

# 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

**暮らし方**

- 働き方・企業活動**
  - ビジネスへの懸念
    - 送迎があるのでお店を早く開けられない
    - 渋滞によって生産性が下がっている
    - 渋滞が職員の負担に
    - 駐車場が確保できないと集客が見込めない
  - 働き方の制約
    - フルタイムで働きたい
    - お金がなくても車を持たないと働けない
    - 渋滞を避けるために早起きしている
    - 障がい者にとっても働きにくい
    - 渋滞や送迎で時短勤務になる
- 暮らし方**
  - 通勤支援
    - 通勤手当があれば、車から転換しやすい
    - パークアンドライドで通勤したい
    - フレックス制度があれば、働きやすく、渋滞や通勤負担も減る
  - 家事・余暇等への影響
    - 通勤時間が減れば、家族と過ごす時間が増える
    - 移動時間が減れば、余暇や自己研鑽の時間に
    - バスであれば移動中に情報収集できる
    - 家族の送迎に時間がかかり大変
- 暮らし方**
  - 交通手段
    - 車と公共交通を使い分けて過ごしたい
    - 交通渋滞を当たり前に思う意識を変えたい
    - 長寿の国が失われたのも自家用車利用の利便を求めすぎたから
    - 渋滞を避ければ、車も快適である
    - 利用者減少によりバスの路線・便数が減り不便
  - 生活の選択肢
    - 運転せずに、外出先でお酒を楽しみたい
    - 渋滞が嫌で外出を取りやめることがある
- まちづくり**
  - 家計への影響
    - 車の購入費、維持費が減れば家計に余裕が出る
    - 所得の低い家庭では車の負担は大きい
  - 土地利用
    - 公園や緑が減ってしまった
    - 都市部は駐車場が確保できないので郊外に住む必要がある
  - 沖縄らしさ
    - 沖縄の文化がなくなならないようなまちづくりを
  - まちの機能
    - 車だけでなく、歩きや自転車でも動きやすい街が良い
    - お店がモノレール駅直結してほしい
    - 保育園などの機能が駅近くにあるといい
    - ちょっとした買い物には歩いて行けたら

皆様から  
第1フェイズでは皆さまからいただきました。本ページについては、以下より  
〈内閣府 沖縄総合事務局 右の二次元コードを长按二维码または下記URLからアクセス〉  
<https://www.cag.go.jp/umyu/0308>

**高齢者の声**

**移動手段**

- 自然に優しいレンタサイクルが充実してほしい
- 家族や荷物考えるとレンタカーが便利
- 知らない土地では運転したくない
- レンタカーのイメージがなかった。他の情報も知りたい
- 観光客が増えると車も増えて地元の人は大変だと思う

**観光**

- 観光客も大切に地元の人にもくらしやすい社会になれば
- 観光客も地元住民も使いやすい公共交通に

**学ぶ**

**高 齢 者**

**環境**

**自然環境**

- 沖縄の貴重な自然を後世まで残してほしい
- 雪かな自然環境に恵まれた土地だと思いが日々薄れていく

**外出手段**

- 近所にあいさつに行きにくい
- 母を色々な場所に連れていければいいが送迎は負担が大きい
- 病院や買い物に行きづらい
- 家族に毎週送迎を頼みづらい
- 免許を返納した後の交通手段が心配
- 環境にやさしいEVなどの普及を

**健康・生活への影響**

- 事故の可能性があり危ない

**訪問機会や消費への影響**

- 車が必須な環境は観光収入に致命的である
- 車だと景色がゆっくり楽しめない
- レンタカーだと観光地でお酒が飲めないのが残念
- 車を運転しない若年層が増えると沖縄観光の今後が心配
- 中心部だけでなく沖縄全島に行きたかった
- 渋滞を考慮して早めに動く時間でもっと観光したい

**通学手段**

- 通学時の寄り道も社会経験
- 友達と一緒に自分たちで通えるように
- 交通費の負担を親にかけたくない
- 渋滞がひどく、朝早く出なければいけない

**学生生活への懸念**

- 親に送迎してもらうのも嬉しい
- 学校選択の幅が狭められてしまう
- 車での送迎の方が安心
- 部活動の時間が限られてしまう
- 渋滞により授業に遅刻する
- 行動範囲が狭いので、もっと自由に友人と遊びたい

