

自家用車中心のライフスタイルからの転換に向けた 企業・個人の行動変容の促進に関する調査

調査報告書

目次

1. 沖縄交通リ・デザイン協議会等の開催補助	2
1.1 会議資料作成.....	2
1.1.1 第1回マーケットデザインチーム会議.....	2
1.1.2 第2回マーケットデザインチーム会議	12
1.1.3 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議	12
1.2 議事要旨・議事録作成.....	25
1.2.1 第1回マーケットデザインチーム会議.....	25
1.2.2 第2回マーケットデザインチーム会議	26
1.2.3 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議	30
2. 住民、企業向け PI のプロセスとコミュニケーションの戦略設計	34
2.1 プロセス・コミュニケーションの戦略設計	34
2.1.1 沖縄振興局における調査の概要	34
2.1.2 プロセス・コミュニケーションの戦略	36
2.2 人材育成を目的としたワークショップの開催.....	69
2.2.1 ワークショップの狙い.....	69
2.2.2 プログラム.....	70
2.2.3 ワークショップの参加者及び実施状況	71
3. 戦略に基づく PI の実施.....	72
3.1 ニュースレターの配布.....	72
3.1.1 ニュースレターの作成	72
3.1.2 ニュースレターの配布	75
3.2 オープンハウスの実施	76
3.2.1 オープンハウスパネル案の作成	76
3.2.2 オープンハウスの実施.....	81
4. 本業務の総括	84
4.1 本業務の成果について	84
4.2 次年度以降の展開について	84

1. 沖縄交通リ・デザイン協議会等の開催補助

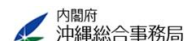
1.1 会議資料作成

1.1.1 第1回マーケットデザインチーム会議

2024年12月27日(金)に沖縄交通リ・デザインに向けた意見交換の場として、第1回マーケットデザインチーム会議が開催された。マーケットデザインチームは沖縄交通リ・デザインの県民運動推進会議と位置付けられる会議体であり、沖縄県内の交通事業者や交通リ・デザインの取組に関心を抱いている事業者で構成される。

本会議は、リ・デザインの取組とチームの参画企業の各事業を連動し、「移動」の質の向上を加速する市場を創出するための機運醸成や広く住民および企業を巻き込む事業の検討を通じて、「企業や個人の行動変容の推進」を目指している。第1回マーケットデザインチーム会議では、本会議の目指す方向性や具体的な取組に関する意見交換を主な議題とするべく、沖縄総合事務局と協議の結果、下図の通り会議資料を作成した。

本日のプログラム



○マーケットデザインチームについて 【～16:05】

○沖縄交通リ・デザインの具体的アプローチについて

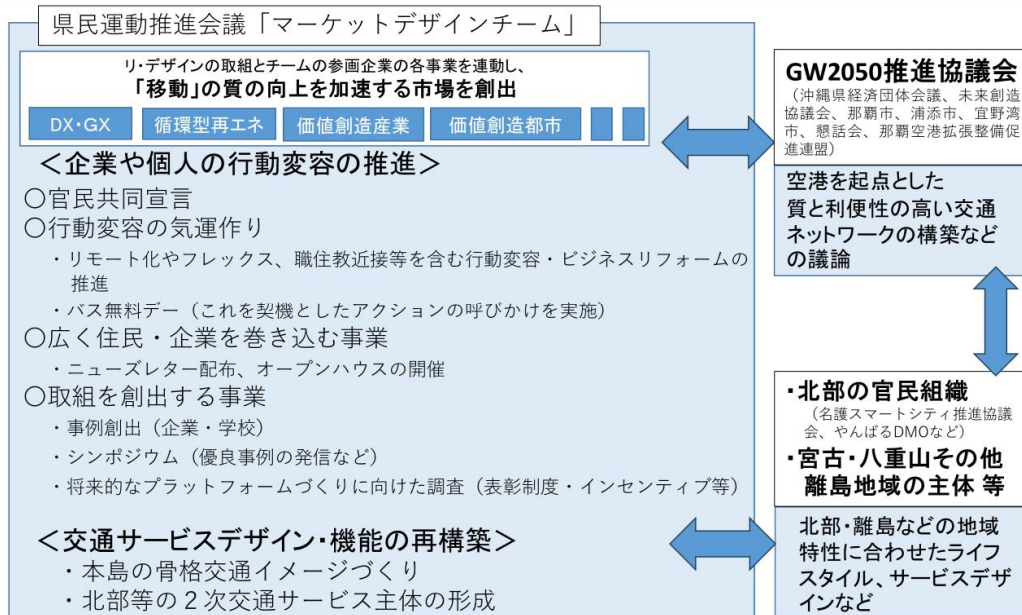
✓ KPIの考え方 【～16:20】

✓ 事業の企画立案に当たっての視点 【～16:40】

✓ 事例の積み重ねと県民巻き込みのための方策 【～16:55】

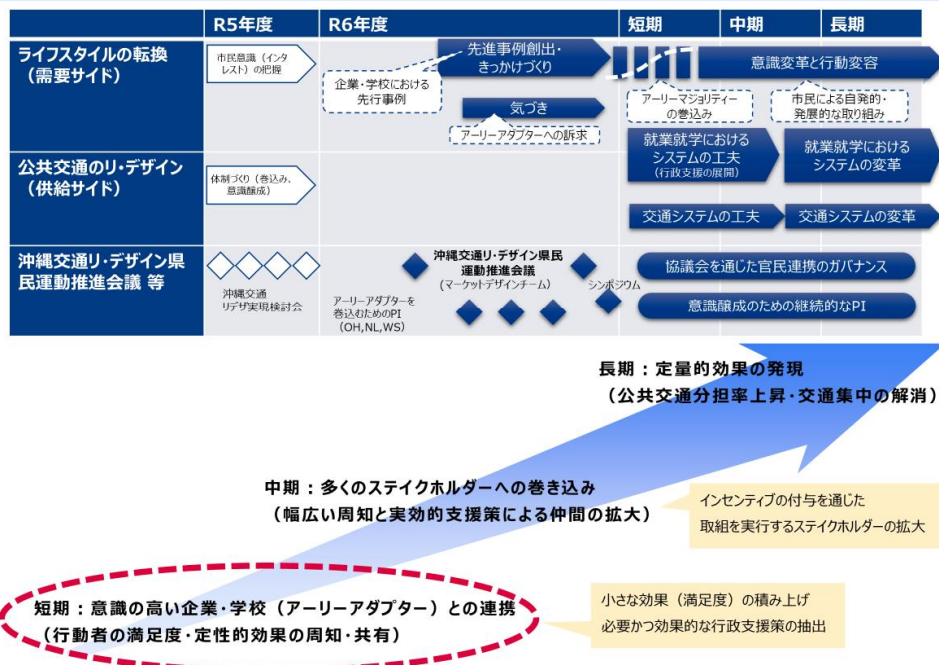
○令和6年度補正予算の概要について 【～17:00】

図 1-1 第1回マーケットデザインチーム会議資料(アジェンダ)



1

図 1-2 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(マーケットデザインチームの位置付け)



2

図 1-3 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(沖縄交通リ・デザインのロードマップ)

マーケットデザインとは……

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

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

沖縄交通・デザインに当てはめると……

仮説形成・理論構築

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

インセンティブ設計・実装

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

3

図 1-4 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(マーケットデザインチームの運営方針①)

沖縄交通・デザインに向けた統合的なアプローチの方針について

内閣府
沖縄総合事務局

沖縄交通・デザイン官民共同宣言の3つの柱は、

- ①「ありたい姿」を、わたしたちみんなで構想し、描いていくこと。
- ②ライフスタイルの転換
- ③「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創出

実現に向けた具体的なアプローチ

ありたい姿

- ✓「ありたい姿」(〇〇年の沖縄の暮らし、経済、都市、環境etc.)について、PI(パブリック・インボルブメント)の実施＋市民主体の目標設定
- ✓「ありたい姿」からの逆算と評価のためのKPIの設定
- ✓エビデンスに基づいた科学的なアプローチ＋PDCA

A.新規事業の企画立案検討

- 交通×？
- DX・IT、GX・エネルギー、観光、まちづくり、教育、物流etc.

B.各エリアでの事例の積み重ね

- 本島中南部(交通渋滞)
- 本島北部(交通空白)
- 離島地域(OT、交通空白)

C.県全体への展開・広報

- ニュースレター
- マスコミ
- シンポジウム

6

図 1-5 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(マーケットデザインチームの運営方針②)

○沖縄交通リ・デザインの実施を評価するためのKPIについて、ディスカッションしたいと思います。

e.g.) 交通分担率、公共交通機関に適切なアクセスが可能な人口の割合、温室効果ガスや大気汚染物質の排出量、交通事故による死傷者数 など

(参考)SUMPにおけるKPIの考え方

- ✓持続可能性の目的の達成度を直接計測するインパクト指標(アウトカム指標)に焦点を当てる。
- ✓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。
- ✓SMART(明確な(specific)、計測可能な(measurable)、達成可能な(achievable)、関連性の高い(relevant)、期限を定めた(time-bound))な指標の設定を要求。

7

図 1-6 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(KPI 設定の考え方)

【参考】SUMP(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



図 2-4-2 欧州の持続可能な都市モビリティ指標セット(SUMI)と国際基準(MobiliseYourCity)に基づく、戦略的影響に関する重要な定量的指標の概要

目的	指標	定義
道路安全	交通事故による死者数を1年単位で集計したもの。	交通事故が原因で、事故から30日以内に死亡した人の数。人口10万人当たり、かつ年間死者数を計算。
モビリティサービスへのアクセス	モビリティサービス(公共交通機関)に適切なアクセスが可能な人口の割合。	公共交通機関(バス、地下鉄、鉄道)に適切なアクセスが可能な人口の割合。
温室効果ガスの排出	都市部のすべての人およびモノの交通モードによる(道路から船舶まで)の温室効果ガス総排出量。	温室効果ガス排出量(年間一人当たりのCO ₂ 換算トン)。
空気の質	都市部におけるすべての人およびモノの交通モードによる大気汚染物質の排出量(PM2.5の濃度となる排気および非排気の両方)。	排出指数(PM2.5換算kg/年間一人当たり)。

その他の都市モビリティ指標

- ・住所別名称からみた公共交通機関の運営水準
- ・障がい者のアクセシビリティ
- ・騒音による影響
- ・渋滞と遅延
- ・エネルギー効率
- ・アクティブモビリティの機会
- ・さまざまな交通手段の統合
- ・公共交通機関の顧客満足度
- ・アクティブモードの交通安全

出典: European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en
 CIVITAS Tool inventoryでは、指標の選択をサポートするツールが多数紹介されている。
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>
 モニタリングに関するより一般的な情報は、CHALLENGE Monitoring and evaluation manualに記載されている。
<https://www.eitls.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

<https://chikoken.org/wp/wp-content/uploads/SUMP-alpha.web.pdf>

8

図 1-7 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(SUMP 紹介資料①)



The report: 7 chapters



ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/qol2023/2023_quality_life_european_cities_en.pdf

<https://www.rsaeurope.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/01/Quality-of-life-in-European-cities-SMARTER2.pdf>

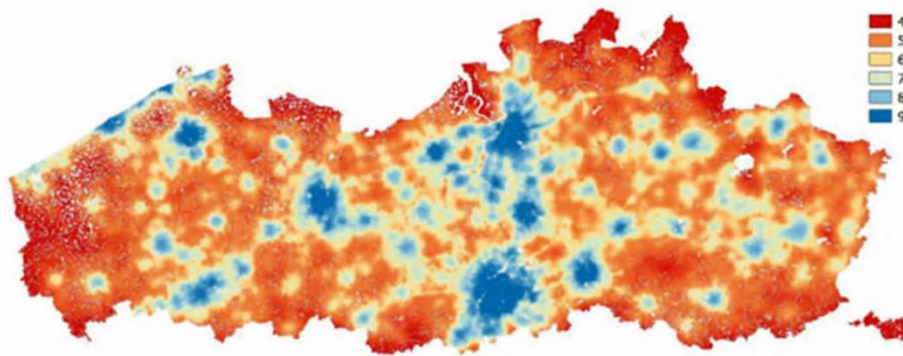
図 1-8 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(SUMP 紹介資料②)

【参考】地域公共交通に係るKPIの例－地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

目標例	数値指標例	区分	モデル・アーキテクチャ内での中核指標類型
地域公共交通 利用者の数 維持・確保	地域公共交通の利用者数（総数、1 便当たり、走行台キロ当たり等）	標準	③ 持続可能性・実現可能性の確保
	地域公共交通の利用頻度	推奨	B アウトカム
	地域公共交通の利用率	推奨	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	公共交通の利用者総数に内包
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	
事業効率 の改善	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	③ 持続可能性・実現可能性の確保
	地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	推奨	住民等の公共交通に対する満足度・認知度に内包
	利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	③ 持続可能性・実現可能性の確保
	地域公共交通の収支率（もしくは収支差）	標準	③ 持続可能性・実現可能性の確保
	地域公共交通への公的資金投入額（総額、利用者 1 人当たり、住民 1 人当たり）	標準	③ 持続可能性・実現可能性の確保
	地域公共交通に係る収益	推奨	③ 持続可能性・実現可能性の確保
おでかけ機 会の確保	地域公共交通に係る経費	推奨	③ 持続可能性・実現可能性の確保
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	※ 任意に設定
	地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	住民等の公共交通に対する満足度・認知度に内包
	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	（一定時間内に）公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合に内包
	高齢者の外出回数	選択	② 移動制約者の足の確保
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	② 移動制約者の足の確保
観光振興	地域公共交通のカバー率・空白地率（人口もしくは面積）	選択	② 移動制約者の足の確保
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	各公共交通軸の運行頻度・回数に内包
	運行回数	推奨	① 公共交通軸と拠点の充実・保証
	地域全体の公共交通延長	推奨	（一定時間内に）公共交通で通学・通院できる高齢者、子どもの割合に内包
	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	
環境負荷の軽減	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	
	市区町村や市町村内特定地区・施設の利用者数	選択	※ 任意に設定
	市区町村内特定地区・施設最寄り駅・バス停の乗降者数	選択	
	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択	
	観光地最寄り駅・バス停の乗降者数	選択	
	企業電車船券等の販売数・利用者数	選択	
安全確保 人口規模の維持	企業電車船券等の導入	選択	
	地域公共交通に起因するCO2排出量の削減	推奨	① 公共交通軸と拠点の充実・保証
	自家用車分担率の縮小	推奨	中長期
	渋滞の削減	選択	※ 任意に設定
	E V バス等の導入（手引第 4 版（2023 年 10 月改訂）で追加）	選択	
	免許返納者数の拡大	選択	高齢者の公共交通の利用回数に内包
系統間での円滑な 接続の確保	公共交通の占線人口	選択	公共交通分担率に内包
	系統間の接続便数・接続率	選択	各公共交通軸の運行頻度・回数に内包
	系統間の乗継き利用者数	推奨	① 公共交通軸と拠点の充実・保証
	系統間の乗継きに関する平均待ち時間	選択	B アウトカム
			各公共交通軸の運行頻度・回数に内包

図 1-9 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(地域公共交通に係る KPI の例①)

- フランドル地方においては、建物や土地に対して、駅やバス停、学校などの様々な施設に、徒歩や自転車などの持続可能な交通手段でどの程度アクセスできるかという指標(mobiscore)を割り当て、地図に落とし込み(下図の9が最もアクセシビリティが高く、4が最もアクセシビリティが低い。))。
- 不動産の購入や賃貸を希望する市民に対して、当該指標を開示。



(出典) Transport & Mobility Leuven, 2019. Mobiscore, www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore.)

11

図 1-10 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(地域公共交通に係る KPI の例②)

A.新規事業の企画立案に当たっての視点

○交通と他分野との共創による新規事業創出に当たり、必要となる視点についてディスカッションしたいと思います。

- ✓ DX・IT
e.g.) MaaS、データプラットフォームの構築、キャッシュレス決済と運賃体系の多様化、乗降データと購買データの組み合わせ、AIによる最適化、自動運転
- ✓ GX・エネルギー
e.g.) 地域公共交通による再生可能エネルギーの地産地消、交通結節点 × 電力拠点
- ✓ 観光
e.g.) 観光二次交通、手ぶら観光、インバウンド対応
- ✓ まちづくり
e.g.) コンパクト・プラス・ネットワーク(交通結節点 × 市街地機能集約)、ウォークアブルシティ、パーク&ライド、近隣施設との連携(待合環境等)
- ✓ 教育
e.g.) 通学・部活・習い事、キャンパスMaaS
- ✓ 物流
e.g.) 貨客混載、手ぶら観光(再掲)

13

図 1-11 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(ディスカッションテーマ A)

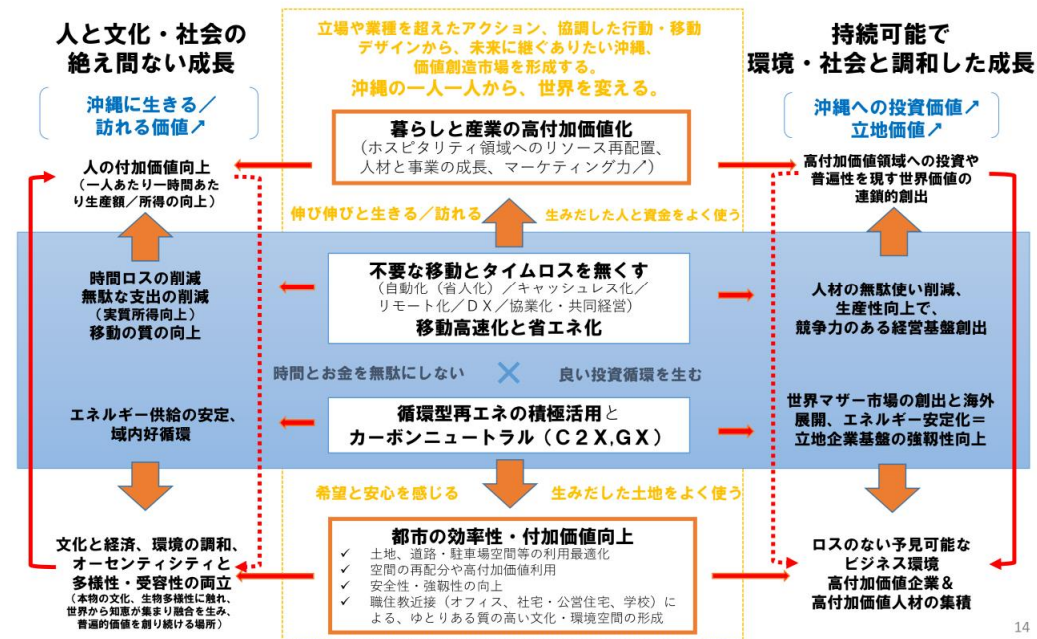


図 1-12 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料

（「行動・移動変容」と「経済成長（ビジネスリフォーム）」の連動デザイン①）

第2回FDまとめ

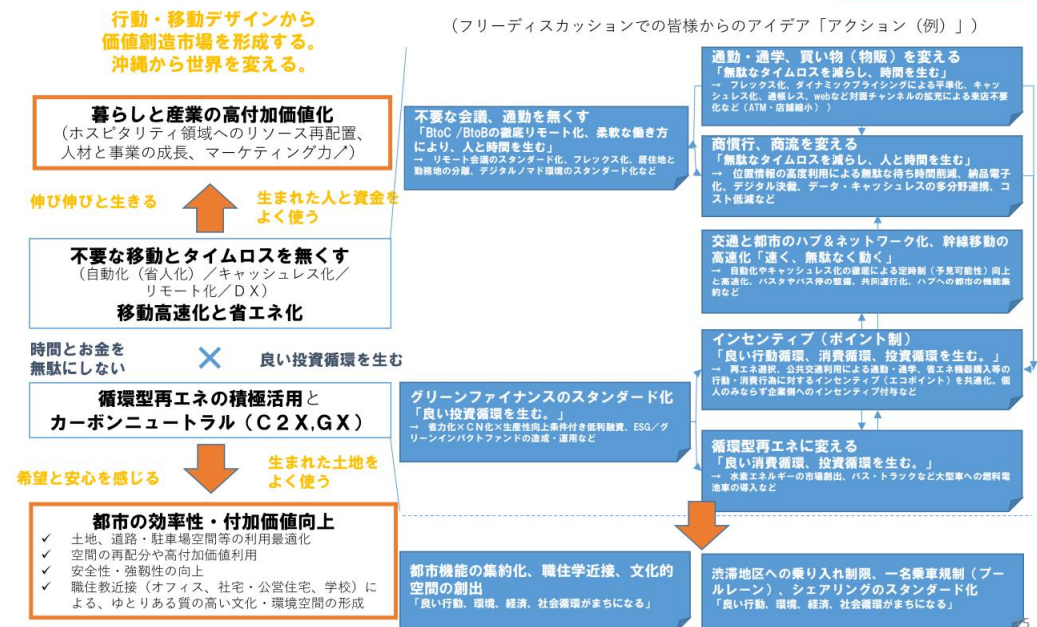


図 1-13 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料

（「行動・移動変容」と「経済成長（ビジネスリフォーム）」の連動デザイン②）

B.県内各エリアでの事例の全体像について

エリア	本島中南部			本島北部	離島	
	首里	西普天間	てだこ浦西駅ー琉大		多良間	南大東
課題の種類	渋滞	渋滞	渋滞	交通空白 オーバーツーリズム	交通空白	交通空白
ターゲット層	・学校 ・銀行 ・観光	・通学送迎 ・琉大病院（通院、通勤、通学）	・買い物 ・通勤 ・琉大（通勤、通学）	・住民 ・観光 ・名桜大 ・沖縄高専	・住民 ・高齢者 ・福祉	・住民 ・高齢者 ・福祉 ・観光
事業	・PI ・通勤・通学ライフスタイル転換実証	・西普天間交通対策協議会 ・普天間高校WS	・琉大キャンパスMaaS ・琉大WS ・てだこ浦西駅結節機能強化	・名護市の交通課題解決WS ・恩納村におけるオンデマンド交通 ・観光二次交通計画 ・沖縄高専、名桜大WS ・JUNGLIA交通対策	・「交通×福祉・物流等」共創モデル ・自動運転バス実証事業	・「交通空白」解消（日本版／公共RS）
時期	R5～	R6～	R6～	R6～	R6～	R6～

17

図 1-14 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(ディスカッションテーマ B)

C.広報による県民の巻き込みのための方法

○沖縄交通・デザインを沖縄全体の運動としていくための考え方についてディスカッションしたいと思います。

✓ ニュースレター・チラシ

✓ マスメディア

e.g.) 県民に訴求するコンセプトやメッセージ、記事、新聞広告

✓ シンポジウム

e.g.) 有識者の講演、県内外の好事例の紹介、パネルディスカッション

✓ 県民運動推進会議と連携したプラットフォーム構築

18

図 1-15 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(ディスカッションテーマ C)



図 1-16 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(ニュースレターの例)

「デコ活応援団」(官民連携協議会)の役割・機能

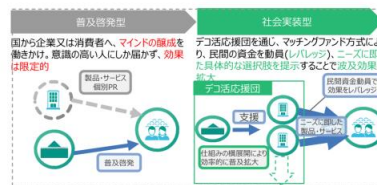
- 官民連携で「デコ活」の効果的な実施につなげるため、プラットフォームとして、企業・自治体・団体等による官民連携協議会を新国民運動と同時に立ち上げ、一体的な展開を図っています。
- 「デコ活応援団」の位置付け＝国・企業・自治体団体等の連携・実践の場 & 情報共有・意見交換の場
- 官民連携実践プロジェクトの組成から実施、フォローまで事務局等がサポートします。

→参画者間のマッチング・案件形成・情報発信・補助金などの支援が可能ですのでお気軽にご相談ください！



「デコ活」推進に係る社会実装型取組等支援

マッチングファンド方式により、民間の資金やアイデア等を動員し、「新しい豊かな暮らし」を支える製品・サービスを効果的・効率的に社会に実装するためのプロジェクトを実施。※補助率：定額（1/3相当）



※詳細は、一般社団法人地域循環共生社会連携協会（一般社団法人低炭素社会創出促進協会）(rcespa.jp) からご確認ください。

図 1-17 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(プラットフォームの事例①)

国土交通省
「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの発足(令和6年11月25日)

▶ 目的

「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進する。

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言(令和6年9月4日) 抄
年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

1 課題×ソリューションの
マッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

2 空白解消に向けた
パイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた
ナレッジの共有

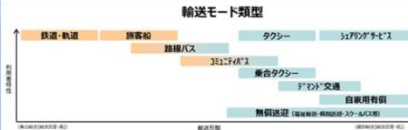
交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施

21

図 1-18 第1回マーケットデザインチーム会議資料(プラットフォームの事例②)

国土交通省
令和6年度補正予算案
「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

- 「交通空白」の早期解消に向け、公共・日本版ライドシェア等を活用した多様な関係者の連携・協働による取組等、「地域の足」確保を総合的に後押し。
- あわせて、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける取組を踏まえつつ、官民連携、地域間連携、モード間連携による一斉解決モデルを横展開。



1. 「交通空白」解消緊急対策事業

- ▶ 自治体が、「交通空白」解消に向け、公共ライドシェア・日本版ライドシェアやAIデマンド、乗合タクシー導入等に新たな取組む場合、都道府県が先導する場合も含め、**立ち上げに要する費用**を支援。

<主な要件>

- 1) 従前から開始されているサービスの継続・拡充ではないこと(新規性)
 - 2) 地域公共交通計画に現に位置づけられていること、又は、位置づけられる見込みがあること
- <補助対象> 都道府県、市町村、交通事業者 等
<支援内容> 調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両/システム導入・運行費等
<補助率> 500万円まで定額、500万円超部分は2/3 等



日本版ライドシェアによる買物や通院・通勤等への対応

「交通空白」解消・官民連携PF
パイロットプロジェクト

- ▶ 交通空白に係る共通のお困りごとについて、全国各地での一斉解消を目指し、参加企業・団体と自治体・交通事業者が取り組む先導的モデルに係る実証事業

2. 共創モデル実証運行事業

3. 日本版MaaS推進・支援事業

4. モビリティ人材育成事業

- ▶ デジタル技術等も活用し、**官民共創**(自治体・交通事業者間の連携・協働)、**交通事業者間共創**(複数事業者・モード間の連携・協働)、**他分野共創**(医療・教育・エネルギーなど交通以外の分野との垣根を越えた連携・協働)により取り組む事業や共創を支える仕組みづくりを支援 等

- <補助率> A. 中小都市、過疎地など 500万円まで定額、500万円超部分は2/3
B. 地方中心都市など 2/3
C. 大都市など 1/3 等

※4.については定額

23

図 1-19 第1回マーケットデザインチーム会議資料(令和6年度補正予算の概要①)

令和6年度補正予算案
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

国土交通省

- インバウンドの地方誘客を一層強力に進める上で、二次交通の確保は不可欠の課題。
- 交通手段の不足が観光による地方創生の足かせとならぬよう、公共交通事業者等が行う**インバウンドの「観光の足」確保**を強力に進め、**観光分野における地方の潜在能力を最大限引き出す**。

