

横浜市内における 分煙施設の整備について

たばこを取り巻く環境対策
分煙施設整備促進調査
一取組が顕在化した主要都市を対象として一



株式会社プランワークス 政策研究所 (PPI)
Planworks Policy Research Institute



受動喫煙防止を前提とした法整備

健康増進法による屋内空間での受動喫煙防止

2020年4月に改正健康増進法が全面施行され、飲食店やオフィスをはじめとする多数の者が利用する施設では、原則として屋内での喫煙が禁止されることとなった。

例外的に喫煙を認める場合でも、煙が他の利用者に漏れ出さない構造・換気設備を備えた喫煙専用室等の厳格な基準を満たした区画に限定され、従来のような「分煙席」や簡易な仕切りだけでは認められない仕組みに改められている。

しかし、この法制度は喫煙行為そのものを一律に禁じる「全面禁煙法」ではなく、**望まない受動喫煙から非喫煙者を守ることを最優先する**という考え方を採用している。

たばこの依存性や嗜好性、既存の喫煙人口の多さを踏まえ、水面下の違反行為や規制反発を招く可能性を踏まえると、**喫煙者と非喫煙者が共存するための現実的かつ実効性のある施策を検討すべき**と考える。

屋内対策の進展と屋外への喫煙場所移行

改正健康増進法により屋内施設での喫煙規制が急速に進展した結果、従来は分煙や喫煙可としていた店舗・事務所でも屋内禁煙への転換が一気に進み、受動喫煙にさらされる機会は屋内環境において減少した一方で、この規制強化により喫煙行動の主な舞台が屋外空間へと相対的にシフトしている。

国立がん研究センターによる意識調査では、**受動喫煙で「不快な思いをした場所」**として**屋内施設よりも「路上」の比率が最も高く（約7割）**屋内対策の進展に伴う新たな課題が浮き彫りになっている。



出典：世界禁煙デー世論調査 202
令和5年5月31日 国立研究開発法人 国立がん研究センター

路上喫煙の政策課題化



第一種施設では、周辺道路や駅前広場などで喫煙行為が集中するケースが報告されている。

従来は環境美化条例の対象とみなされていた路上喫煙が、現在では**受動喫煙対策の観点からも重要な政策課題として再定義**されつつある。

つまり、屋内規制による受動喫煙防止効果を実現するためには、**必然的に屋外空間における喫煙場所の配置計画と路上喫煙規制の在り方を統合的に検討する必要**が生じている。

屋外への喫煙場所移行と路上禁煙の広がり

大都市における路上喫煙禁止施策の展開

路上喫煙禁止をめぐっては、東京や大阪をはじめとする**大都市圏で、受動喫煙と景観悪化に対応する条例ベースの取組が急速に進展**している。

東京都では、千代田区が2002年に全国初の過料付き路上喫煙禁止条例を制定して以降、23区すべてが路上喫煙を規制する条例・要綱を整備した。駅周辺や繁華街に喫煙禁止区域を設定し、受動喫煙防止、やけどリスク軽減、吸い殻散乱防止を総合的に掲げている。

大阪市は2025年1月、路上喫煙禁止区域を市内全域へ拡大した。紙巻きたばこだけでなく加熱式たばこも規制対象とし、違反者には1,000円の過料を科す。

市内各所に喫煙所を整備・案内することで、喫煙を限定された空間に誘導しつつ、路上での受動喫煙を抑制する分煙型のまちづくりを進めている。

全国政令指定都市への広がり

名古屋市、福岡市、札幌市などの政令指定都市も、**中心部の道路・公園に路上喫煙禁止区域を指定し、過料制度を導入**しており、こうした流れが今後更に拡大していく可能性を孕んでいる。



喫煙者への明確な代替行動案の提示が必要不可欠



路上喫煙を条例で禁止したとしても、現実には街区全体を完全禁煙とすることは難しく、一定数の喫煙者は必ず存在し続ける。

したがって、明確な代替行動案を示さないまま禁止区域だけを拡大すると、喫煙者は路地裏やエリア境界のすぐ外側といった、監視や清掃の手が届きにくい場所へと押し出されてしまう。