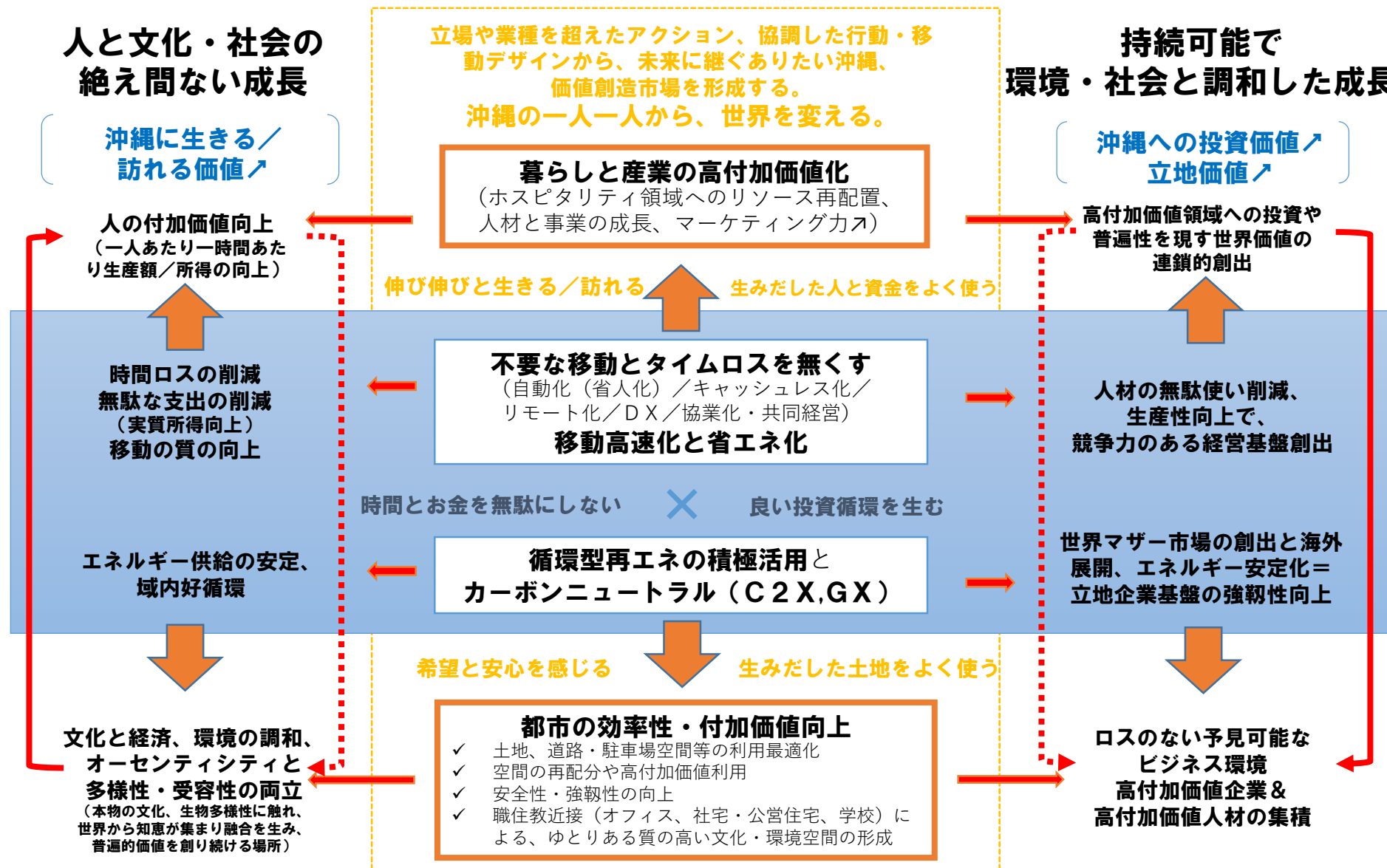
**環境に配慮した交通手段**

- 公共交通機関の利用で環境にもやさしく
- 車やトラックからの二酸化炭素排出を減らしたい

**ただいた声**

より多くのご意見をいただき掲載できなかったご意見に確認いただけます。

ホームページ）  
QRコード  
をスキャンしてください。  
© All Rights Reserved



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。

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

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、定時性の上昇、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

飴と鞭の実践

- ✓ 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、バス停周辺店舗での消費活動を促進



- 沖縄交通リ・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沖縄交通リ・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」×「○○」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利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  
沖縄交通リ・デザインへ