観光地における二次交通の高度化

インバウンド誘客に新たに取り組む地方部等において、「日本版・公共ライドシェアの導入」等により、**観光地における二次交通確保**

【補助対象】 自治体・DMO、交通事業者等

【支援内容】

- ①日本版/公共ライドシェア導入
：インバウンド対応配車アプリ導入、車両確保・改造等
- ②レンタカー貸渡の省人化、共同施設送迎の活用
：車両購入、システム開発、端末購入・設置等
- ③円滑な地域内移動・周遊のためのシステム整備等（観光MaaS）
：システム改修、利用啓発等

【補助率】 2/3



観光客向け
公共ライドシェア



旅館送迎車両の活用



降りた駅からの
タクシーを車内で
待機する仕組み

地方ゲートウェイの刷新

「地方ゲートウェイ」から観光地までのアクセス手段を繋ぐ乗り場環境等により、**二次交通へのアクセス円滑化・利便性向上**

【補助対象】 交通事業者等

【支援内容】

インバウンドへの案内機能等を備えた乗り場の設置 等

【補助率】 1/3



インバウンド対応した案内・アクセスしやすい乗り場

地方への誘客・ストレスフリーな旅行環境のための機能強化

【補助対象】 交通事業者等

【補助率】 1/3 等

多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等、インバウンドの地方誘客を支える**公共交通機関における受入環境整備**

24

図 1-20 第 1 回マーケットデザインチーム会議資料(令和 6 年度補正予算の概要)

1.1.2 第 2 回マーケットデザインチーム会議

2025 年 3 月 7 日(金)に第 2 回マーケットデザインチーム会議が開催された。本会議では、沖縄交通・デザインに資する取組を検討・実施している事業者からの取組紹介および意見交換の場として設定されたものであり、会議資料は事業者からの提供資料のみで構成されたため、沖縄総合事務局の新たな説明資料の作成は行わなかった。

1.1.3 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議

2025 年 3 月 27 日(木)に令和 6 年度の沖縄交通・デザインに資する取組を報告・共有する場として、第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議が開催された。本会議には内閣府沖縄総合事務局および振興局、沖縄県、沖縄振興開発金融公庫、マーケットデザインチームに所属する県内交通事業者や銀行等事業者など沖縄交通・デザインに資する取組を行う企業および組織が参加した。

本会議では、令和 6 年度の沖縄交通・デザインに関する取組および令和 7 年度の取組方針を共有するべく、沖縄総合事務局と協議の結果、下図の通り会議資料を作成した。

第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議 令和6年度の取組について

内閣府沖縄総合事務局運輸部

図 1-21 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和6年度の取組①)

沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議・官民共同宣言

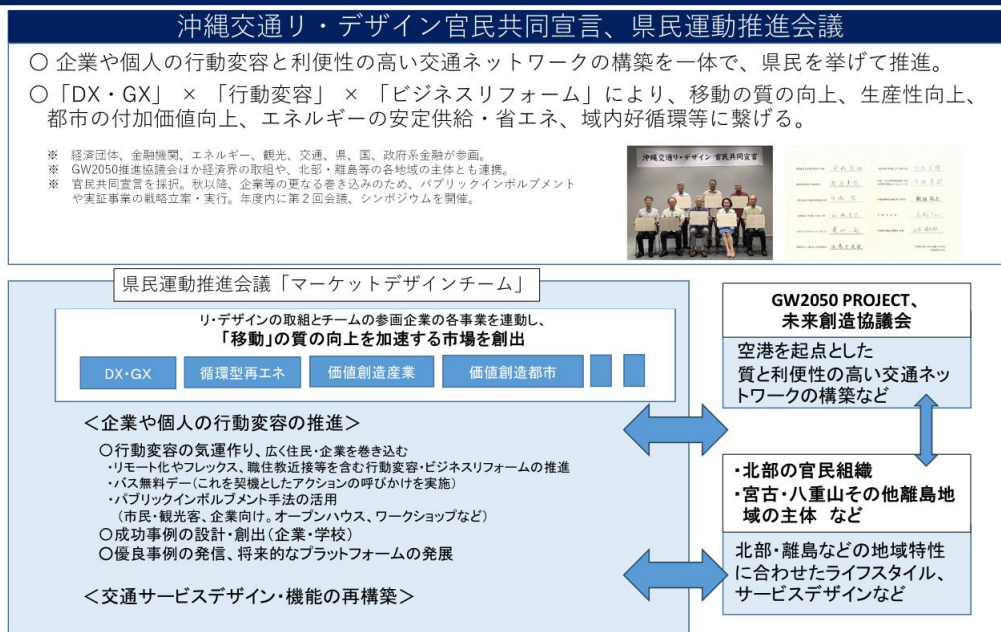


図 1-22 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和6年度の取組②)

沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言

～高付加価値経済と持続的な発展に貢献する交通を目指して～

交通や都市は、人々の暮らしや余暇、地域の経済活動を支え、持続可能な発展の基盤となるものです。これまで、沖縄では、自家用車を前提としたライフスタイルとともに、経済成長を実現してきました。しかしながら、慢性的な交通渋滞により、那覇市内の旅行速度は日本ワーストクラスであり、沖縄県全体では労働力に換算すると生産年齢人口の約6%相当が失われています。また、著しく低い公共交通の分担率に伴う地球や地域の環境の悪化、二次交通の利便性の低さによる観光客の沖縄離れなど、このままでは、沖縄の生活・社会、ビジネス、観光の質の低下につながることも懸念されます。

このような認識のもと、わたしたちは、沖縄に暮らす住民はもとより、経済・金融・エネルギー・観光・教育・交通・都市といった多様な主体も一体となって、「沖縄のありたい姿」の実現に向け、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」を車の両輪として、沖縄の交通や都市の「再デザイン（再構築）」に取り組み続けることをここに宣言します。

一、 沖縄の将来は、わたしたち沖縄に住まう人々のもの、そのことを強く自覚し、社会の変化にも対応しながら、住む人と訪れる人の誰もが満たされ、世界に開かれた「沖縄のありたい姿」を、わたしたちみんなで構想し、描いていきます。

一、 移動・行動の変容を通じて人々のライフスタイルを転換し、より健康的で充実した生活を実現するとともに、持続可能なビジネスを創出し、労働生産性を高め、暮らしとビジネスの好循環の実現に向け行動します。まずは、令和6年9月の沖縄バス無料デーを端緒として、わたしたちの各々が率先して、在宅勤務やノーマイカー通勤等の自家用車中心の生活からの脱却に向けた行動に継続して取り組みます。沖縄に住むわたしたちがオーナーシップと決意を持って、沖縄らしい自由でのびのびとした豊かな生き方を自ら実践し、訪れる人々にもその価値を広めていきます。

一、 まちづくりと一体となった交通拠点の整備や新たな公共交通システムの導入の取組と併せて、デジタル技術の活用、移動のあり方の再編、事業者や分野を超えた連携も含めて、利用者の目線に立って、今ある交通リソースのポテンシャルを最大限に引き出します。ライフスタイルの転換と持続可能なビジネスの創出の好循環を支え、沖縄の高付加価値経済の発展を促し、人々の暮らしに根差した社会共通資本として、「誰でも、いつでも、どこからどこへでも」交通の空白やストレスなく、効率的に移動できる環境の創出に向け取り組みます。

2

図 1-23 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 6 年度の取組③)

令和 6 年度における取組の全体像について（沖総局運輸部関係）

○ 令和 6 年度は、県内各地で官民の様々な主体が交通の「再デザイン（再構築）」の取組を行ったところ。

○ このうち、沖縄総合事務局運輸部として、制度面・予算面[※]での支援や直轄調査を行った取組の一覧を整理。

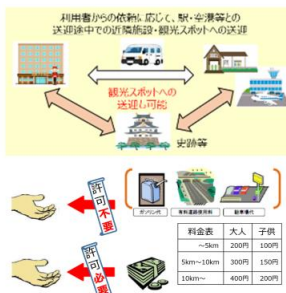
※国土交通省補助金（共創・MaaS実証プロジェクト、MaaS基盤整備事業 等）、内閣府補助金（沖縄持続可能な交通環境構築推進事業、新たな沖縄観光サービス創出支援事業）

エリア	主体	事業・取組名	取組の類型
本島全域・宮古・八重山	タクシー協会	日本版ライドシェアの導入	交通手段の多様化・移動支援 事業基盤強化
本島全域	沖縄県	沖縄県県民等参加型地域公共交通検討事業	市民の主体的な取組の促進
本島中南部	沖縄県	てだこ浦西駅結節機能強化	快適な移動環境の整備
	沖縄MaaS運営会	手荷物配送の活用による沖縄MaaS実証	快適な移動環境の整備
	琉球大学	琉大キャンパスのスマート通学大実験	インセンティブ設計・好循環化
	南風原町	AIオンデマンド交通実証運行	交通手段の多様化・移動支援
	うるま市	市産EV自動車を活用した離島公共交通の実証	移動支援
	グランシーノ株式会社	「北谷GATEWAY」事業	快適な移動環境の整備
本島北部	沖縄総合事務局、沖縄振興局	首里地区におけるPI&ライフスタイル転換実証	市民の主体的な取組の促進
	NPO法人東村観光推進協議会	nottecoやんばる東村	交通手段の多様化・移動支援
	恩納村オンデマンド交通推進コンソーシアム	恩納村内におけるオンデマンド交通実証	快適な移動環境の整備
	一般社団法人名護スマートシティ推進協議会	名護市の地域交通課題解決を担うモビリティ人材育成事業	人材育成
宮古	沖縄県・多良間村	多良間型交通共創モデル実証事業	移動支援
八重山	八重山観光・交通コンソーシアム	八重山観光・交通人材育成プロジェクト	人材育成
		八重山観光MaaS推進事業	快適な移動環境の整備
—	沖縄県	交通デジタルシステムの活用検討	快適な移動環境の整備 インセンティブ設計・好循環化 事業基盤強化
	各交通事業者	キャッシュレス決済の導入	快適な移動環境の整備

3

図 1-24 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 6 年度の取組④)

- ドライバー不足等を背景に地域における移動の足の確保が課題に。
- 地域そして交通サービスの持続可能性と移動（生活・観光）の質の向上を図る観点から、公共交通を補完する新たな仕組み（道路運送法関連制度の見直し）を整え、これを沖縄でもスタート。

1.日本版ライドシェアについて	2.公共ライドシェアについて (自家用有償旅客運送の見直し)	3.許可・登録を要しない運送												
➢ タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が、遊休タクシーや一般ドライバーを活用して、タクシーが不足する分の運送サービスを提供。 ➢ 沖縄では「金・土の16時から翌朝5時までの時間帯」からスタート。今後の運用を見つつ見直し。 	・タクシー事業者と自治体、NPO、観光協会等が、交通サービスを共同運営し、一体的にサービスを提供できるように。 ・宿泊施設や旅行業者が、自社の車両やドライバーを提供し、上記のような事業と一体的にサービスを提供できるように。 ・その他、受託により株式会社でも自家用有償旅客運送事業に参画可能とするほか、運行区域の柔軟化、ダイナミックプライシングの導入、輸送対価の明確化、公共交通が提供されていない時間帯での自家用有償旅客運送の提供を可能にするなど。 	➢ 公共交通機関や自家用有償旅客運送の果たす役割を補完する観点から道路運送法の許可又は登録を要しない運送について整理。  <table border="1"> <thead> <tr> <th>料金表</th> <th>大人</th> <th>子供</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>～5km</td> <td>200円</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>5km～10km</td> <td>300円</td> <td>150円</td> </tr> <tr> <td>10km～</td> <td>400円</td> <td>200円</td> </tr> </tbody> </table>	料金表	大人	子供	～5km	200円	100円	5km～10km	300円	150円	10km～	400円	200円
料金表	大人	子供												
～5km	200円	100円												
5km～10km	300円	150円												
10km～	400円	200円												

4

図 1-25 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 6 年度の取組⑤)

nottecoやんばる東村 住民による旅客運送体制整備事業

運送主体：特定非営利活動法人東村観光推進協議会
導入経緯：
・ヤンバルの自然環境を活用したエコツーリズムを促進する検討を進める中で、年間35万人の観光客や1,600名の村民の移動の足の確保を目的として、公共ライドシェアを導入。
輸送エリア：東村発着～北部全市町村
運行時間：午前7時～24時（年中無休）
※オペレーター受付時間：9時～24時まで
運賃：初乗り1km300円（加算）100mごとに20円
迎車料金200円、時間運賃1時間4,000円
留意点：
・配車手配は電話及びWeb予約。
・保有車両2台、持ち込み車両2台での合計4台で運行。
・観光推進協議会の職員5名がドライバー登録をしている。
・村内には乗合バスやタクシーがなく「地域の足・観光の足」が不足。

○ nottecoやんばる東村



写真：notteco東村HP

○ 使用車両



写真：東村役場

○ 東村の主な観光施設



村民の森つじエコパーク

東村ふれあいヒル公園

写真：東村HP

5

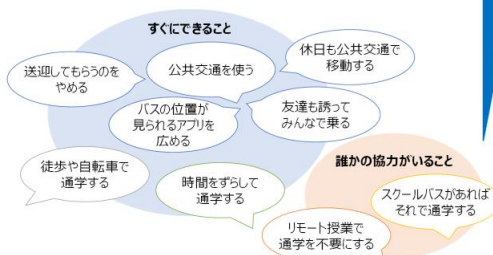
図 1-26 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 6 年度の取組⑥)

<ワークショップの実施>

・テーマ①「沖縄の理想の未来」



・テーマ②「理想の未来のために私たちは何ができるか」



<通学に関する主体的なアクション>

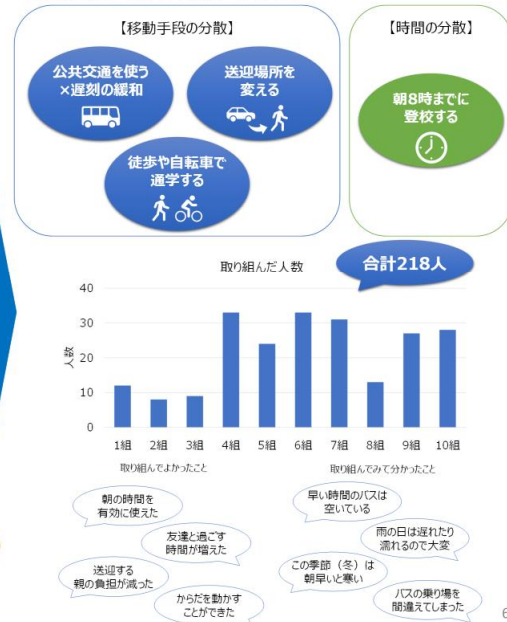


図 1-27 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 6 年度の取組⑦)

第 1 回沖縄交通リ・デザインシンポジウム (R7. 3. 18)

第1回 沖縄交通リ・デザインシンポジウム

「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」に向けて

沖縄では、県民の生活や県内各界の多様な主体が一体となり、自家用車を前提としたライフスタイルから脱却し、沖縄の経済、社会、環境の持続的な発展に貢献できる交通へのリ・デザイン(再構築)に向けた取組が進められています。本シンポジウムでは、今年度沖縄県内各地で行われた取組を紹介し、有識者も交え、県民全体で沖縄交通リ・デザインを進めるための方策について考えます。

日時 2025年3月18日(火) 15時30分～18時

場所 沖縄県立博物館・美術館(おきみゅー)3階講堂
※駐車場に限りがあるためご参加の際は公共交通機関の利用をご検討下さい

基調講演 講師：琉球大学 神谷准教授
「沖縄交通の課題 リ・デザインの必要と方向性」

プログラム

- 県内の取組事例紹介
沖縄県、沖縄銀行、特定非営利活動法人OTTOP、KPMGコンサルティング株式会社(名護スマートシティ推進協議会構成企業)
- 特別発表
首里高等学校代表生徒
- パネルディスカッション
テーマ：ライフスタイルの変革に向けて

参加申し込みはこちらから(参加費無料)→
URL: <https://forms.office.com/r/QDBP7m2UJT>

沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議 事務局
(特別協力：琉球大学 島城地域交通課題解決学術ネットワーク)

沖縄交通リ・デザインの背景・目的

沖縄では、自家用車中心のライフスタイルがこれまでの成長を支えてきた一方で、沖縄の生活・社会・ビジネス、観光、環境の質の低下につながる等の課題が生じています。こうした課題を解決し「沖縄のありたい姿」の実現に向け、多様な主体が一体となって、ライフスタイルの転換と「進」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創出に取り組んでいます。

本シンポジウムで紹介予定の取組

沖縄交通リ・デザインの推進を醸成し、取組の輪を拡大するため、県内における先進的な取組、優良事例を紹介します。

- 首里高校および県内銀行の取組
首里地域において、首里高校の生徒、琉球銀行・沖縄銀行・沖縄海邦銀行の協力が、通学・通勤の手段や時間を変える取組を行いました。
- 沖縄県の取組
沖縄県では学生の送迎に関する課題や解決策について、本県北・中・南部地域の大学やワークショップ、県内ほとんどの高校生や保護者に対するアンケート等を行い、「県民等が望む移動・交通の姿」とりまとめを行いました。
- KPMGコンサルティング(名護スマートシティ推進協議会構成企業)の取組
「交通空白」や観光二次交通等の北部地域の交通課題の解決のため、地元学生等との共創ワークショップ等を実施し、地域課題の解決に向けたモビリティの導入やそのビジネスモデルの構築に取り組んでいます。
- 特定非営利活動法人OTTOPの取組
県内80以上の交通事業者のGTFISデータをオープンデータとして整備・配信するなどの取組を行い、令和6年交通関係優良大臣表彰を受賞しました。

内閣府沖縄総合事務局ホームページ
「沖縄交通リ・デザイン」紹介サイト
<https://www.ogb.go.jp/unyu/9280/okiko-ridezain>

【お問い合わせ先】
内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室
TEL: 098-866-1812

これまでの取組や県民の皆様の声をご紹介しますので、ぜひご覧ください！

図 1-28 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 6 年度の取組⑧)

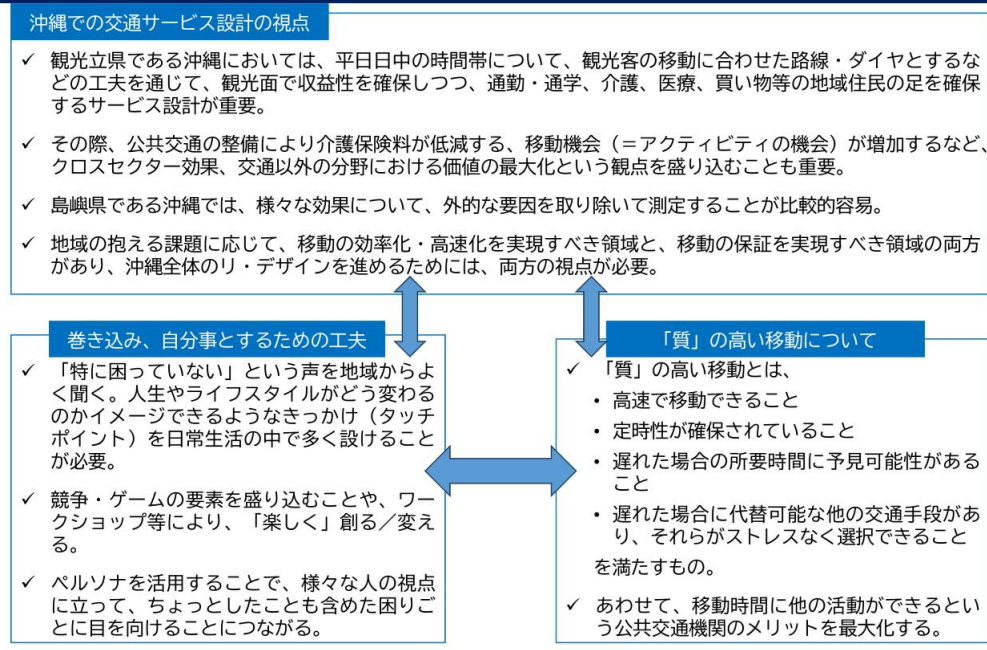


図 1-29 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和6年度の取組⑨)

第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

令和7年度以降の取組方針について

内閣府沖縄総合事務局運輸部

図 1-30 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和7年度の取組方針①)

2 バブリックインボルブメント第1フェーズでいただいた声



図 1-31 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和7年度の取組方針②)

「行動・移動変容」と「経済成長（ビジネスリフォーム）」の連動デザインによる暮らし×ビジネスの好循環
住まう／訪れる価値、企業価値のスパイラルアップ（可視化の試行→投資・収益モデル定量化→連携事業化へ）

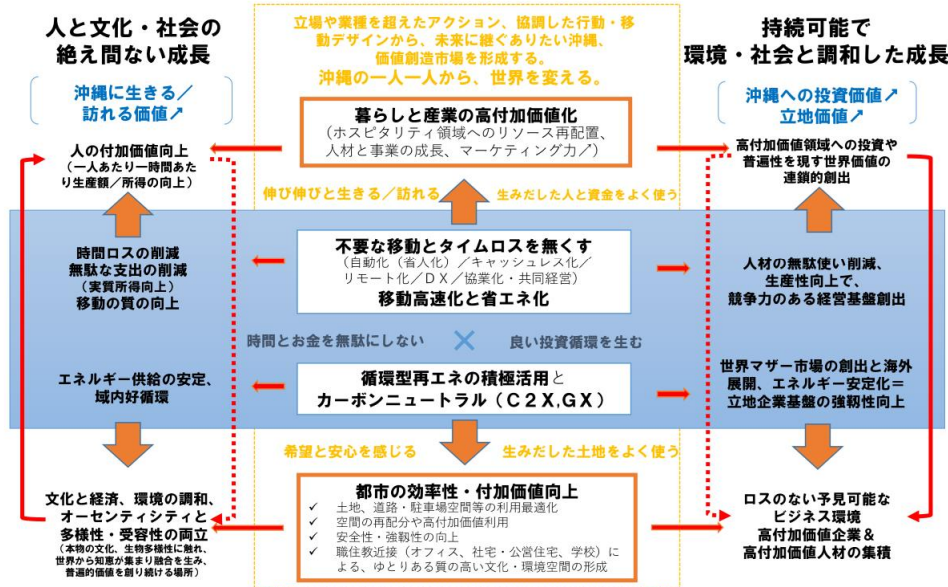


図 1-32 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和7年度の取組方針③)

目指す姿の視点	現状	2030頃	2050頃
○生活・社会	モニタリングのための指標等		
○経済・ビジネス			
○観光			
○環境・エネルギー			
：			

<実行に向けたキーワード例>

行動変容のための機会づくり ✓ 一度公共交通を経験してもらう。 ✓ 住民の理解を引き出していく。	認証制度・表彰の枠組みづくり ✓ 意欲のある企業を増やす ✓ 従業員が取り組みやすい環境作り ✓ 企業の取組をアピール 企業のダイナミックなチャレンジ ✓ 共同化や勤務地の地方分散などの先進的な取組 企業や地域のインセンティブづくり ✓ 認証制度などの枠組みと連動した優遇措置などの検討	利便性の向上・結節点の整備 ✓ バスレーン延長、乗換負担の軽減、高速化、定時性の向上、P&R、電子決済による乗降時間短縮など ✓ 利用者目線の接続強化、結節点を中心としたまちづくり 給と獲の実践 ✓ 交通費の割引やポイント付与と駐車場の有料化の連動 地域の消費活動の促進 ✓ 公共交通利用や乗継ぎにポイント還元などのインセンティブを検討 ✓ 駅、バス周辺店舗での消費活動を促進
メリットの見える化 ✓ 時間損失の軽減やSDGS、CNへの貢献などメリットを発信		
先行事例づくり ✓ 柔軟な勤務スタイルや通勤手当など各企業のアクションの先行実施		
次世代の巻き込み ✓ 通学定期を使う習慣づくり ✓ 子供から変えていき親の行動変容につなげていく		

図 1-33 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議資料(令和 7 年度の取組方針④)

今後目指す方向性・視点について(案)

- 沖縄交通・デザインを進めるためには、ゲーム理論等の学術的な知見も念頭に、インセンティブ設計や環境整備を行うことが必要。
- 自家用車に依存せずとも移動できる(=様々な社会的な活動ができる)という選択を定着、拡大させるため、①～④の観点から取り組むこととしてはどうか。

①沖縄交通・デザインが目指す豊かな沖縄 ➢ 目標・目指す姿としての「豊かさ」は以下の両輪。 ✓ 自由や精神的豊かさ ✓ 経済的・物質的豊かさ ➢ 経済的・物質的豊かさについては、単なる全体の富の集積ではなく、全員が未来の選択肢を選べるという観点を前提。 ➢ 経済的には「実質所得-移動コスト&時間費用」であり、この指標を全国トップクラスに。 ➢ 両面の豊かさを示す社会的指標を満たすことを目的に「交通」×「〇〇」を一体的に設計。	②多様で質の高い移動環境の整備 ➢ 多様な選択肢があり、自由に行動・移動を選択・決定できることが、移動の質の高さであり、個人が行動選択をする意味をつくる。 ➢ こうした個人の自由な選択こそが、暮らす価値や訪れる価値、生き方への満足度につながる。 ➢ これらを実現するための移動環境の整備や利便性向上であり、そのためのデータの活用やサービスの再編。 ➢ あわせて、例えば、検索・決済・発券の自動化を通じ、定時性・速達性・予見可能性を向上させる必要。	③「楽しい」移動の主体的な実践 ➢ 多様な選択肢から目的に応じた移動を選択することによる「楽しさ・満足感」を実感させることが重要。 ➢ この点、免許を保有していない若年層や障がい者については、免許保有者に比べ、移動・行動の選択により不自由を感じている可能性が高い。(移動制約者) ➢ まずは、こうした若年層や障がい者をターゲットにサービスを設計し、同時にアクションを引き出すことを通じて、自由な選択による楽しさ・満足感を生み、習慣化・定着を目指す。	④インセンティブと好循環の設計 ➢ 皆が移動やライフスタイルを多様な選択肢から自由に選択するためには、公共交通機関利用による通勤手当が支払われるなど、個々人の金銭的な負担が移動手段やライフスタイルによらないことが前提。 ➢ 他方で、現状、企業や市町村による補助には財源面での限界があることも事実。 ➢ 通勤手当支給のための財源を確保するため、収益性の確保→人材への投資→収益性の向上→再配分(人材への再投資)という好循環を設計し、全員で実践。
---	--	--	---

各エリアでの積み重ねを通じて、県全体での
沖縄交通・デザインへ

図 1-34 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議資料(令和 7 年度の取組方針⑤)

1. 目指す姿・目標、モニタリング指標の検討・設定

- 「ありたい姿」（〇〇年における沖縄の生活、経済、都市、環境etc.）について、PI（パブリック・インボルブメント）を実施し、市民主体で目標・目指す方向性とモニタリングのための指標を設定
- 令和7年度については、県内2，3程度のエリアにおいて先行的に実施
- エリアの選定・設定に当たっては、本島においては市町村域をまたぐことを要件として広域化を促す。