その結果、吸い殻のポイ捨てや火のついたたばこの不適切な処理が増え、**火災・ボヤの危険性、ならびに周辺住民が想定していなかった場所での受動喫煙被害がむしろ拡大するリスク**が高まる。

適切な数の喫煙所設置による分煙の推進を

こうした負の連鎖を避けるためには、禁止区域の設定と併せて周辺環境に配慮した喫煙所を整備し、喫煙者を適切な喫煙所へ誘導することが不可欠であり、そのことが結果として路上喫煙の抑制と都市空間全体の安全・快適性の向上につながる。

受動喫煙以外のリスクも軽減する喫煙所整備

防災・防犯の観点からの必要性

路上や植え込みへの吸い殻のポイ捨ては、受動喫煙だけでなく**火災リスク**という意味で看過できない問題をはらんでいる。

乾燥した季節には、まだ火の残った吸い殻が街路樹やゴミ箱、建物周辺の可燃物に燃え移り、ボヤや建物火災に発展した事例も各地で報告されている。

規制を強化した大阪市では、**2025年1月16日に商店街でポイ捨てによる火事が発生**している。

火の管理された喫煙所を集中的に整備することは、喫煙行為を安全な場所に集約し、**街全体の火災リスクを低減する「防災インフラ」**としての役割を果たす。

自治体としても、路上喫煙の取締りと同時に、消火器・耐火灰皿を備えた喫煙所を要所に設けることで、防災計画と一体となったたばこ対策を進めることができる。

さらに、割れ窓理論（小さな乱れの放置が悪化を招く）が示すように、たばこのポイ捨てを放置すると、「これくらいならいい」という空気が広がり、**治安悪化や重大な犯罪、モラル低下を招きかねない**。



観光・オーバーツーリズム対策の視点

インバウンド観光客の増加やオーバーツーリズムを踏まえると、吸い殻やゴミが目立つ景観は、受動喫煙防止や防災リスクだけでなく、都市のブランド価値そのものを損なうリスクとなる。

特に、屋外では喫煙可能・屋内では禁煙が一般的な海外からの来訪者にとって、日本の屋外で「どこで吸えるのか」「どこに捨てればよいのか」が分かりやすく示されているかどうかは、その都市への信頼感や再訪意向を左右する重要な要素である。

一定水準のトイレ・ゴミ箱・喫煙所を計画的に整備し、多言語**表示で案内することは、オーバーツーリズム対策であると同時に、「きれいで成熟した都市」というブランドを維持・強化するための基盤インフラ**であり、単に「マナーを守ってください」と呼びかけるだけでは得られない効果をもたらすと考えられる。

行政コストと住民負担の軽減

ポイ捨てを前提としたまま規制と清掃だけで対応しようとする、と、**パトロール・指導・清掃に多大な人的コストがかかり、自治体財政や事業者・住民の負担が増大**してしまう。

周辺環境の状況から、適切な場所に公共喫煙場所を整備し、そこに灰皿・ゴミ箱・掲示物を集約することで、清掃・監視の対象エリアを絞り込み、限られた資源で高い効果を上げることが可能になる。

喫煙所の整備は、受動喫煙対策にとどまらず、**防災・景観・コストの各面からも合理的な投資であるという位置づけが重要**であり、その総合効果を可視化しながら、関係者の合意形成を進めていくことが求められる。

