

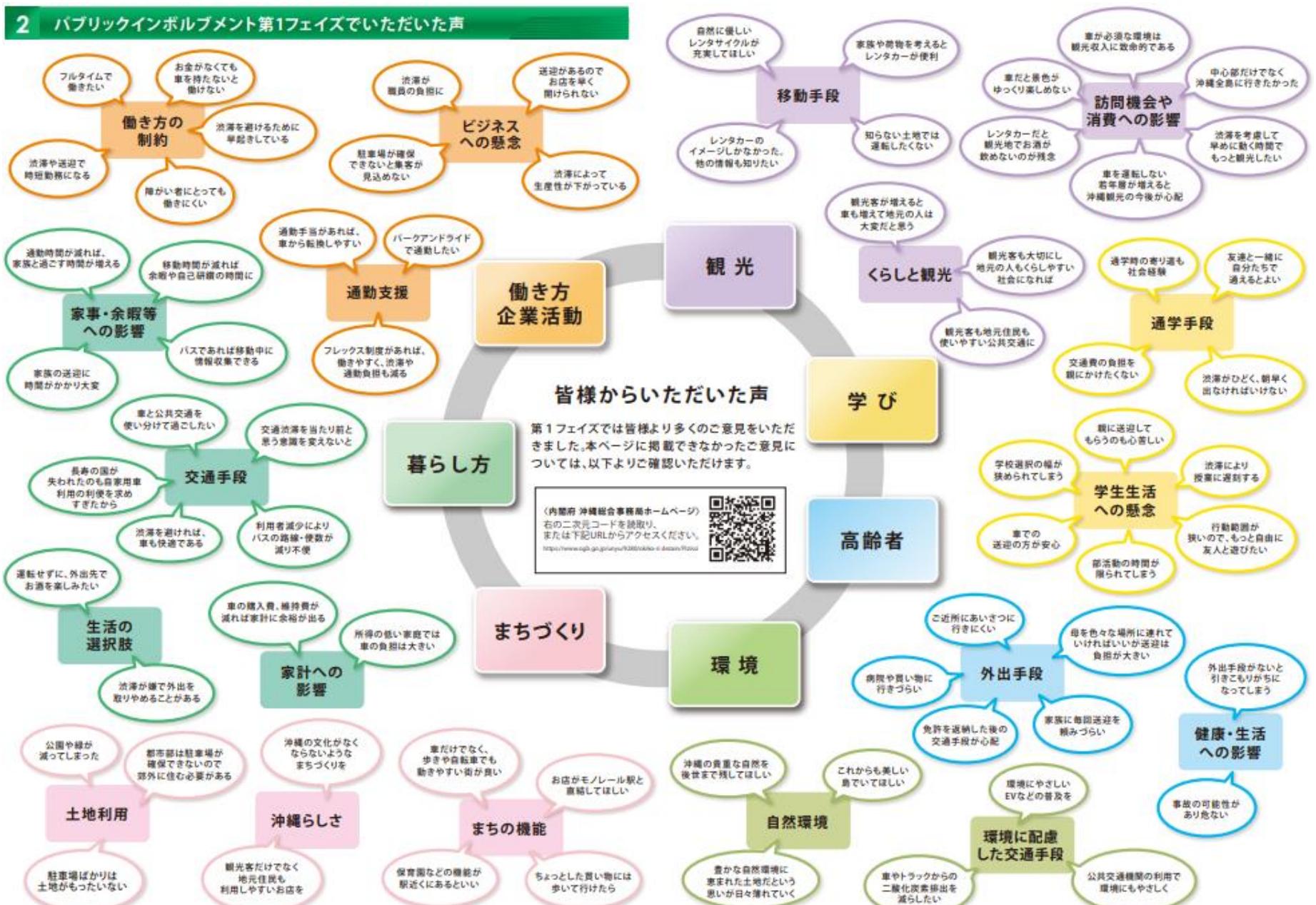
資料2

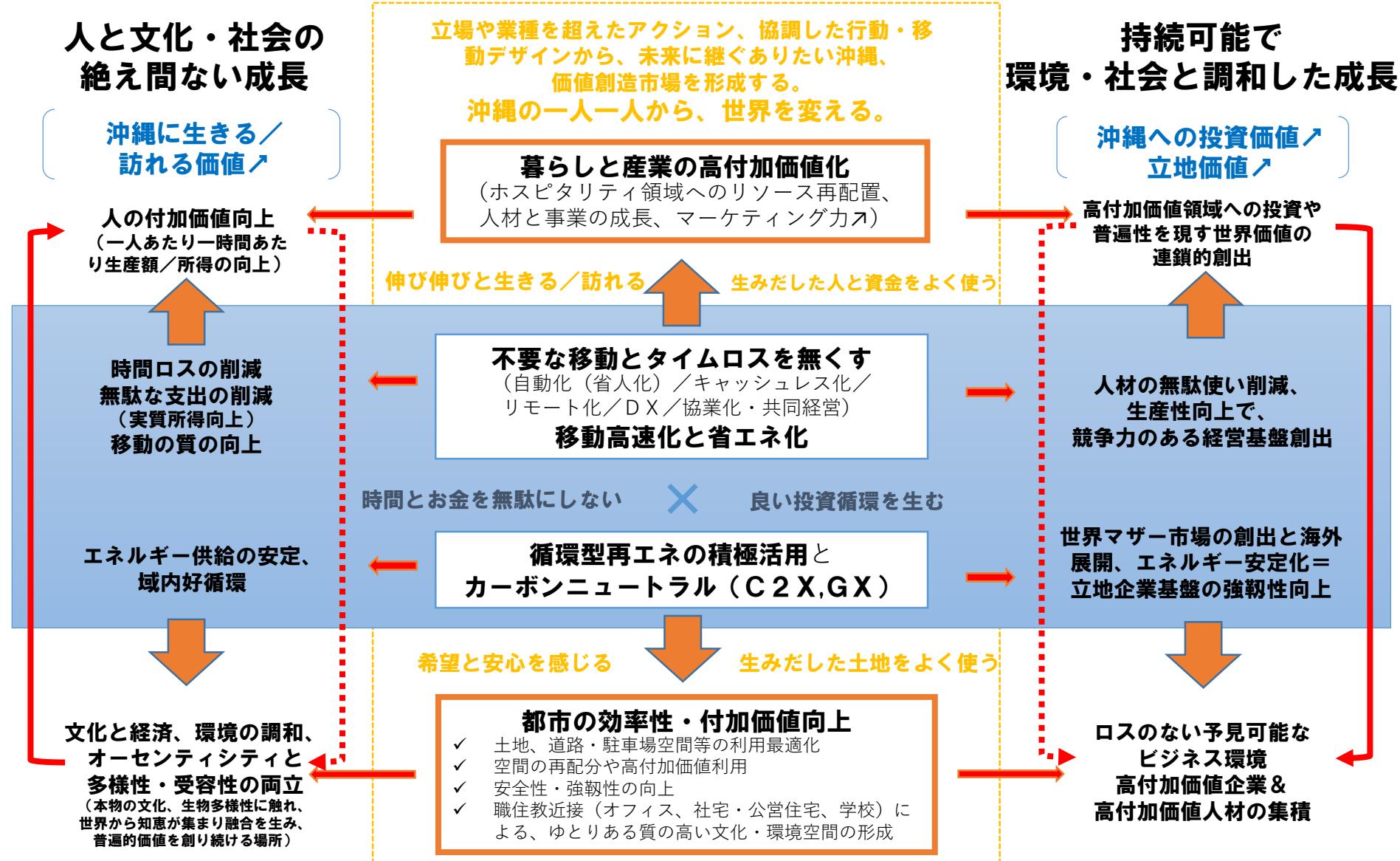
第2回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

