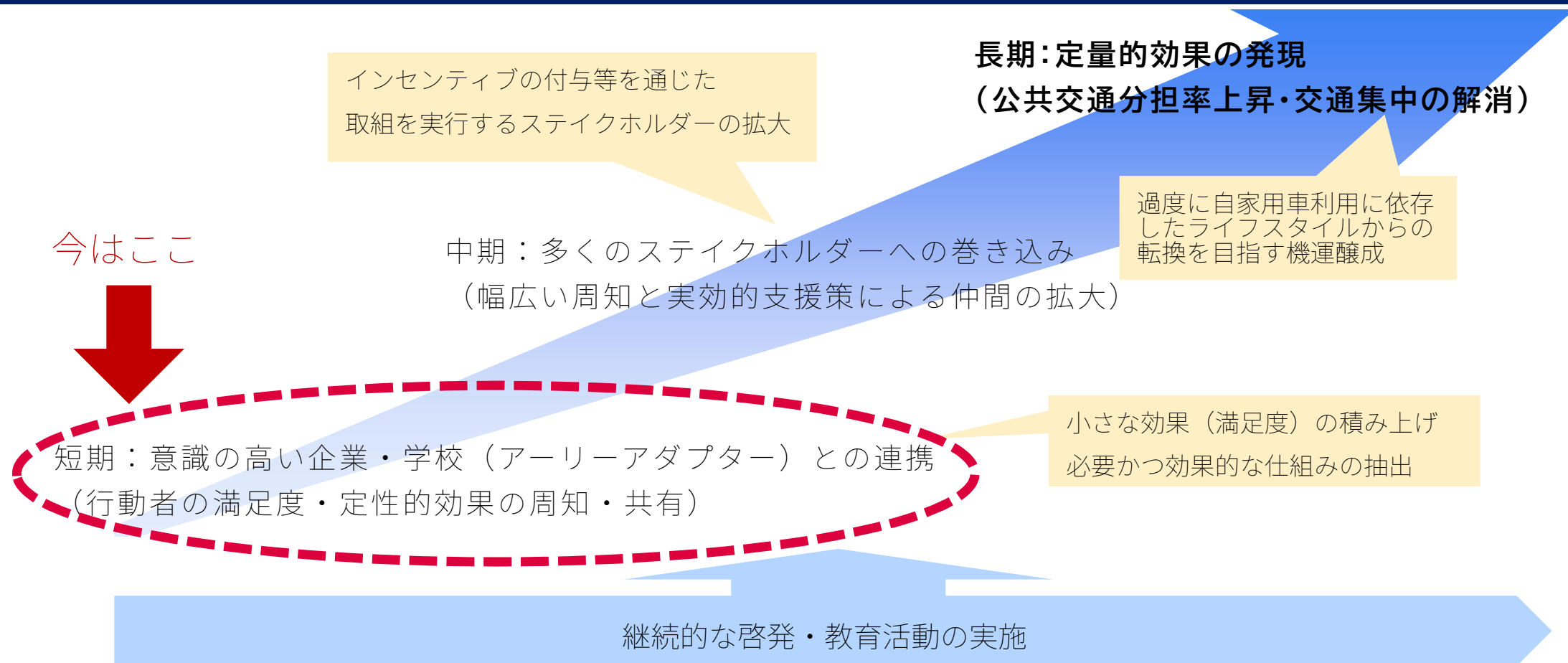


沖縄交通リ・デザイン アクションプラン策定に向けて

1. 沖縄交通リ・デザインのロードマップと今後の進め方



今年度

実証の展開・
アクションプラン
策定

- ・ 通勤・通学行動の転換について取組内容をブラッシュアップし実証を展開
- ・ 並行してこれまでの成果をとりまとめ、今後のアクションプランを策定

来年度以降

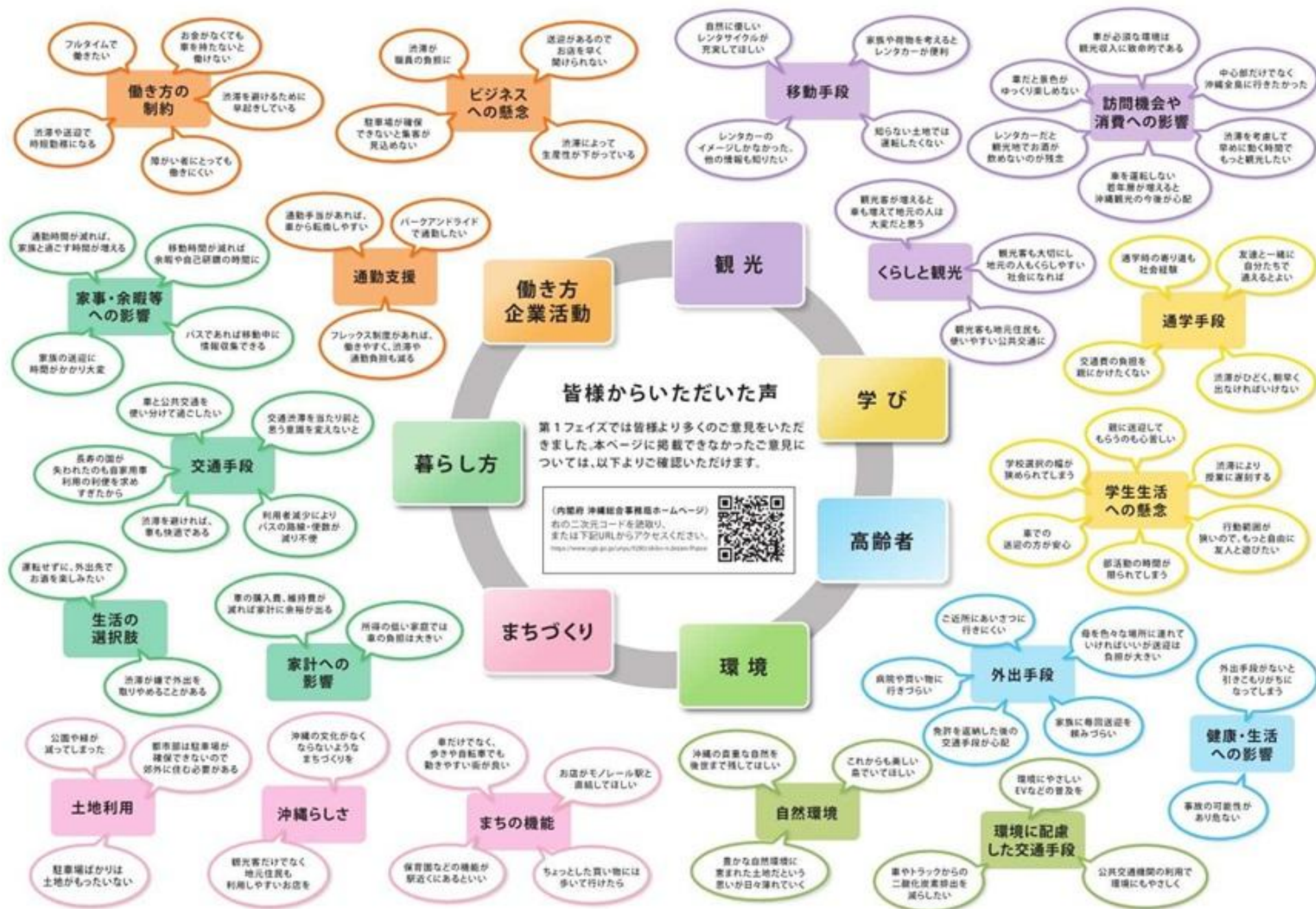
施策実施

- ・ アクションプランで示した施策を推進し、さらなる取組の輪の拡大を目指す

2. アクションプランの概要と依頼事項

- 沖縄交通リ・デザインのさらなる取組推進に向けて、今年度末に民間／行政（県／市町村／国）それぞれの短中期的な行動指針をとりまとめたアクションプラン（仮称）を策定予定。
- 具体的には、過度な自家用車依存からの脱却を目的とした県民のライフスタイルの変革に向け、各主体が取組可能なアクションを取りまとめることを想定。
- 実効性のあるアクションプランを策定するべく、今後、県民運動推進会議の構成員におかれては、図表の黄色マーカー箇所を中心に、情報提供やヒアリングへのご協力をお願いしたい。各構成員に依頼する具体的な項目については、別途連絡。