2. 共創を通じた設計と事業展開

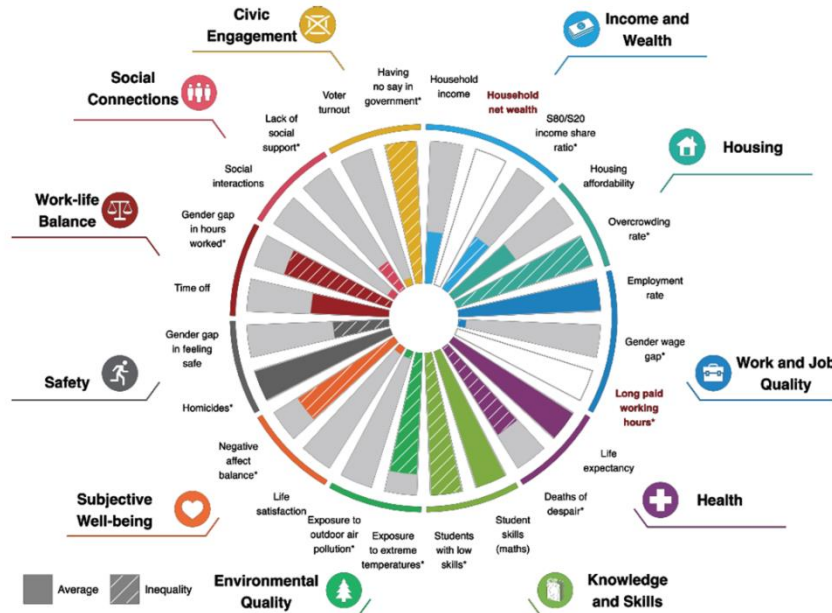
- DX・IT（例：日本版GoGoGeの先行開発・実装、MaaS、データプラットフォーム、キャッシュレス決済と多様な運賃などITを活用した事業基盤強化、交通データと他分野のデータのかけあわせ、AIを活用した最適化 等）
- GX・エネルギー（例：公共交通による再エネの地産地消、交通結節点×電力拠点 等）
- 観光（例：那覇空港からの二次交通の観光による収益性の確保と地域の足の維持・確保、手ぶら観光、公共交通を組み込んだ観光商品パッケージ、ホテル・観光施設からの送迎等の協業化 等）
- 教育（例：キャンパスMaaS、交通甲子園（仮称） 等）
- 介護・医療・福祉（例：病院MaaS（公共交通利用と通院受付の自動的な連携）、複数のデイサービス事業所の利用者送迎業務の集約 等）
- 商業（例：手ぶらで買い物、駐車場有料化と組み合わせたポイント還元 等）
- まちづくり（例：開発と一体で行う交通ネットワークの整備、市街地機能の集約や賑わい創出、周辺施設との機能連携とあわせた交通結節点の機能強化）
- ※ 並行して、1. を通じて共創領域の洗い出しを実施

3. 更なるインボルブメントの仕掛け

- 既存の表彰、プラットフォーム、メンバーシップ等の制度・枠組みの活用（例：〇〇大臣表彰、中高生関係の大会、SDGs関係のイベント等）
- 上記の制度・枠組みと連動した優遇措置の設計

5

図 1-35 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和7年度の取組方針⑥)



(出典) https://www.oecd.org/en/publications/how-s-life-2024-country-notes_2603b12c-en/japan_8aa72c34-en.html 6

図 1-36 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和7年度の取組方針⑦)

CURRENT WELL-BEING

Key dimensions		How we measure them
 Income and Wealth	 Subjective Well-being	 Averages  Inequalities between top and bottom performers  Inequalities between groups  Deprivations
 Work and Job Quality	 Safety	
 Housing	 Work-life Balance	
 Health	 Social Connections	
 Knowledge and Skills	 Civil Engagement	
 Environment Quality		

RESOURCES FOR FUTURE WELL-BEING

Key dimensions		How we measure them
 Natural Capital	 Human Capital	 Stocks  Flows  Risk factors  Resilience
 Economic Capital	 Social Capital	

図 1-37 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 7 年度 of 取組方針⑧)

全世帯		中央官庁・各都道府県庁の世帯平均世帯人数(90%)							
世帯平均世帯人数		可成り平均世帯人数		基礎世帯平均世帯人数		基礎世帯平均世帯人数		基礎世帯平均世帯人数	
1	山梨県 484.835	1	山梨県 420.282	1	東京都 199.372	1	東京都 254.853	1	東京都 254.853
2	東京都 469.794	2	東京都 414.284	2	東京都 182.334	2	山梨県 289.635	2	山梨県 289.635
3	東京都 464.719	3	東京都 413.772	3	東京都 177.772	3	東京都 254.853	3	東京都 254.853
4	東京都 425.543	4	東京都 407.206	4	東京都 173.864	4	東京都 254.853	4	東京都 254.853
5	東京都 421.534	5	東京都 406.286	5	東京都 169.893	5	東京都 254.853	5	東京都 254.853
6	東京都 421.367	6	東京都 406.286	6	東京都 161.651	6	東京都 254.853	6	東京都 254.853
7	東京都 421.367	7	東京都 406.286	7	東京都 161.651	7	東京都 254.853	7	東京都 254.853
8	東京都 417.111	8	東京都 398.843	8	東京都 160.620	8	東京都 254.853	8	東京都 254.853
9	東京都 415.424	9	東京都 397.890	9	東京都 160.620	9	東京都 254.853	9	東京都 254.853
10	東京都 415.424	10	東京都 397.890	10	東京都 160.620	10	東京都 254.853	10	東京都 254.853
11	東京都 413.741	11	東京都 394.940	11	東京都 159.712	11	東京都 254.853	11	東京都 254.853
12	東京都 412.970	12	東京都 392.716	12	東京都 157.928	12	東京都 254.853	12	東京都 254.853
13	東京都 412.970	13	東京都 392.716	13	東京都 157.928	13	東京都 254.853	13	東京都 254.853
14	東京都 410.319	14	東京都 389.630	14	東京都 155.725	14	東京都 254.853	14	東京都 254.853
15	東京都 408.683	15	東京都 385.633	15	東京都 153.921	15	東京都 254.853	15	東京都 254.853
16	東京都 408.683	16	東京都 385.633	16	東京都 153.921	16	東京都 254.853	16	東京都 254.853
17	東京都 408.683	17	東京都 385.633	17	東京都 153.921	17	東京都 254.853	17	東京都 254.853
18	東京都 408.683	18	東京都 385.633	18	東京都 153.921	18	東京都 254.853	18	東京都 254.853
19	東京都 408.683	19	東京都 385.633	19	東京都 153.921	19	東京都 254.853	19	東京都 254.853
20	東京都 408.683	20	東京都 385.633	20	東京都 153.921	20	東京都 254.853	20	東京都 254.853
21	東京都 408.683	21	東京都 385.633	21	東京都 153.921	21	東京都 254.853	21	東京都 254.853
22	東京都 408.683	22	東京都 385.633	22	東京都 153.921	22	東京都 254.853	22	東京都 254.853
23	東京都 408.683	23	東京都 385.633	23	東京都 153.921	23	東京都 254.853	23	東京都 254.853
24	東京都 408.683	24	東京都 385.633	24	東京都 153.921	24	東京都 254.853	24	東京都 254.853
25	東京都 408.683	25	東京都 385.633	25	東京都 153.921	25	東京都 254.853	25	東京都 254.853
26	東京都 408.683	26	東京都 385.633	26	東京都 153.921	26	東京都 254.853	26	東京都 254.853
27	東京都 408.683	27	東京都 385.633	27	東京都 153.921	27	東京都 254.853	27	東京都 254.853
28	東京都 408.683	28	東京都 385.633	28	東京都 153.921	28	東京都 254.853	28	東京都 254.853
29	東京都 408.683	29	東京都 385.633	29	東京都 153.921	29	東京都 254.853	29	東京都 254.853
30	東京都 408.683	30	東京都 385.633	30	東京都 153.921	30	東京都 254.853	30	東京都 254.853
31	東京都 408.683	31	東京都 385.633	31	東京都 153.921	31	東京都 254.853	31	東京都 254.853
32	東京都 408.683	32	東京都 385.633	32	東京都 153.921	32	東京都 254.853	32	東京都 254.853
33	東京都 408.683	33	東京都 385.633	33	東京都 153.921	33			

17都道府県の経済的状況 (A-B)		運動の機会費用 (C)		(A-B-C)	
1 三重県	264,552	1 東京都	58,142	11 三重県	239,996
2 大阪府	259,642	2 大阪府	55,753	12 東京都	237,360
3 東京都	238,190	3 東京都	49,380	13 山形県	237,202
4 山形県	252,984	4 大阪府	45,511	14 茨城県	230,945
5 東京都	250,532	5 大阪府	40,151	15 東京都	229,523
6 東京都	247,654	6 東京都	37,252	16 東京都	224,648
7 東京都	245,453	7 兵庫県	36,506	17 新潟県	222,476
8 徳島県	245,104	8 東京都	32,507	18 鳥取県	222,477
9 東京都	242,833	9 東京都	29,335	19 東京都	222,468
10 東京都	241,524	10 東京都	22,744	20 東京都	218,193
11 山形県	238,128	11 福岡県	27,361	21 山形県	216,213
12 鳥取県	238,050	12 茨城県	27,244	22 東京都	214,985
13 東京都	235,597	13 東京都	27,090	23 東京都	214,070
14 東京都	234,182	14 東京都	26,984	24 長野県	212,946
15 奈良県	233,040	15 熊本県	24,724	25 秋田県	211,621
16 東京都	231,177	16 東京都	24,639	26 東京都	209,741
17 東京都	228,953	17 東京都	24,568	27 東京都	207,700
18 東京都	228,341	18 東京都	23,776	28 佐賀県	207,569
19 秋田県	226,139	19 静岡県	23,712	29 東京都	207,475
20 東京都	227,250	20 埼玉県	23,066	30 埼玉県	204,067
21 東京都	227,483	21 東京都	22,435	31 東京都	203,138
22 兵庫県	225,095	22 東京都	22,252	32 東京都	202,824
23 埼玉県	224,068	23 山形県	21,915	33 東京都	198,406
24 東京都	223,118	24 東京都	21,202	34 東京都	197,776
25 山形県	222,808	25 東京都	21,078	35 東京都	196,364
26 神奈川県	220,883	26 沖縄県	21,017	36 東京都	195,796
27 東京都	220,076	27 東京都	21,008	37 東京都	194,462
28 東京都	219,887	28 東京都	20,810	38 東京都	191,767
29 山形県	218,978	29 東京都	20,628	39 東京都	189,580
30 広島県	218,751	30 長野県	20,582	40 東京都	189,543
31 東京都	217,253	31 東京都	20,133	41 高知県	189,053
32 東京都	214,454	32 東京都	20,112	42 東京都	188,203
33 兵庫県	212,639	33 山形県	19,884	43 東京都	188,019
34 東京都	210,971	34 佐賀県	19,891	44 福岡県	187,093
35 東京都	209,423	35 東京都	19,852	45 東京都	185,846
36 東京都	208,912	36 東京都	19,959	46 東京都	184,640
37 北海道	208,104	37 新潟県	18,848	37 東京都	183,529
38 東京都	206,824	38 大阪府	18,730	38 東京都	178,914
39 東京都	204,817	39 東京都	17,781	39 東京都	176,133
40 東京都	204,156	40 岩手県	17,722	40 大分県	172,923
41 東京都	202,441	41 福岡県	17,395	41 長崎県	169,721
42 東京都	193,343	42 東京都	17,281	42 青森県	166,615
43 東京都	191,653	43 東京都	17,413	43 東京都	166,081
44 東京都	190,569	44 宮城県	16,908	44 千葉県	161,591
45 東京都	190,531	45 秋田県	15,578	45 東京都	150,036
46 東京都	189,328	46 東京都	15,782	46 東京都	148,784
47 東京都	186,100	47 東京都	15,512	47 東京都	135,201

※世帯等はすべて2人以上の勤労者世帯（単身又は結婚者等は含まない）。
※中央世帯等は、各都道府県等に可処分所得の上位40％～60％の世帯を言う。
※基礎支出＝「食料費」＋「（特記）家賃＋持ち家の帰属家賃」＋「光熱水道費」。なお、「持ち家の帰属家賃」は全国消費実態調査で推計しているもの。
※統計法に基づいて、独立行政法人統計センターから「全国消費実態調査（H26）」（総務省）の調査成果情報の提供を受け、国土交通省国土政策局が独自に作成・加工した統計データであり、総務省が作成・公表している統計等とは異なり得ます。

注：通勤の機会費用については、以下の統計の数値を元に算出。
 ①通勤手当の平均額：国税庁「給与所得者の通勤手当の平均額等調査結果」
 ②通勤にかかる時間：国土交通省「通勤時間調査」

「令和元年賃金構造基本統計における一時間当たり所定内給与」の値。
(※令和の給与は、令和元年賃金構造基本統計における数値を適用)

p/policy/shingikai/content/001389727.pdf⁸

(出典) 国土交通省都道府県別の経済的豊かさ（可処分所得と基礎支出）<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001389727.pdf>⁸

21

モニタリングのための指標の整理イメージ（例）

- モニタリングのための指標については、設定された目標・目指す方向性としてまとめた内容を踏まえ、
- ・ 目指す姿・目標の分類
 - ・ 当該目標・方向性の状況を把握するための指標
 - ・ 現状、短期的な目標（2030）、長期的な目標（2050）
 - ・ 交通との関係
- を一覧で整理しつつ、地域や属性に応じて重視する項目を重み付けするようなイメージで進めてはどうか。

<整理イメージ>

目指す姿・目標の分類（※）	指標	現状	短期（2030）目標	長期（2050）目標	交通との関係
所得と富					
住宅					
雇用と仕事の質					
健康状態					
知識と技術					
環境の質					
主観的Well-being					
安全					
WLB					
社会とのつながり					
市民参画					

目指す姿・目標の分類を含めて
ダッシュボード方式で示し、地域
や属性に応じて重視する観点等を
重み付け

（※）目指す姿・目標の分類として記載した事項は、OECDのWell-beingの枠組みにより記載したもの。

9

図 1-39 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議資料(令和 7 年度の取組方針⑩)

【参考】SUMP（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



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

図 2-4: 欧州の持続可能な都市モビリティ指標セット(SUMI)と国際基準(MobiliseYourCity)に基づく、戦略的影響に関する重要な定量指標の概要

目的	指標	定義
道路安全	交通事故による死者数を1年単位で集計したもの。	交通事故が原因で、事故から30日以内に死した人の数。人口10万人当たり、かつ年間死者数で計算。
モビリティサービスへのアクセス	モビリティサービス(公共交通機関)に適切なアクセスができる人口の割合。	公共交通機関(バス、トラム、地下鉄、鉄道)に適切なアクセスが可能な人口の割合。
温室効果ガスの排出	都市部のすべての人およびモノの交通モードによる(油田から車輪までの)温室効果ガス総排出量。	温室効果ガス排出量(年間一人当たりのCO ₂ 換算トン)。
空気の質	都市部におけるすべての人およびモノの交通モードによる大気汚染物質の排出量(PM2.5の濃度となる排気および非排気の両方)。	排出指数(PM2.5換算kg/年間一人当たり)。

その他の都市モビリティ指標

- ・ 低所得者層からみた公共交通機関の運賃水準
- ・ 障がい者のアクセシビリティ
- ・ 騒音による影響
- ・ 渋滞と遅延
- ・ エネルギー効率
- ・ アクティブモビリティの機会
- ・ さまざまな交通手段の統合
- ・ 公共交通機関の顧客満足度
- ・ アクティブモードの交通安全

出典: European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en
 CIVITAS Tool Inventoryでは、指標の選択をサポートするツールが多数紹介されている。
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>
 モニタリングに関するより一般的な情報は、CHALLENGE Monitoring and evaluation manualに記載されている。
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

<https://chikoken.org/wp/wp-content/uploads/SUMP-alphaweb.pdf>

10

図 1-40 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議資料(令和 7 年度の取組方針⑪)



図 1-41 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議資料（令和 7 年度の取組方針⑫）

【参考】地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート（令和 6 年 4 月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会）

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者をはじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。



図 1-42 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議資料（令和 7 年度の取組方針⑬）

(参考)「交通空白」解消の支援ツール：アップデート・ガイダンス等 国土交通省

国において、「交通空白」の現況確認や解消に向けた施策の検討等にあたっての手順書（「アップデート・ガイダンス」）や取組を支援するコンテンツをまとめたポータルサイト（MOBILITY UPDATE PORTAL）を提供し、自治体を支援。

アップデート・ガイダンス

地域交通の現状診断や施策の検討にあたっての考え方や留意事項を説明
例：
モビリティ・データを活用した現状診断について 



課題解決のために必要な施策の設定について 



MOBILITY UPDATE PORTAL

「交通空白」の解消等の取組を支援するコンテンツを掲載したポータルサイトを開設
例：
有識者リスト  完成イメージサンプル  施策事例集 



課題解決や円滑な法定協議会の運営等をサポートする有識者の候補一覧を掲示。
優良事例に関連キーワードなどから探索可能。施策設定に活用。

標準フォーマット・サンプル（+ポイント解説つきPDF）

計画策定等に必要なフォーマットや記述方法を記載したサンプルを保管。自治体はいつでもダウンロード可能。

1 標準スケジュール サンプル 標準スケジュール（計画、実施、評価）の各フェーズに、具体的なアクション・取組を記載するためのフォーマット。	2 自己評価シート フォーマット 計画策定、実施、評価の各フェーズにおいて、自治体の取組状況を自己評価するためのフォーマット。	3 データ共有の推進・協定 フォーマット 自治体と交通事業者間で、データ共有に関する協定を締結するためのフォーマット。
4 業務委託仕様書 フォーマット コンサルタント等への業務委託にあたって、業務内容や成果物などを明確にするためのフォーマット。	5 法定協議会開催様式 フォーマット 法定協議会の開催記録や議事録などを記載するためのフォーマット。	

13

図 1-43 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 7 年度の取組方針⑭)

今後の進め方（案）について

○ 今後は、以下のとおり進めることとしてはどうか。

- ✓ 令和 7 年度以降のタイムフレーム及び各フェイズにおける具体的なアクション・取組については、**4 月下旬以降、マーケットデザインチームにおいて議論**
- ✓ あわせて、沖縄振興計画、地域公共交通計画等への反映も念頭に、**県や経済界（GW2050 PROJECTS等）、各地域の主体と連携・調整**

14

図 1-44 第 2 回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議資料(令和 7 年度の取組方針⑮)

1.2 議事要旨・議事録作成

1.2.1 第1回マーケットデザインチーム会議

2024年12月27日(金)に開催された第1回マーケットデザインチーム会議の議事要旨として、下記資料を作成した。取組の企画および立案に関する議論では、送迎用車両の有効活用(シェアリング)やキャッシュレス決済の導入(DX)、パーク&ライドと駐車場の集約化(まちづくり)など交通を起点とした様々な取組が提案された。

また、本取組を沖縄全体の運動として広げていくための施策として、本取組が目指す未来などを積極的に発信すべくメディア展開を図ることや取組に表彰制度やポイント制を導入することでインセンティブを付与することなどが意見として挙げられた。このように本会議では具体的な取組内容および推進に向けた施策に関して活発な議論が行われた。

マーケットデザインチームでの議論の振り返り(企画立案関係)



- ✓ シェアリング
e.g.) 空き時間の有効利用、病院等の送迎用車両の有効利用(ミニバスとしての利用など)
- ✓ DX・IT
e.g.) MaaS、データプラットフォームの構築、キャッシュレス決済と多様な運賃・ポイント・メンバーシップ施策、乗降データと購買データの組み合わせ、AIによる最適化、簡易な自動運転の実装
- ✓ GX・エネルギー
e.g.) 地域公共交通による再生可能エネルギーの地産地消、交通結節点×電力拠点
- ✓ 観光
e.g.) 観光二次交通、手ぶら観光、インバウンド対応
- ✓ まちづくり
e.g.) コンパクト・プラス・ネットワーク(交通結節点×市街地機能集約)、ウォークアブルシティ、パーク&ライドと駐車場の集約化、近隣施設との連携(待合環境等)、駐車場有料化(課税を含む。)と料金収入を原資とした運賃低廉化
- ✓ 買い物
e.g.) 手ぶらで買い物
- ✓ 教育
e.g.) 通学・部活・習い事、キャンパスMaaS
- ✓ 物流
e.g.) 貨客混載、手ぶら観光(再掲)

16

図 1-45 第1回マーケットデザインチーム議事要旨資料①

○沖縄交通・デザインを沖縄全体の運動としていくための考え方

- ✓ メディア・SNS・ニューズレター・チラシの活用
⇒新聞、テレビ、SNS、広告など各メディアの得意な属性に応じて訴求するコンセプトやメッセージ(〇%の公共交通への転換による明るい未来のアピール、なりゆきシナリオでのセンセーショナルな暗い未来の提示など)を採用
- ✓ インフルエンサーの活用
- ✓ インセンティブの付与
⇒表彰制度、組織間での競争(交通甲子園(仮称))、わったーバス党メンバーシップ制度、商業施設等での利用が可能なポイント制
- ✓ 日常での利用促進
⇒親子一緒となつての公共交通の利用を促す(公共交通移動休暇、学校でのモビリティマネジメント教育)
- ✓ シンポジウム
⇒有識者の講演、県内外の好事例の紹介、パネルディスカッション
- ✓ 県民運動推進会議と連携したプラットフォーム構築

23

図 1-46 第 1 回マーケットデザインチーム議事要旨資料②

1.2.2 第 2 回マーケットデザインチーム会議

2025 年 3 月 7 日(金)に開催された第 2 回マーケットデザインチーム会議議事録を下記の通り作成した。第 2 回マーケットデザインチーム会議では、Newmo 沖縄株式会社、株式会社日立製作所、トヨタ・コニック・プロ株式会社、特定非営利活動法人 OTTOP の 4 つの組織から沖縄の交通・デザインに資する取組や事例が紹介された。

Newmo 沖縄株式会社はタクシーとライドシェアの組み合わせによるモビリティサービスを沖縄の観光交通で展開予定であるほか、MaaS アプリの開発などに関する説明が行われた。また、株式会社日立製作所からは地域の交通課題解決の推進力としての役割を担う MaaS コーディネーターのに関するツール開発やまちづくりワークショップツールである「Cyber-PoC for Cities」に関する紹介を行った。トヨタ・コニック・プロ株式会社からは地域共創型 MaaS のトヨタコニックライドや宮古島で行われている観光モビリティサービスである OSAMPO の実証実験等に関する取組に関する発表が行われた。そして、特定非営利活動法人 OTTOP からは沖縄の観光と 2 次交通情報をオープンデータとして取りまとめている活動内容に関する発表が行われた。

議事録

日 時		2025 年 3 月 7 日(金)13:30-15:00	記 録
場 所		Teams	MRI 渋谷
出席者 (敬称略)	発表者 7 名	Newmo 沖縄株式会社:松本 株式会社日立製作所:手束、三田、田中 トヨタ・コニック・プロ株式会社:秋吉、今村 特定非営利活動法人 OOTOP:又吉	
	沖縄総合事務局 4 名	亀谷、仲里、新城、多和田(沖縄総合事務局)	
	MRI 3 名	小宮山、渋谷、柴田(MRI)	

1. 議事要旨

- 今回の会議では様々な交通サービスに取り組まれている事業者・団体から情報提供いただく場と位置付けている。:沖縄総合事務局・亀谷
- まず、国土交通省が行っている「交通空白」解消に向けた取組を紹介したい。昨年に国交省は「交通空白」解消本部を設置すると共に同年に発足した「官民連携プラットフォーム」を両輪として取組を推進している。現在、全国市区町村を対象に「交通空白」地域のリストアップを行っており、本年 5 月頃に公表予定となっている。この集計結果は「交通空白」解消の支援ツールである MOBILITY UPDATE PORTAL のサイトにて公表する予定である。また、地域の交通空白だけでなく観光の足の交通空白に関しても同じくリストアップを行っており、これによりタクシー等二次交通サービスの提供と二次交通に関する分かりやすい情報発信を行いたいと考えている。また、「官民連携プラットフォーム」への会員公募状況も資料に記載している。:沖縄総合事務局・亀谷
 - また、こうした取組に関する予算についても改めて紹介したい。本取組の予算は「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」の全面展開という名称で令和 7 年度には 209 億円計上している。本プロジェクトの中に「交通空白」解消緊急対策事業や共創モデル実証運行事業という支援事業を設けており、公募が開始次第ぜひ多くの事業者にご参加頂きたい。また、他の補助事業としては自動運転社会実装推進事業、DX・GX による省力化・経営改善支援、観光二次交通高度化事業、交通対応サービス支援事業などを設けている。:沖縄総合事務局・亀谷
- 弊社(Newmo 沖縄)は「移動で地域をカラフルに」をモットーとして、昨年 1 月に設立された企業である。タクシー事業を主軸にモビリティサービスの展開を行っており、大阪を中心に事業展開を行っている。CEO の青柳は 7 年前からモビリティ分野での企業を模索していたこともあり、当社の設立に至った状況であり、CEO 自身もドライバーとして活躍している。問題意識としては移動サービスに関わる人手不足であり、特に沖縄県では顕著に運転手不足が進行していると思料。弊社のサービス内容はタクシーとライドシェアの組み合わせによるモビリティサービスであり、車両不足に対してはオートリースを組み合わせる形で対応している。また、将来的にはロボタクシーの活用も見据えている状況である。:Newmo・松本

図 1-47 第 2 回マーケットデザインチーム会議議事録①

- 25 年度には東海・沖縄への展開を予定している。沖縄の場合、①本島北部エリア他過疎地域、②離島、③本島南部・北部間、④観光施設および大規模商業施設(ジャングルリア)等への輸送などの交通課題が存在すると考えている。:Newmo・松本
- ①や②の交通課題については、弊社が受託者として参画し、公共ライドシェアを導入することで過疎地での観光需要やピーク時の需要への対応が可能になるのではないかと考えている。そのために地元事業者とタッグを組み、弊社で運行システムの提供を行うことで事業開始が可能になると思料。:Newmo・松本
- ③については、沖縄版 MaaS アプリを作り、レンタカーだけではなく公共交通手段の周知を実施したいと考えている。将来的には観光施設のシャトルバス等「許可・登録を要しない輸送」手段を持つ各社とも連携し、課題解決に取り組めるのではないかと考えている。:Newmo・松本
- ④については、スタジアム・アリーナ・ジャングルリア等大規模施設への移動に際して自動運転車の活用・実証実験ができなかと考えている。
- 今回の提案は沖縄でも受け入れられやすいものではないかと考えており、ぜひ今後の展開に向けた他事業者とも連携できればと考えている。:沖縄総合事務局・亀谷
- 続いて弊社(日立製作所)の取組について説明したい。:日立製作所・手束
 - まず、MaaS コーディネーター事業の取組について紹介したい。社会課題・地域課題の解決には、住民の生活行動を支える交通や地域行政サービスを持続的に提供することと経済を活性化させて移動目的の自体を創出することの同時形成・連携が必要であり、地域の複数事業主体を巻き込みながら、実現に向けた推進力としての役割を担う「MaaS コーディネーター」の創出をめざしたいと考えている。MaaS コーディネーターは地域の移動サービスの全体最適・調和に向けたモビリティデータ利活用を軸としたデータ利活用の方針・手法の設計をするとともに実現に向けた関係主体間の調整や事業者間のシステム連携・形式共通化を実施する。:日立製作所・三田
 - 自治体主体のコミュニティバス移動状況や利用促進に向けた潜在需要の検討では、人流データやモビリティデータを組み合わせながら需要の観点および需給バランスに関する分析を実施した。グタウ的には人流データから地域内の移動ニーズ等を抽出し、移動状況や潜在需要の検討を行った。この検討により所要時間差や乗り継ぎ時間が大きくなると公共交通分担率が低下する現象を確認することができた。また、エリア OD の可視化と公共交通利用度向上のための交通連携検討等の事業等他事業にも取り組んでいる状況である。:日立製作所・三田
- 続いてはまちづくりワークショップツールである「Cyber-PoC for Cities」について説明したい。このツールは多様なステークホルダーの合意形成のために地図上に移動情報等のデータをマッピングすることが可能なツールとなっている。このツールを実際に用いた事例としては松山市の実証事例が挙げられる。この取り組みでは人流データ等の都市データの可視化により住民参加型の都市プランニングを実現し、多様な関係者間の合意形成を支援した。南アルプス市など他自治体ではこのツールと交通流・人流のシミュレーションを組み合わせることで車や人の流れの変化や地域 KPI を評価しステークホルダーに提示したところである。:日立製作所・田中
- 今回は弊社が合併先となるトヨタコニックプロから取り組み事例について説明したい。:トヨタコニックアルファ・秋吉
 - 弊社は広告会社と事業会社が融合したマーケティングコミュニケーション会社である点が強みであり、独自のモビリティサービスを展開したいと考えている。具体的なモビリティおよび地域課題解決のサービスとしては、過疎地域における移動販売やラストワンマイルの交通サービスであるトヨタコニックライド、放課後児童クラブでのプログラミング教室の実施等が挙げられる。弊社は車者社(移動・生活者・顧

