定・表彰など
背景となる理論	自己決定理論(内発的動機づけ)

このインセンティブは、取組を楽しく継続したいという気持ちを喚起するような仕掛けを想定しており、継続的かつ楽しく取組を続けられるためにはどのような動機付けが必要なのかという点を検討することが求められる。

本インセンティブを検討するうえで背景となる理論としては、心理学における自己決定理論が適切であると考えられる。これは心理学者のエドワード・デシとリチャード・ライアンが提唱した理論であり、自発的な行動変容に至る過程を整理したものである。本理論では、自発的な行動変容には外部からの働きかけによる「外発的動機づけ」と自らの好奇心や喜びから発生する「内発的動機づけ」の2種類の動機づけがあるとされる。後者の内発的動機づけは、強制力を用いた働きかけではなく、自分自身の興味関心や喜びによって自発的な動機づけであり、その根底には自らの能力向上を感じたいと欲する「有効性へのニーズ」、自分自身で選択したいと欲する「自律性へのニーズ」、集団やコミュニティとの繋がりを欲する「関連性へのニーズ」という3つのニーズがあると考えられる。

この自己決定理論については、教育学及び心理学の分野ではゲームを用いてこうした内発的動機づけを喚起する研究が複数行われているが、その中でも参照すべき事例としては、ゲーミフィケーションと自己決定理論の関係性を分析した心理学者の田中の研究¹⁷〔2023〕や大学の授業評価にゲーミフィケーションを導入した場合の有用性を検討した情報学者の伊藤と白井の研究¹⁸〔2024〕が挙げられる。

田中は、従来のビデオゲームにおいて、自己決定理論の「内発的動機づけ」を促す3つのニーズを満たす仕掛けが充足していることを指摘した。具体的には「有効性へのニーズ」については、適度なレベルの設定や明確な目標・フィードバックによって充足され、「自律性へのニーズ」については、ゲーム内での選択の機会(装備の選択だけでなく物語の内容含めて)が十分に提供されることで充足されることが考えられる。また、「関連性へのニーズ」については、インターネットを通じた多人数プレイに象徴されるように協力して遊ぶことができる仕掛けによって充足される。言い換えれば「①達成感を得られる仕掛け・②取組内の自由度の高さ・③他者との繋がりを実感できる環境」の3点がゲーミフィケーションの肝だと考えられる。

こうした工夫によって、実際に効果が得られた事例として、白井の研究が挙げられる。白井は大学の

¹⁷ 田中あゆみ「ゲーミフィケーションをヒューマン・モチベーションの理論から考える」日本デジタルゲーム学会 夏季研究発表大会 予稿集 2023 (0), 180-182, 一般社団法人 日本デジタルゲーム学会, 2023

¹⁸ 伊藤瑳紋・白井靖人「大学授業へのゲーミフィケーション導入における報酬のあり方」日本デジタルゲーム学会 年次大会 予稿集 14 (0), 173-178, 一般社団法人 日本デジタルゲーム学会, 2024

授業に能動的な参加を促す観点からゲーミフィケーションの要素を用いた場合、どのような要素が求められるのかについてアンケート調査を実施した。

その結果、従来の授業の成績評価が生徒にとって報酬と認識されているだけでなく、今後求められる要素として「自分のみに分かるフィードバック」や「進捗状況の把握」、「先生等からの賞賛」が挙げられた。これは①達成感が得られる仕掛け(有効性へのニーズ)と③他者との繋がりを実感できる環境(関連性へのニーズ)が、既存の授業運営に追加すべき要素として挙げられたことを示している。

なお、内発的動機という観点では、狭義の「楽しさ」だけでなく「愛着」も重要な要素になると考えられる。山田ら〔2025〕の研究¹⁹では、LLM(大規模言語モデル)搭載のAR ペット「Shisa(シーサー)」を開発し、ユーザーの移動手段に応じて、Shisa の健康状態や感情が変化するアプリケーションにより、公共交通利用促進に向けた行動変容の効果を検証した。その結果、利用者は Shisa をペットのように認識し、「シーサーと共にどこに行くか決めたい」といった意見が寄せられ、参加者の多くは Shisa の意見を聞きながら、Shisa と共に行動することで愛着を育み、Shisa の喜ぶような交通行動(徒歩、自転車、公共交通利用等の環境に優しい交通行動)が選択できないか模索する傾向にあることが分かった。これはアプリとして開発した Shisa であっても共同作業を通じてペットとして認識するようになり、行動変容のきっかけとなることが示唆された点で重要であり、今後の実証の取組拡大に向けて重要な視点であると考えられる。

2) 「学べる」インセンティブ

概要	取組に参加することで地球温暖化対策や交通課題に関する理解を深めるとともに自らのライフスタイルの転換について学ぶ過程を魅力として感じてもらうインセンティブを指す。
具体的方策	メンバーシップ制度・シンポジウムを通じた取組意義の啓発・取組効果(取組による温室効果ガスの削減量)の可視化・表彰など
背景となる理論	社会的認知理論(自己効力感)

このインセンティブは、取組を通じて得られる「学び」が魅力的であり、継続して参加したいと感じてもらえるような方策である。この方策では、取組が継続的かつやりがいがあるものとして続けられるためにはどのような動機付けが必要なのかという点を検討することが求められる。

本インセンティブを検討するうえで背景となる理論は、行動科学における社会的認知理論が適切な理論と考えられる。これは心理学者のアルバート・バンデューラが提唱した理論であり、人間の行動変容に関して、人・環境・行動が相互に影響を及ぼし合う中で行動変容が起こると指摘した点を特徴とする。