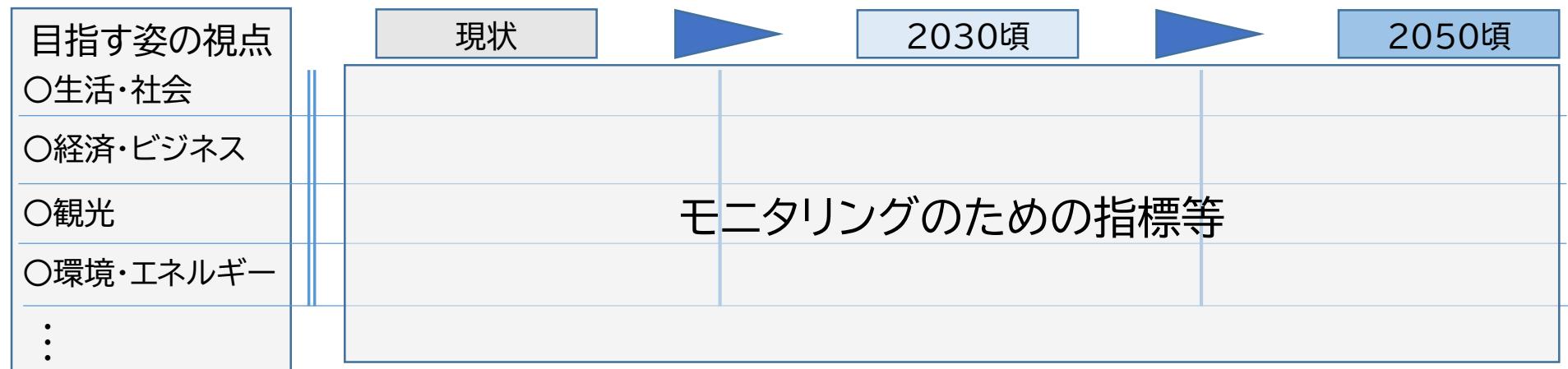
令和7年度以降の取組方針について

内閣府沖縄総合事務局運輸部

2 パブリックインボルメント第1フェイズでいただいた声







<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」×「〇〇」を一体的に設計。