図 1-48 第 2 回マーケットデザインチーム会議議事録②

- 客等)のデータとこれらの事業を組み合わせることで地方創生を図りたいと考えている。:トヨタコニックプロ・今村
- 地方創生関連事業は具体的には地域共創型 MaaS のトヨタコニックライド(佐賀県基山町、福島県鮎川村、福島県塙町等で実施)、自治体と小売事業者を繋ぐモビリティプラットフォームを提供する移動スーパーモデルのこのまち市場などが挙げられる。
 - 沖縄で展開を検討しているモビリティサービスとしては観光モビリティサービスである OSAMPO の実証実験を行っている。また、AI 観光ガイドである OTOMO-NAVI については、昨年宮古島で実証実験を行っていた。そのほか宮古島では交通商社 OS の観光 OTA サービスを用いたツアー造成の実証実験を行っており、今後も沖縄でのモビリティサービスの展開を進めていきたいと思料。:トヨタコニックプロ・岩岡
 - 我々OTTOPは沖縄県の沖縄県の観光と2次交通情報をオープンデータとして取り扱うことで公共性の高い情報資産を地域のために残すことをミッションとして活動している。我々は2018年に宮古島・八重山圏域の交通データの整備検討から出発した非営利団体であり、現在は50事業者を超える公共交通のオープンデータの配信を行っている。オープンデータはGTFSファイルでの配信を行っているほか、ルート探索や時刻表検索のAPIも併せて配信している。配信しているデータは那覇空港ロビーに設置されたバス・モノレールの時刻サイネージやGoogle Map等の地図サイトで活用されている。:OTTOP・又吉
 - 利活用促進に向けたワークショップ(オキナワオープンデータチャレンジ・データ活用ワークショップなど)を実施している。ワークショップではデータ活用の利便性や重要性を体感いただけるようなプログラムを盛り込んでいたが、こうした活動により地域公共交通優良団体国土交通大臣賞を受賞した。:OTTOP・又吉
 - 現在はビーチの危険情報など観光関連情報の配信を実施している状況である。:OTTOP・又吉
 - 将来的には世界標準なバスのリアルタイム情報をオープンに配信したいと考えており、データとリアルタイムの情報のギャップを埋めていきたいと考えている。:OTTOP・又吉
 - 3月18日に沖縄交通・デザインのシンポジウムを沖縄県立博物館で実施予定であり、ぜひ参加を検討いただきたい。:沖縄総合事務局・仲里

— 以上 —

図 1-49 第2回マーケットデザインチーム会議議事録③

1.2.3 第2回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議

2025年3月27日(木)に開催された第2回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議議事録を下記の通り作成した。

議事録

日 時		2025年3月27日(木)15:00-17:00	記 録
場 所		沖縄総合事務局、Teams	
出席者 (敬称略)	会議出席者 17名	株式会社琉球銀行 新里竜二 株式会社沖縄銀行 大城晃 沖縄振興開発金融公庫 大西公一郎、眞栄城玄淳 沖縄経済同友会 島田尚昭 沖縄県商工会議所連合会 福地敦士 沖縄電力株式会社 安里健 一般社団法人沖縄県バス協会 高江洲誠 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 大城直人 沖縄都市モノレール株式会社 富原守秀 沖縄県企画部交通政策課 佐久本愉 沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 下地英輝、上原隆幸 沖縄県教育庁保健体育課 比嘉正和 内閣府沖縄振興局 小泉誠 内閣府沖縄総合事務局運輸部 星明彦、亀谷匡哉 内閣府沖縄総合事務局経済産業部 長嶺忠明	MRI 渋谷

1. 議事要旨

- まず、令和6年度の取組について沖縄総合事務局運輸部より説明したい。令和6年9月19日には沖縄交通・デザイン官民共同宣言が採択されたほか、マーケットデザインチーム会議にて取組の推進に向けた協議を行ったと認識している。：沖縄総合事務局・亀谷
 - 沖縄総合事務局運輸部が関係する交通・デザインの取組は快適な移動環境の整備からインセンティブ設計、人材育成事業まで多岐に渡る状況である。その中でも特筆すべき取り組みは日本版ライドシェアの新制度の導入が沖縄でもスタートし、道路運送法関連制度の見直しによる許可・登録を要しない運送を実現するための取り組みを推進している。具体的には notteco やんばる東村という東村地域における住民による旅客運送体制整備事業が導入されるなどライドシェアの導入が進んでいる状況である。：沖縄総合事務局・亀谷
 - また、沖縄振興局の取組として首里高校1年生の生徒に公共交通利用による通学や時差通学など交通・デザインに繋がる実証を行った。：沖縄総合事務局・亀谷
 - 先週の3月18日には第1回沖縄交通・デザインシンポジウムが開催され、登壇者の神谷先生などによるパネルディスカッションでは、沖縄での交通サービス設計の視点や「質」の高い移動、県民の巻き込みなど交通・デザインに向けた活発な議論が行われた。：沖縄総合事務局・亀谷
- 続いて、沖縄県から「沖縄県県民等参加型地域公共交通検討事業」について紹介したい。今年度、本事業で

図 1-50 第2回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議議事録①

は本島全域で大学生や高校生へのワークショップ・アンケートおよび移動困難者へのヒアリング・アンケートを実施した。：沖縄県交通政策課・佐久本

- 実施規模としては大学でのワークショップは計4校の330名を対象に実施し、高校でのヒアリングは計2校の60名を対象に実施したが、全県立高校51校を対象にアンケートを実施した。また、移動困難者へのヒアリングは本島全域で60名程度を対象に実施した。：沖縄県交通政策課・佐久本
 - 大学で実施したワークショップではペルソナカードを用いて様々な立場から議論できるような仕掛けを用いて実施したところである。また、高校を対象としたアンケートは総計で13000名から回答が得られたため、かなりボリュームの大きいデータを得られたと考えている。：沖縄県交通政策課・佐久本
 - アンケート結果を概観すると、幼稚園・保育園に通う時から送迎習慣が根付いており、県立高校では通学のための高校生の送迎が約5割を占めていた。これは沖縄の交通渋滞やバス運賃の高さから快適で安全な車による送迎が選ばれていることが背景にあると考えられる。：沖縄県交通政策課・佐久本
 - また、就業者・子育て世代についても自家用車利用を中心とするライフスタイルが明らかになったが、マイカー通勤者でも勤務先の駐車場が満車だった際の駐車場を探すことが難しいといった自家用車利用に関する課題も併せて浮き彫りになったところである。：沖縄県交通政策課・佐久本
 - これらのアンケート結果を踏まえると沖縄が抱える交通に関する課題は①移動コスト、②移動時間、③安心と安全性の3点に整理できると思料。：沖縄県交通政策課・佐久本
 - 本年度の事業で県民の多くの声を聞くことができたため、次年度は企業を対象としたPI活動や観光客からの声を聞くための活動を推進したいと考えている。こうした取組を経て、令和8年度には実証事業を立ち上げたいと考えており、マイカーに頼らない交通体系構築に向けた取組にしたい。：沖縄県交通政策課・佐久本
- 続いて、「沖縄本島中南部都市圏 パーソントリップ調査」について紹介したい。：沖縄県都市計画課・下地
 - 今回のパーソントリップ調査は17年ぶりの実施であり、前回から中南部の都市圏人口が10万人程度増加するなどの変化があったため、こうした変化を反映した交通・移動に関する実態を把握するために実施された。調査自体は令和5年度に実施し、本年度は調査結果の現況分析や予測を行ったところである。：沖縄県都市計画課・下地
 - 調査結果を概観すると中南部都市圏の課題は「定時速達性の高い公共システムの不在により、貧困であっても車を持たざるを得ない状況が生じている点にあることが改めて明らかになった。例えば代表交通手段分担率では自家用車の分担率が72.5%となっており、前回調査結果の67.4%より増加しており自家用車依存のさらなる進展が伺える結果となった。また、この自動車分担率を年齢階層別にみると25歳以上の成人全体について移動における自動車依存が高い状況となっていることが明らかになった。：沖縄県都市計画課・下地
 - あわせて本課で取り組んでいる事業である「てだこ浦西駅の交通結節機能強化に関する検討」について説明したい。てだこ浦西駅は現状高速バス・路線バス等の二次交通の結節が十分とは言えない状況であり、駅での乗り換え強化やにぎわい施設が不足している。そこで交通機能・拠点形成機能・ランドマーク機能の3つの機能をベースに整備すべく、次年度は協議会を立ち上げ検討を具体化させていくことを目指している。：沖縄県都市計画課・上原
- 続いて、琉球銀行と共同で実施した「沖縄本島内における陸上交通の現状と課題」に関する調査について紹介したい。：沖縄振興開発金融公庫・大西
 - 本調査では沖縄本島の陸上交通の現状と課題を整理するために各種交通データや調査対象へのヒアリング等を実施した。：沖縄振興開発金融公庫・大西
 - 調査結果を踏まえると、沖縄は渋滞が全国ワーストクラスに深刻であるほか、通勤・通学の交通手段と

図 1-51 第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議議事録②

して公共交通手段の利用率が1割にも満たないことが確認できた。特にバス路線利用者は昭和60年と比較すると72%も減少している。他方でモノレールの利用者は開業時の平成15年と令和5年の利用者数を比較すると約2.7倍増加したことが明らかになった。：沖縄振興開発金融公庫・大西

- こうした様々な調査事項を踏まえて、沖縄の交通に関する課題を3つの課題類型(①定時性の向上と運行効率化に向けたバス網の再編と関係機関相互の連携、②持続可能な運行に向けた取組、③利用促進に向けた駅周辺のまちづくりへの寄与と誰もが利用しやすい環境の整備)に整理した。これらの課題に関する全国の先進事例を踏まえながら提言を現在取りまとめている状況である。：沖縄振興開発金融公庫・大西
- 重ねての紹介になるが、沖縄振興開発金融公庫が取りまとめた令和7年度予算案について紹介したい。融資制度の中で「沖縄自立型経済発展」というメニューを設けており、観光・ビジネス・住民生活等における人流・物流を支える交通体系の整備を促進するための融資制度と位置付けており、ぜひ幅広く利用を検討してほしい。：沖縄振興開発金融公庫・真栄城
- 続いて、ゆいレールにおけるタッチ決済乗車サービスについて紹介したい。明日3月28日の始発便よりゆいレールでクレジットカードやデビットカード等のタッチ決済による乗車サービスを開始することとなった。併せてタッチ決済を利用された方で、乗車による1日の利用額が800円を超える場合、800円を超えた利用額を割引する新サービスも導入予定である。：沖縄交通モノレール・富原
- 沖縄振興局より内閣府の次年度事業である「沖縄持続可能な交通環境構築推進事業」について説明したい。これは沖縄交通・デザインの取組に資する事業として構想しており、本年度実施した首里高校や銀行3行の実証で得られた成果を踏まえ、住民参加型ワークショップの実施や公共交通の利用環境の改善検討などを想定している。：振興局・小泉
- パーソントリップ調査について、他の都市圏では公共交通利用の分担率が上昇している中で沖縄は自家用車の分担率が上昇している理由について見解を教えてほしい。：沖縄総合事務局・星
 - 具体的な理由については分析している状況であるため明言できないが、世代や年齢と紐づけたベロソナ分析を用いて分析できればと考えている。かつて沖縄の公共交通分担率が高かった理由は、本土復帰時に運転免許を取得したのが若年男性層に限定されていたため、高齢者や女性が公共交通を利用していたことが背景にある。現在は老若男女問わず免許取得率が高い状況にあり、全世代的に自家用車利用中心のライフスタイルが形成されている。：沖縄振興開発金融公庫・真栄城
 - こうした大局的な変化は理解するが、近年の17年間で増加していることを踏まえると行政側の公共交通利用促進のための取り組み等を改善しなければならないのではないかと印象を受けた。沖縄の実態をしっかりと分析したうえで今後の施策について検討を深めていきたい。：沖縄総合事務局・星
 - 首都圏で進んでいる駅を中心とするまちづくりについては、まさにてだこ浦西駅の事業が先進事例になると思われるため、本事業を推進することが重要になると思料。：沖縄振興局・小泉
 - 前回の分析結果でも沖縄の各地で拠点性が失われていることが指摘されており、今回の調査結果分析においてもまちづくりの観点から提言ができるように整理したい。：沖縄振興開発金融公庫・真栄城
- 最後に令和7年度の沖縄総合事務局の取組について説明したい。次年度も沖縄交通・デザインの推進に向けて取り組みを加速したいと考えているが、課題は「沖縄交通・デザインを通じて目指す姿の設計と実効策」の策定にあると思料。そのうえで我々としては、沖縄交通・デザインで目指す方向性は①豊かな沖縄の実現、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インセンティブと好循環の設計の4点と位置付け、ハードおよびソフトの両面で取組を進めていきたいと考えている。：沖縄総合事務局・亀谷
 - この4点の方向性をもとに令和7年度は①ありたい姿を定めるためのPIを県内数地域で実施する

図 1-52 第2回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議議事録③

ほか、②DX やエネルギー、観光・教育分野との共創を通じた設計や事業展開、③表彰や大会の実施などさらなるインボルブメントの仕掛けの検討の 3 つの事業に取り組みたいと考えている。欧州諸国で実践されている SUMP を参考事例としながら中長期的な沖縄交通・デザインで目指す姿を構想したいと考えている。具体的な進め方などについてはマーケットデザインチームと議論の上、整理を進めていきたいと考えている。：沖縄総合事務局・亀谷

- 沖縄交通・デザインの取組を県民主体の取組にするためにゲーム理論等を盛り込みながら経済界の皆様も巻き込んで推進することが望ましいと考えている。今は長期的なビジョンの実現に向けた医療・教育・経済などと連携して一体型でデザインすることが求められる時代になったと認識しており、沖縄が世界的な文化・経済都市として発展するために向けた取組を目指したい。：沖縄総合事務局・星
- 今回の会議を踏まえて率直な感想や印象を教えてください。：沖縄総合事務局・星
 - 私は東京から那覇に移住して 3 年程度経つが、交通・移動の実態を変えるためには経済的な施策だけでなく人々の行動そのものが変わる必要があると考えている。：沖縄振興開発金融公庫・大西
 - 今年度の様々な取組を経て、交通事業者や関係者の空気感が少し変わったのではないかと前向きに捉えている。：沖縄県交通政策課・佐久本
 - 観光交通に関して公共交通利用促進を阻害している要因はレンタカーにあると考えている。レンタカーとタクシーの棲み分けなども今後の課題になるのではないかと思料。：沖縄県タクシー協会・大城
 - 交通事業者としては現在の利用者の移動実態に寄り添ってほしいという思いもある。：沖縄県バス協会・高江洲
 - 今年はゆいレール開通から 21 年が経ち、県内の主要な公共交通として根付いたのではないかと感じている。そのうえで今後はだこ浦西駅の整備により中部からの通勤者を輸送することが重要になると考えている。：沖縄交通モノレール・富原
 - 経済関係者としても今後の取組が Gateway2050 と連動する形でしっかりと推進することを期待したいところである。：商工会議所連合会・福地

－ 以 上 －

図 1-53 第 2 回沖縄交通・デザイン県民運動推進会議議事録④

2. 住民、企業向け PI のプロセスとコミュニケーションの戦略設計

2.1 プロセス・コミュニケーションの戦略設計

2.1.1 沖縄振興局における調査の概要

本業務と並行して、沖縄振興局における今年度委託調査事業「令和6年度沖縄における持続可能な交通環境構築調査」では、交通渋滞解消に向けたライフスタイルの転換に関する取組のきっかけづくりとして、首里地域において企業・学校を対象に実証実験が行われた。

基本的な考え方としては、図 2-1 に示すとおり、①行政と企業・学校が連携する制度を設計し、②そのために双方向コミュニケーションを行いながら、③取組の輪を拡大するものである。

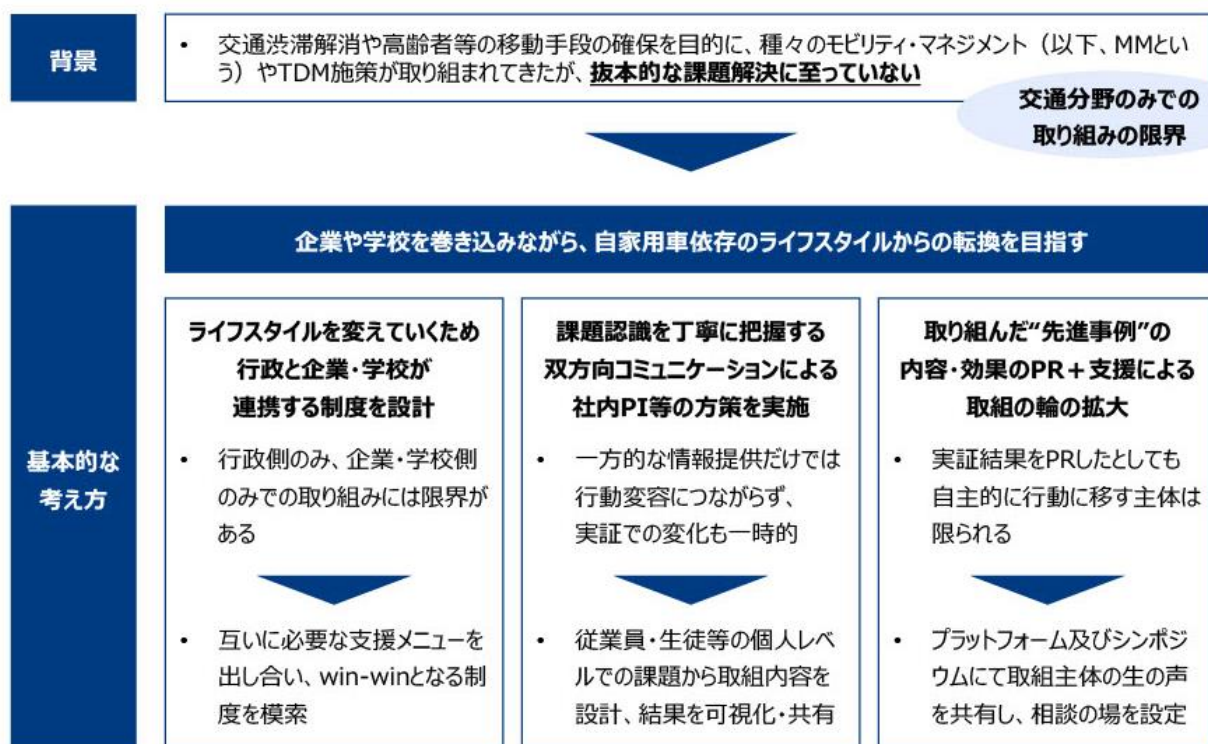


図 2-1 実証の背景・基本的な考え方

将来的なロードマップとしては、図 2-2 に示すとおり、まずはアーリーアダプターと連携し先進事例を創出し、それを横展開することで、定量的効果の発現を目指すものである。よって、図 2-3 に示すとおり、令和 6 年度においては先進事例を他のステイクホルダーに共有していくことが重要である。また、令和 7 年度以降は取組に他のステイクホルダーを巻き込んでいくとともに、成果発信、PI を継続的に行う必要がある。

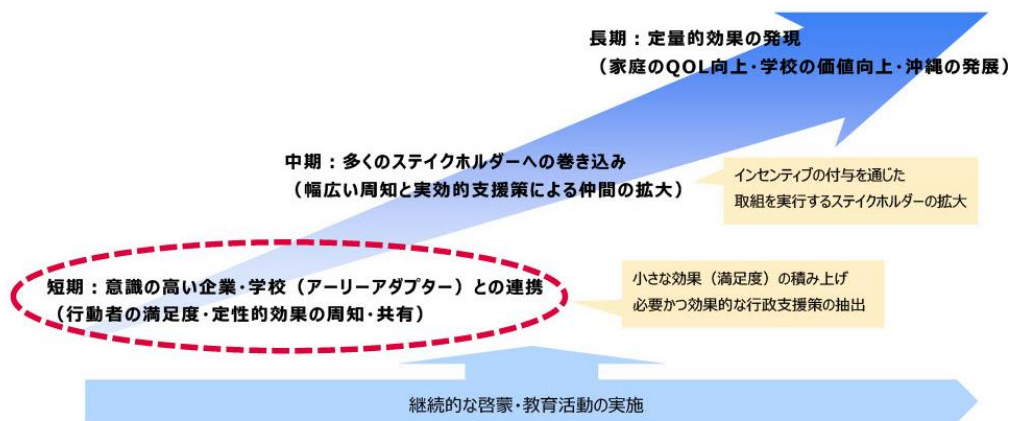


図 2-2 実証の中長期的ロードマップ

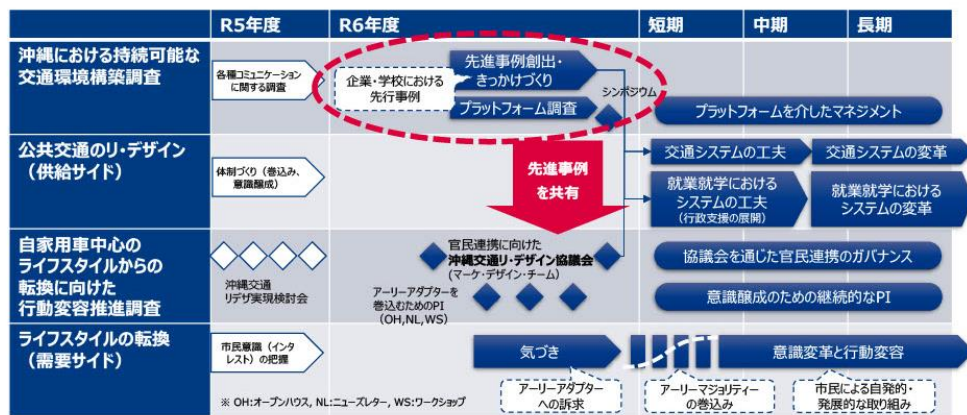


図 2-3 実証のロードマップに基づく戦略

2.1.2 プロセス・コミュニケーションの戦略

(1) 中長期的なコミュニケーション戦略

沖縄交通・デザインの実証事業などの取組は沖縄振興局における今年度の実証事業などの取組を端緒としながら中長期的には県民全体の運動として機運醸成および取組の拡大を図る必要がある。こうした観点から中長期的なコミュニケーション戦略を整理した。

先述した図 2-2 のロードマップをもとに整理すると本取組の「中期」とは今年度の沖縄振興局の実証事業などの先進事例を他のステイクホルダーに拡大するフェーズと位置付けられる。そのため、中期的なコミュニケーションとしては、①新たなステイクホルダーの獲得および②沖縄中南部都市圏全体への取組の周知が必要になる。①については、沖縄の中南部都市圏における学校・企業等取組に参加可能なステイクホルダーに対して、先進事例で得られた取組の効果や意義を周知し、取組への参加を促すことが求められる。具体的なコミュニケーション方法としては、PI の一環であるワークショップの実施、マーケットデザインチームのような実証に関する情報共有の場としての学校や企業が参加する会議体（プラットフォーム）の設置が想定される。新たな会議体等の情報共有の場では、先進事例に取り組んだ企業・学校から直接実証結果について共有し、他の学校や企業との連携・交流を促進することが重要になる。②については、実証の取組内容等を紹介するニューズレターを中南部都市圏一体で配布・掲示するほか、各地でのオープンハウスの実施が想定される。こうした中期フェーズにおけるコミュニケーションにより、実証に参加する企業や学校の増加、そして沖縄の中南部都市圏一体での取組の認知度拡大を実現し、沖縄交通・デザインの機運醸成を図ることを目指す。

中期フェーズのコミュニケーションを経たうえで本取組における「長期」とはこれまでに実施した実証結果から定量的な効果が発現し、沖縄県全体で推進すべき取組として県民全体に広く共有されるフェーズであると位置づけられる。そのため、長期的なコミュニケーション戦略としては、①メディアを通じた実証成果の発信と②ステイクホルダー間の連携・交流促進が必要になる。①については、取組の定量的な効果をテレビ・インターネット・ラジオ・新聞等のメディアで発信することで、沖縄県民全体に対して、取組の重要性を周知することが想定される。そして、このようなメディアを通じた発信は、交通・デザインに先進的に取り組む地域として沖縄を県外に周知することにも繋がるため、重要な取組だと考えられる。②については、中期フェーズに実証に参加した企業や学校等のステイクホルダー同士の交流を促進し、実証の効果を積極的に発信することが重要になる。そのため、中期フェーズで組成した会議体ではなくステイクホルダーが一堂に会するシンポジウム等大規模イベントを開催し、効果を対外的に発信すると共にさらなるステイクホルダーの獲得が求められる。こうした長期フェーズにおけるコミュニケーションにより、沖縄交通・デザインの実証事業を県民全体の運動に拡大し、多くの県民の行動変容が実現し、交通に起因する社会的・経済的な課題の解決に繋がると考えられる。

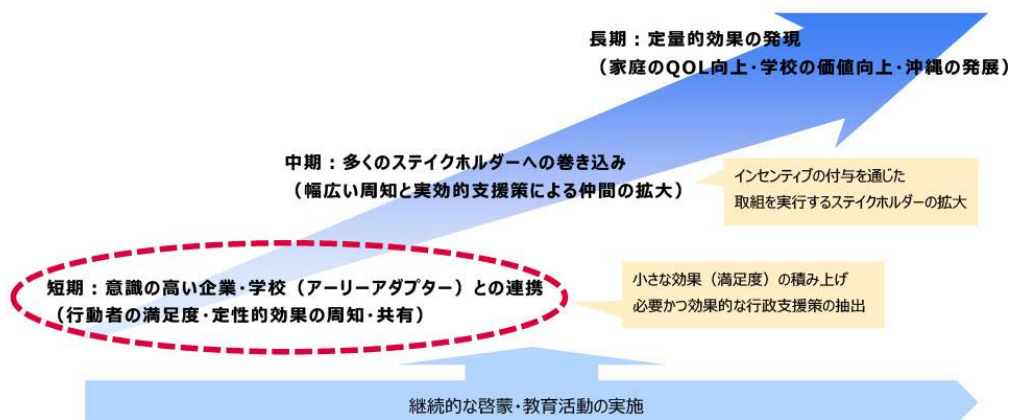


図 2-4 沖縄振興局調査における実証の中長期的ロードマップ(再掲)