## 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

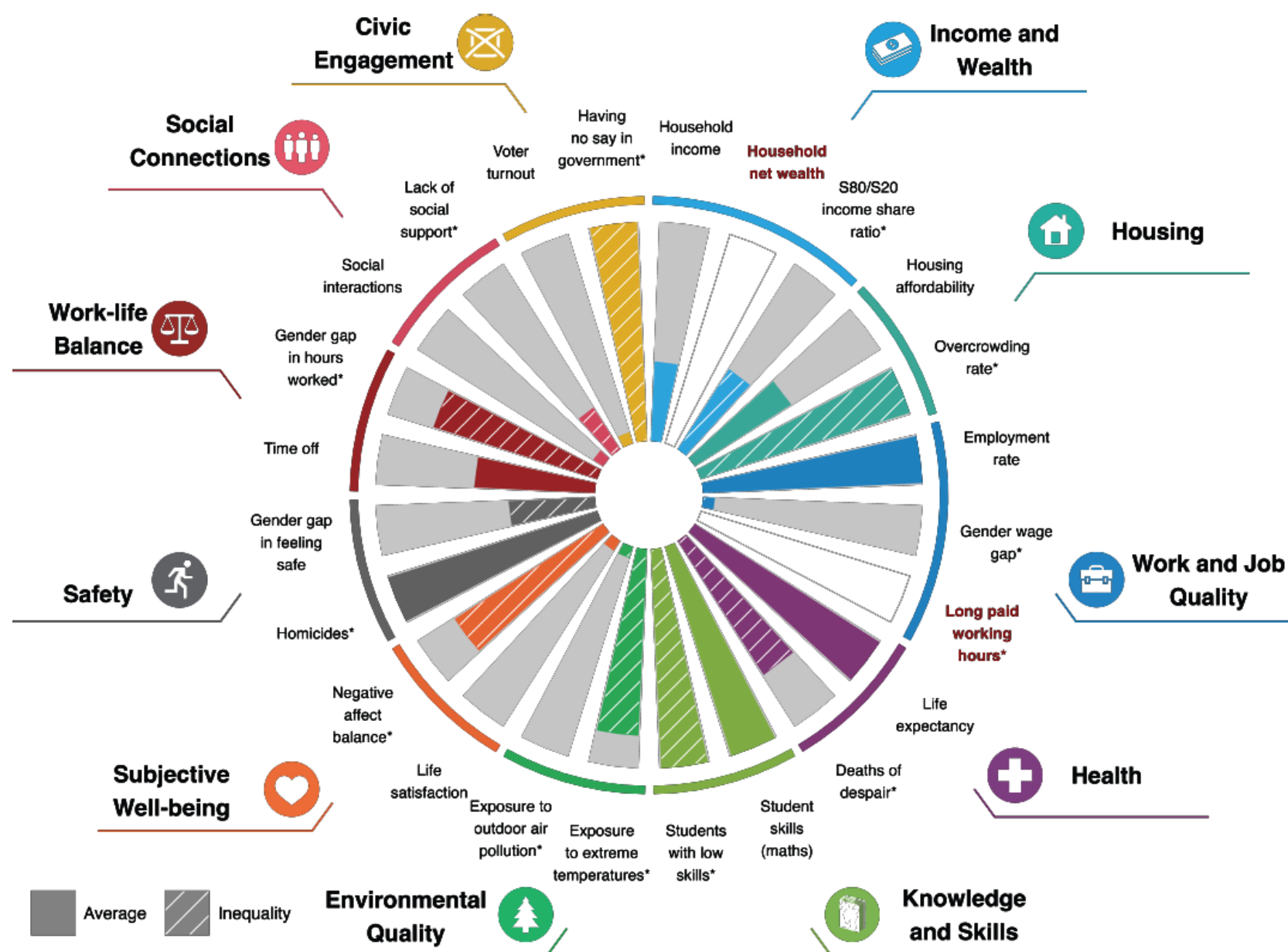
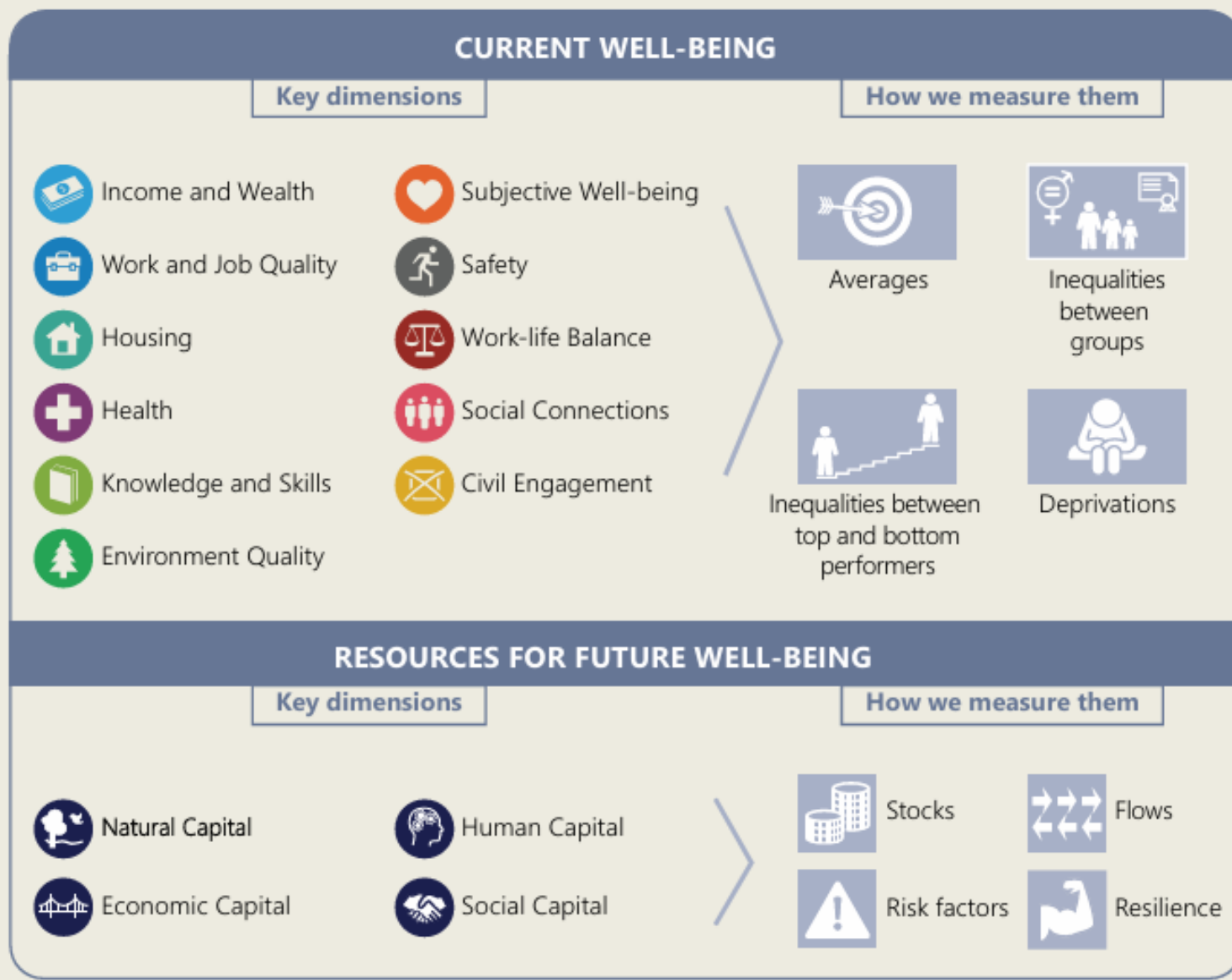