②多様で質が高い移動環 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

令和7年度に取り組むべき事項について

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

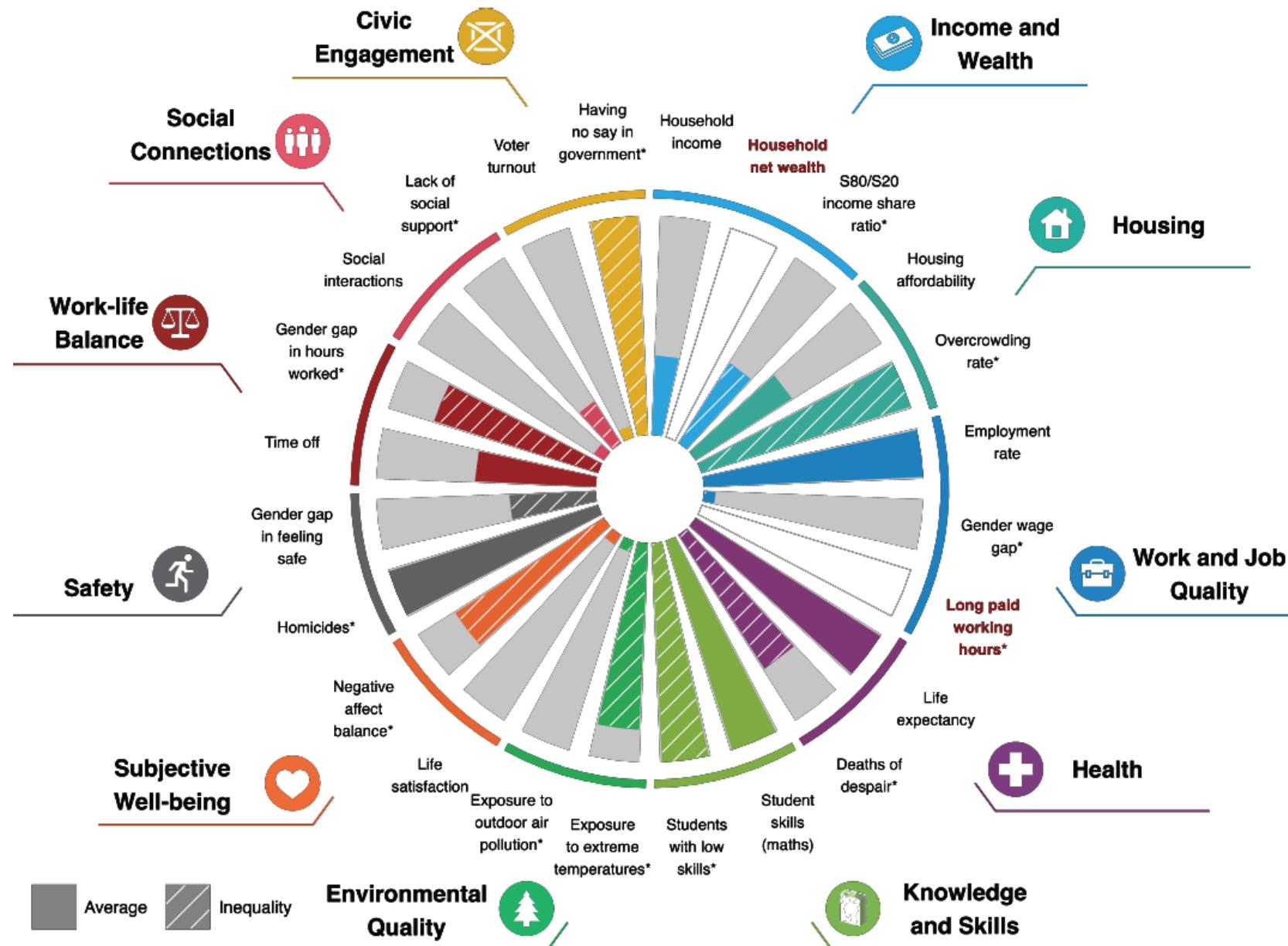
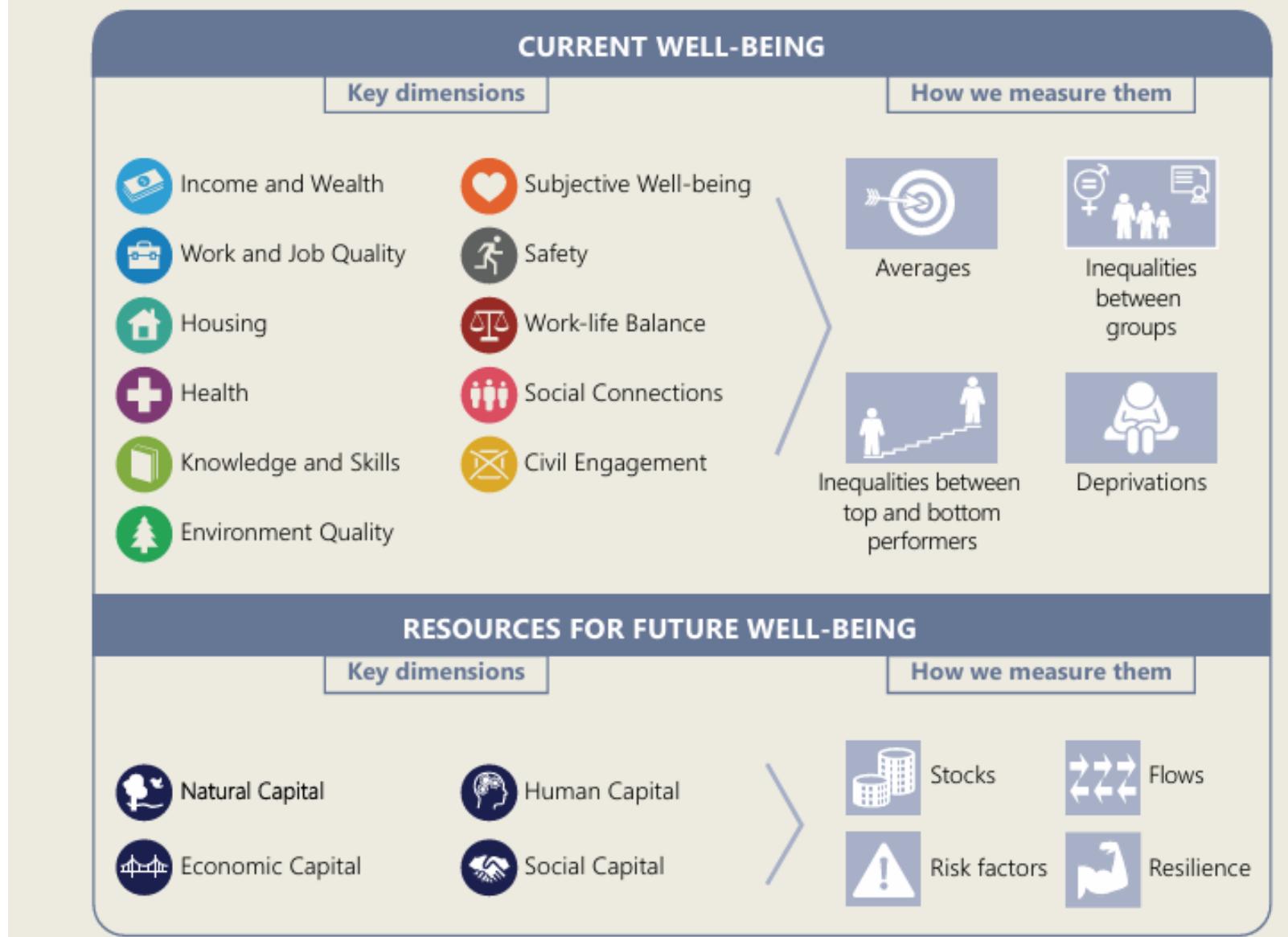