(2) 令和 6 年度のコミュニケーション戦略

先述した中長期的なコミュニケーション計画を踏まえ、短期的なフェーズと位置付けられる令和 6 年度では、アーリーアダプターを対象としたライフスタイルの転換を促す契機を作ることが重要である。マーケットデザインチームに参画していた企業ならびに、中長期的な効果の発現（＝自動車依存から脱却したライフスタイル）を睨み学校を対象としたコミュニケーションを実施することとした。

1) 対象地域の設定

アーリーアダプターに相応しいステイクホルダーとして、マーケットデザインチームに参画している、県内3銀行（琉球銀行、沖縄銀行、沖縄海邦銀行）、および首里高校を抽出した。

特に、首里高校においては、通常の学習項目として、地域課題を扱った「総合探求」を設定しており、一テーマとして沖縄の交通問題を取り扱っている。日頃から交通課題について探求する取組を行っており、アーリーアダプターに相応しいことがうかがえた。

一方銀行は、複数の支店を有しており、協力支店数が増えれば参加人数が増えることが期待できるが、効果を実感する観点、学校と一体で取り組むことによる相乗効果を期待する観点で、対象地域を首里地域に設定した。

地域名	地域特性	地域の課題
那覇市	- 路線バスやモノレールなど公共交通が充実している - 路線バスなど島内の交通ハブとして機能している - 那覇空港から本島各地に移動する観光客の移動の起点となっている	- 交通渋滞により路線バスの定時性が損なわれている - 特に東部の小禄・首里地区は地域内での移動比率が高い一方で、利用者の満足度が相対的に低く、バス停の拡充やバスの増便が要望として寄せられている

出所) 那覇市, 第二期那覇市総合交通戦略
https://www.city.naha.okinawa.jp/kurasitetuduki/collabo/tosi/seisaku/koutuukihon.files/moukei_1genjoubunsekikadaisettei.pdf, 2024年10月4日閲覧



図 2-5 沖縄振興局調査における実証の対象地域

2) コミュニケーション計画

並行する沖縄振興局業務において、公共交通利用や、時差通勤・通学など、自動車依存から脱却したライフスタイルへの転換を図るための取組を実践する期間を設ける、実証実験を行うこととした。

実証の実施にあたっては、①実証参加者が当事者意識を持って取り組むこと(交通分野及び関連分野における諸課題を「自分事」として捉えて取り組むこと、②そのうえで実施可能な内容について取り組むこと、が実りある取組とするために必須である。

上記の意識・機運を醸成するために、実証の準備段階における参加予定者とのコミュニケーションが重要である。

上記の課題認識をふまえ、PI の考え方を適用し、どのような目的のもとで、どのような実証を実施するのか、準備段階から対話を重ね、方向性を定める計画とした。

まず、実証の準備段階から実証実施および結果の取りまとめまでのプロセスを整理し、実証計画(企業版と学校版の2種類)を策定した。

いずれの実証計画においても本実証のプロセスは、①実証の進め方の決定・実証メニューの洗い出し(STEP1-1)、②実証メニュー・実施方針の決定(STEP1-2)、③実証開始の周知(STEP2-1)、④実証実施(STEP2-2)、⑤実証結果の分析・発信の5段階で構成される。

実証実施にあたっては、銀行各行および首里高校において窓口担当者を設置し、窓口担当者との協議の場である「関係者協議」を基軸としながら各プロセスにおける検討事項について協議した。

コミュニケーション計画の観点では、実証参加者に当事者意識を持って取り組む機運を醸成させるための取り組みが重要であり、準備段階ではワークショップおよびアンケートの実施、周知段階では首里地域全体へのニュースレターの配布を行ったほか、首里高校では実証内容について周知するキックオフイベントを開催した。

a. コミュニケーションプロセス(銀行)

実証を有意義なものとするために、以下の段取りでコミュニケーションを図ることとした。

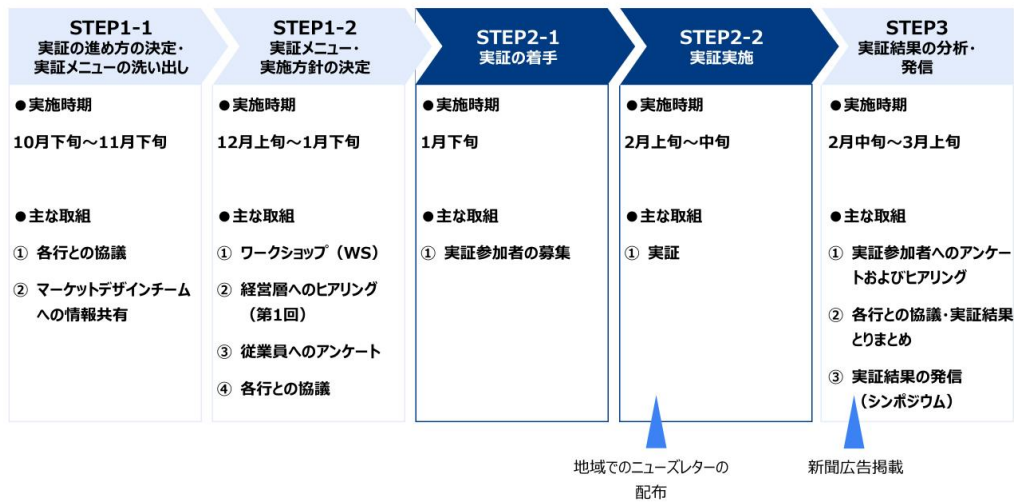


図 2-6 コミュニケーションプロセス(銀行)

詳細なスケジュールと進め方は以下のとおりである。

ステップ	実施日	取組	目的	参加者 ※オブザーバー参加
1-1	11月8, 13日	関係者協議①	・ 実証計画策定の進め方の合意 ・ 実証メニュー（複数案）の合意	・ 各行窓口担当 ・ 内閣府・MRI
1-2	12月9日	ワークショップ	・ 個々人の現状・課題の把握 ・ 実証メニューに関する意見の把握	・ 各行従業員（各行5名程度） ・ 内閣府・MRI ・ 県・市・交通事業者 ※
	12月25日 1月10日	経営層へのヒアリング （第1回）	・ 実証メニューの最終アウトカムについて、 経営的観点からのニーズを把握	・ 各行窓口担当 ・ 内閣府・MRI
	1月15～21日	従業員アンケート	・ 個々人の現状・課題や実証参加可能性の把握	—
	1月24日 1月27日	関係者協議②	・ 実証メニューの決定 ・ 次年度以降の取組メニューの整理	・ 各行窓口担当 ・ 内閣府・MRI
2-1	1月下旬・2月上旬	実証参加者の募集	・ 実証参加可能人数の把握	—（各行にて実施）
2-2	2月3～7日	実証（沖縄海邦銀行）	・ 従業員が一定期間ライフスタイルを変え ることを実践	・ 各銀行の首里地区の支店従業員
	2月7～14日	実証（沖縄銀行）		
	2月17～21日	実証（琉球銀行）		
3	2月12～28日	実証参加者向けアンケート	・ 従業員が感じた意義や課題を把握	・ 各銀行の首里地区の支店従業員
	3月5, 13, 17日	関係者協議③	・ 結果をとりまとめ、認識を共有	・ 各行窓口担当
	3月18日	シンポジウム	・ 実証を含み、デザインの取組について 県民に広く周知し、活動の輪を拡大	・ 内閣府・MRI

図 2-7 コミュニケーションプロセスとスケジュール(銀行)

b. コミュニケーションプロセス(学校)

銀行と同様、実証を有意義なものとするために、以下の段取りでコミュニケーションを図ることとした。

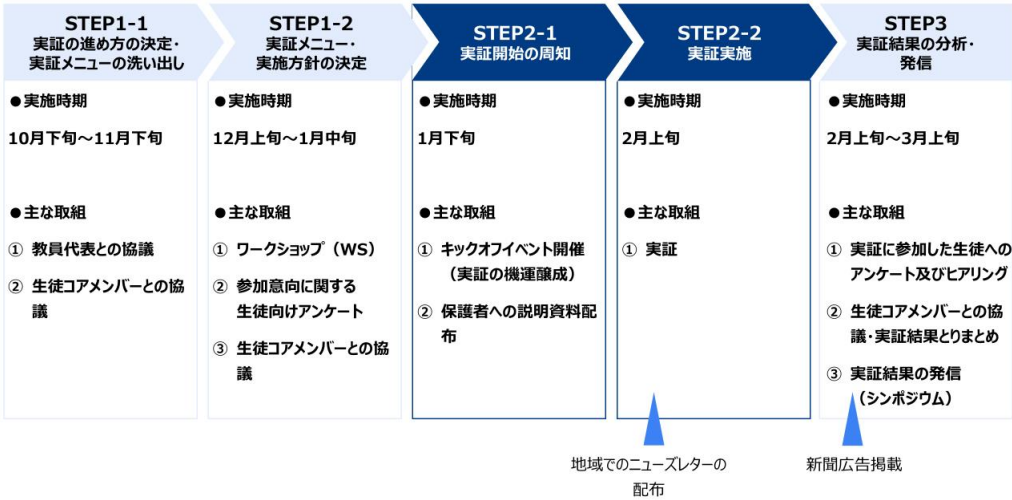


図 2-8 コミュニケーションプロセス(学校)

詳細なスケジュールと進め方は以下のとおりである。

ステップ	実施日	取組	目的	生徒参加者	その他参加者
1-1	11月8日	関係者協議①	・ 実証計画策定の進め方の合意	—	・ 内閣府・MRI ・ 教員代表
	11月26日	関係者協議②	・ 実証メニュー（複数案）の合意	コアメンバー（5名程度）	・ 内閣府・MRI ・ 教員代表
1-2	12月18日	生徒向けアンケート	・ 実証参加可能人数の把握	1年全生徒 (400名程度)	・ 交通事業者※ ・ 県・市※
	12月18日	WS（関係者協議③）	・ 個々人の現状・課題の把握 ・ 実証メニューに関する意見の把握	参加希望生徒 (40～50名程度)	
	1月9日	関係者協議④	・ 実証メニューの決定 ・ 次年度以降の取組メニューの整理	コアメンバー（5名程度）	
2-1	1月23日	キックオフイベント	・ 学校内での実証の機運醸成 ・ 交通課題・先進事例の学習 ・ ワークショップ結果の共有	1年全生徒 (400名程度)	・ (上記に加え) 保護者※
	1月30日	保護者への説明資料配付	・ 保護者への協力依頼	—	—
2-2	2月3日～7日	実証	・ 生徒が一定期間ライフスタイルを変え ることを実践	1年全生徒 (400名程度)	—
3	2月3日～10日	生徒向けアンケート	・ 生徒が感じた意義や課題を把握	1年全生徒 (400名程度)	・ 内閣府・MRI
	2月26日	ヒアリング・関係者協議⑤	・ 結果をとりまとめ、認識を共有	コアメンバー（5名程度） 取組回数が多かった生徒 (5名程度)	・ 内閣府・MRI ・ 教員代表 ・ 交通事業者※ ・ 県・市※
	3月18日	シンポジウム	・ 実証を含むリ・デザインの取組について 県民に広く周知し、活動の輪を拡大	コアメンバー（5名程度）	

※ オブザーバー参加 1

図 2-9 コミュニケーションプロセスとスケジュール(学校)

3) 実証準備段階におけるコミュニケーションの実施

a. 銀行 3 行における実証準備段階のコミュニケーション

銀行 3 行における実証準備は下図のようなプロセスで実施した。まず、11 月中旬に第 1 回目の関係者協議を開催し、実証の進め方および取組可能な実証メニューについて窓口担当者と協議した。協議を踏まえ、実証メニューの決定に向けた施策として、ワークショップ、経営層（および経営層に近い行員）へのヒアリング、実証参加予定の支店行員へのアンケートを行うこととなった。

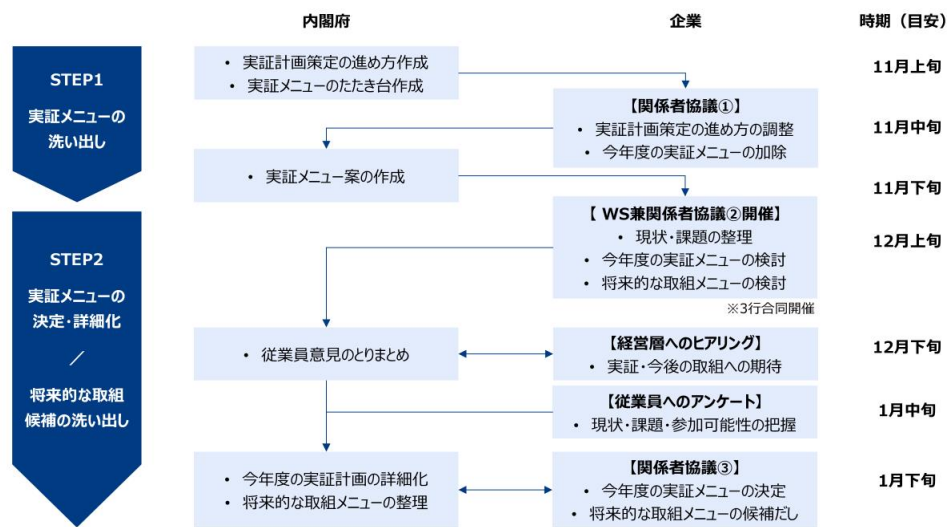


図 2-10 銀行 3 行における実証準備のプロセス

目的	① 実証計画策定の進め方を決定する ② 実証における役割分担を明確化する ③ 今年度に実施可能／不可能な実証メニューを把握する
協議参加者	・ 各銀行の窓口担当 ・ 内閣府（沖縄振興局・沖縄総合事務局） ・ MRI
議題	・ 実証計画策定の進め方 ・ 実証における役割分担
実施方法	対面
実施日	2024年11月8日(金)：沖縄銀行 2024年11月13日(水)：琉球銀行、沖縄海邦銀行
資料	・ 実証計画書（案）

図 2-11 銀行 3 行における第 1 回目関係者協議実施概要

これら 3 種の施策の実施を円滑に進めるためにロジックモデル資料を作成した。このロジックモデル資料では、本実証の取組が最終的に沖縄の社会・経済・環境等にどのような効果・影響をもたらすのかという点を整理・図示した資料であり、沖縄交通・デザインの全体像とも整合するものとして作成した。特にワークショップやヒアリングでは、実証実施について各行員が「自分事」として検討するための契機として活用し、ワークショップではこの資料をもとに活発な議論が喚起された。

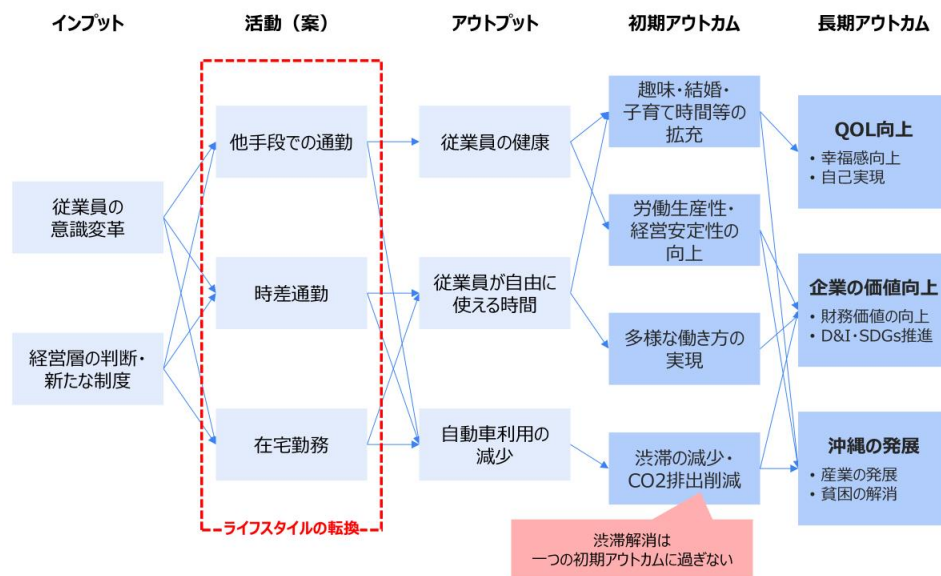


図 2-12 ロジックモデル(企業編概要版)

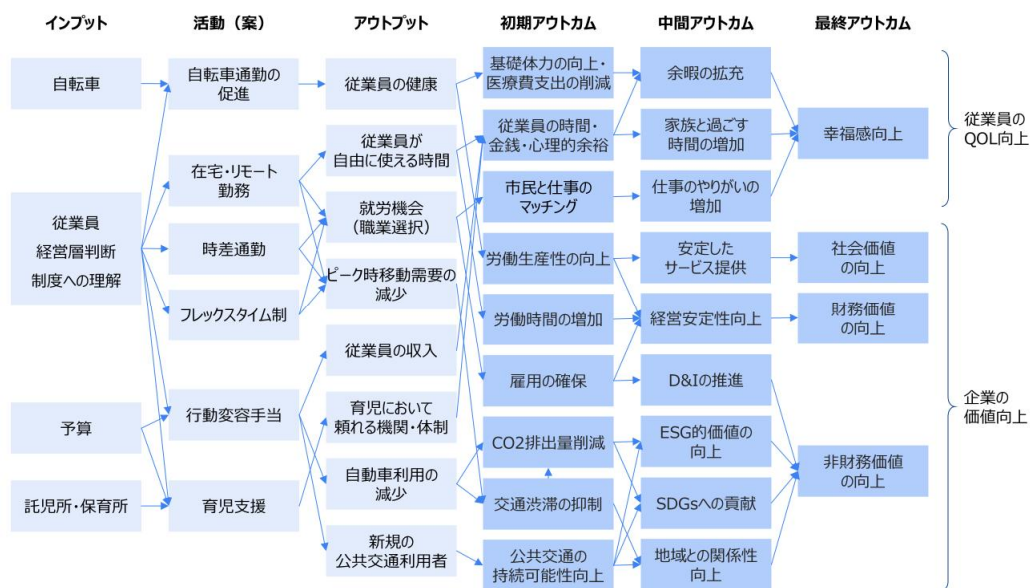


図 2-13 ロジックモデル(企業編)

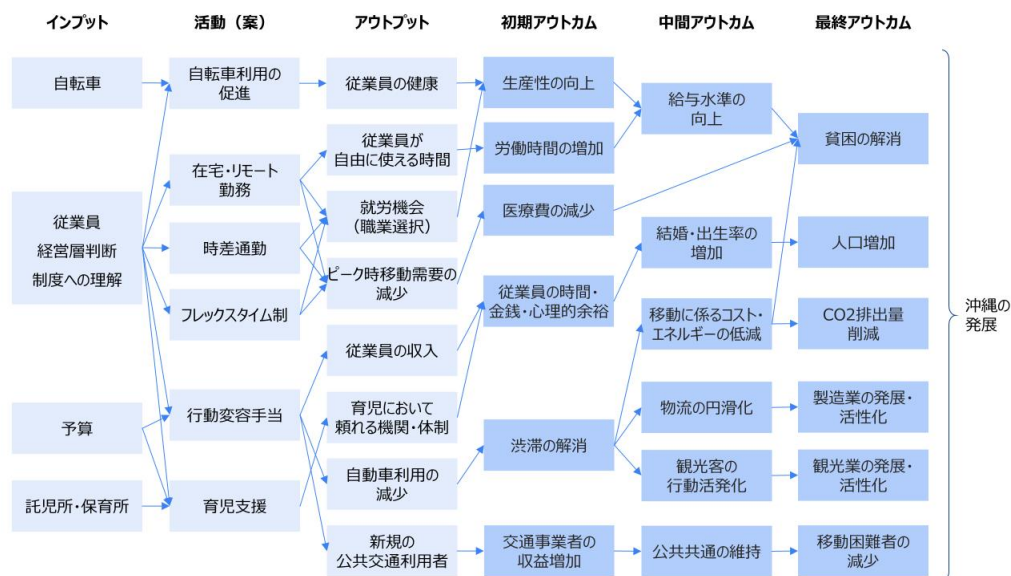


図 2-14 ロジックモデル(社会編)

また、実証メニューの検討については、沖縄県が令和 5 年度に実施した PI 結果を踏まえ、下図のような 7 つの想定される実証メニューを事前資料として整理した。

施策	施策詳細	期待される効果	課題
自転車・徒歩通勤	・ 通勤手段を自家用車から自転車や徒歩に変更する	・ 毎日身体を動かすことで健康になる ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 会社での駐輪場所がない ・ 道路の自転車通行スペースが狭い ・ 交通事故のリスクが高い
公共交通による通勤	・ 通勤手段を自家用車から公共交通（モレール・バス）に変更する	・ 会社周辺での駐車場代が不要になる ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 通勤費用がかかる ・ バスは渋滞による遅延が読めない ・ 家からバス停や駅が遠い／会社までの路線がない場合がある
行動変容手当	・ 自転車・徒歩通勤や公共交通通勤を行う従業員に対し、手当てを支給する	・ 経済的余裕ができる ・ （他は上記と同様）	・ 予算を確保する必要がある
在宅・リモート勤務	・ 週に数日、出社せずに、自宅やサテライトオフィスで勤務する	・ 通勤時間が不要になり、自由に使える時間が増える ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 窓口業務などは実行が難しい ・ サテライトオフィスの場合は利用料がかかる ・ 家庭の事情により、在宅勤務が難しい場合がある
時差出勤	・ 出社時刻をピーク時間帯前に早める（退勤時刻も早める）	・ 渋滞を避けて通勤することができる ・ ピークが分散されることにより、渋滞・CO2排出量が減少する	・ 窓口業務などは実行が難しい ・ 家庭の事情により、早朝出勤が難しい場合がある
フレックスタイム制	・ 始業・終業時刻を従業員が自由に変更できる（コアタイムは設定）	・ 渋滞を避けて通勤することができる ・ ピークが分散されることにより、渋滞・CO2排出量が減少する	・ 窓口業務などは実行が難しい ・ 結果的にピークが分散しない場合がある
育児支援（託児制度など）	・ 社屋内または近隣に子供を預ける施設を設ける	・ 保育園等への送迎が不要になる ・ 保育園等を経由する必要がなくなり、公共交通利用のハードルが下がる	・ 施設設置のスペースや保育人材を確保する必要がある

図 2-15 想定される実証メニュー(銀行版①)

施策	①制度等変更の必要性	②行動変容の難易度の低さ	③結果分析の容易さ	実証の候補となるメニュー案
自転車通勤	○ (制度的制約なし)	○ (遠隔地でなければ可能)	○ (アンケート等で把握可能※)	
公共交通による通勤	○ (制度的制約なし)	○ (公共交通が近くにあれば可能)	○ (アンケート等で把握可能※)	
行動変容手当	△ (制度・予算を整える必要有)	○ (特段の準備は不要)	○ (手当支給実績で把握可能)	
在宅・リモート勤務	○ (一部銀行で導入済み)	△ (窓口業務は困難)	○ (アンケート等で把握可能※)	
時差出勤	○ (一部銀行で導入済み)	△ (家庭の事情によっては困難)	○ (アンケート等で把握可能※)	
フレックスタイム制	○ (一部銀行で導入済み)	○ (制度が整っていれば可能)	○ (アンケート等で把握可能※)	
育児支援 (託児制度など)	△ (新制度・施設を作る必要有)	△ (家庭の事情によっては困難)	△ (対象が限られる)	

※ 自己申告に基づくため、正確な把握は困難；正確な把握が必要な場合は、QRコード設置など何らかの工夫が必要

図 2-16 想定される実証メニュー(銀行版②)

これらの事前準備を経て、12月9日(月)に窓口担当者や実証参加予定の行員等を対象としたワークショップを実施した。企業ワークショップでは、参加者の通勤をめぐる課題共有(テーマ A)、ロジックモデルを踏まえて想定される目指すべき未来(テーマ B)、目指すべき未来を実現するために取り組めること(テーマ C)、今年度参加可能な実証メニュー(テーマ D)、実証参加者をさらに増やすための施策(テーマ E)という5つのテーマを設定し、ファシリテーターのもとで各テーマについて意見交換を行った。

目的	① 従業員としての課題認識、今後のライフスタイル転換への期待を把握する ② 今年度の実証で取り組みたいメニューを把握する ③ 将来的に取り組みたいメニューを把握する
参加者	- 下記3行それぞれの従業員（各行5名程度・グループは各行混合） 琉球銀行／沖縄銀行／沖縄海邦銀行 - 内閣府・MRI（進行・ファシリテータ・挨拶等を担当） ※県、市、交通事業者等もオブザーバーとして参加
進行方法	MRI研究員が司会進行を行うとともに、ファシリテータとして各グループの議論をとりまとめ各グループの討議結果の発表は、各グループ代表1名が行う
実施場所	内閣府沖縄総合事務局会議室
実施日	2024年12月9日(月) 10:00～11:50
資料	- プログラム - 資料1 ワークショップ実施の背景と目的 - 資料2 討議テーマ - 資料3 実証メニュー案

図 2-17 企業ワークショップ実施概要①

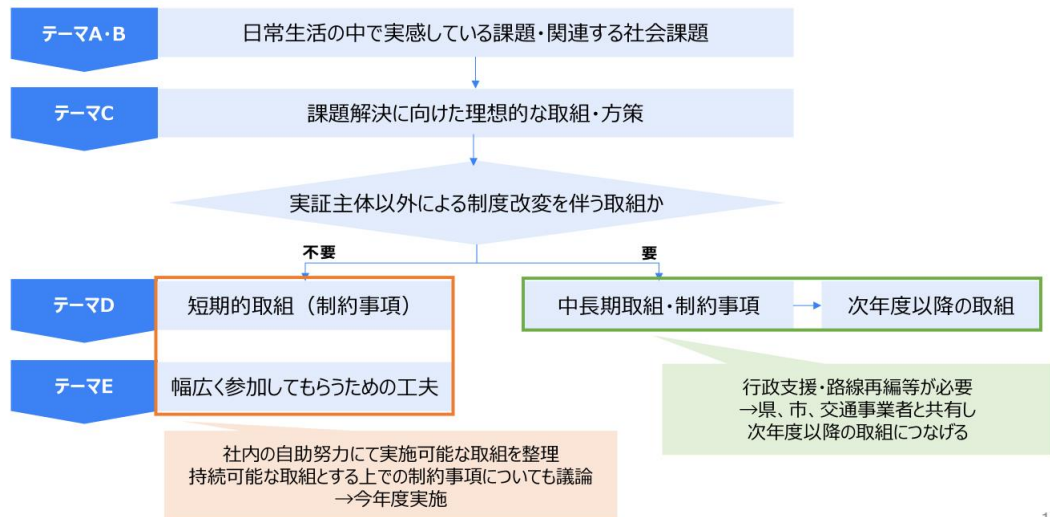
時刻	No.	プログラム・内容	担当	時間
10:00	1	開会挨拶	MRI（渋谷）	5分
10:05	2	背景・目的・進め方 ・ 沖縄交通・デザインの方の紹介 ・ 実証の目的・進め方の説明	MRI（小宮山）	10分
10:15		WSの進め方 ・ WSのプログラム・討議テーマの説明	MRI（柴田）	5分
10:20	3	グループ討議① ・ 【テーマA】個々人の通勤における現状・課題・会社の取組 ・ 【テーマB】社会課題（ロジックモデルの詳細化） ・ 【テーマC】理想的な対策及びそのアウトカム	内閣府・MRI	30分
10:50		各グループからの発表	WS参加メンバー	10分
11:00		休憩	—	10分
11:10		グループ討議② ・ 【テーマD】短期的取組メニュー及び制約条件 ・ 【テーマE】幅広く参加してもらうための工夫	内閣府・MRI	25分
11:35		各グループからの発表	WS参加メンバー	10分
11:45	4	閉会挨拶	内閣府	5分
11:50		閉会	MRI（渋谷）	—