地域住民の自助に頼るのではなく、行政が責任を負うべきと考える。

<参考外部調査> 非喫煙者も望む喫煙所設置

出典：2025.09.11 ネットエイジア株式会社調べ

「喫煙スペースは必要だと思う」非喫煙者の67%

非喫煙者（500名）に、喫煙スペースに対する意識について質問した。

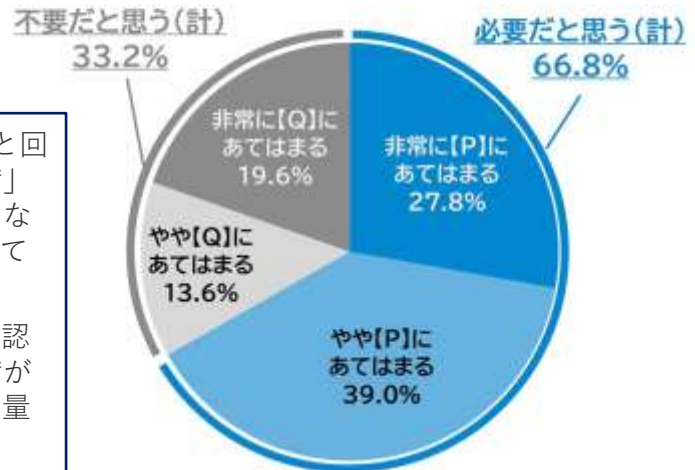
まず、喫煙スペースは必要だと思うか、不要だと思うか聞いたところ、『必要だと思う（計）』は66.8%、『不要だと思う（計）』は33.2%となった。

◆喫煙スペースに対する意識【単一回答形式】

喫煙スペースは…

【P】必要だと思う 【Q】不要だと思う

対象：非喫煙者【n=500】



所感

非喫煙者の約7割が喫煙スペースが「必要」と回答した事実は、「喫煙所＝喫煙者のための設備」という理解を超え、路上喫煙やポイ捨て、望まない受動喫煙を減らすための社会的インフラとして受け止められていることを示している。

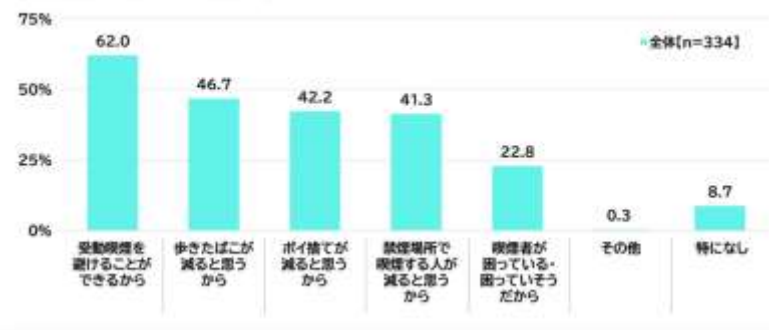
喫煙所設置調査を進めるうえでも、禁煙か容認かの二項対立ではなく、秩序ある喫煙環境整備が非喫煙者にとっても利益となるという点を、定量データで裏づける重要な示唆といえる。

理由は「受動喫煙を避けることができるから」（62.0%）

喫煙スペースが必要だと思う人（334名）に、そのように思う理由を聞いたところ、「受動喫煙を避けることができるから」（62.0%）が最も高くなり、「歩きたばこが減ると思うから」（46.7%）、「ポイ捨てが減ると思うから」（42.2%）、「禁煙場所で喫煙する人が減ると思うから」（41.3%）、「喫煙者が困っている・困っていそうだから」（22.8%）が続いた。

◆喫煙スペースが必要だと思う理由【複数回答形式】

対象：非喫煙者で、喫煙スペースが必要だと思う人



所感

非喫煙者の多くが喫煙スペースを「自分を守る装置」として評価している点が、極めて重要だと思われる。

受動喫煙回避に加え、歩きたばこやポイ捨て、禁煙場所での違反喫煙の減少といった、まちの安全・マナー向上効果への期待が幅広く示されていることから、喫煙所整備は喫煙者の利便だけでなく、非喫煙者や地域社会にとってもプラスの施策として受け止められていると整理できる。

調査タイトル：「喫煙・喫煙スペース」「たばこ税」に関する意識・実態調査2025

調査対象：ネットエイジアリサーチのモニター会員を母集団とする20歳～69歳の男女

調査期間：2025年8月1日～8月4日

調査方法：インターネット調査

調査地域：全国

有効回答数：1,000名（喫煙者500名・非喫煙者500名）

横浜市における既存条例と改正議論の進展

横浜市の喫煙対策の加速的推進（大阪市との比較）

横浜市は、既存のポイ捨て防止条例を基盤に、市内全域での路上喫煙禁止を視野に入れた規制強化を進めている。

大阪市が有識者会議や複数回の市議会審議を経て約3年かけて準備し、路上喫煙の全面禁止とともに約300か所の喫煙所整備を実現させたのに比べて、**横浜市においては、規制公表から施行まで約1年程度と短く、環境整備や周知期間の不足が懸念**されており、慎重な議論と十分な市民理解の形成が求められている。