この理論の中で、人間が行動に至るきっかけとなる要素として「自己効力感」(Self-efficacy)という言葉が挙げられている。これは簡潔にまとめると「自分でもできるかもしれない」という感情であり、本理論ではこうした感情から得られる「効力期待」が“前向きな”行動変容をもたらすとされている。自己効力感で重要とされるのは「自分でも続けられる」という成功体験の積み重ねであり、そのためには取組の効果を実感するほか、取組に関する評価等を受けることが有効な手段であると考えられる。

自己効力感を高める要素としては、①遂行行動の達成、②代理的経験、③言語的教示、④生理的覚

¹⁹ 山田雄太ほか(2025)「How Many Kilometers Can I Drive Before Shisa-chan Gets Sick? Affective LLM-AR Gamification for Mobility Behavior Change in Okinawa」IUI Companion '26, March 23-26, 2026, Paphos, Cyprus

醒の 4 つが挙げられている。

表 3-3 自己効力感を高めるための 4 つの要素表

(津田・石橋[2019]の論文をもとに MRI 作成)

要素	内容	方策
①遂行行動の達成	自分で行動し達成できたという成功体験の蓄積	目標設定(具体的かつ達成しやすい目標を設定)
②代理的経験	自分と似た状況、同じ目標を持っている人の成功体験を聞くことで問題解決法を学習する	モデリング(先行して行動変容に成功した人の行動を学習し実践)
③言語的教示	指導者や専門性に優れ信頼できる人、仲間による正確な評価・激励・賞賛を受ける	グループ学習、自己への報酬づけ
④生理的覚醒	できないという精神的な思い込みから解放される	セルフモニタリング、セルフコントロール

こうした自己効力感を高めるための研究は教育学や医学分野で蓄積されているが、紙芝居を効果的に用いることで児童給食の食べ残しにおける行動変容を促した安部・赤松[2012]の研究²⁰が参考事例として挙げられる。これは公立小学校における給食の食べ残しを減らすための取組として、紙芝居を通じて苦手な食べ物を克服するための方法を訴求し、その取組によって得られる効果を検証した。訴求した結果、対象生徒の 7 割程度が紙芝居の内容を理解し、前向きに食べ残し軽減に向けて取り組む姿勢が見られたことが分かった。これは、取組の意義を適切かつ分かりやすい形で伝えることによって、「自分ごと化」を推進する効果があることを示していると考えられる。

具体的方策としてはメンバーシップ制度が考えられるが、すでにメンバーシップ制度を実践した沖縄の事例としては、沖縄県のわった〜バス党の事例が挙げられる。わった〜バス党は、沖縄における公共バスの利便増進及び利用促進に向けた取組を進めており、法人または個人で党員の募集を行っている。このようなわった〜バス党の活動は、幅広く住民を巻き込んだ点が評価され、国土交通省の「令和 7 年交通関係優良団体大臣表彰」を受賞した。今後、沖縄交通り・デザインの取組を推進するうえで沖縄における既存のプラットフォームであるわった〜バス党の取組は先進事例として参考になると考えられるほか、この取組との連携を図っていくことも重要である。



図 3-8 わった〜バス党のホームページ

出所)わった〜バス党公式サイト(<https://www.watta-bus.com/>)2026 年 2 月 24 日閲覧

²⁰ 安部景奈・赤松利恵「社会的認知理論に基づいた給食時間における食べ残し指導に関する紙芝居教材の開発と実践活動のプロセス評価」日本健康教育学会誌,1340-2560,日本健康教育学会,2012,20,Special,s43-s51

3) 「得する」インセンティブ

概要	取組に参加することで得られる経済的及び社会的なメリットを意義・魅力として感じてもらうインセンティブ。
具体的方策	ポイント還元・経済的インセンティブの付与など
背景となる理論	経済的インセンティブとナッジ理論の組み合わせによる研究

このインセンティブでは、取組を通じて感じられる「経済的・社会的メリット」が魅力的であり、参加したいと感じられるインセンティブ方策である。この方策では、どのようなメリットを設定すべきなのかについて検討することが求められる。

本インセンティブを検討するうえで背景となる理論の 1 つは、行動経済学におけるナッジ理論が適切な理論と考えられる。これは、行動経済学者のリチャード・セイラーとキャス・サンティーンが提唱した理論であり、人間の思考の特性をもとにデザインした小さな仕掛け(ナッジ)を用いることで自発的な行動変容を促す仕組みを提示している。ナッジと呼ばれる仕掛けは大規模な金銭的インセンティブや強制的な法制度ではなく、大きなコストをかけずに行う仕掛けを想定しているため、大きなコストをかけずに行動変容を促せる施策として世界的に導入が進んでいる。日本では、2017 年に環境省が日本版ナッジ・ユニット BEST(Behavioral Sciences Team)の事務局を設置したことで、啓発活動及びナレッジシェアが進められている。

近年では、このように習慣に訴えかけることで行動変容を促すナッジ理論とポイント還元等の経済的に得られるメリット(経済的インセンティブ)を組み合わせる形でインセンティブ設計を試みた研究も登場しており、参照すべき事例としては NTT ドコモ・九州大学・慶応義塾大学の実証²¹[2022]研究が挙げられる。この研究では、学食の混雑緩和を目指し、学食の食事のテイクアウトまたは混雑を避けた来店ポイントが付与される仕組みを導入し、その効果を検証した。また、そのポイント付与のアプリケーションにナッジとして、「特定の店舗への来店を促す」キャンペーン文言などを盛り込むといった工夫を加えた。その結果、ポイント還元という金銭的インセンティブを付与することで行動変容が促進される(金銭的インセンティブと行動変容率に相関がみられた)ことが明らかになった。この研究は「ナッジ」と金銭的インセンティブが組み合わせることで行動変容が促進されることを示した点で重要であると考えられる。