図 2-18 企業ワークショップ実施概要②

テーマA	個々人の通勤における現状・課題・会社の取組	- 参加者自身の通勤手段および通勤に関する困りごとを共有する - あわせて各社で実施されている通勤支援などの取り組みについて共有する
テーマB	社会課題（ロジックモデルの詳細化）	- 共有した困りごとが社会全体のどのような課題に繋がっているのか議論する （ロジックモデルを眺めながら）課題解決に貢献できる取り組みを議論する
テーマC	理想的な対策及びそのアウトカム	テーマBで取り組みの中でも特に種々の制約を考慮せずに、理想と思われる対策（交通に限らない）を取り上げ、期待される効果について議論する
グループ発表	討議内容の共有	- 各グループの代表者がテーマA・B・Cの討議内容について発表する - 他グループの発表で参考にすべき内容を後半の討議にも反映する
休憩		
テーマD	短期的取組メニュー及び制約条件	- 前半の討議を経て、今年度取り組むことが可能と思われる施策を議論する - 実際に取り組むうえでどのような課題や制約があるのかという点も意見を出し合う
テーマE	幅広く参加してもらうための工夫	テーマDで取り上げた「短期的取組メニュー（今年度実施対象）」について、各社で参加者を増やすためにはどのような工夫が望ましいのかについて議論する
グループ発表	討議内容や得られた気づきの共有	各グループの代表者がテーマD・Eの討議内容や参加したことで得られた気づきについて発表する

1

図 2-19 企業ワークショップ実施概要③



19

図 2-20 企業ワークショップ実施概要④



図 2-21 企業ワークショップの様子①



図 2-22 企業ワークショップの様子②

本ワークショップを実施したところ、参加者の意見として下図のような結果が得られた。参加者はそれぞれ沖縄の交通事情について課題を感じる一方で、様々な制約により自家用車中心の通勤手段を選択している現状が共有された。参加者からは「沖縄の交通事情を課題として捉えたことがなかったため、これまでの自分のライフスタイルを見直すきっかけになった」といった意見が寄せられるなど、自分事として通勤をめぐる現況を見直す契機になったと共に実証実施に向けた機運醸成が図れたと考えられる。

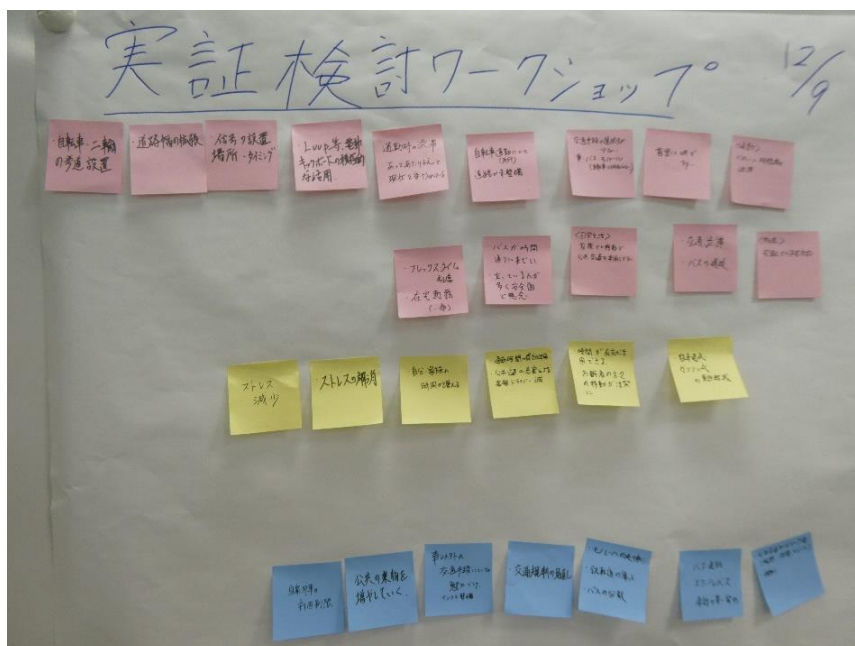


図 2-23 企業ワークショップであげられた意見①

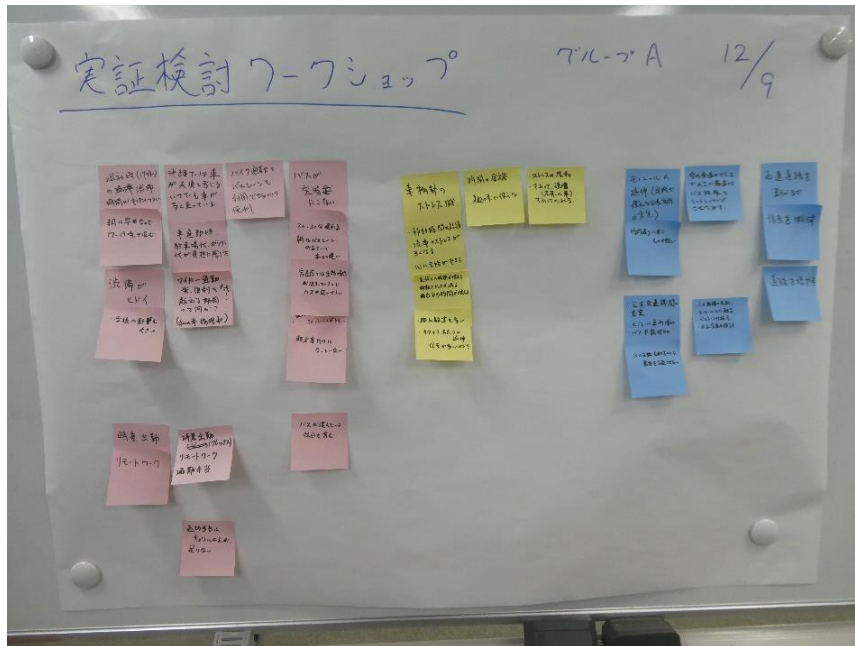


図 2-24 企業ワークショップであげられた意見②

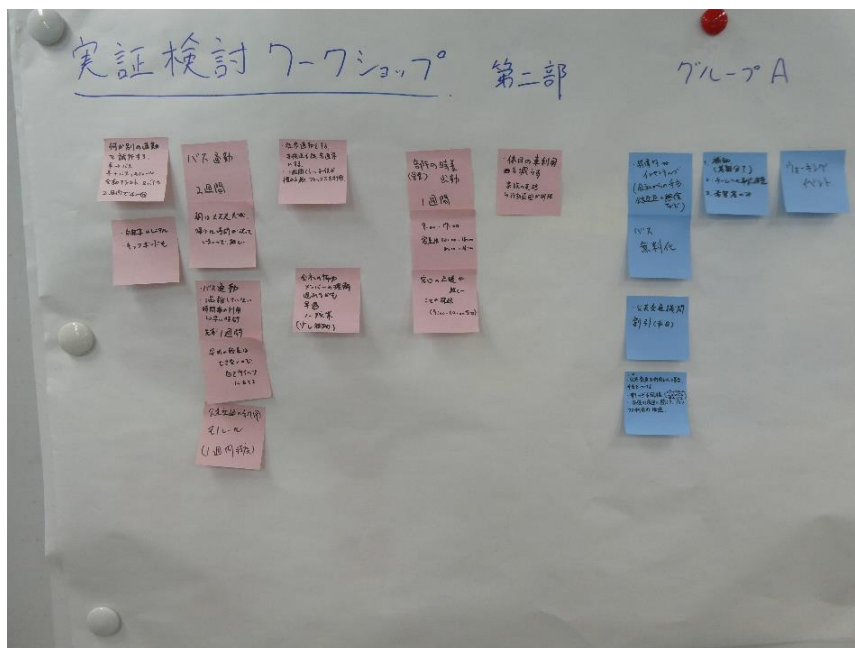


図 2-25 企業ワークショップであげられた意見③

- ワークショップでは今年度の実証メニューについて、**下記の4種が実現可能なものとして意見が上がりました。**
 - ① 自転車通勤、② 公共交通による通勤、③ 在宅・リモート勤務、④ 時差出勤
- 実証実施にあたっては参加者を増やすための工夫として以下の取組が望ましいという声が上がりました。
 - ① 関係者への周知など全社的なバックアップ、② 経済的インセンティブ（手当・公共交通の割引や無償化）
- 今後アンケートで頂いたご意見も踏まえて、**実証メニューを決定する予定です。**

施策	ワークショップであげられた主な意見
自転車通勤	・ 1,2週間程度、週に数日、マイカー通勤から電動自転車に切り替えることが想定される。
公共交通による通勤	・ 1,2週間程度、週に数日、マイカー通勤からバスやモノレールに切り替えることが想定される。 ・ しかし、バスの本数が少なく、時間が決まっていない帰宅時は難しい。 ・ 休日の移動で利用することも考えられるが、家族の負担になり、行動範囲が制限されることが課題。
在宅・リモート勤務	・ 1週間導入してみるという形であれば参加できる。
時差出勤	・ 営業担当であれば1週間程度時差出勤（±1時間）を試行することが考えられるが、出勤を1時間遅らせる場合は窓口混雑時の応援が難しいことが課題。

図 2-28 経営層ヒアリング用資料①

- 今回のヒアリングでは下記の**4つの事項**についてお伺いしたく存じます。

お伺いしたい事項① 【企業として目指す方向性】	● 貴行が事業戦略やCSRで今後目指している方向性についてお伺いできますと幸いです。（例：CO2排出量削減、働き方改革、DE&I推進など）
お伺いしたい事項② 【貴行の通勤に関する課題】	● 従業員の通勤に関する課題についてお伺いできますと幸いです。 ● 貴行で通勤に関する課題に対して取り組まれていることについてもご教授頂けますと幸いです。
お伺いしたい事項③ 【実証で期待する効果】	● 貴行が目指している方向性の実現を見据え、今年度のリ・デザインの実証で期待する効果についてお伺いできますと幸いです。
お伺いしたい事項④ 【実現可能な実証メニュー】	● 想定している実証メニュー案（4～5ページ）から取り組みたいメニューはありますか。 ● 実証にあたってどのような点が課題になるのかお伺いできますと幸いです。 ● また、実証に関して行政に求めたい支援等についてもご意見をお聞かせください。

図 2-29 経営層ヒアリング用資料②

ワークショップおよびヒアリング実施後の1月中旬にかけて各行の首里地区の支店従業員を対象にアンケートを実施した。本アンケートは、実証実施を周知すると共に実証参加意向を聞き取るために実施され、窓口担当者と配布時期・方法について協議の上、実施した。

目的	① 検討中の実証メニューそれぞれについて、実証に参加が可能な従業員を把握する ② 実証に参加できない／したくない理由を把握する。
対象者	各銀行の首里地区の支店従業員
設問項目	① 現在の通勤手段及び所要時間 ② 実証への参加可能性（参加したい／参加したくない） ③ 実証に参加意向がない場合、その理由
実施方法	・ Microsoft Forms等のアンケートツールを活用 ・ 回答のお願いをPDF文書で作成し、アンケート回答用URLを記載
実施日	2025年1月15日(水)～21日(火)

図 2-30 実証実施前アンケート実施概要

b. 首里高校における実証準備段階のコミュニケーション施策

首里高校における実証準備は下図のようなプロセスで実施した。まず、11月中旬に第1回目の関係者協議を開催し、実証の進め方および取組可能な実証メニューについて窓口担当者と協議した。協議を踏まえ、実証メニューの決定に向けては、関係者協議における一部生徒へのヒアリング、ワークショップ、実証参加予定の生徒へのアンケートの3種の施策を行うこととなった。

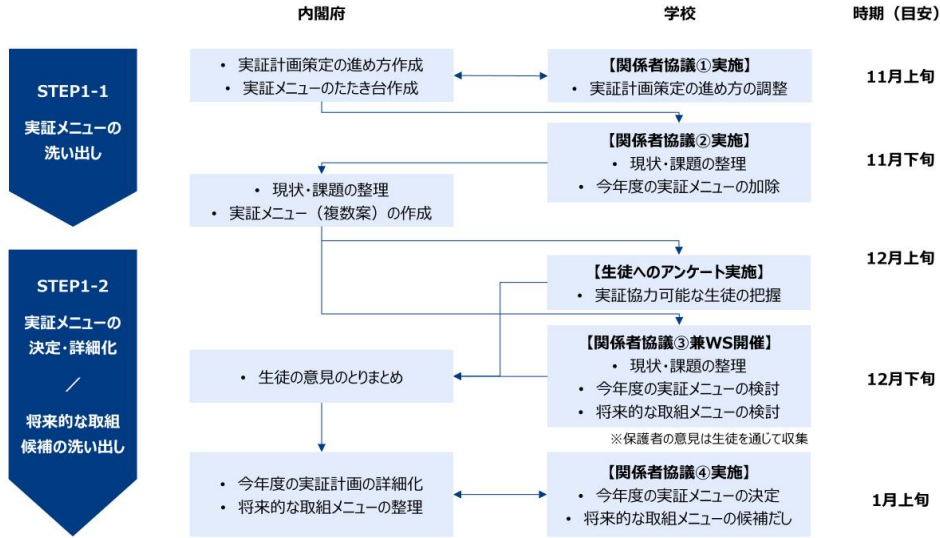


図 2-31 首里高校における実証準備のプロセス

目的	① 実証計画策定の進め方を決定する ② 実証計画策定における体制を明確化する
協議参加者	・ 首里高校教員代表 ・ 内閣府（沖縄振興局・沖縄総合事務局） ・ MRI
議題	・ 実証計画策定の進め方 ・ 実証における役割分担
実施方法	首里高校での対面実施
実施日時	2024年11月8日(金) 11:00～12:00
資料	・ 実証計画書（案）

図 2-32 首里高校における第1回目関係者協議実施概要

これら3種の施策の実施を円滑に進めるために首里高校用のロジックモデル資料を作成した。このロジックモデル資料では、本実証の取組が最終的に沖縄の社会・経済・環境等にどのような効果や影響をもたらすのかという点を整理・図示した資料であり、沖縄交通・デザインの全体像とも整合するものとして作成した。これらのロジックモデル資料は実証実施について各行員が「自分事」として検討するための契機として活用し、ワークショップでは本資料をもとに活発な議論が喚起された。

ロジックモデルについては、詳細版を作製した上で、下図の通り、概要版を作成した。実証に取り組む首里高校の生徒に理解いただくことを企図して、ロジックモデルを簡易化したものである。

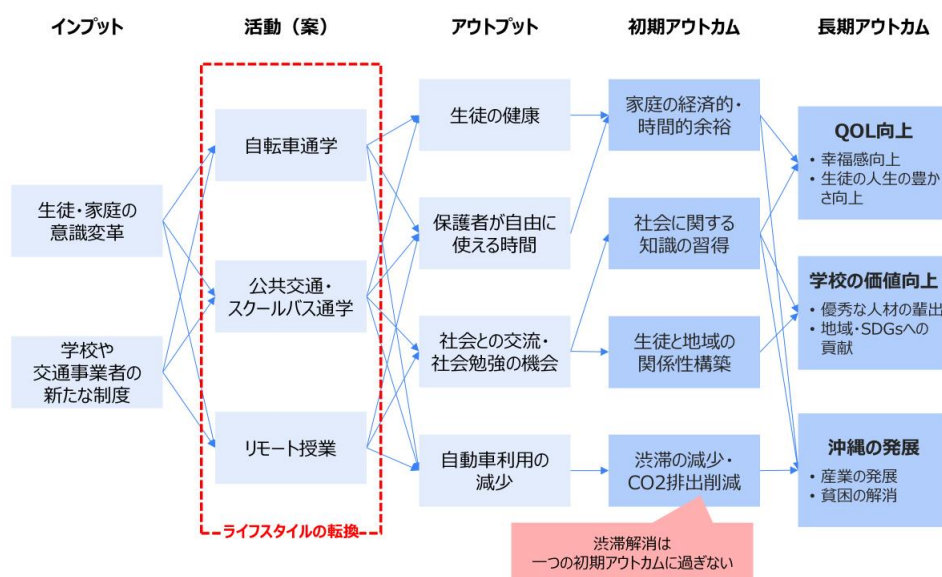


図 2-33 ロジックモデル(学校編概要版)

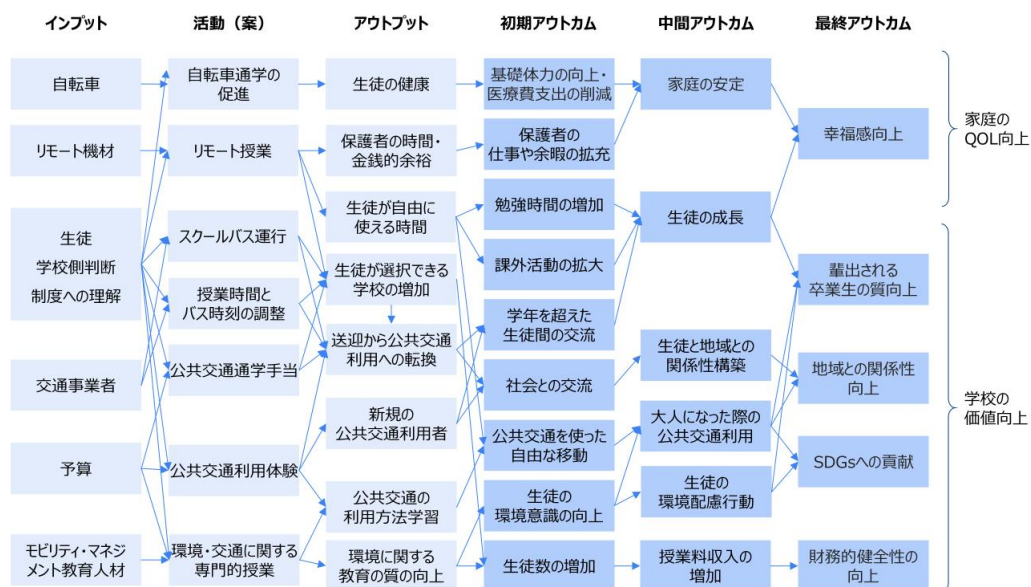


図 2-34 ロジックモデル(学校編)

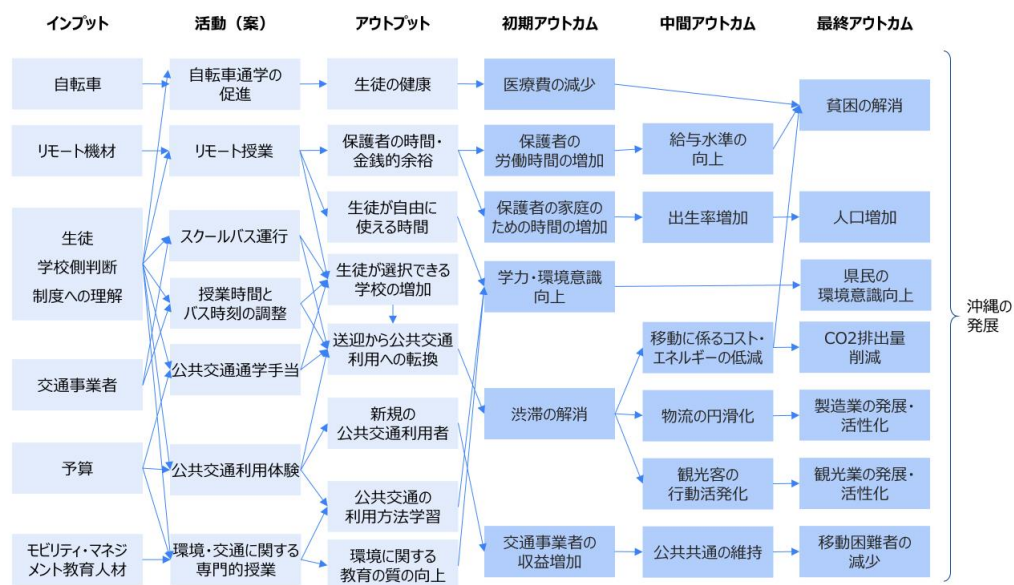


図 2-35 ロジックモデル(社会編)

また、実証メニューの検討については、沖縄県が令和 5 年度に実施した PI 結果を踏まえ、下図のよう 5 つの想定される実証メニューを事前資料として整理した。

施策	施策詳細	期待される効果	課題
自転車・徒歩通学	・ 通学手段を送迎から自転車や徒歩に変更する	・ 毎日身体を動かすことで健康になる ・ 送迎がなくなることにより、保護者の自由に使える時間が増える ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 通学に時間がかかるようになる ・ 道路の自転車通行スペースが狭い
公共交通による通学	・ 通学手段を送迎から公共交通（モノレール・バス）に変更する	・ 生徒同士や、社会との交流が生まれる ・ 送迎がなくなることにより、保護者の自由に使える時間が増える ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 通学費用がかかる ・ バスは渋滞による遅延が読めない（遅刻してしまう） ・ 家からバス停や駅が遠い／学校までの路線がない場合がある
公共共通利用手当	・ 公共交通通学を行う家庭に対し、手当を支給する	・ 経済的余裕ができる ・ （他は1,2行目と同様）	・ 予算を確保する必要がある
バス無料キャンペーン	・ バスの運賃を無料にする	・ （3行目と同様）	・ 行政やバス会社と調整する必要がある
遅刻の緩和	・ バスの遅れで朝礼に遅れた場合、「遅刻」としない	・ 「遅刻」にカウントされる心配が減る ・ （他は上記と同様）	・ 学校の決まりを変える必要がある
リモート授業	・ 週に数日、自宅で授業を受ける	・ 通学時間が不要になり、自由に使える時間が増える ・ 送迎がなくなることにより、保護者の自由に使える時間が増える ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 生徒同士の交流が減少する ・ 課外活動などがしづらくなる ・ 家庭の事情により、家で授業を受けることが難しい場合がある
スクールバス運行	・ 送迎による通学が多い地域について、スクールバスを運行する	・ 生徒同士の交流が生まれる ・ 送迎がなくなることにより、保護者の自由に使える時間が増える ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 予算を確保し、運行をバス事業者等に委託する必要がある ・ 経路によっては通学に時間がかかるようになる

2

図 2-36 想定される実証メニュー（学校版①）

施策	① 制度等変更の必要性	② 行動変容の難易度の低さ	③ 結果分析の容易さ
自転車・徒歩通学	○ (制度的制約なし)	○ (遠隔地でなければ可能)	○ (アンケート等で把握可能※)
公共交通による通学	○ (制度的制約なし)	○ (公共交通が近くにあれば可能)	○ (アンケート等で把握可能※)
公共共通利用手当	△ (制度・予算を整える必要性有)	○ (特段の準備は不要)	○ (手当支給実績で把握可能)
バス無料キャンペーン	△ (制度・予算を整える必要性有)	○ (特段の準備は不要)	△ (実績把握が困難)
遅刻の緩和	△ (制度・予算を整える必要性有)	— (行動変容のインセンティブ施策)	○ (出席簿で把握可能)
リモート授業	△ (制度を変える必要性有)	× (家庭の事情によっては困難)	— (通学自体が不要に)
スクールバス運行	△ (予算準備・手続きの必要性有)	△ (導入まで時間を要する)	○ (バス利用実績で分析可能)

※ 自己申告に基づくため、正確な把握は困難；正確な把握が必要な場合は、QRコード設置など何らかの工夫が必要

実証の候補となるメニュー案

図 2-37 想定される実証メニュー（学校版②）

これらの事前準備を経て、11月26日(火)に第2回関係者協議を実施した。本会議では、今回の取組に強い関心を抱く首里高校生徒の代表生徒(以下、コアメンバーと呼称)が参加し、実証の進め方や想定されるメニューについて協議を行った。首里高校では、総合探求という名目で個々人が関心のあるテーマに対して調査を行う授業が設けられており、調査テーマの1つとして「交通」が設定されていた。そこで実証には1年生全生徒に参加を促す一方で、ワークショップの参加者は総合探求で交通を調べた生徒を対象に実施されることとなった。

目的	① 学校としての課題認識、実証への期待を把握する ② 今年度の実施可能／不可能な実証メニューを把握する
協議参加者	- 首里高校教員代表 - 首里高校生徒コアメンバー（5名程度） - 内閣府（沖縄振興局・沖縄総合事務局） - MRI ※県、市及び、交通事業者はオブザーバー参加
議題	① ワークショップの進め方 ② キックオフイベントの開催方針 ③ 実証メニューの実現可能性（制度、保護者のニーズ、時間制約等の観点から） ④ 学校として目指す方向性（SDGs、地域との関係性向上など） ⑤ 今後の進め方（生徒の巻き込み方・インセンティブ等）
実施方法	首里高校での対面＋オンライン実施
実施日時	2024年11月26日(火) 16:00～17:30
資料	実証計画書（案）

図 2-38 首里高校における第2回目関係者協議実施概要

続いて、12月18日(水)に首里高校1年生の一部生徒(40名)を対象としたワークショップを実施した。本ワークショップでは、参加者の総合探求の調査結果共有(テーマA)、理想の未来(テーマB)、今年度参加可能な実証メニュー(テーマC)、参加者を増やすための施策(テーマD)という4つのテーマを設定し、ファシリテーターのもとで各テーマについて意見交換を行った。

目的	① 生徒としての通学における課題認識、今後のライフスタイル転換への期待を把握する ② 保護者としての課題認識を把握する（生徒から間接的に聴取） ③ 今年度の実証で取り組みたいメニューを把握する ④ 将来的に組み組みたいメニューを把握する
参加者	- 首里高校生徒（計40～50名程度：8～10名程度×6グループ想定） ※生徒コアメンバー及び、総合探求で「交通」テーマ担当の生徒のうち希望者が参加 - 内閣府・MRI（進行・ファシリテータ・挨拶等を担当） ※教員代表、県、市及び交通事業者はオブザーバー参加
進行方法	MRI研究員が司会進行を行うとともに、ファシリテータとして各グループの議論をとりまとめ各グループの討議結果の発表は、各グループ代表生徒1名が行う
実施場所	首里高校
実施日時	2024年12月18日(水) 14:50～16:40 ※会場準備は13時～
配付資料	- プログラム - 資料1 ワークショップ実施の背景と目的 - 資料2 討議テーマ - 資料3 実証メニュー案