現行ルールと公園全面禁煙



横浜市では「空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例」により、市内全域で空き缶や吸い殻のポイ捨てが禁止され、歩きたばこをしないことや喫煙時に携帯灰皿を持つことが市民の責務とされている。

関内・横浜駅周辺・みなとみらい21など市内8地区は「喫煙禁止地区」に指定され、道路や公園、バスターミナルなど屋外公共空間で立ち止まって火のついたたばこ（加熱式を含む）を持つことも禁止され、違反には2千円以下の過料が科される。

さらに市立公園条例の改正により、2025年4月から市が管理する全ての市立公園が全面禁煙となり、紙巻・加熱式を問わず製造たばこによる喫煙は5万円以下の過料対象行為として位置付けられた。

公園では委託業者による巡回や看板設置など啓発中心の運用が行われており、罰則そのものよりも**受動喫煙防止とマナー向上を目的とした市民への意識づけが重視**されている。

全域路上喫煙禁止の検討と周知

横浜市は**2027年の国際園芸博覧会（GREEN×EXPO 2027）を見据え、市内全域での路上喫煙禁止を盛り込んだ条例改正を検討**しており、2026年5月開会の市議会に改正案を提出し、2027年1月頃の施行を目指す方針とされている。

改正後は市内全域で立ち止まっての路上喫煙を禁止しつつ、過料の適用は引き続き喫煙禁止地区など重点エリアに限定し、新たな喫煙所の整備や既存喫煙所の密閉化による分煙環境の向上もあわせて進めるとされる。

周知・啓発の面では、市が喫煙禁止地区のQ&Aやマップを公開し、美化推進重点地区での「歩きたばこ防止パトロール」や駅周辺での啓発キャンペーンを実施し、違反指導とマナー向上の両面から取組を展開している。

また公式観光サイトでも喫煙禁止地区や公園全面禁煙の開始時期、利用可能な喫煙所の案内を掲載し、観光客やビジネス客に対しても横浜市の路上喫煙ルールの周知が図られている。



横浜市の新たな取り組み

屋外における喫煙対策の強化に向けた取組について

横浜市では、望まない受動喫煙の防止を目的として、令和7年4月から市内公園の全面禁煙化を実施（前述）したのにあわせて、新たな中期計画（素案）においても「受動喫煙に対する取組」を位置付け、誰もが快適に暮らせるまちづくりの実現に向けて対策の一層の推進を図っている。

今後は、「横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例」（いわゆるポイ捨て防止条例）を改正し、**市内全域について現行の「歩行中の喫煙をしない」とする規定を「路上喫煙を禁止する」方向で見直すことを検討**している。

また、喫煙禁止地区に設置されている既存喫煙所の**密閉化や新たな喫煙所の整備**等を通じて、分煙環境の一層の向上に取り組むこととしている。

3 条例 ～これまでの調査（市民意識の把握）～



(1) 「ヨコハマeアンケート」喫煙に関する調査（令和7年2月）

※ 回答者数：1,397人

「吸い殻のポイ捨て」「たばこの煙やにおい」「受動喫煙による健康影響」を気にしているという割合が高く、受動喫煙の機会があった状況としては、「歩きたばこ」「路上喫煙」「屋外の喫煙所の周囲」が上位3つを占めました。

『たばこに関して気になることはありますか』

特に気にしない	3%
吸い殻のポイ捨て	88%
たばこの煙やにおい	84%
受動喫煙による健康影響	69%
歩きたばこの火によるやけど	59%

『この1か月間、受動喫煙の機会がありましたか。ある場合はどのような場所・状況でしたか。』

機会はなかった	22%
歩きたばこ	55%
路上喫煙	47%
屋外の喫煙所の周囲	34%
飲食店	15%
自宅(近隣住民等の喫煙)	13%
公園	13%

(10%未満の回答を除く)