実際に本インセンティブを沖縄交通・デザインの実証に盛り込むと考えた場合、ポイント還元等の経済的インセンティブの付与などが想定される。これはすでに過年度の実証でも「通勤費用の負担」を金銭的インセンティブとして導入した事例があったが、今後取り組みの輪を拡大するうえで無料の定期券の配布などより広範なターゲットに訴求する金銭的インセンティブと組み合わせた実証メニューの設計が重要になると考えられる。

²¹ 酒井亮勢・落合桂一・井手崇博・大滝亨・山田暁・鈴木喬・佐藤弘之・川上博・矢野達也・大川博生・和久井圭祐・白井拓也・荒川豊・星野崇宏「インセンティブとの組み合わせを前提としたナッジ効果測定のための実験設計方法」情報処理学会、情報処理学会 IoT 行動変容学研究グループ キックオフシンポジウム

(2) 実証における参加者とのコミュニケーション方策で重要となる理論

本項では、インセンティブ付与方策と併せて重要となる実証における参加者とのコミュニケーション方策で重要となる理論を整理する。今回整理する理論は以下の 6 種である。

○本項目で整理する 6 つの理論

①パブリック・インボルブメント(PI)

⇒行政と市民の合意形成手法に関する理論

② モビリティ・マネジメント(MM)

⇒交通課題解決のための自発的な行動変容を促すための市民とのコミュニケーションに関する理論

③トランジション・マネジメント(TM)

⇒社会システム変革に向けた政策の推進方法やステイクホルダーの巻き込み方を整理した理論

④CAUSE 理論

⇒リスク・コミュニケーションの観点から市民との合意形成を図る理論

⑤モチベーション・インタビュー(MI)

⇒個人の内発的な動機を引き出すことを目的とした対話技法

⑥COM-B モデル

⇒Susan Michie (University College London)が提唱した行動変容モデル。行動(Behavior)を変えるためには能力(Capability)、機会(Opportunity)、動機(Motivation)の 3 要素が必要であるとされる。

1) パブリック・インボルブメント(PI)

パブリック・インボルブメントとは、インフラ整備などの公共事業において、初期の構想段階からワークショップを通じて市民参画を促し、合意形成を図る手法を指す。1970 年代以降、アメリカにおいて実践的に用いられるようになり、アメリカ連邦道路局(Federal Highway Administration)が交通計画における市民参加プロセスを制度化したほか、国際公共参加協会(International Association for Public Participation)が PI の実務指針(IAP2 スペクトラム)を策定し、指針化や制度化が相次いで進められた。

PI は政策や計画の策定過程において、市民や利害関係者が意思決定プロセスに関与する仕組みであると共に、双方向的な合意形成プロセスであるが、具体的には市民を巻き込んだワークショップや市民会議を開催し、当該事業について熟議を重ねることを重視している。それゆえ最終的な行政による意思決定も包含した形で合意形成プロセスを丁寧に設計することが求められる。また、PI に期待される役割は大別すると、以下の 4 点が挙げられる。

- A: 手続きの正当性確保(市民対話の実施で事業プロセスの手続き自体の正当性を担保)
- B: 紛争回避(ワークショップの場で意見集約を行うことで反対運動を鎮静化)
- C: 政策改善(市民対話で集約された意見を反映する形で公共事業・政策そのものを改善)
- D: 信頼構築(こうしたプロセスを市民と共有することで市民と行政間の信頼関係を醸成)

日本では1990年代以降、1997年の環境影響評価法の策定や1998年の都市計画法改正等を経て、本格的にPIの手法・考え方が自治体における公共事業に導入された。また、学術的な研究としては、屋井〔2006〕の研究²²をはじめ、PIの実践に向けた理論的整理が進められてきた。屋井の研究では、PIを用いた公共事業の計画策定において、「A：計画自体の正当性」と「B：計画手続きの正当性」、「C：手続きの妥当性」の3要件が重要となる点を指摘した。要件AとBは計画主体となる自治体にとって丁寧な確認を通じて担保する必要がある、特に要件Bでは公正性・客観性・合理性・誠実性などをプロセス設計の時点で担保することが求められる。また、要件Cはワークショップ等市民対話の場で検討を進めるうえで重要な視点であり、情報の透明性、説明方法の説得性、対話機会の充分性、意見反映の納得性などを担保することが求められる。

このようにPIは単に市民対話を実施する方法を指すのではなく、公共事業の計画策定そのものを円滑に遂行するためのプロセス設計であるため、庁内合意形成の観点からも有用な理論であると考えられる。沖縄交通・デザインの実践の中でもPIの考え方を生かしたワークショップを用いているが、今後自治体主導での計画策定に本取組の視座を活用する意味でもPIの理論や類似する先行事例²³が大いに役立つと考えられる。

2) モビリティ・マネジメント(MM)

モビリティ・マネジメントは、1990年代の欧州を中心に発展した理論であり、自家用車に依存したライフスタイルに伴う交通渋滞の深刻化やCO2排出量の増加といった課題の解決に向けた方策として、インフラ整備ではなく、「行動変容」を主軸に置いた点に特徴がある。言い換えれば、個人や組織の交通行動に働きかけ、公共交通や徒歩・自転車などの利用を促進するといったハード面の施策ではない「ソフト面の施策」を整理したものが本理論といえる。

具体的な情報提供・動機づけ・コミュニケーションを通じた行動変容政策としては、個人に交通情報を提供し行動を見直してもらう「トラベルフィードバックプログラム(TFP)」、一度の接触で行動変容を促す「ワンショットトラベルフィードバックプログラム」、企業単位での通勤転換を目指す「職場MM」、子供への交通教育を行う「学校MM」などが挙げられる。

日本では、交通工学や土木計画学の分野で研究が進むとともに富山市・札幌市・宇都宮市等の一部自治体で多数実践されてきた。例えば学術的な先行事例としては、島根県松江市において、継続的な公共交通利用促進に向けたモビリティ・マネジメントを実践した尾高らの研究²⁴〔2013〕が挙げられる。この研究では、松江市都市圏における職場MMとして実践されたノーマイカーウィークの取組効果をアンケート等で取りまとめしており、取組の継続によって、ノーマイカーウィークが実施されていない通常時においても交通量が減少するといった継続効果が確認できた点に大きな特徴がある。