章構成	内容
1. アクションプランの背景・趣旨	沖縄の交通課題（全国との比較も含む。）、沖縄交通リ・デザインの考え方、アクションプランの目的と役割
2. 沖縄交通リ・デザインのこれまでの取組内容	- 沖縄交通リ・デザインの全体像 - 過年度の取組の実施状況と得られた成果（沖縄持続可能な交通環境構築事業費補助金により補助をした取組を含む。）
3. ありたい姿とシナリオ分析	- 沖縄のありたい姿（これまでのPIから抽出） - ありたい姿と過度な自家用車依存が継続した将来とのシナリオ比較（医療・福祉・健康、学び、まちづくり、安全・安心、環境、雇用といったアウトカムの観点を中心に） - モニタリングの視点・指標の整理
4. ライフスタイルの転換に向けた課題	- 行動変容に向けた理論的枠組み - 主体、ステージに応じた行動変容が進まない要因分析
5. 対応策と各主体のアクション・タイムライン、取組定着のためのアイデア	- 行動変容のインセンティブの体系整理 - 主体別（自治体、企業、学校等）のアクション - ステージごとのボトルネックに対するアプローチや定着のためのアイデアの考え方
6. 中長期的な施策の考え方	- 移動に関する一般化費用の整理 - 上記を踏まえた中長期的なライフスタイル転換推進のための施策類型の整理
別冊（手引書）	各主体においてライフスタイルの転換を行うための方法論のまとめ＆好事例集