図 2-39 首里高校ワークショップ実施概要①

時刻	No.	プログラム・内容	担当	時間
14:50	1	開会挨拶	MRI（渋谷）	5分
14:55	2	背景・目的・進め方 ・ 沖縄交通・デザインの方の紹介 ・ 実証の目的・進め方の説明	MRI（小宮山）	10分
15:05		WSの進め方 ・ WSのプログラム・討議テーマの説明	MRI（柴田）	5分
15:10	3	グループ討議① ・ 【テーマA】総合探求で「交通」を選んだ理由・総合探求で分かったこと ・ 【テーマB】理想の未来・その実現のための手段	内閣府・MRI	30分
15:40		各グループからの発表	生徒	10分
15:50		休憩	—	10分
16:00		グループ討議② ・ 【テーマC】自分ができること・できないこと ・ 【テーマD】幅広く参加してもらうための工夫	内閣府・MRI	25分
16:25		各グループからの発表	生徒	10分
16:35	4	閉会挨拶	内閣府	5分
16:40		閉会	MRI（渋谷）	—

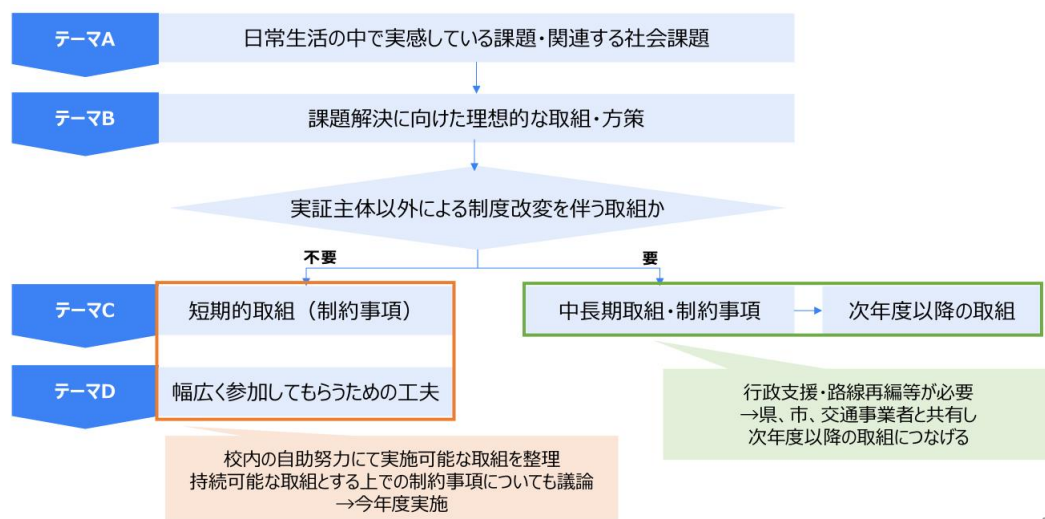
図 2-40 首里高校ワークショップ実施概要②

テーマA	総合探求で「交通」を選んだ理由・総合探求で分かったこと	- 総合探求でなぜ「交通」を対象にしたか＝日常生活で感じている課題意識の共有 - 総合探求で分かったこと＝見いだせた課題解決の方向性の共有
テーマB	理想の未来・その実現のための手段	- 交通に限らず、将来のライフスタイルに関する「理想の未来」を共有する - 併せて「理想の未来」を実現するためにどのような取組を誰が行うべきか議論する
グループ発表	討議内容の共有	- 各グループの代表者がテーマA・Bの討議内容について発表する - 他グループの発表で参考にすべき内容を後半の討議にも反映する
休憩		
テーマC	自分ができること・できないこと	テーマBを実現するための取組の第一歩として、「自分ができること」、「自分だけではできないこと」を分類する。自分ができることを今年度の実証メニューとして採用する
テーマD	幅広く参加してもらうための工夫	テーマCで取り上げた「自分でできること（今年度実証対象）」について、参加生徒数を増やすためにはどのような工夫が望ましいのかについて議論する
グループ発表	討議内容や得られた気づきの共有	各グループの代表者がテーマC・Dの討議内容や参加したことで得られた気づきについて発表する

図 2-41 首里高校ワークショップ実施概要③

ワークショップでは、まず日常生活の中実感している課題・関連する社会課題について意見交換を実施した上で、課題解決に向けた理想的な取組・方策について議論する形とした。

うち、実証においては、公共交通利用や時差通学等、高校単体で取り組める取組の実施を目指しつつ、中長期的な取組として利便増進、路線再編等、自治体や交通事業者との連携が必要な取組についても整理することを想定した。



21

図 2-42 首里高校ワークショップ実施概要④



図 2-43 首里高校ワークショップの様子

本ワークショップを実施したところ、参加者の意見として下図のような結果が得られた。参加者はそれぞれ自らの通学手段の現況や課題を振り返り、共有することで自分事として通学をめぐる現況を見直す契機になったと共に実証実施に向けた機運醸成が図れたと考えられる。

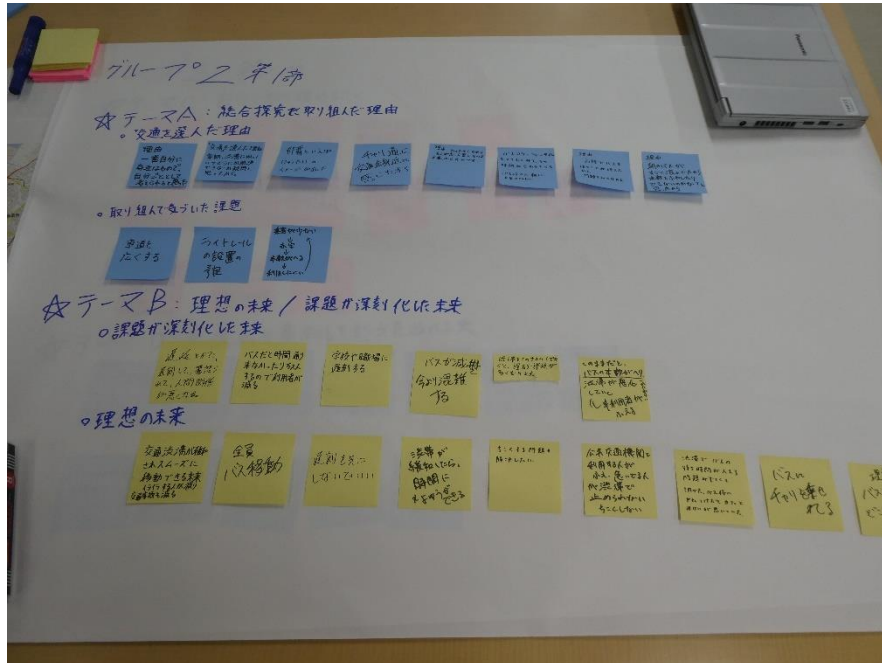


図 2-44 首里高校ワークショップであげられた意見(一部抜粋)①

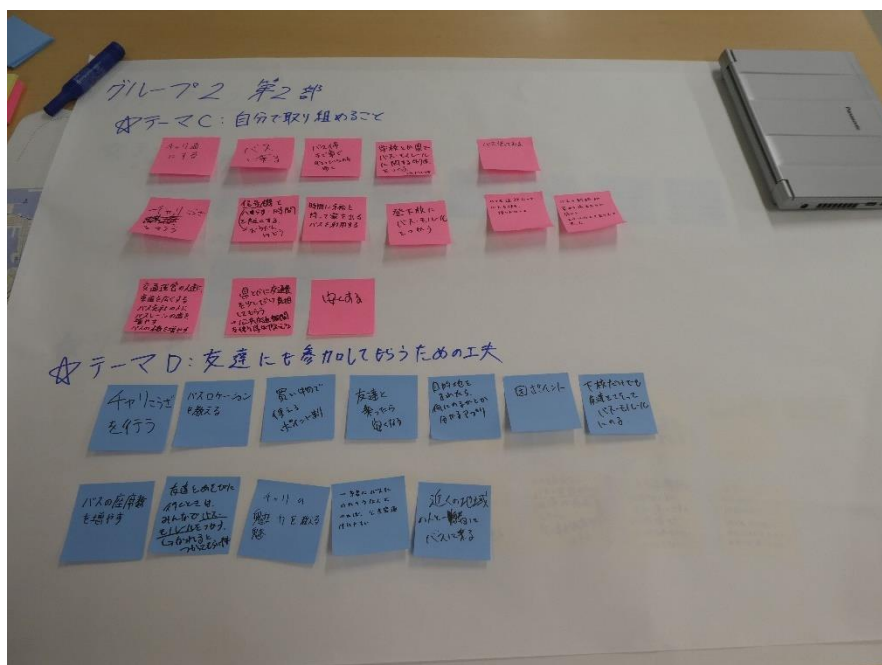


図 2-45 首里高校ワークショップであげられた意見(一部抜粋)②

また、ワークショップと同じく 12 月 18 日には首里高校 1 年生全生徒を対象としたアンケートの実施および今後の進め方の協議の場として第 3 回関係者協議を実施した。

目的	① 検討中の実証メニューそれぞれについて、実証に参加が可能な生徒を把握する ② 実証に参加できない／したくない理由を把握する。
対象者	首里高校生徒（1年生）
設問項目	① 現在の通学手段及び所要時間 ② 実証への参加可能性（参加したい／参加したくない） ③ 実証に参加意向がない場合、その理由
実施方法	・ Microsoft Forms等のアンケートツールを活用 ・ 回答のお願いをPDF文書で作成し、アンケート回答用URLを記載
実施日	2024年12月18日(水)

図 2-46 首里高校でのアンケート実施概要

4) 実証実施および実証後におけるコミュニケーション施策

a. 銀行 3 行における実証実施および実証後のコミュニケーション施策

ワークショップ、ヒアリング、アンケートと 3 種の施策を実施した後に、2 回目の関係者協議を実施した。この関係者協議では、これらの施策により得られた意見をもとに実証メニューを決定すると共に実証自体の進め方に関する協議を行った。その結果、実証メニューとしては①公共交通利用による通勤、②徒歩・自転車通勤、③時差出勤の 3 種を実施することが決定した。（③については琉球銀行のみ実施することとなった）

目的	① 今年度の実証メニューを決定する ② 将来的な取組メニューの候補を整理する
協議参加者	・ 各銀行の窓口担当 ・ 内閣府（沖縄振興局・沖縄総合事務局） ・ MRI
議題	・ WSでの従業員の意見 ・ ヒアリングでの経営層の意見 ・ 実証計画（案）
実施方法	オンラインでの開催
実施日	2025年1月24日(金)：琉球銀行、沖縄海邦銀行 2025年1月27日(月)：沖縄銀行
資料	・ WSとりまとめ結果 ・ ヒアリング結果 ・ 実証計画（案）

図 2-47 第 2 回関係者協議実施概要

	取組内容	期待される効果	課題
【手段の分散①】 公共交通による通勤	・ 通勤手段を自家用車から公共交通（モラルール・バス）に変更する	・ 会社周辺での駐車場代が不要になる ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 通勤費用がかかる ・ バスは渋滞による遅延が読めない ・ 家からバス停や駅が遠い／会社までの路線がない場合がある
【手段の分散②】 自転車・徒歩通勤	・ 通勤手段を自家用車から自転車や徒歩に変更する	・ 毎日身体を動かすことで健康になる ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 会社での駐輪場所がない ・ 道路の自転車通行スペースが狭い ・ 交通事故のリスクが高い
【時間の分散】 時差出勤 ※琉球銀行のみ	・ 出社時刻をピーク時間帯前に早める（退勤時刻も早める）	・ 渋滞を避けて通勤することができる ・ ピークが分散されることにより、渋滞・CO2排出量が減少する	・ 窓口業務などは実行が難しい ・ 家庭の事情により、早朝出勤が難しい場合がある

図 2-48 銀行 3 行における実証メニュー

また、実証実施に向けては、実証参加を促すためのインセンティブ設計も重要であり、第 2 回関係者協議では各行の窓口担当者と共にインセンティブに関する議論を行った。その結果、本実証では①実証に参加しやすい全社的な雰囲気づくりと②公共交通を利用した場合の交通費の実費を支給するなど金銭的な支援の 2 点をインセンティブとして盛り込むことで各窓口担当者と合意した。

企業としての取組意義

- 企業のプレゼンス・価値向上につなげるため、**3月に開催するシンポジウムにおいて対外的に発表する場をつくる。**

※シンポジウムにおいて発表する場合は、登壇予定者として社名等が広報される。

※シンポジウムはメディア関係者も参加予定であり、発表内容は幅広く報じられる予定。

各従業員が取り組むための動機付け

- ワークショップでは実証に必要なものとして「会社からのバックアップ」を求める意見が多く、実証参加を後押しする全社的な体制や機運醸成が重要であると考えられるため、各行からの協力を得ながら進める。
- ワークショップの意見を踏まえ、各従業員が取り組むための動機付けとしては下記2点を想定している。

①実証に参加しやすい雰囲気づくり

※実証の実施を支店内で確実に周知する、社内会議で実証参加メンバーを紹介するなど、各行で独自に実施

②実証参加者に公共交通利用時の実費を支給するなどの、金銭的支援

※金銭的支援については各行で取り組める範囲で実施

図 2-49 実証実施に向けたインセンティブ設計

その後、再度実施したアンケートにより実証参加者は3行全体で23名と確定したことを踏まえ、2月上旬～中旬(各行とも1週間実施)にかけて各行で実証を実施した。実証の参加結果については、実証後に参加者に対して実施した記録アンケートに取り組んだメニュー、取組日数、取組参加により参加して良かったことや取組に関する課題等の記入してもらった形で収集した。また、アンケート結果の取りまとめと並行し、各行の一部の実証参加者に対してヒアリングを実施し、参加者の取組参加の感想や意見を詳細に聞き取った。

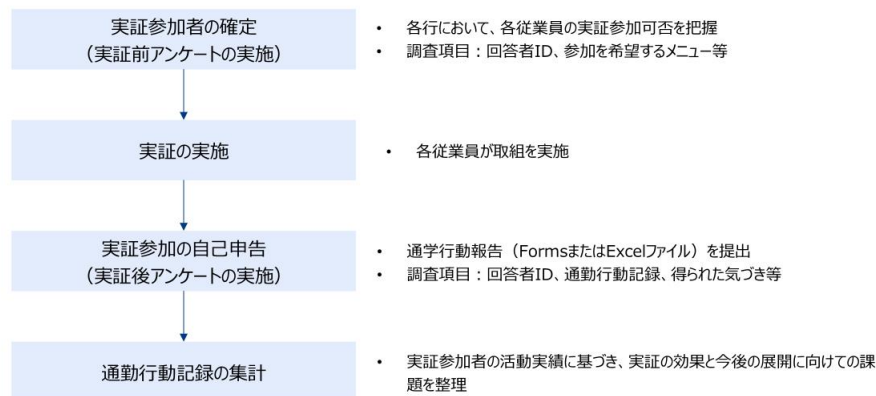


図 2-50 実証の実施方法(企業版)

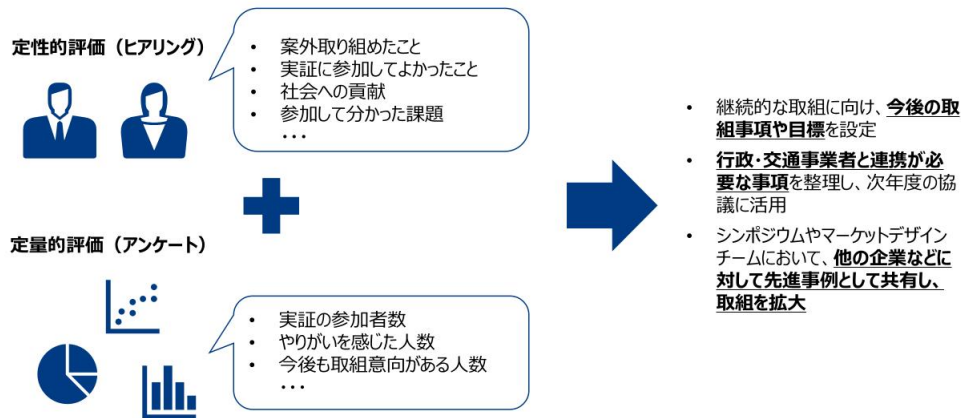


図 2-51 実証結果の取りまとめ方法(企業版)

実証後のアンケートやヒアリング結果を踏まえ、実証参加によって得られた良かったことおよび課題を下表の通り整理した。

表 2-1 実証参加によって得られた良かったこと(企業)

良かったこと		
1	自由時間の創出	- 公共交通機関を利用することで資格勉強・読書などに取り組む時間ができた - 時差出勤により通常より早期に終業することで渋滞に巻き込まれずに帰宅し、通常よりゆとりのある時間を過ごせた
2	健康増進	- 公共交通機関を利用する場合でも自宅から最寄バス停・モノレール駅まで徒歩移動することで健康増進に繋がった - 自宅から支店まで歩くことで日頃の運動不足解消に繋がった
3	公共交通機関利用に関する理解促進	バスの運賃設定や支払い方法について理解を深めることができた
4	終業後の移動の自由	飲み会参加時に自家用車で通勤した場合に必要な代行業サービスを頼む必要がなくなった

表 2-2 課題及び課題への対応策(企業)

課題			今後取り得る対応策
1	定時出勤の必要性による限界	8 時前後に到着したい状況で時間が読めないバスの利用はリスクが大きい - 責任者クラスや支店の鍵を開ける担当者などはリスクの高いバス通勤は難しい	- 場所や時間の観点で柔軟な働き方をしやすい企業から取り組みを広げていく - 将来的には、窓口業務等においても対面で実施すべき業務の業務量が減少した際には、チームを分けて出勤時間をずらすなどの取組を実施
2	自宅の立地・路線による制約	- 自宅からバス停や駅までが遠く、時間がかかってしまう - バスの乗り継ぎが必要な場合は取り組むハードルが高い	- 取り組める人からのスモールスタート - 家賃補助の傾斜配分(駅や会社まで 1 本で行けるバス停周辺では補助率を高くする) - 定時性のある交通手段の拡充(バスレーンの拡充など)
3	家庭の事情	仕事帰りに家族のお迎えを急に頼まれた場合、公共交通では対応できない	- 学校の取組との連携 - 企業主導型保育施設の設置
4	天候や季節の影響	- 雨の日は渋滞がひどく、バスに乗るリスクが大きい - 自宅からバス停や駅が遠く、雨の日は対策が必要 - 夏の暑い日は取り組むことが難しい	- 現段階では、取り組みやすい天候時に実施 - 課題 No.2 が解決に近づくとともに徐々に取組を拡大
5	交通費支給の制度	現在の制度では、自家用車通勤と公共交通通勤を組み合わせることを想定していない	公共交通通勤時は実費精算ができる制度の導入

実証参加により良かったことおよび取組に対する課題の双方を概観すると、家庭・交通事情・会社制度等幅広い領域について意見が提起されており、実証参加者が当事者意識を持って取り組んだことが改めて浮き彫りになる結果となった。これは準備段階から窓口担当者との綿密な協議を重ね、実証参加者に「自分事」として捉えてもらうためのコミュニケーションプロセスが奏功したことも示しており、今後、新たなステイクホルダーとして他企業を獲得するためにおいても今回のコミュニケーション戦略が拠り所となると考えられる。

b. 首里高校における実証実施および実証後のコミュニケーション施策

先述したワークショップで得られた意見やアンケート結果をもとに実証メニューを決定するべく、1月9日に第4回関係者協議を実施した。協議の結果、今回の実証は2月3日～7日で実施し、取組メニューは①公共交通利用による通学（公共交通の遅延による遅刻は「遅刻」として取り扱わない）、②送迎場所の変更、③自転車・徒歩通学、④時差通学の4種に決定した。公共交通利用による通学における「遅刻緩和」はワークショップやアンケートで多くの生徒から実証実施にあたって要望があり、窓口担当者の教員を中心に校内調整の結果、実現した。

目的	① 今年度の実証メニューを決定する ② 将来的な取組メニューの候補を整理する
協議参加者	・ 首里高校教員代表 ・ 首里高校生徒コアメンバー ・ 内閣府（沖縄振興局・沖縄総合事務局） ・ MRI ※県、市及び、交通事業者はオブザーバー参加
議題	・ WSでの生徒の意見 ・ 実証計画（案）
実施場所	首里高校
実施日	2025年1月9日
資料	・ WSとりまとめ結果 ・ アンケート集計結果 ・ 実証計画（案）

図 2-52 首里高校における第4回関係者協議実施概要

	取組内容	期待される効果	課題
【手段の分散①】 公共交通利用 ×遅刻の緩和	・ 公共交通（モノレール・バス）で通学する ・ バスの遅れで朝礼に遅れた場合、「遅刻」としない（通常の渋滞でも間に合うバスに乗車した場合に限る） ・ 週末に外出する際に、可能な範囲で公共交通を利用する	・ 生徒同士や、社会との交流が生まれる ・ バスの遅延により「遅刻」になる心配が減る ・ 送迎がなくなることにより、保護者の自由に使える時間が増える ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 通学費用がかかる ・ バスは渋滞による遅延が読めない（遅刻してしまう） ・ 家からバス停や駅が遠い／学校までの路線がない場合がある ・ 実際に公共交通で通学しているかの把握が難しい ・ 遅刻の緩和については、学校の決まりを変えるにあたり、条件を明確にする必要がある
【手段の分散②】 送迎場所の変更	・ 送迎を学校までではなく、学校から500m程度離れた場所までとし、そこから徒歩で通学する（乗り降りする場所は、安全に乗り降りでき、近隣の方に迷惑がからない場所にする）	・ 学校周辺の道路混雑・CO2排出量が減少する	・ 「一定距離離れた場所」の定義や、乗降場所の確保が難しい ・ 実際に途中までの送迎としているかの把握が難しい
【手段の分散③】 自転車・徒歩通学	・ 自転車や徒歩で通学する（自転車は事前に申請している生徒のみ）	・ 毎日身体を動かすことで健康になる ・ 送迎がなくなることにより、保護者の自由に使える時間が増える ・ 渋滞・CO2排出量が減少する	・ 通学に時間がかかるようになる ・ 道路の自転車通行スペースが狭い ・ 実際に自転車または徒歩で通学しているかの把握が難しい
【時間の分散】 時差通学	・ 朝8:00までに通学し、自習をする	・ 朝の時間を有効に活用できる ・ 送迎・公共交通通学いずれにおいても、ピークを分散させることができる	・ 遠隔地に住んでいる生徒は参加が難しい

図 2-53 首里高校における取組メニュー

関係者協議を経て取組メニューは確定したものの、実証参加者を増加させるためには首里高校1年生全員に対して実証の意義や取組内容を説明する機会を設けるべきであると判断し、1月23日（木）にキックオフイベントを開催した。本イベントでは、首里高校1年生のコアメンバーより取組内容に関する発表が行われ、実証参加を1年生全員に対して促す機会となった。

目的	① 実証の実施に向け、学校内で機運を醸成する ② 実証に先立ち、交通課題や先進事例について学習する ③ 実証計画検討時に開催したワークショップの結果を共有する
参加者	・ 首里高校生徒（1年生の全生徒） ・ 内閣府・MRI ※教員代表、県、市、交通事業者及び保護者はオブザーバー参加
実施場所	首里高校
実施日時	2025年1月23日(木) 15:50～16:40
プログラム	① 開会挨拶・実証の目的（内閣府・5分） ② 交通に関する課題・事例紹介（MRI・10分） ③ WS・協議結果の発表（生徒コアメンバー・10分） ④ バスの乗り方とそのマナーの紹介（動画再生・5分） ⑤ 実証メニュー等に関するシール投票（生徒全員・10分） ⑥ 投票結果の共有（MRI・5分） ⑦ 閉会挨拶（内閣府・5分） 計50分

図 2-54 首里高校におけるキックオフイベント実施概要①

キックオフイベント プログラム詳細		
プログラム 1	開会挨拶・実証の目的	- 主催者としての挨拶・協力への御礼 - 実証の背景・目的（沖縄交通リ・デザインの取組に関する説明）
プログラム 2	交通に関する課題・事例紹介	- 沖縄における交通に関する課題及び、社会への影響 - 渋滞を解消し、快適な都市環境を構築した先進事例の紹介 - アンケート結果の概要
プログラム 3	WS・協議結果の発表	- WSで出た意見（社会への影響、実施すべき取組）を、生徒コアメンバーから共有 - 実証メニュー及び、実証参加のインセンティブを発表
プログラム 4	バス紹介・乗り方講座など	- バスの乗り方とそのマナーを、わた～バス党の動画を用いて紹介 https://www.watta-bus.com/buss/howto.php#triset5
プログラム 5	実証メニュー等に関するシール投票（クラス別）	- 取り組むことができる実証メニューにシールで投票 - 大判（A1判等）の地図を用い、住んでいる場所にシールを張り付け（交通手段別の色） - 様子を写真に収め、主体的に取り組む様子を実証成果のPRとして活用

図 2-55 首里高校におけるキックオフイベント実施概要②



図 2-56 首里高校におけるキックオフイベントの様子①



図 2-57 首里高校におけるキックオフイベントの様子②

また、実証期間中にも再度本実証や沖縄交通り・デザインに関する理解促進のための Q&A イベントを 2 月 5 日(水)に開催し、再度首里高校 1 年生全員とコミュニケーションを行う機会を設けた。

今日のプログラム

- ① 交通課題や実証の目的、4つの取組メニューの説明
- ② 内閣府・三菱総研メンバーの自己紹介
- ③ 「交通や今回の実証」についての座談会
- ④ 「進路やお仕事」についての座談会
- ⑤ 【時間があれば】その場でQ&Aコーナー

図 2-58 首里高校における Q&A イベント実施概要



図 2-59 首里高校における Q&A イベントの様子

こうした実証に関する周知活動を経て、2月3日～7日に実証を行った。実証実施は下図の通り、①実証開始時のアンケートによる参加者確定、②実証時には各実証参加者が毎日の通学行動を記録、③実証終了時に取組参加による良かったことや課題を記入するアンケートを実施、④アンケート結果の取りまとめの実施という流れで実施した。また、実証終了後にはアンケート結果の取りまとめと並行し、一部の实証参加者(熱心に取り組んでいるとアンケートから判断できる生徒)に対してヒアリングを実施し、参加者の取組参加の感想や意見を詳細に聞き取った。

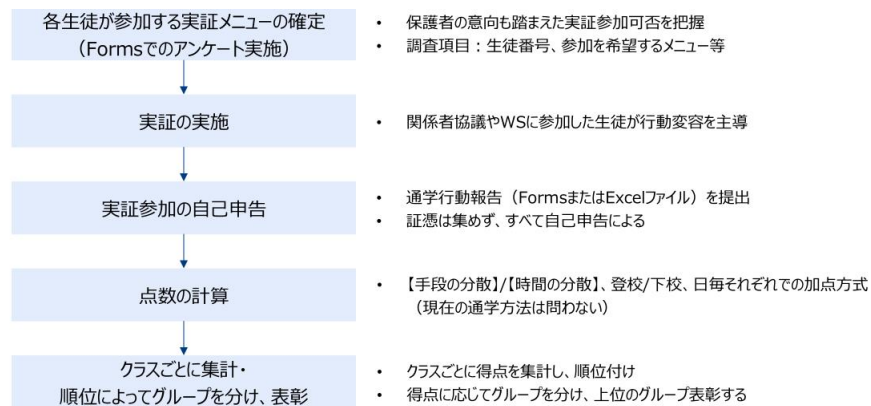


図 2-60 実証の実施方法(学校版)