内閣府沖縄振興局にて試みている沖縄交通・デザインの実証業務は、モビリティ・マネジメントと呼べる取組であり、今後の取組の継続・取りまとめの観点から参考にすべき点が多いと考えられる。²⁵

²² 屋井鉄雄(2006)「手続き妥当性概念を用いた市民参画型計画プロセスの理論的枠組み」土木学会論文集D 62(4), 621-637, 公益社団法人 土木学会

²³ そのほかの主な参考文献:土木学会誌編集委員会編(2004)『合意形成論:総論賛成・各論反対のジレンマ』土木学会

²⁴ 尾高慎二ほか(2013)「地方都市圏におけるモビリティ・マネジメント施策の継続効果の分析」土木学会論文集 D3(土木計画学) 69(5), 1753-1760, 公益社団法人 土木学会

²⁵ そのほかの主な参考文献:藤井聡・谷口綾子・松村暢彦編集(2015)『モビリティをマネジメントする:コミュニケーションによる交通戦略』学芸出版社

3) トランジション・マネジメント(TM)

トランジション・マネジメントは、2000 年代にオランダを中心に発展した社会システム(エネルギー、交通、農業など)の長期的・構造的転換(transition)を、段階的かつ戦略的に促進するためのガバナンス理論である 1990 年代以降、エネルギー・農業・水管理などの持続可能性が深刻化する中で、長期的視点にもとづいて社会システムを転換するためのエネルギー・トランジション政策の理論的基盤として構想され、実際に政府の政策へ組み込まれた実践的モデルである点に特徴がある。

基本的な考え方は、「①複雑適応系」、「②マルチレベル視点」、「③マネジメント活動」の 3 点が挙げられる。「複雑適応系」は、社会システムそのものの構造を指しており、トップダウンの短期政策では変化を起こせないため、長期・多層的なアプローチが必要である点を前提としている。「②マルチレベル視点」については、社会システムを複数のレベル(階層)で整理を行っており、社会構造・文化を意味する「ランドスケープ」、既存制度・産業構造を指す「レジーム」、革新的実験を意味する「ニッチ」の 3 層に大別される。この 3 層の繋がりについては、ニッチの革新がレジームの変革に繋がり、その変革がやがてランドスケープそのものの転換に繋がるという形で「ニッチ⇒レジーム⇒ランドスケープ」という影響関係にあると想定される。また、マネジメント活動は 4 種の活動(戦略的活動/戦術的活動/運用的活動/反省的活動)に分けられると考えられており、それぞれの役割は下記のとおり整理できる。

- A:戦略的活動では、地域自治体の長期ビジョンを策定する
- B:戦略的活動では、制度・ネットワークの構築を行う
- C:運用的活動では、実際にニッチの変革に向けた実験プロジェクトを実施する
- D:反省的活動では、取組の結果について評価を行う

いずれの活動においても、政府・企業・市民など多くの主体が協働で取り組むことを前提としており、様々な取組を試験的に実施することで最終的に方向付けを行う点がトランジション・マネジメントの大きな特徴である。これは実証を積み重ねることで行動変容を促そうとする沖縄交通・デザインの考え方にも通底すると考えられる。日本では、エネルギー転換研究や地方自治体の長期ビジョン形成プロセスなどの取組で本理論が活用されており、日本における自治体行政及び学術分野における活用の現況については坂野²⁶〔2021〕や陳ら²⁷〔2022〕の研究が参考になると考えられる。

4) CAUSE 理論

CAUSE 理論は、社会心理学者の Rowan が提唱したリスク・コミュニケーションの手法である。具体的には①関係者間の信頼確立(Credibility)、②リスクへの気づき(Understanding)、③リスクに関する理解(Understanding)、④解決策の理解(Solutions)、⑤対処行動の実行(Enactment)の 5 つのプロセスを経ることで、主に災害対策(耐震化など)に関するリスク・コミュニケーションを実現することを目指している。つまり、本理論に基づくコミュニケーションとは、将来的に予測されるリスクの大きさをステイクホルダーに認識させることで、現在取組可能な解決策について合意形成を図るという

²⁶ 坂野達郎(2021)「トランジション・マネジメントと計画行政」計画行政, 44(2),1-2, 一般社団法人日本計画行政学会

²⁷ 陳奕均ほか(2022)「日本における持続可能性移行(サステナビリティ・トランジション)研究の現況と今後の展望」, 環境経済・政策研究, 15(2), 1-11.

バックキャスト型のアプローチであるといえる。

リスク・コミュニケーションの方法である CAUSE 理論は土木計画学や社会心理学の分野で実証実験が多数行われているが、CAUSE モデルを適用して水道管の耐震化費用の支払い意思額を調査した谷口らの研究²⁸〔2010〕や地元の商店街での買い物行動を促進するためのコミュニケーションを実施した河合らの研究²⁹〔2022〕が参考になると考えられる。

5) モチベーション・インタビュー(MI)

モチベーション・インタビューは、アメリカの臨床心理学者であるウィリアム・R・ミラーとステイブン・ロールニクが開発した行動変容を促すカウンセリング手法である。基本原理は「来談者中心的要素」と「目標志向的要素」の 2 つを基軸としている。前者の「来談者中心的要素」は、面接者の意見を棚上げして来談者の言葉に傾聴する姿勢を指しており、来談者の状況・要望・感情・価値観を正確に把握し、言語化することで共感を生むことを目指す。他方で、後者の「目標志向的要素」は、来談者の言動を方向付けることを企図した姿勢を指している。これら 2 つの要素に基づいて、面接者と来談者が対話を重ね、来談者の変化を促すことが可能になるとされる。