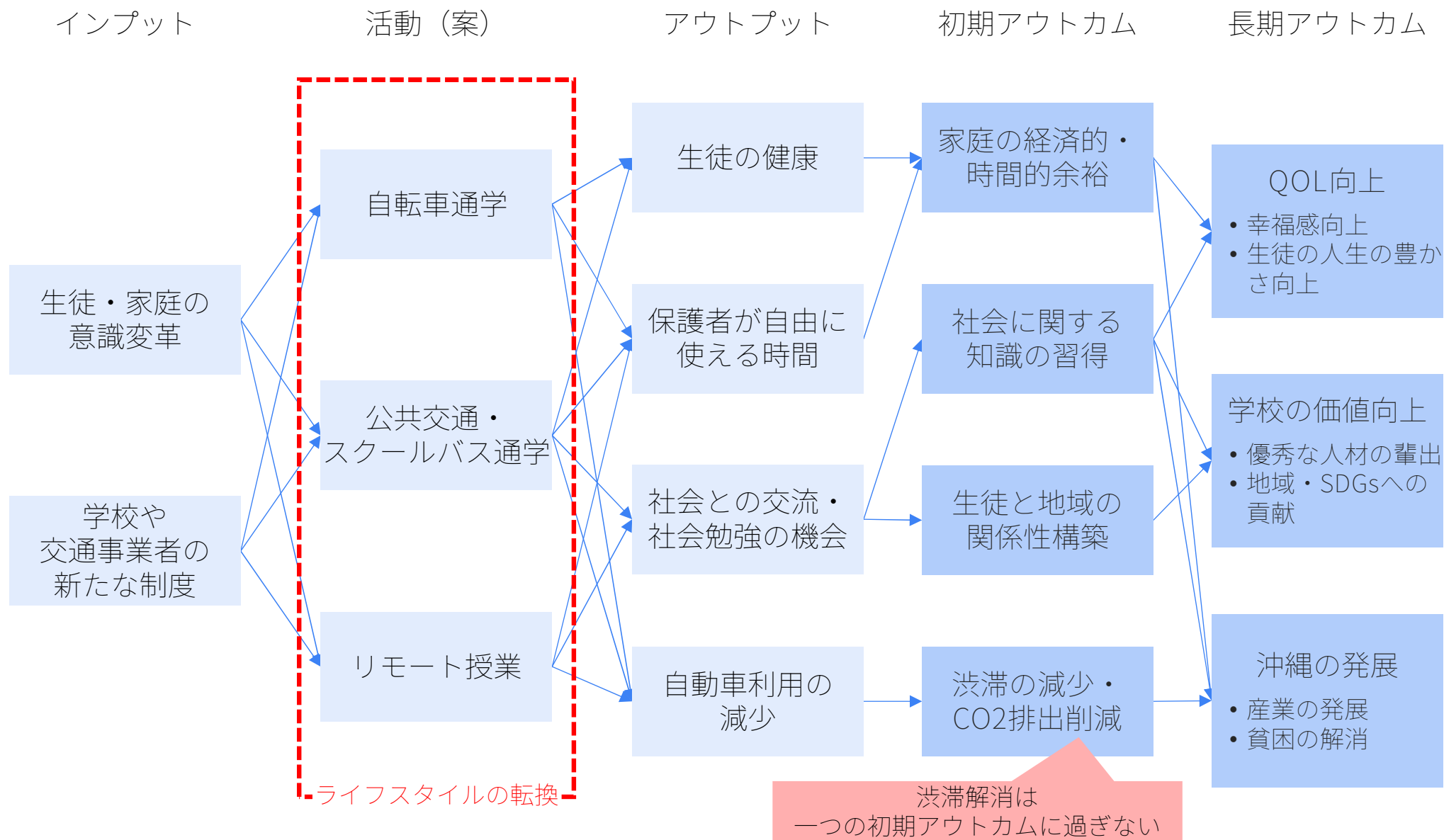


- これまでのP Iの成果を踏まえた沖縄の「ありたい姿」について、OECD Better Life Index等のWell-beingの指標の観点を踏まえて整理し、過度に自家用車に依存したライフスタイルが継続した場合とのシナリオ比較を行う。
- その際、ロジックモデルの考え方も活用し、個人個人の小さな行動変容が、大きな社会的変化をもたらすことを説明することにより、ライフスタイルの転換を促す理屈を整理する。

仮にOECD Better Life Indexの項目を踏襲した場合のイメージ

項目	「ありたい姿」が実現した場合	過度な自家用車依存が継続した場合
住宅	公共交通や徒歩・自転車で移動しやすく、騒音や大気汚染等の負荷が軽減された、暮らしやすい住環境	自家用車利用を前提とした居住・移動が続き、道路混雑に伴う騒音や大気汚染、駐車場確保等が生活環境の負担
所得と富	渋滞の緩和により移動効率が高まり、通勤・業務移動に係る時間損失が減少することで、労働生産性が向上	渋滞による移動時間の増加や時間の読みにくさが、企業活動や日々の業務効率を低下させ、労働生産性を制約
雇用と仕事の質	時差通勤、公共交通利用、テレワーク等を組み合わせることで、通勤負担が軽減され、柔軟で働きやすい環境につながる	通勤混雑や移動時間の読みにくさにより、働く場所や時間の選択肢が限られ、働き方の柔軟性が制約される
社会とのつながり	徒歩や公共交通利用により、地域の風景や人との接点が増え、地域への関心や愛着が高まりやすくなる	自家用車で目的地に直接移動するため、地域の人・場所・活動との接点が生まれにくい
知識と技能	生徒が自ら移動する機会が広がり、地域学習、探究活動、部活動、文化・体験活動等への参加機会が広がる	通学や校外活動が送迎に依存し、家庭環境や居住地によって学びや体験の機会に差が生じやすい
環境の質	公共交通、徒歩、自転車等の利用が増えることで、CO ₂ 排出やエネルギー消費が抑制され、環境負荷の低減につながる	自家用車利用に伴うCO ₂ 排出やエネルギー消費が継続し、地域全体の環境負荷が残る
市民参画	多様な移動手段が使いやすくなることで、高齢者、学生、車を持たない人等も地域活動や社会参加の機会を得やすくなる	移動手段が限られる人は、地域活動、行政手続、イベント等への参加が制約されやすい
健康状態	公共交通利用に伴う徒歩や自転車利用が日常に組み込まれることで、健康増進につながる	自家用車中心の移動により、日常生活の中で歩く機会が少なく、健康づくりの機会が限られやすい
主観的幸福	移動手段や時間帯を選べることで、移動の負担感が軽減され、暮らしのゆとりや満足度の向上につながる	渋滞、送迎、移動時間の読みにくさが、日々のストレスや時間的余裕の不足につながる
安全	自家用車交通や送迎交通が減ることで、交通事故リスクの低減に加え、歩行者が安心して道路を歩ける環境につながる	交通量の集中により、交通事故リスクや学校周辺の混雑が残り、安心して歩ける道路環境が確保されにくい
仕事と生活のバランス	時差通勤、テレワーク等の自由な働き方により、通勤負担が軽減され、自分の時間をより自由に使いやすくなる	渋滞や長時間通勤により、家庭、余暇、地域活動に使える時間が圧迫される