5 喫煙者に配慮した取組



① 密閉型喫煙所への転換



従来の開放型喫煙所（横浜駅東口喫煙所）



密閉型喫煙所（新橋駅前S.L広場指定喫煙所）

② 新たな喫煙所の整備

喫煙する人への配慮として、重点地区において喫煙所の整備を進めます。

③ 喫煙場所の案内

市民や来街者向けに、スマートフォン等で調べられるよう、Web上に喫煙場所を案内するマップを掲載するなど周知を図ります。

出典：屋外における喫煙対策の強化に向けた取組について

脱炭素・GREEN×EXPO推進・みどり環境・資源循環委員会令和7年12月15日資源循環局

横浜市における本調査の位置付け

2027 国際園芸博を見据えた調査の意義

横浜市における本調査は、2027年に開催予定の国際園芸博覧会（GREEN×EXPO 2027）を重要な契機として、国際都市にふさわしい受動喫煙防止水準と街の快適性を両立させるための基礎資料として位置付けられる。

来街者が大幅に増加するなかで、市内全域で路上喫煙を禁止しつつ、必要な喫煙所を適切に配置することは、**都市ブランドや観光振興とも密接に結び付く政策課題**であり、本調査はその前提となる客観的なデータと配置の考え方を提示する役割を担っている。



現状の受動喫煙課題への応答



横浜市では、神奈川県の実動喫煙防止条例により屋内施設での対策は一定程度進展している一方、路上や公園など屋外空間における受動喫煙やポイ捨てが依然として市民の不満・懸念として挙げられている。

市は公園全面禁煙化や喫煙禁止地区の指定、市内全域での路上喫煙禁止の検討を進めているが、**規制を強化するだけでは喫煙行動の受け皿が不足し、かえって違反やトラブルを誘発するおそれ**がある。

本調査は人口動態や行動実態にもとづき「どれだけ、どこに喫煙所が必要か」を可視化し、受動喫煙リスクの低減と市民・来街者の行動の現実性を両立させることを目的としている。

政策形成プロセスにおける役割

こうした背景のもと、本調査は横浜市の屋外喫煙対策を「感覚や印象」ではなく、人口分布、人流、**既存施設の分布といったエビデンスにもとづき再設計するための技術的基盤**として位置付けられる。

調査結果は、市が検討するポイ捨て防止条例改正や喫煙所整備方針の検証材料となるだけでなく、鉄道事業者や商業施設、商店街など民間主体との役割分担や負担のあり方を協議する際の検討指標として機能しうる。

あわせて、本報告は国際園芸博後も見据えた中長期的な受動喫煙対策の方向性を示すものであり、**横浜市だけでなく、同様の課題を抱える他都市や関係機関が議論を深める際の参考となる**ことが期待されている。



横浜市内の喫煙所必要数をマップで表示

横浜市全域について、KDDIのモバイル空間統計に基づき、**滞在人口の密集度をもとに喫煙所の必要数を算定**する。

特に市の定める喫煙禁止区については、現状の設置数と、今回調査で算定された設置数を比較する。



当該エリアを500mメッシュに分割して算定

喫煙所設置数算定の基準

KDDIのモバイル空間統計を用いて、横浜市を500mメッシュ単位で区分し、それぞれのメッシュごとに、**横浜市の滞在人口が最大化すると考えられる2025年1月の1ヶ月間について「滞在人口の最大値」を算出・リスト化したうえで設置数を算定**した。

滞在人口が恒常的に少ないエリアまで一律に喫煙所を想定すると、過剰整備や維持管理コストの増大につながるおそれがあるため、ピーク時人口が1万人未満のメッシュは今回の検討対象から除外し、一定以上の人流が集中するメッシュのみを配置検討のベースとしている。

その上で、**対象メッシュごとの滞在人口規模に応じて必要喫煙所数を段階的に設定**する考え方を採用した。（設置数基準は、大阪市調査と同様／下表参照）

※本調査では、京都駅周辺の喫煙所の面積を参考にして必要な喫煙所数を算出しているが、設置場所や条件等によって増減する可能性がある。

基準となる面積の根拠

今回の算定で、喫煙所設置数の根拠となった京都駅周辺の設置エリア（500m四方）を面積の単位とする。喫煙所に徒歩で移動できる距離（半径300m）に近い面積でもある。