Figure 1.1. The OECD Well-being Framework





# 【参考】都道府県別の経済的豊かさ（可処分所得と基礎支出）

## 都道府県別の経済的豊かさ(可処分所得と基礎支出)

(参考)都道府県別の経済的豊かさ(可処分所得と基礎支出)

全世帯		中央世帯(各都道府県ごとの可処分所得上位40～60%)			
可処分所得		可処分所得(A)		基礎支出(B)	
				差額(A-B)	
1	富山県	464,635	1	富山県	420,262
2	福井県	449,794	2	三重県	416,264
3	東京都	436,475	3	山形県	408,972
4	茨城県	423,543	4	茨城県	407,398
5	香川県	421,534	5	福井県	406,266
6	神奈川県	421,367	6	愛知県	404,194
7	山形県	420,235	7	神奈川県	403,217
8	愛知県	417,111	8	埼玉県	398,845
9	岐阜県	415,424	9	京都府	397,036
10	栃木県	415,323	10	新潟県	394,951
11	埼玉県	413,741	11	岐阜県	394,940
12	長野県	412,970	12	東京都	392,716
13	鳥取県	410,749	13	長野県	388,065
14	山梨県	410,319	14	徳島県	386,638
15	千葉県	409,683	15	山梨県	385,637
16	静岡県	409,388	16	滋賀県	385,098
17	滋賀県	409,109	17	千葉県	384,635
18	徳島県	408,770	18	奈良県	384,408
19	新潟県	408,546	19	岡山県	383,921
20	三重県	405,089	20	鳥取県	383,027
21	福島県	404,548	21	静岡県	380,107
22	石川県	404,475	22	栃木県	378,399
23	奈良県	403,334	23	秋田県	378,155
24	秋田県	401,957	24	福島県	377,496
25	広島県	401,449	25	広島県	376,577
26	兵庫県	393,459	26	鳥取県	374,989
27	鳥取県	393,076	27	香川県	374,286
28	京都府	389,043	28	兵庫県	374,167
29	岡山県	388,408	29	山口県	373,276
30	宮城県	384,490	30	岩手県	369,418
31	岩手県	380,284	31	石川県	367,617
32	群馬県	379,617	32	宮城県	363,383
33	福岡県	376,010	33	群馬県	361,573
34	佐賀県	372,791	34	熊本県	359,965
35	山口県	371,741	35	佐賀県	357,846
36	高知県	370,956	36	福岡県	356,142
37	北海道	370,498	37	大阪府	352,220
38	大阪府	369,904	38	北海道	350,575
39	熊本県	364,732	39	愛媛県	347,524
40	愛媛県	362,432	40	和歌山県	345,627
41	長崎県	361,555	41	高知県	344,863
42	和歌山県	357,918	42	鹿児島県	338,060
43	鹿児島県	356,931	43	宮崎県	332,441
44	宮崎県	345,036	44	長崎県	326,271
45	青森県	340,994	45	青森県	322,966
46	大分県	339,005	46	大分県	317,132
47	沖縄県	315,819	47	沖縄県	298,701

※世帯はすべて2人以上の勤労者世帯(単身又は経営者等は含まない)。  
 ※中央世帯とは、各都道府県ごとに可処分所得の上位40%～60%の世帯を言う。  
 ※基礎支出＝「食料費」＋「(特掲)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)の調査票情報の提供を受け、国土交通省国土政策局が独自に作成・加工した統計であり、総務省が作成・公表している統計等とは異なります。

## 47都道府県の経済的豊かさ(A-B)

1	三重県	264,553
2	富山県	259,642
3	茨城県	258,190
4	山形県	252,984
5	福井県	250,532
6	徳島県	247,654
7	愛知県	245,453
8	岐阜県	245,104
9	岡山県	242,833
10	新潟県	241,524
11	山梨県	238,128
12	鳥取県	238,050
13	長野県	235,567
14	福島県	234,182
15	奈良県	233,048
16	滋賀県	231,177
17	香川県	228,553
18	京都府	228,341
19	秋田県	228,139
20	佐賀県	227,550
21	岩手県	227,463
22	鳥取県	225,095
23	埼玉県	224,066
24	熊本県	223,518
25	山口県	222,808
26	神奈川県	220,883
27	静岡県	220,076
28	栃木県	219,687
29	石川県	218,978
30	広島県	218,751
31	宮城県	217,353
32	福岡県	214,454
33	兵庫県	212,639
34	千葉県	210,971
35	群馬県	209,423
36	高知県	208,912
37	北海道	208,104
38	鹿児島県	206,824
39	宮崎県	204,617
40	和歌山県	204,156
41	愛媛県	202,441
42	東京都	193,343
43	大分県	191,653
44	大阪府	190,569
45	長崎県	190,530
46	青森県	183,828
47	沖縄県	169,141