- 行動変容が「ありたい姿」の実現をもたらすロジックモデルのイメージとして、通学に係るライフスタイルの転換に向けたこれまでのP I（ワークショップ）において、学校や生徒とのコミュニケーションを通じて簡単に作成したものを示す。

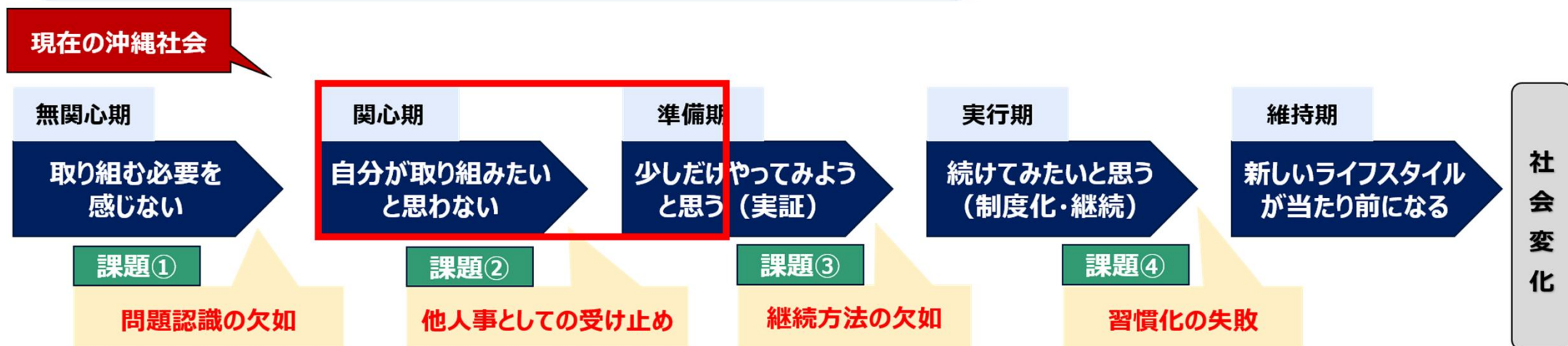


- 過度に自家用車に依存したライフスタイルからの転換は、ありたい姿を実現するためのもの。個人個人が取り組むことはもとより、組織や社会といったまとまりで取り組むことが重要。
- 沖縄では、交通課題に対する関心が高まっている状況にある。この好機を逃すことなく行動変容に向けた取組を進めることが必要であるが、その定着には様々な課題・ハードルがある。
- このため、アクションプランにおいては、行動変容に至るまでの経過を理論的に体系化した行動変容ステージモデルを踏まえ、主体ごと、ステージごとにボトルネックを特定、整理し、それに対するアプローチをとりまとめることとする。

第2回シンポジウムにおける神谷教授発言

- ✓ 沖縄に来て二十数年になるが、これまでで、今が最も公共交通が注目を集め、取り上げられている。
- ✓ これまでは、公共交通というと行政だけでやっているようなところがあったが、民間主体の取組が出てきており、産業や労働生産性の観点から議論されるようになっていたり、行政側でも「楽しさ」のような視点が出てきたりしている。さらに、県民ひとりひとりのレベルでも、「自分もバスに乗ってみよう」とか、「子どもをバスに乗せてみよう」、「週に1回でも送迎をやめてみよう」といった形で自分たち自身が変わっていかねばならないという意識が出てきた。広がり期待。