（参考）JR京都駅：127,178人/日（2020年度乗車人数）、近鉄京都駅：31,753人/日（2021年度乗降客数を半分で割った数字）、地下鉄京都駅：36,647人/日（2020年度乗車人数）、JR京都駅周辺喫煙所数8箇所
 $(\text{JR京都駅} + \text{近鉄京都駅} + \text{地下鉄京都駅}) \div 8 = 24447 \approx 2.5\text{万人}$



駅の影響範囲⇒500mメッシュ

⇒必要設置数を2.5万人に1か所（増加分は下表）

喫煙所設置数・算定基準表（大阪市調査使用分）

以上	未満	必要数
1万人以上	2.5万人未満	1
2.5万人以上	5万人未満	2
5万人以上	7.5万人未満	3
7.5万人以上	10万人未満	4
10万人以上	12.5万人未満	5
12.5万人以上	15万人未満	6
15万人以上	17.5万人未満	7
17.5万人以上	20万人未満	8
20万人以上	22.5万人未満	9
22.5万人以上	25万人未満	10
25万人以上	27.5万人未満	11
27.5万人以上	30万人未満	12
30万人以上	32.5万人未満	13
32.5万人以上	35万人未満	14
35万人以上	37.5万人未満	15
37.5万人以上	40万人未満	16
40万人以上	42.5万人未満	17
42.5万人以上	45万人未満	18
	1万人未満	0

必要喫煙所数は
614カ所との試算

11力所以上	3~5力所
6~10力所	1~2力所



区名	必要設置数	区名	必要設置数	区名	必要設置数
港北区	70	青葉区	34	南区	27
神奈川区	54	保土ヶ谷区	32	旭区	26
西区	53	都筑区	32	磯子区	21
鶴見区	53	金沢区	30	瀬谷区	16
中区	45	緑区	29	泉区	14
戸塚区	42	港南区	27	栄区	9