Figure 1.1. The OECD Well-being Framework



(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と通勤時間の機会費用(月単位)について

全世帯 可処分所得		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(A)	基礎支出(B)	差額(A-B)
1	富山県	464,635	1 富山県 420,262	1 東京都 199,372
2	福井県	449,794	2 三重県 416,264	2 神奈川県 182,334
3	東京都	436,475	3 山形県 408,972	3 埼玉県 174,779
4	茨城県	423,543	4 茨城県 407,398	4 千葉県 173,664
5	香川県	421,534	5 福井県 406,266	5 京都府 168,695
6	神奈川県	421,367	6 愛知県 404,194	6 大阪府 161,651
7	山形県	420,235	7 神奈川県 403,217	7 兵庫県 161,527
8	愛知県	417,111	8 埼玉県 398,845	8 富山県 160,620
9	岐阜県	415,424	9 京都府 397,036	9 静岡県 160,031
10	栃木県	415,323	10 新潟県 394,951	10 愛知県 158,741
11	埼玉県	413,741	11 岐阜県 394,940	11 横浜市 158,712
12	長野県	412,970	12 東京都 392,716	12 広島県 157,826
13	鳥取県	410,749	13 長野県 388,065	13 山形県 155,988
14	山梨県	410,319	14 徳島県 386,638	14 福井県 155,735
15	千葉県	409,683	15 山梨県 385,637	15 滋賀県 153,921
16	静岡県	409,388	16 滋賀県 385,098	16 新潟県 153,427
17	滋賀県	409,109	17 千葉県 384,635	17 長野県 152,498
18	徳島県	408,770	18 奈良県 384,408	18 群馬県 152,150
19	新潟県	408,546	19 岐阜県 383,921	19 三重県 151,711
20	三重県	405,089	20 鳥取県 383,027	20 奈良県 151,360
21	福島県	404,548	21 静岡県 380,107	21 山口県 150,468
22	石川県	404,475	22 栃木県 378,399	22 秋田県 150,016
23	奈良県	403,334	23 秋田県 378,155	23 鳥取県 149,894
24	秋田県	401,957	24 福島県 377,496	24 埼玉県 149,837
25	広島県	401,449	25 広島県 376,577	25 茨城県 149,208
26	兵庫県	393,459	26 鳥取県 374,989	26 石川県 148,640
27	鳥取県	393,076	27 香川県 374,286	27 滋賀県 147,508
28	京都府	389,043	28 兵庫県 374,167	28 宮城県 146,030
29	岡山県	388,408	29 山口県 373,276	29 香川県 145,733
30	宮城県	384,490	30 手取川 369,418	30 岩手県 145,083
31	岩手県	380,284	31 石川県 367,617	31 鳥取県 144,978
32	群馬県	379,617	32 宮城県 363,383	32 福島県 143,314
33	福岡県	376,010	33 群馬県 361,573	33 北海道 142,471
34	佐賀県	372,791	34 熊本県 359,965	34 岩手県 141,955
35	山口県	371,741	35 佐賀県 357,846	35 福岡県 141,688
36	高知県	370,956	36 福岡県 356,142	36 和歌山県 141,471
37	北海道	370,498	37 大阪府 352,220	37 岡山県 141,088
38	大阪府	369,904	38 北海道 350,575	38 青森県 139,139
39	熊本県	364,732	39 愛媛県 347,524	39 徳島県 138,984
40	愛媛県	362,432	40 和歌山県 345,627	40 熊本県 136,447
41	長崎県	361,555	41 高知県 344,663	41 高知県 135,750
42	和歌山県	357,918	42 鹿児島県 338,060	42 長崎県 135,741
43	鹿児島県	356,931	43 宮崎県 332,441	43 鹿児島県 131,236
44	宮崎県	345,036	44 長崎県 326,271	44 佐賀県 130,296
45	青森県	340,994	45 青森県 322,966	45 沖縄県 129,560
46	大分県	339,005	46 大分県 317,132	46 宮崎県 127,825
47	沖縄県	315,819	47 沖縄県 298,701	47 大分県 125,479