対話は 4 つのプロセスを経ると整理されており、具体的には①関係構築、②商店か、③動機づけの喚起、④計画化の 4 つに大別される。対話のプロセスにおいて重要とされる価値観は、来談者と面接者が対等に向き合うことを意味する「パートナーシップ」、来談者の考えを受け入れる「受容」、来談者の生活の質向上を意識する「思いやり」、内発的な動機を「引き出す姿勢」等の観点が重要とされている。

つまり、モチベーション・インタビューでは、粘り強く来談者と対話を重ね、来談者が抱えている悩みや大事にしている価値観を丁寧に引き出したうえで、協働的に行動変容への方向付けを行うプロセスであり、先述したパブリック・インボルブメントのワークショップにおける対話姿勢と通底すると考えられる。

日本では、日本動機づけ面接学会³⁰をはじめ活発に研究が行われており、特に医療・看護分野での研究が進められている。具体的な先行事例としては、禁煙専門指導者におけるモチベーション・インタビューの認知度の低さを指摘した瀬在ら³¹〔2016〕の研究など普及に向けた課題や活用方策を提言した研究が挙げられる。

²⁸ 谷口靖博・宮島昌克・杉本亮輔「リスク・コミュニケーション手法の CAUSE モデルの水道管路耐震化問題への適用」土木学会論文集 A1(構造・地震工学), 2185-4653, 土木学会, 2010-01-01, 66(1),363-370

²⁹ 河合晃太郎・谷口綾子・小西信義・宮川愛由・佐藤真人「地元店舗での買い物促進に向けたコミュニケーション施策の効果検証—北海道豊頃町の町民・店舗主を対象として—」土木学会論文集 D3(土木計画学), 公益社団法人土木学会, 2022,78(6),II_522-II_534

³⁰ 一般社団法人日本動機づけ面接学会「活動内容」(<https://motivationalinterview.jp/activity/>) 2026 年 2 月 24 日閲覧

³¹ 瀬在泉ほか(2016)「禁煙専門指導者・禁煙認定指導者における「動機づけ面接」の認知、及び学習状況に関連する要因」日本禁煙学会雑誌, 11(6),158-165, 特定非営利活動法人日本禁煙学会

6) COM-B モデル

COM-B モデルは、イギリスの心理学者であるスーザン・ミッキーやロバート・ウェストらによって開発された行動変容の理論モデルである³²。このモデルは、2011 年に ミッキーらが提唱した「Behaviour Change Wheel」(行動変容の車輪)というフレームワークの中心を占める存在であり、行動科学・実装科学の分野で普及した考え方とされる。

このモデルでは、行動(Behaviour)を理解し、変えるために「3 つの基本要素が必要」と整理している。3 つの基本要素とは、①Capability(能力:行動を行うための個人のスキル・知識・身体的能力などを指す)、②Opportunity(機会:行動を実行できる環境的または社会的条件)、③Motivation(動機:行動を促す内的・外的な意欲や意思決定プロセス)を指している。この C・O・M の 3 要素が相互に影響し合うことで、行動(Behavior)が生み出されるため、行動変容を促すためには 3 要素のいずれについても分析することが求められる。

日本では、厚生労働省が「健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023」³³において、働く人が職場で活動的に(身体活動を伴って)行動するための指針として、COM-B モデルを紹介しており、想定される対策の洗い出しを COM-B モデル³⁴をもとに行っている。それゆえ、COM-B モデルは行動変容を促すにあたって、行動変容を促す対象者のライフスタイルそのものを考察するうえで有用であるといえる。

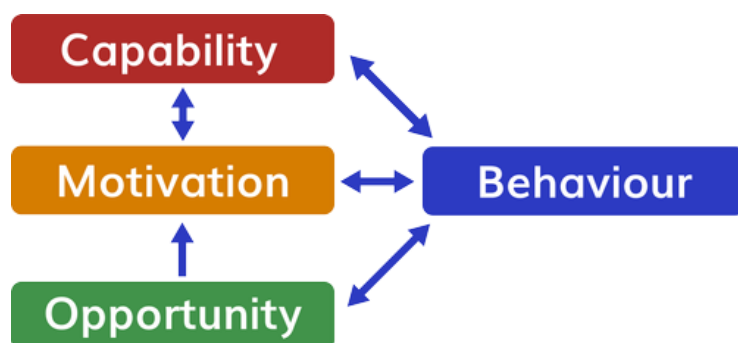


図 3-9 COM-B モデルのフレームワーク

出所)COM-B モデル公式サイト(<https://www.com-b.org/>)2026 年 2 月 24 日閲覧

³² スーザン・ミッキー, ルー・アトキンス, ロバート・ウェスト著、佐々木典子訳(2026)『行動変容ホイール：健康問題への介入をデザインするための BCW フレームワーク』勁草書房

³³ 厚生労働省『健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023(<https://www.mhlw.go.jp/content/001194020.pdf>) 2026 年 2 月 24 日閲覧

³⁴ COM-B モデル公式サイト(<https://www.com-b.org/>)2026 年 2 月 24 日閲覧

7) まとめ

今回整理した 6 つの理論はいずれも参照すべき理論であると考えられるが、具体的にどのような場面で活用できるのかという観点に基づいて再整理を行うと下記のとおり整理できる。現在、沖縄交通リ・デザインでは、モビリティ・マネジメントを基軸とした実証を展開しているが、今後さらなる取組の輪を広げるためには下記 3 種の項目それぞれについて学術理論をもとに検討する必要があると考えられる。