## 通勤の機会費用(C)

1	東京都	58,142
2	神奈川県	55,753
3	千葉県	49,380
4	埼玉県	45,151
5	大阪府	40,531
6	奈良県	37,252
7	兵庫県	36,506
8	愛知県	32,507
9	京都府	29,935
10	宮城県	27,764
11	福岡県	27,361
12	茨城県	27,244
13	滋賀県	27,090
14	広島県	26,984
15	栃木県	24,724
16	岡山県	24,639
17	三重県	24,558
18	群馬県	23,776
19	静岡県	23,712
20	徳島県	23,066
21	岐阜県	22,635
22	富山県	22,252
23	山梨県	21,915
24	石川県	21,202
25	香川県	21,078
26	沖縄県	21,017
27	栃木県	21,008
28	長崎県	20,810
29	和歌山県	20,628
30	長野県	20,582
31	熊本県	20,380
32	福島県	20,112
33	山口県	19,984
34	佐賀県	19,981
35	北海道	19,902
36	高知県	19,859
37	新潟県	18,848
38	大分県	18,730
39	愛媛県	17,781
40	岩手県	17,722
41	鳥取県	17,395
42	鹿児島県	17,281
43	青森県	17,213
44	宮崎県	16,598
45	秋田県	16,518
46	山形県	15,782
47	鳥取県	15,573

## (A-B-C)

1	三重県	239,996
2	富山県	237,390
3	山形県	237,202
4	茨城県	230,945
5	福井県	229,523
6	徳島県	224,588
7	新潟県	222,676
8	鳥取県	222,477
9	岐阜県	222,468
10	岡山県	218,193
11	山梨県	216,213
12	長野県	214,985
13	福島県	214,070
14	愛知県	212,946
15	秋田県	211,621
16	岩手県	209,741
17	鳥取県	207,700
18	佐賀県	207,569
19	香川県	207,475
20	滋賀県	204,087
21	熊本県	203,138
22	山口県	202,824
23	京都府	198,406
24	石川県	197,776
25	静岡県	196,364
26	奈良県	195,796
27	栃木県	194,962
28	広島県	191,767
29	宮城県	189,589
30	鹿児島県	189,543
31	高知県	189,053
32	北海道	188,203
33	宮崎県	188,019
34	福岡県	187,093
35	群馬県	185,646
36	愛媛県	184,660
37	和歌山県	183,529
38	埼玉県	178,914
39	兵庫県	176,133
40	大分県	172,923
41	長崎県	169,721
42	青森県	166,615
43	神奈川県	165,130
44	千葉県	161,591
45	大阪府	150,038
46	沖縄県	148,124
47	東京都	135,201

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。  
 「平成30年住宅土地統計の通勤時間」。  
 「令和元年毎月勤労統計地方調査における一ヶ月当たり出勤日数」及び  
 「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との積」。  
 (所定内給与とは居住都道府県における数値を適用)

# 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。





図 24: 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日以内に死亡した人の数。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 <sub>2</sub> 換算トン]。
空気の質	都市部におけるすべての人とモノの交通モードによる大気汚染物質の排出量(PM2.5の原因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)。

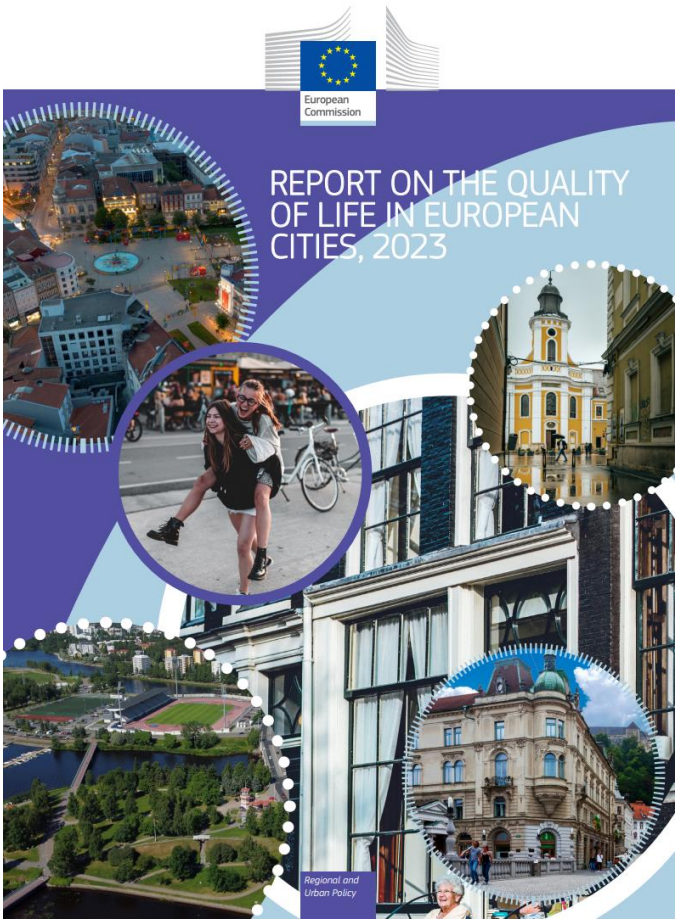
その他の都市モビリティ指標

- ・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](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、CH4LLenge Monitoring and evaluation manualに記載されている。  
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>