※世帯はすべて2人以上の労働者世帯(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。

※基礎支出は「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)

通勤の機会費用(C)

(A-B-C)

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 島根県	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 沖縄県	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 三重県	210,971
35 群馬県	209,423
36 高知県	208,912
37 北海道	208,104
38 大分県	207,730
39 宮崎県	206,824
40 岩手県	205,510
41 鳥取県	204,621
42 鹿児島県	203,441
43 青森県	202,441
44 岐阜県	201,573
45 長崎県	201,141
46 青森県	200,828
47 沖縄県	199,141

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 長野県	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 福井県	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 和歌山県	18,529
38 埼玉県	17,894
39 兵庫県	17,613
40 大分県	17,293
41 長崎県	16,972
42 青森県	16,661
43 神奈川県	16,513
44 千葉県	16,598
45 秋田県	16,518
46 山形県	15,782
47 鳥取県	15,573

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」の積。

(所定内給与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。



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 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 ₂ 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)。

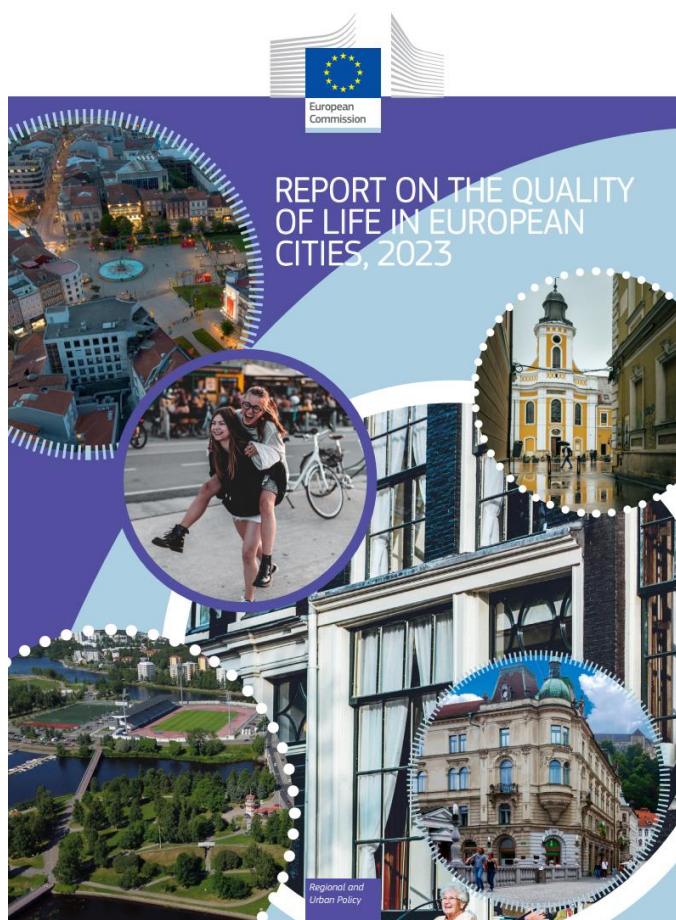
そのほかの都市モビリティ指標

- ・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、CH4LLANGE 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