A:政策及び計画策定におけるプロセス設計に必要な理論

⇒パブリック・インボルブメント、トランジション・マネジメント

B:市民を巻き込んだコミュニケーションを検討するうえで必要な理論

⇒CAUSE 理論、モチベーショナル・インタビュー

C:行動変容を促すための施策を検討するうえで必要な理論

⇒モビリティ・マネジメント、COM-B 理論モデル

3.2 市民巻き込み戦略及び仕組みの設計

本節では、移動・交通に関する市民の参画を一層促進し、沖縄交通リ・デザインの取組を今後中長期的に拡大するために、前節で検討した先行事例や学術的理論を用いて、どのような巻き込み戦略及びインセンティブ設計が検討されるのかという点について整理を行う。

沖縄交通リ・デザインについては、現在は取組の初期段階(短期フェーズ)にあり、意欲的に協力してもらえるアーリーアダプターを確保したうえで各組織と共同で実証を展開している状況である。沖縄交通リ・デザインの取組は息の長いものとなることが想定されるが、令和8年度には、これまでの成果を踏まえ、「過度に自家用車に依存したライフスタイルからの転換」と『「いつでも、誰でも、どこからどこへでも」効率的に移動できる環境の整備』に関するアクション・プランの策定を予定している。そして、その後は中長期フェーズと位置付けられ、こうした取組の輪を拡大する段階を想定している。

短期フェーズでは、沖縄総合事務局及び沖縄振興局等が主導的に各団体へ打診を行い、実証の実施・調整を担う体制となっている。しかしながら、こうした体制では、実証を大規模に行っていくことは難しい。このため、まずは国がハンズ・オンで各取組を支援することができる短期フェーズにおいて、働きかけた主体が自発的・自律的に取り組むための要素や阻害要因と、取組の参画による組織や個人にとってのメリットについて抽出、整理することが必要である。

その上で、中長期フェーズにおいては、短期フェーズにおいて整理した事項を周知しつつ、取組の参加者を一層増やしていくことが必要である。それらの周知や巻き込みを行う観点からは、様々な主体が一丸となってキャンペーン等を行い、機運の醸成を図ることに加え、各主体における自発的・自律的な取組を促進しつつ、取組相互の連携を図ることが有益と考えられる。このため、例えば、現行の沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議を中心に、実証やマーケティングの戦略を検討し、関連するプロジェクトと統合的に行えるようにするべきである。実証を行う団体についても、沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議への参画を促し、必要に応じて会議体の組織体制も見直しつつ、取組を順次発展させていくべきである。

また、このフェーズにおいては、自発的・自律的な取組を促進する観点から、ライフスタイルの転換に向けた方法論や基本指針の提示、マーケティング戦略等の設計、優良事例・先進事例の紹介をはじめとした広報といった一般的な事項や展開については沖縄総合事務局等が担うこととし、それらの個別の実施・適用については各主体において行うという役割分担の下で進めるべきである。

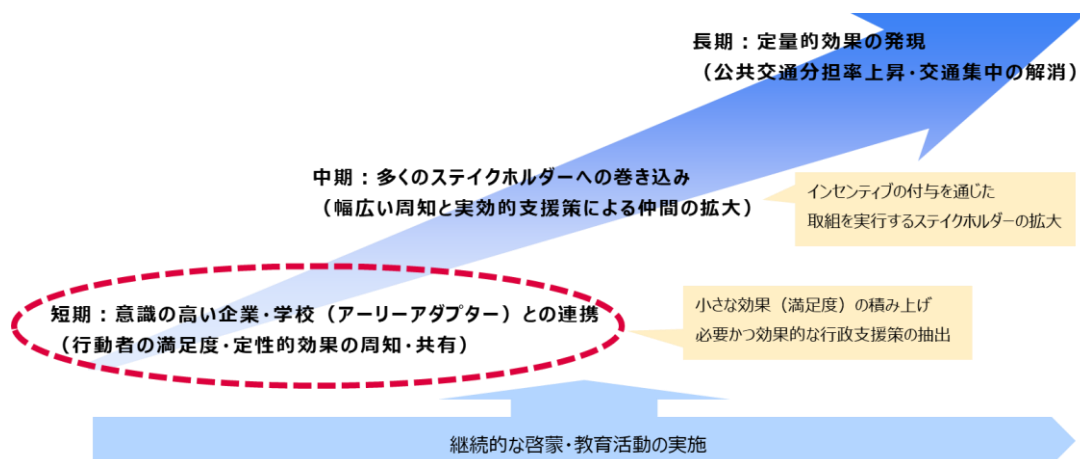


図 3-10 沖縄交通リ・デザインのロードマップ

出所) 令和6年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査報告書

なお、3.1 で調査された理論や示唆と 3.2 で提案される戦略及び仕組みは、表 3-4 のとおり対応づけられる。

表 3-4 3.1 で調査された理論や示唆と 3.2 で提案される戦略及び仕組みの対応関係

戦略及び仕組み		背景となる理論や示唆	解説箇所
3.2.1 市民の巻き込み戦略	(1)より多くの市民や組織を巻き込み全県的な取組としていくための広報発信	取組内容が自分事として取り組めるものになっているか	3.1.1(3)要件 A
		「得する」インセンティブ	3.1.2(1)3)
	(2)個々の実証参加組織内での参加者を増やすためのコミュニケーション戦略	実証における参加者とのコミュニケーション方策で重要となる理論	3.1.2(2)
3.2.2 取組を継続・定着させるための仕組みづくり		取組内容が実行しやすいものであり実行継続できるものになっているか	3.1.1(3)要件 B
		取組内容にやりがいを感じられるか	3.1.1(3)要件 C
		「楽しい」インセンティブ	3.1.2(1)1)
		「学べる」インセンティブ	3.1.2(1)2)

3.2.1 市民の巻き込み戦略

(1) より多くの市民や組織を巻き込み全県的な取組としていくための広報発信

本項では、沖縄交通・デザイン推進事務局が取り組むべき市民の巻き込み戦略について整理する。沖縄交通・デザインが目標とする県民運動としての自家用車依存からの脱却に向けた行動変容を見据えると本取組をより多くの県民に周知・発信することが求められる。