The report: 7 chapters

1. Satisfied to live in the city

2. A safe and inclusive city

3. Getting a job, finding a house and earning a living

4. Moving around in the city

5. Culture, squares, parks and health care in the city

6. Healthy cities

7. Quality of local public administration





## 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。

### 地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

#### モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ  
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開  
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール  
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



#### モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行  
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用  
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立  
自治体、交通事業者等の中で共有の目的・範囲・条件等の明確化



#### 機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画  
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成  
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成  
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築

連携・サポート

#### 都道府県の役割

○ 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整

○ 市町村の牽引・伴走  
・リ・デザイン  
実証運行、新技術等を先導  
・データ  
データ共有枠組の構築  
・ヒト&プレイス  
人材育成、ネットワーキングの場の創出



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域

※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

#### 国による推進策（例）

##### ガイダンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など  
計画策定のガイダンスの策定

##### ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供  
協議会マネジメント支援

##### 対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

##### 官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

##### 専門人材の確保・養成

有識者等データベース  
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

## (参考)「交通空白」解消の支援ツール：アップデート・ガイドンス等 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・ガイドンス」）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・ガイドンス

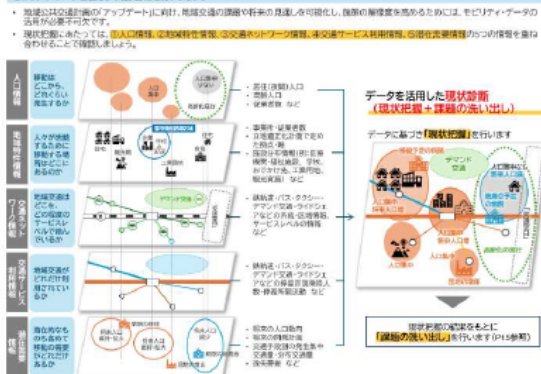
地域交通の現状診断や施策の検討にあたっての考え方や留意事項を説明  
例： (R7.3公表予定)



### モビリティ・データを活用した現状診断について

※ 現時点版

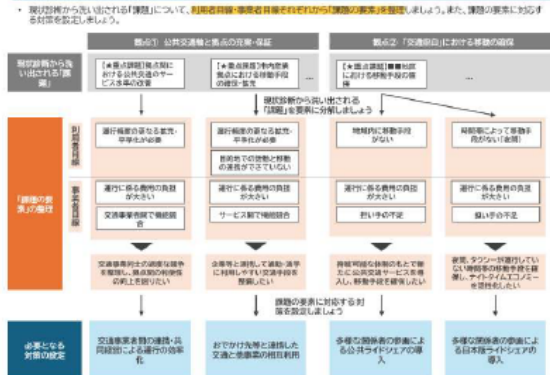
モビリティ・データを活用して現状診断を行います。



### 課題解決のために必要な施策の設定について

※ 現時点版

課題解決のために必要な施策を設定します。



### MOBILITY UPDATE PORTAL

by 国土交通省

「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： (R7.5公表予定)



### 有識者リスト

※ 完成イメージサンプル

MOBILITY UPDATE PORTAL

共通ヘッダメニュー

有識者・伴走者一覧

有識者・伴走者のデータをダウンロードして活用する



### 施策事例集

※ 完成イメージサンプル

MOBILITY UPDATE PORTAL

共通ヘッダメニュー

施策事例集

施策事例のキーワードから検索

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

標準的な計画策定～評価、法定協議会や補助事業など関連イベントを一体的に例示したスケジュール

#### 2 自己評価シート フォーマット

計画推進・評価時、自治体もしくは協議会が効率的に施策やKPIのモニタリング・評価を行うためのフォーマット。

#### 3 データ共有の覚書・協定 サンプル

自治体と交通事業者間においてデータ共有を行う際の協定や覚書の標準的なサンプルを提供する。

#### 4 業務発注仕様書 サンプル

コンサルタント等への業務発注にあたって活用可能な仕様書サンプル。

#### 5 法定協議会関連様式 フォーマット・サンプル

法定協議会の設置要綱等のサンプル協議会運営をサポート

- 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