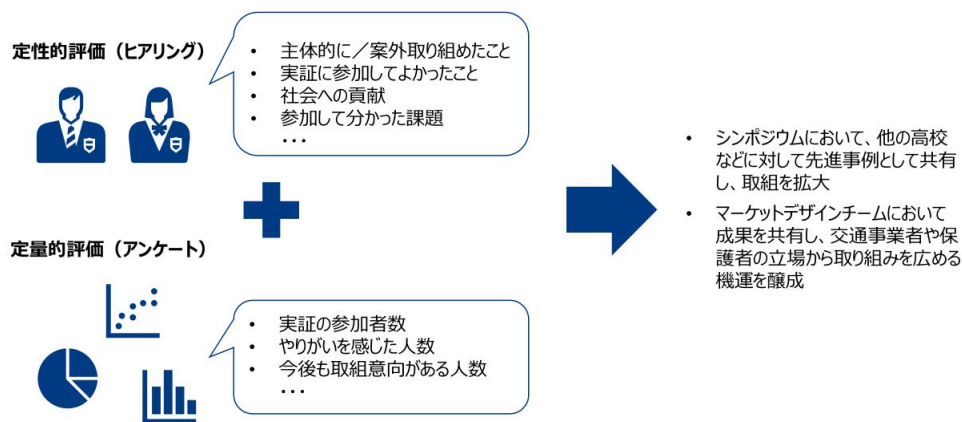


図 2-61 実証結果の取りまとめ方法(学校版)

実証後のアンケートやヒアリング結果を踏まえ、実証参加によって得られた良かったことおよび課題を下表の通り整理した。

表 2-3 実証参加によって得られた良かったこと(学校)

良かったこと		
1	自由時間の創出	・ 通常より早く登校することで勉強時間や友人との交流の時間を確保できた ・ 公共交通機関を利用することで移動時間を勉強に充てることができた
2	快適な通学体験	・ 通学時間を早めることでバス車内の混雑に巻き込まれずに快適に通学できた ・ 徒歩通学により、リラックスしながら気持ちよく通学できた
3	家族の負担軽減	・ 送迎時間の変更によって家族が通勤しやすくなり、負担を軽減することができた ・ 公共交通機関の利用により親に送迎してもらうことがなくなった
4	健康増進	・ 体を動かして学校へ通学することで自分の健康に気を遣うことができた

表 2-4 課題及び課題への対応策(学校)

課題		今後取り得る対応策
1	体力的な負担	・ 荷物が重く、長距離を歩くのは難しい ・ PC等を活用し、持ち歩くことが必要な教材を減らす
2	バス路線の複雑さ	・ バス停を間違えてしまった生徒がいる ・ 実証前にバス乗り場等の調べ方を案内 ・ バス停にて目的地に行けるのかを分かるようにする(掲示/スマホ)
3	インセンティブの付与	・ 更なる参加の拡大のためには、より強力なインセンティブが必要 ・ 競争やゲーム的な要素を仕組みに組み込む(首里高校では「団ポイント」に組み込む)
4	自宅・学校の立地・路線による制約	・ 首里高校は最寄駅から1km程度あり、自宅から駅までが遠い場合は特に時間がかかってしまう ・ 取り組める人からのスモールスタート ・ 他の高校では、場所の観点でモノレールが利用しやすい学校から取組を広げていく ・ 早朝時間帯でのスクールバスの運行 ・ 定時性のある交通手段の拡充(バスレーンの拡充など)
5	家庭の事情	・ 親が転勤してしまったりすると、早朝に送迎してもらうことが難しい ・ 早朝時間帯でのスクールバスの運行
6	天候や季節の影響	・ 雨の日は渋滞がひどく、バスに乗ると遅れてしまうリスクがある ・ 冬の早朝は寒く、身体に負担がかかる ・ 現段階では、取組みやすい天候時に実施 ・ 課題 No.4 が解決に近づくとともに徐々に取組を拡大
7	交通費の負担	・ 運賃が高いため、送迎にしてほしいという保護者もいる ・ 通学費補助の拡大

実証参加により良かったことおよび取組に関する課題の双方を概観すると、取組参加によって自由時間を確保できたほか気分転換に繋がったという前向きな意見が寄せられたほか、送迎を行っていた親の負担が軽減するといった家族全体のライフスタイルの変容に関する意見もあげられたため、実証参加者が当事者意識を持って取り組んだことが改めて浮き彫りになる結果となった。これは準備段階から窓口担当者との綿密な協議を重ね、実証参加者に「自分事」として捉えてもらうための理解促進を目指したコミュニケーション施策が奏功したことも示しており、今後、他校で同様の取組を拡大するために、今回のコミュニケーション戦略が拠り所となると考えられる。

2.2 人材育成を目的としたワークショップの開催

2.2.1 ワークショップの狙い

合意形成技術習得のためのワークショップを2月10日(月)に沖縄総合事務局で実施した。

計画策定プロセスの実施経験を有する職員は年々減少しており、市民等関係者が関わって交通政策に関する事業を行う意味等の基本的な考え方やコミュニケーション手法についての技術を習得する機会がないことから、国土交通大学校において実施されているコミュニケーション技術研修の内容を短縮して実施した。計画策定プロセスの理論と技術論を学ぶとともに、参加型の演習を通じて、実施を疑似体験することを狙いとし、次の5つの内容について研修を行った。

(1) 公共政策における社会的意思決定と市民の関り

公共政策の意思決定に関する基本的考え方や、市民等ステイクホルダー(関係者)の関わり方に関する基本的な考え方や事例

(2) コミュニケーションの理論と聴く技術

コミュニケーションの基礎となる理論とともに、対話技術について、基本的テクニックや会議や集会におけるファシリテーションスキル

(3) 場のデザイン

ステイクホルダーとのコミュニケーションのための代表的な手法(参加の場や道具立て)や、その運営上の配慮点などの設計論、及び、国内外の事例

(4) プロセス設計

市民等ステイクホルダーの関わりを前提とした公共事業の計画プロセスの理論、設計手法、推進体制づくり及び事例

(5) 協調的交渉

実践的な交渉ゲームを通して、利害が対立するステイクホルダー間で互惠的問題解決を導くための理論とスキル

2.2.2 プログラム

前項の内容を短時間で実施するため、以下のプログラムを実施した。演習は、3 グループに分け、受講者どうしの討議を通じて検討し、ロールプレー型で行った。

9:30	0:10	■オリエンテーション
9:40	0:35	■社会的意思決定と市民合意形成
10:15	0:45	【演習 1】ポストイットノート・エクササイズ
11:00	0:10	休憩
11:10	0:30	■コミュニケーション理論
11:40	0:20	■聴く技術
12:00	1:00	昼食
13:00	0:15	■ファシリテーションと再構築
13:15	0:20	【演習 2】再構築
13:35	0:40	■場のデザイン
14:15	1:00	【演習 3】交渉ゲーム
15:15	0:10	休憩
15:25	1:10	■プロセス設計
16:35	0:25	■ふりかえり
17:00		<終了>

2.2.3 ワークショップの参加者及び実施状況

(1) 参加者

沖縄総合事務局及び関連部署や地方公共団体における関連部局から参加者を募集し、20名が参加した。演習は3グループにおいて受講者間の討議を通じて行った。

表 2-5 勉強会参加者の構成

所属先	人数
沖縄県都市計画・モノレール課	2
沖縄県企画部交通政策課	2
西原町総務部企画財政課	3
南城市企画部交通政策課	3
那覇市都市みらい部都市計画課	3
豊見城市都市計画部都市計画課	1
宮古島市企画政策部企画調整課	1
沖縄都市モノレール(株)3両化等整備室	1
沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備	1
沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	1
沖縄総合事務局 開発建設部 北部国道事務所 調査課	1
沖縄総合事務局運輸部企画室	1
合計	20 名

(2) 実施状況

研修は沖縄総合事務局の会議室において実施した。



図 2-62 ワークショップ実施の様子

3. 戦略に基づく PI の実施

3.1 ニュースレターの配布

3.1.1 ニュースレターの作成

首里地域においてライフスタイルに向けた実証を実施していることを周知するため、図 3-1 及び図 3-2 に示すニュースレターを作成した。内容については、表面で今回の首里高校および銀行 3 行における実証の内容を記載し、裏面で沖縄交通り・デザインの問題意識および取組概要を紹介する内容となっている。



生徒が自ら考えました！

2025年2月3日から！

内閣府と 学校・企業が連携し 沖縄交通り・デザインの 実証実験を行います！



会社横断で議論しました！

首里高校の皆様、琉球銀行・沖縄銀行・沖縄海邦銀行の皆様のご協力のもと、様々な社会課題の原因となっている「渋滞」の解消を目指し、首里地域において、通学・通勤の仕方を変える実証実験を行うことになりました。

■ 首里高校での実証

首里高校では、それぞれの生徒が下記から選んだメニューに取り組みます。

- ✓ 通学時の公共交通利用
- ✓ 送迎場所を学校から離れたところに変更
- ✓ 徒歩や自転車での通学
- ✓ 早朝通学

【実証期間：2月3～7日】

■ 琉球銀行・沖縄銀行・ 沖縄海邦銀行での実証

銀行では、それぞれの従業員が下記から選んだメニューに取り組みます。

- ✓ 通勤時の公共交通利用
- ✓ 徒歩や自転車での通勤
- ✓ 時差出勤

【実証期間：2月3～21日の一部】

※各銀行によりメニュー・期間は異なります

実証期間中は、人の流れが通常と異なる可能性があります。
ご協力の程、よろしくお願いいたします。

図 3-1 ニュースレター(表面)

実証実施の背景・目的

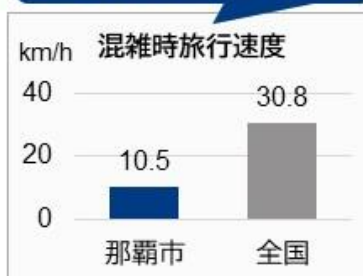
内閣府では、沖縄に住まう方主体のもとで沖縄交通リ・デザイン(再構築)に向けた取り組みを推進しています。

沖縄では、通勤、通学、買い物など自家用車中心のライフスタイルがこれまでの成長を支えてきた一方で、沖縄の生活・社会、ビジネス、観光の質の低下に繋がる様々な課題が生じています。

こうした課題を解決するべく、自家用車利用に依存したライフスタイルからの転換を目指す機運醸成、取り組みの輪の拡大を目指しています。



那覇市は全国に比べ、移動に時間がかかっている...



出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

今回の実証の位置づけ

「交通渋滞」の解決は一朝一夕に実現するものではありません。今回の実証を先進事例として、長期的な目線で交通渋滞や、そこから派生する経済・環境などに関する社会課題の解決を目指します。

今後の取り組みの展開

今回の実証

長期: 経済・環境などに関する社会課題の解決

中期: 他の学校や企業との連携・取り組み拡大

短期: 先進的な取組事例

「第1回 沖縄交通リ・デザイン シンポジウム」を開催します！

2025年3月に、今回の実証を始めとする交通リ・デザインに関する取組を紹介するシンポジウムを開催します。詳細が決まり次第、内閣府沖縄総合事務局ホームページ等でお知らせしますので、ぜひご参加ください。

内閣府沖縄総合事務局ホームページ
「沖縄交通リ・デザインに向けた取組」紹介サイト
<https://www.ogb.go.jp/yny/9280/okiko-ridezain>



【お問い合わせ先】
内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室
TEL: 098-866-1812

これまでの取組や県民の皆様の声をご紹介しますので、ぜひご覧ください！

図 3-2 ニュースレター(裏面)

3.1.2 ニュースレターの配布

表 3-1 に示すとおり、ニュースレターの配布を行った。首里地域においては銀行 3 行の支店で配布を行ったほか、首里高校 1 年生の生徒・保護者にはオンラインで資料共有を行った。

表 3-1 ニュースレター配布の概要

対象	配布場所	枚数
首里地域住民	・ 琉球銀行 首里支店 ・ 琉球銀行 石嶺支店 ・ 沖縄銀行 首里支店 ・ 沖縄銀行 石嶺支店 ・ 沖縄海邦銀行 首里支店	各箇所 200 枚
首里高校 1 年生 生徒・保護者	・ 首里高校内 Teams	—(生徒数:400 名)
その他市民	・ 首里高校ホームページでの公開	—(オンライン公開)

1学年の取組（沖縄交通リデザイン）

2025年2月 6日 10:22

本校の1学年は、内閣府総合事務局の依頼を受けて、[沖縄交通リデザインの実証](#)について取り組んでいます。

沖縄が抱える交通渋滞について、課題を解決するべく、自家用車利用に依存したライフスタイルからの転換を目指す機運醸成、取組の輪の拡大を目指しています。

図 3-3 首里高校ホームページでの掲載(青字箇所がニュースレターへのリンク)

出所)首里高校, 学校からのお知らせ 2025 年 2 月アーカイブ, <http://www.shuri-h.open.ed.jp/2025/02/>, 2025 年 3 月 24 日閲覧

3.2 オープンハウスの実施

3.2.1 オープンハウスパネル案の作成

取組内容の周知に向け、オープンハウスで展示するためのパネル案(図 3-4)を作成した。掲載内容としては、本実証の取組内容に加えて、アンケートやヒアリングで得られた意見を取組の成果として紹介する内容となっている。

また、実証の取組を紹介するパネルに加えて、沖縄交通り・デザインに関する取組全体を紹介するパネルも沖縄総合事務局と協議を重ねたうえで作成した。

沖縄交通リ・デザインの实証実験を行いました！

取組の概要

首里高校の皆様、琉球銀行・沖縄銀行・沖縄海邦銀行の皆様のご協力のもと、様々な社会課題の原因となっている「渋滞」の解消を目指し、首里地域において、通学・通勤の仕方を変える実証実験を行いました。



首里高校の取り組み

- ✓ 通学時の公共交通利用
- ✓ 送迎場所を学校から離れた所に変更
- ✓ 徒歩や自転車での通学
- ✓ 早朝通学



生徒が自分たちでメニューを考えました！

琉球銀行・沖縄銀行・沖縄海邦銀行の取り組み

- ✓ 通勤時の公共交通利用
- ✓ 徒歩や自転車での通勤
- ✓ 時差出勤

※ 銀行によりメニューは異なります



会社横断で議論し、取り組みました！

実証の結果

首里高校と各銀行をあわせ、200名以上が実証に取り組みました。参加した皆様からは、「新しい発見ができた」、「取り組みを続けたい」などの声をいただきました。

これから

これからも、経済・金融・エネルギー・観光・教育・交通・都市といった官民の多様な主体が一体となって、「沖縄のありたい姿」の実現に向け、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」を車の両輪として、沖縄の交通や都市のリ・デザインに取り組み続けます。

時間を30分変えただけで
違う景色を見られた！



友達と過ごす時間が
増えてよかった！

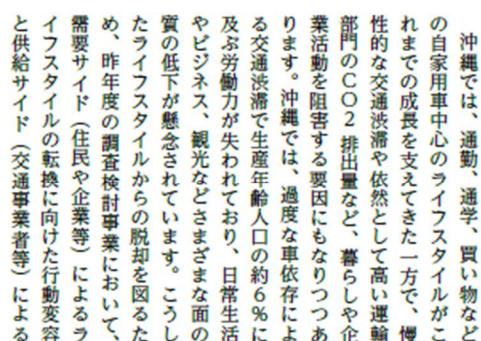


今後も
続けたい！

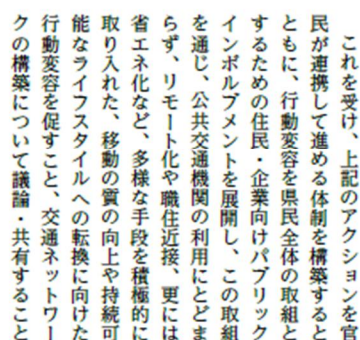
首里高校実証参加者へのアンケートより

図 3-4 オープンハウスパネル案

～ 自家用車中心のライフスタイルからの転換に向けた 企業・個人の行動変容の促進について～



沖縄交通リ・デザインとは？



住民、企業向けパブリック
インボルブメントの実施

公共交通の利便性の向上に向けたアクションを一体で進めていくこととなりました。



ショッピングモールでのインタビュー

内閣府 沖縄総合事務局
パブリック
インポルプメントの実施

を目的とします。

昨年度は、本島中南部を中心に住民や観光客に対するオープンハウスやワークショップを行い、得られた声をまとめました。(左記二次元コード参照)



第1回リ・デザイン県民運動推進会議

令和6年8月21日に開催された「第1回リ・デザイン県民運動推進会議」では、様々な分野から構成された委員の皆様が①沖縄交通・デザイン県民運動推進会議の体制・進め方について②マーケットデザインチームの運営方針について③今後の調査事業の進め方の3つのテーマについて話し合い、社会課題の解決や企業活動に貢献できる交通の形や必要なアクションを議論・共有しました。



第1回リ・デザイン県民運動推進会議の様子

官民共同宣言

第1回リ・デザイン県民運動推進会議を踏まえ、経済界、交通・観光関係者、

行政等が一体となって「沖縄のありたい姿」の実現に向け、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」を車の両輪として、沖縄の交通や都市の「デザイン」を取り組み続けるべく、「官民共同宣言」を実施しました。玉城知事や金城商工会議所連合会会長といった沖縄の官民を代表する方々がそれぞれ「デザイン」への意気込みを述べ、沖縄の交通課題について取り組むことを宣言しました。

この宣言を皮切りに今後は調査事業などに取り組み、さらに課題解決に向け具体的に取り組んでまいります。是非皆様も一度沖縄の交通課題について考え、小さなことから変えてみませんか？



官民共同宣言を実施した皆様

沖縄交通・デザイン官民共同宣言

～高付加価値経済と持続的な発展に貢献する交通を目指して～

交通や都市は、人々の暮らしや余暇、地域の経済活動を支え、持続可能な発展の基盤となるものです。これまで、沖縄では、自家用車を前提としたライフスタイルとともに、経済成長を実現してきました。しかしながら、慢性的な交通渋滞により、那覇市内の旅行速度は日本ワーストクラスであり、沖縄県全体では労働力に換算すると生産年齢人口の約6%相当が失われています。また、著しく低い公共交通の分担率に伴う地球や地域の環境の悪化、二次交通の利便性の低さによる観光客の沖縄離れなど、このままでは、沖縄の生活・社会、ビジネス、観光の質の低下につながることも懸念されます。

このような認識のもと、わたしたちは、沖縄に暮らす住民はもとより、経済・金融・エネルギー・観光・教育・交通・都市といった多様な主体も一体となって、「沖縄のありたい姿」の実現に向け、「ライフスタイルの転換」と「効率的な移動環境の整備」を車の両輪として、沖縄の交通や都市の「デザイン（再構築）」に取り組むことをここに宣言します。

- 一、沖縄の未来は、わたしたち沖縄に住まう人々のもの。そのことを強く自覚し、社会の実現にも対応しながら、住む人と訪れる人の誰もが満たされ、世界に開かれた「沖縄のありたい姿」を、わたしたちみんなで模索し、探っていきます。
- 一、移動・行動の実態を基に人々のライフスタイルを転換し、より健康的で充実した生活を実現するとともに、持続可能なビジネスを創出し、労働生産性を高め、暮らしとビジネスの好循環の実現に向け行動します。まずは、令和6年9月の沖縄バス無料デーを端緒として、わたしたちの各々が率先して、在宅勤務やノーマイカー通勤等の自家用車中心の生活からの脱却に向けた行動に継続して取り組みます。沖縄に住むわたしたちがオーナーシップと決意を持って、沖縄らしい自由でゆとりある豊かな生活を自ら実践し、訪れる人々にもその価値を広めていきます。
- 一、まちづくり一体となった交通拠点の整備や新たな公共交通システムの導入の取組と併せて、デジタル技術の活用、移動のあり方の再編、事業者や分野を超えた連携も含めて、利用者の目線に立って、今ある交通リソースのポテンシャルを最大限に引き出します。ライフスタイルの転換と持続可能なビジネスの創出の好循環を支え、沖縄の高付加価値経済の発展を促し、人々の暮らしに根差した社会共益実用として、「誰でも、いつでも、どこからどこへでも」交通の空白やストレスなく、効率的に移動できる環境の創出に向け取り組みます。

図 3-6 オープンハウス(沖縄総合事務局)パネル案



80

3.2.2 オープンハウスの実施

(1) 実施概要

オープンハウスは2025年3月18日(火)に開催された「第1回沖縄交通り・デザインシンポジウム」と同日に実施され、シンポジウム会場の沖縄県立博物館・美術館内部でパネル展示を行った。

(2) 実施の様子

オープンハウスは下図の通り実施され、シンポジウム開会前および閉会後に来場者がパネル展示を見学した。



図 3-8 オープンハウス実施の様子①



図 3-9 オープンハウス実施の様子②



図 3-10 オープンハウス実施の様子③

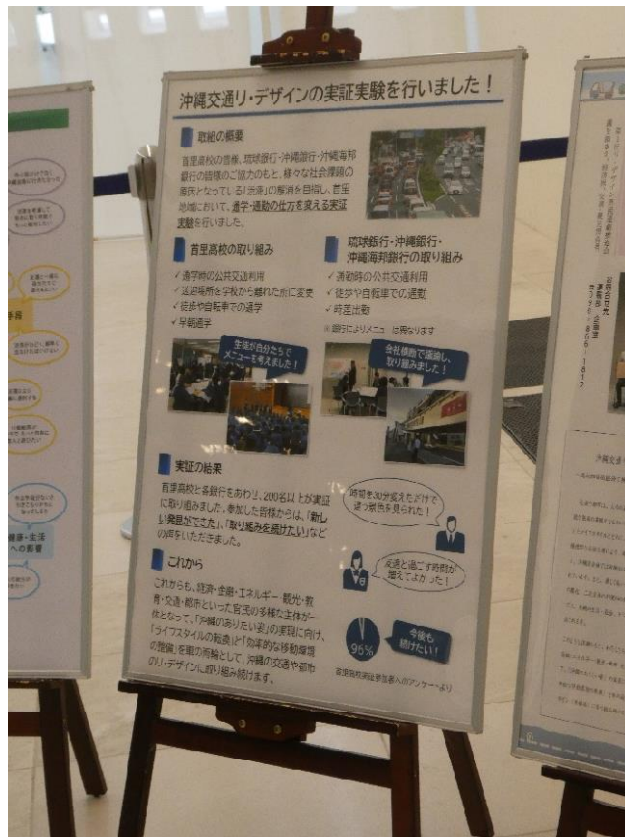


図 3-11 オープンハウス実施の様子④

4. 本業務の総括

4.1 本業務の成果について

本業務の成果としては、下記 3 点が挙げられる。

① 沖縄交通リ・デザインの取組に向けたコミュニケーション戦略の立案(第 2 章参照)

沖縄交通リ・デザインの実現に向けて、「アーリーアダプターと先進事例を創出し、事例の横展開や広報展開を通じて、長期的には県民全体を巻き込みながら沖縄県全体の運動として拡大させることを目指す」というコミュニケーション戦略を立案した。

② 沖縄交通リ・デザインのコンセプトの検討深度化(第 1 章参照)

マーケットデザインチーム会議及び県民運動推進会議での議論、沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言、コミュニケーション戦略の検討を通じて、沖縄交通リ・デザインにおいて、行政主導ではなく、住民自らが沖縄のありたい姿を構想し、その実現に向けてライフスタイルの転換と効率的な移動環境の整備に取り組み続けることの重要性が再確認された。そのため、①で立案したコミュニケーション戦略の中核をなす PI やオープンハウス・ニュースレター等のコミュニケーションでは、参加者の住民から沖縄のありたい姿、そしてそのために必要なアクションサービス、施策を丁寧に引き出すことが重要である。なお、今年度の沖縄振興局事業の実証において実施した PI においてもこうした観点を盛り込むことで、通勤・通学における実施可能なメニューの策定に繋がるなどの成果が得られた。

③ 今年度におけるコミュニケーションの実施(第 2 章・第 3 章参照)

①で立案したコミュニケーション戦略および②で深度化したコンセプトにもとづき、今年度は沖縄振興局事業における短期的な取組として、小規模のエリア(首里地区)でPIおよびニュースレターを用いながら簡易的な実証を実施したほか、シンポジウム開催時にオープンハウスを実施し、シンポジウムの開会前および閉会後に来場者がパネル展示を見学した。

4.2 次年度以降の展開について

立案したコミュニケーション戦略で示した通り、今年度の取組は沖縄交通リ・デザインの端緒となる試行的な取組であり、本取組を本格化するためには来年度以降の取組が重要となる。来年度以降の展開として重要な取組として考えられるのは下記の 3 点である。

① 沖縄交通リ・デザインが目指す姿・目標の設定

今年度の成果を踏まえ、沖縄交通リ・デザインの目指す姿を定量的な観点も盛り込む形で設定することが重要になる。また、目標設定にあたっては、交通は、教育、医療、ビジネス、観光等の様々な社会的活動を支えるものであるという認識のもと、雇用、教育、健康・医療・介護・福祉、産業、住まい、自然環境、主観的な幸福感等、「生活の質」や満足感の向上という観点から、多分野にまたがる包括的なものとするのが重要であり、その上で、交通・移動により、いかにそれらの質を高めることができるかというアプローチで進

めることが望ましい。

② 目指す姿を住民や地域主導で設定するための戦略立案

上記の通り、住民や地域主体の目標設定に向けた戦略の立案が必要であり、今年度に立案した中長期的なコミュニケーション戦略をより具体化させることが求められる。また、具体化させた戦略にもとづき、複数のエリアで目標設定に向けた PI やオープンハウス等を実施し、住民を巻き込んだ機運醸成を図ることが必要である。その上で望まれる方向性について自治体や交通事業者と共有し、具体の施策実行まで結びつけていくことが必要である。

③ 行動変容を促す仕組みやインセンティブの設計

沖縄交通リ・デザインの取組を拡大するためには、企業や学校における自助努力での取組を支援する仕組みの構築が必要である。例えば、企業においては、本業務で実施したコミュニケーションを通じ、個人の意思よりも企業の方針が通勤行動に大きく影響しうることが明らかになっている。また通学においても、継続的な公共交通の利用を促進するためには、家計の負担を軽減する制度設計が必要である。通勤手当等、自動車を使用するよりも金銭的に負担が軽減される制度運用がなされれば、自動車以外の移動手段で通勤可能な従業員は行動変容を促すことが可能になる。

住民対話を通じ、ニーズを反映した形での利便増進につながる公共交通の再編および交通行動を変容させる施策の両立が、ライフスタイルの転換につながっていくと考えられる。

自家用車中心のライフスタイルからの転換に向けた企業・個人の行動変容の促進に関する調査
調査報告書

2025年 3 月

株式会社三菱総合研究所
社会インフラ事業本部