そのため、広報発信の観点では具体的な方策として、①取組のロゴ作成等のブランディング、②CM・広告等での発信、③企業とタイアップしたインセンティブ設計が想定される。

1 点目の「取組のロゴ作成等のブランディング」については、沖縄交通・デザインの取組を象徴するロゴを作成することで、取組そのものをブランディングすることを意味している。先進事例におけるクール・ビズやチーム・マイナス 6%などにおいては同様に取組のロゴ作成および配布を通じて、取組に対する認知度を向上させたため、沖縄交通・デザインにおいても取組の意義やコンセプトを体現したロゴの作成等を通じたブランディング活動が求められる。

2 点目の CM・広告等での発信は、取組を広く紹介するブランディングの一環として一般市民に対する広報発信の役割を担う施策を意味しており、1 点目のロゴと組み合わせる形で広報発信することが求められる。特に先進事例であるクール・ビズやプレミアムフライデーのようにキャッチーなフレーズを用いて沖縄交通・デザインの取組趣旨を広く伝えていくことでより幅広い参加者を募ることができると考えられる。

3 点目の企業とタイアップしたインセンティブ設計については、クール・ビズにおける衣料品メーカーとのコラボレーションやプレミアムフライデーにおける飲食店や百貨店との割引キャンペーンの展開、時差ビズにおける鉄道事業者と連携した定期券の販売のように取組参加を促進するインセンティブを指している。言い換えれば「得する」インセンティブとして機能する仕掛けを意味しており、交通事業者と連携した割引制度の導入など実証参加を促進するようなインセンティブ設計が求められる。

(2) 個々の実証参加組織内での参加者を増やすためのコミュニケーション戦略

本項では、実証に参加する組織が取り組むべき組織内の巻き込み戦略について整理する。中長期フェーズにおいては、実証参加を決定した組織において、組織一体での機運醸成を図るとともに組織内の職員の巻き込み方策が必要となる。

具体的な方策としては①取組に意義を感じていない職員向けのヒアリング(モチベーショナル・インタビュー)、②取組メニューを検討するための全庁的なワークショップの開催(パブリック・インボルブメントまたは CAUSE 理論)、③取組の意義を伝えるための広報資料作成(COM-B モデル)が挙げられる。

1 点目については、モチベーショナル・インタビューを活用して実証の取組に意義を感じていない職員へのインタビューを実施することを指している。モチベーショナル・インタビューを用いることで、実証にメリットを感じない背景や抵抗感の要因を探ることが可能になる。このヒアリングを通じて聞き取った個々人の課題についてもインセンティブ設計や制度改革によって解決の余地があるのか検討したうえで実証を設計することが求められる。また、このような丁寧な聞き取りを通じて、組織内での参加者増加に繋がると考えられる。

2 点目については、取組メニューを窓口担当部署単独で決定するのではなく、組織内の全部署を巻き込んだワークショップの場で意見を募ることで、実現可能性の高いメニューを決定することが望ましい。その際にはパブリック・インボルブメントや CAUSE 理論といったコミュニケーション理論を用いることで、取組への参加を自分ごと化するように参加者へ働きかけることが重要になる。

3 点目については、取組を組織内に紹介する際の資料作成において、実証に対してメリットを感じていない職員に対しても訴求するような内容にするための工夫を意味している。具体的には COM-B モデルなどを用いてライフスタイルの転換に伴うメリットを分かりやすく伝えることで取組への参加を促すことが可能になると考えられる。

3.2.2 取組を継続・定着させるための仕組みづくり

沖縄交通り・デザインの取組を継続・定着させるためには、ひとたび関心を持ち参画した市民や組織が、取り組み続けられる範囲を見出し、取り組み続けることの意義を見出すことで、取組を深化させながら主体的な活動(組織内での制度変更のための自立的活動等)を実施することが重要となる。自立的かつ自律的な沖縄交通り・デザインを実現するためには、この仕組みを構築する必要がある。

まず 3.1.1(3)において要件 B として提示した、「取組内容が実行しやすいものであり実行継続できるものになっているか」に関連して、取組内容を各組織や各人の状況に応じて自由に、自ら選択できるようにすることが有用であると考えられる。「令和7年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査業務」における通学実証では、時間の制約により取組メニューの議論が不十分となり、個々人の制約条件(居住地、保護者の仕事の都合等)から取組を継続できないケースが見受けられた。実証において、取組を継続できない理由を個々人の声として拾い上げ、継続可能な取組内容や取組範囲を設定することが重要である。

次に、3.1.1(3)において要件 C として提示した、「取組内容にやりがいを感じられるか」に関連して、いかに個々人が取組の意義を見出すことができるかが重要となる。取組の意義を見出してもらえるよう

な仕組みを構築するうえでは、3.1.2(1)1)で整理した「楽しい」インセンティブや 3.1.2(1)2)で整理した「学べる」インセンティブに着目することが有用である。

まず「楽しい」インセンティブについて、「令和7年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査業務」における通勤・通学実証では、SO-SMART プロジェクトの LINE アプリを用いたランキングによるゲーミフィケーションを行っているが、「有効性へのニーズ」を満たすためにはランキングに加え、ゲームにおけるいわゆる「クエスト」と「報酬」のように、適切な目標値とそれに応じた景品を付与する仕組みの設計が重要になる。また「自律性へのニーズ」を満たすためには、単純な取組回数のみに基づくランキングではなく、創意工夫による向上要素があり、かつ公平性の担保された競争とすることが有用である。例えば、校内や組織内、地域内での巻き込み活動なども含め、沖縄交通り・デザインの取組の推進に対する総合的な貢献度を外部委員が評価するコンペを用意するなどの案が考えられる。さらに、コンペに向けて何らかのコミュニティとして挑戦することや、コンペ会場で同じ志を持つ多様な主体と交流することにより、他者との繋がりを実感し、「関連性へのニーズ」が満たされると考えられる。