行動変容ステージモデルにもとづく「行動の先延ばし」が最大の課題



分類	内容
物質的インセンティブ	(金銭または表彰などを通じて動機付け) ● 通勤手当の支給など
人的インセンティブ	(社会的な欲求を満たすもの) ● チームで取り組むことによる連帯感の醸成、愛着の形成など
評価的インセンティブ	(承認欲求や自己実現欲求を満たすもの) ● 社内表彰、対外発信への参加、昇進など
理念的インセンティブ	(社会的欲求や自己実現欲求を満たすもの) ● 環境負荷削減への貢献、CSRなど社会貢献への意識醸成など
自己実現的インセンティブ	(取組を通じて自己実現が叶えられる) ● 自己PR材料としての活用など

3. アクションプラン策定のスケジュール（案）

- アクションプランの「骨子案」を基に8～10月頃に関係者（市町村や企業、学校等）への意見照会を行い、12月に「骨子」をとりまとめる。
- 「骨子」は12月開催予定の沖縄交通り・デザイン県民運動推進会議及び、1,2月頃開催予定の沖縄交通り・デザインシンポジウムにて発表予定。
- 年度末の「本編」とりまとめに向け、2月頃に各関係者に書面で確認いただく想定。3月の沖縄交通り・デザイン県民運動推進会議にて発表し、公表予定。

アクションプラン策定のスケジュール(案)

	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
アクションプラン策定	骨子案の作成			意見照会			本編作成		書面確認※		
							骨子作成				
沖縄交通り・デザイン 県民運動推進会議		★ (想定)						★ (想定)			★ (想定)
沖縄交通り・デザイン シンポジウム									★ (想定)		

※ 必要に応じて意見交換

4. アクションプラン策定に向けたワーキングチームの設置について

- アクションプランの策定に当たっては、各主体からのご意見を幅広くいただきつつ、実際の作業については、**沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議**のもとに**ワーキングチーム**（以下「WG」という。）を設置して集中的に行うこととしたい。
- 具体的なチーム編成については今後相談することとしたいが、各主体の施策や取組を有機的に連携させることが重要であるため、会議の事務局である内閣府沖縄振興局及び沖縄総合事務局運輸部に加え、**沖縄県及び経済界**からもWGに入っていただきたい。
- また、WGにおいては、**ライフスタイル転換を強力に加速するための移動サービスの設計**についても議論し、可能な範囲でアクションプランに組み入れることとしたい。

沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

事務局（振興局、運輸部）

- ワーキングチームが策定したアクションプラン案に関する議論・意見（12月、3月）
- アクションプランの決定

WG（振興局、運輸部、県、経済界）

事務局（運輸部）

- 各主体の行うアクションの検討・議論
- 移動サービスの検討・議論
- アクションプラン案の策定

- 基礎情報の整理、各者へのヒアリング等
- 行動変容、移動サービスの好事例の収集・整理
- たたき台の作成

琉球大学教授

沖縄県 企画部 交通戦略推進課

株式会社琉球銀行

沖縄県 企画部 交通支援課

株式会社沖縄銀行

沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課

株式会社沖縄海邦銀行

沖縄県 文化観光スポーツ部 観光振興課

沖縄振興開発金融公庫

沖縄県 教育庁 保健体育課

沖縄県商工会議所連合会

内閣府 沖縄総合事務局 経済産業部 資源・エネルギー課

沖縄経済同友会

内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課

一般社団法人沖縄県経営者協会

内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課

沖縄電力株式会社

内閣府 沖縄振興局参事官 (振興第一担当)

一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー

内閣府 沖縄総合事務局 運輸部

一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会

沖縄都市モノレール株式会社

NPO法人バリアフリーネットワーク会議

KPMGコンサルティング株式会社

GW2050PROJECTS推進協議会

} 事務局