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

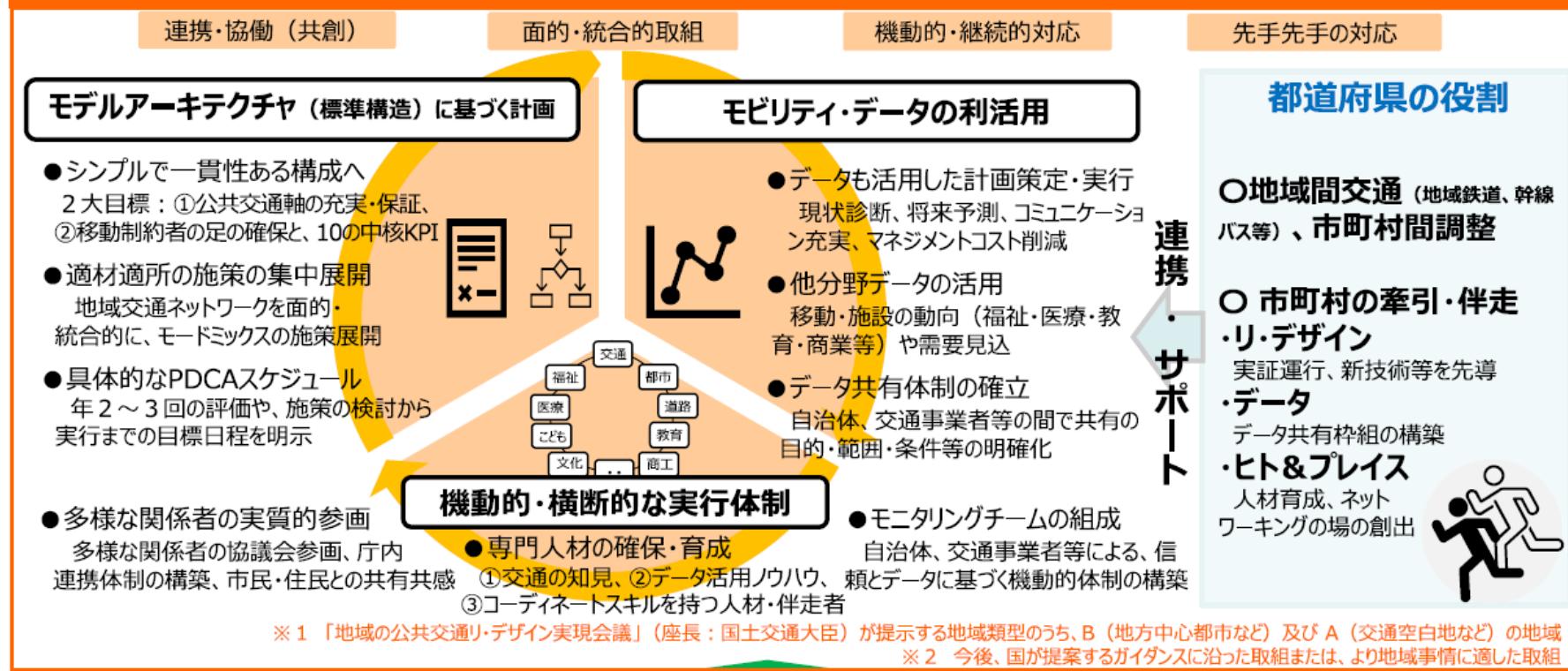
<https://www.rsaeeurope.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/01/Quality-of-life-in-European-cities-SMARTER2.pdf>

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～



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

地域の公共交通通り・ニ

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

○ 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