次に「学べる」インセンティブに着目すると、自己効力感を高める要素の「①遂行行動の達成」を満たすためには、上述の適切な目標値設定が有効に働くと考えられる。またシンポジウムや上述のコンペにおいて発表される、各主体により創意工夫がなされた取組を聴講することにより、「②代理的経験」が満たされる。さらに「③言語的教示」を満たすためには、メンバーシップ制度の導入や取組効果の可視化を行うことが有用と考えられる。メンバーシップ制度については、先進事例であるチーム・マイナス 6%において実践されていたように「沖縄交通り・デザイン」の取組に参加していることを示す証明書の発行やロゴの配布を行い、信頼性の高い公的機関からの正式な評価を与えることで、参加者は取組の意義を実感することができる。また取組効果の可視化については、客観的に価値のある指標として温室効果ガスの削減量を、日々の取組一つひとつに対して算出・公表することで、自分自身の行動変容の意義を実感することができると考えられる。このように、適切な目標設定、他者の多様な取組の共有、取組意義を実感できる仕組みを構築することで、「学べる」インセンティブが機能し、参加者によるさらなる活動が動機づけられると考えられる。

4. 本業務の総括

4.1 本業務の成果について

本業務においては、欧州の SUMP(持続可能な都市モビリティ計画)及び Well-being 指標に関する調査を踏まえ、地域主導で移動・交通のあり方を検討していくための戦略・プロセスを設計するとともに、市民の行動変容のための取組に関する先進事例・学術研究に関する調査を踏まえ、それらのプロセスに市民を巻き込むための戦略及び仕組みを設計した。

移動・交通のあり方検討の戦略・プロセスについては、現行制度や地域公共交通計画の既存のプロセスを踏襲しながらも、プロセスを補完し、趣旨を貫徹する観点から、一層の市民参画を促し、移動・交通の幅広い貢献を整理・検討するための政策立案プロセスを提案した。具体的には、交通の役割(地域交通が目指す姿)を設定する前に「ありたい姿」を明確化するとともに、その「ありたい姿」実現のモニタリングに向けての評価指標を、Well-being 指標の考え方も用いて設定する方針を整理した。また、より重要な点として、プロセスの各ステップで PI を行うことで、市民と様々な認識を共有しながら、市民の声も反映し、市民の主体的な参画や巻き込みの下で順次進めていくプロセスとした。

市民を巻き込むための戦略及び仕組みについては、「今後より市民を幅広く巻き込むための取組」と「取組を継続・定着させるための取組」に分けて整理した。前者の幅広く巻き込むための取組については、沖縄交通・デザインに関する周知・広報活動を市民・組織向けに拡大するとともに、実証参加意向が芽生えた組織内でのヒアリング及び、ワークショップ、組織内広報活動が重要である。後者の取組の継続・定着に向けては、無理なく取組を継続できるように自由に取組内容を選択できること、参加者同士の競争や上位者への賞品、取り組むことによる新たな気付きなどにより「やりがい」を感じてもらうことが重要である。

4.2 今後の展開について

今後の展開に向けては、まずは本業務で整理した「地域を巻き込む」考え方を行政内で根付かせることが重要である。地域公共交通計画の策定主体は各地方公共団体であるため、沖縄県及び県内各市町村がこうしたプロセスの意義に共感しなければ従来型の進め方のままである。従来型の進め方では計画策定における市民の参加機会が限られるため、施策は行政が実施するものがほとんどとなり、移動・交通の現状の問題点やその解消に向けた取組について、市民が自らの課題として引き受けることは難しく、市民の主体的な行動はあまり期待できない。また、施策の評価についても、施策ベースの評価となってしまう、市民の生活が実際によくなったかの評価はあまり為されない。移動・交通は市民の行動に直結するものであり、市民の「共感」がなければ施策の実効性は格段に落ちてしまうという現実を各自治体が認識した上で、計画策定への市民の巻き込み及び、そこから市民が主体的に行動を起こしていくための戦術を各自治体が自発的に考えるための手助けを行っていく必要がある。

沖縄県では、令和 7 年度から「次世代交通ビジョンおきなわ」について市民を巻き込みながら検討を進めている。令和 7 年度に沖縄県が実施した PI の内容は「ありたい姿」の検討に近いものであるため、本業務で整理した考え方と沖縄県の交通政策の考え方は大きくは乖離していないものと考えられる。この取組をきっかけとして、各市町村を巻き込みながら、法定計画策定のプロセスをより実効的なもの

に近づけていくが望まれる。そのために、国が方法論や考え方等を示しつつ、積極的に伴走支援をしていくべきことは言うまでもない。

「令和7年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査業務」における結果も踏まえると、令和8年度は企業や学校が行動変容するための「型」を確立させながら、各自治体に対しても交通のあり方検討に市民を巻き込む考え方を普及させるための各自治体とのコミュニケーションを実施することが求められる。そして、令和9年度から各自治体、企業、学校、さらには市民それぞれが自発的に行動していくための枠組みを、令和8年度中に具体化する必要がある。沖縄県の「次世代交通ビジョンおきなわ」は令和8年度中に策定することを目指しているため、そのビジョンを踏まえながら、各自治体でまずは市民と「ありたい姿」を共有し、市民との議論を通じて目標を設定、その後に具体の施策を検討していくという流れが広がっていくことが望ましい。

沖縄交通リ・デザインの目指す姿・目標の設定及び市民の更なる巻き込み戦略の設計に向けた調査検討
業務

調査報告書

2026 年 3 月

株式会社三菱総合研究所
インフラ・都市政策本部