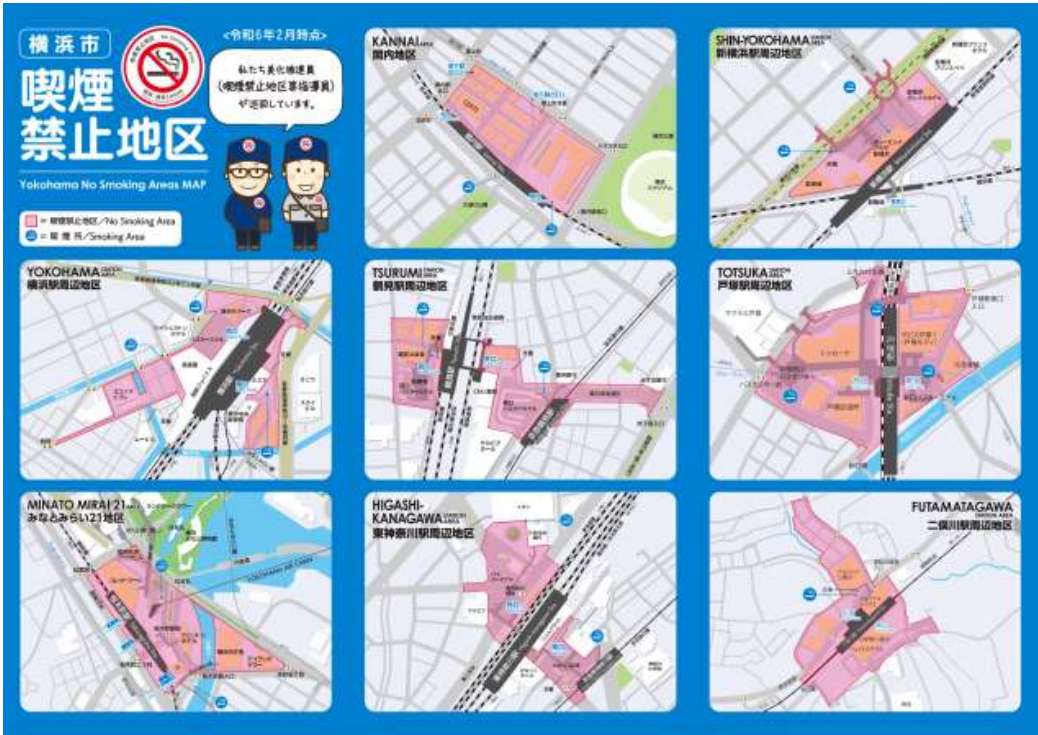
11

喫煙禁止区域（必要設置数・既存設置数比較）

喫煙禁止区域内について抽出

横浜市が指定する喫煙禁止地区周辺について、抽出して、**既存設置数と必要設置数を比較**して表にまとめた。

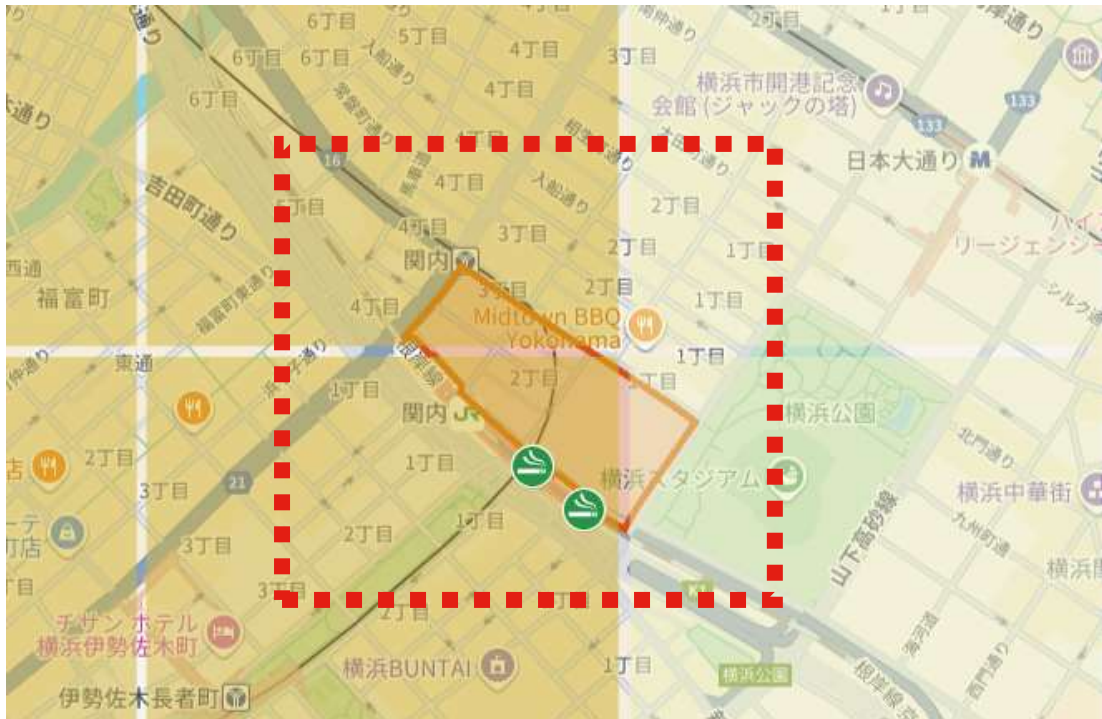
喫煙禁止区域内必要喫煙所数は
91力所との試算



地区名	必要設置数	既存設置数
関内地区	11	2
新横浜駅周辺地区	12	2
横浜駅周辺地区	27	3
鶴見駅周辺地区	10	2
戸塚駅周辺地区	7	3
みなとみらい21地区	11	2
東神奈川駅周辺地区	6	2
二俣川駅周辺地区	7	1
合計数	91	17

喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

- 区域を中心に **赤点線内** にかかる ■ 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例（500mメッシュ）
メッシュの必要設置数をカウント
- | | |
|--------|-------|
| 11カ所以上 | 3～5カ所 |
| 6～10カ所 | 1～2カ所 |
- 関内地区（11ヶ所）

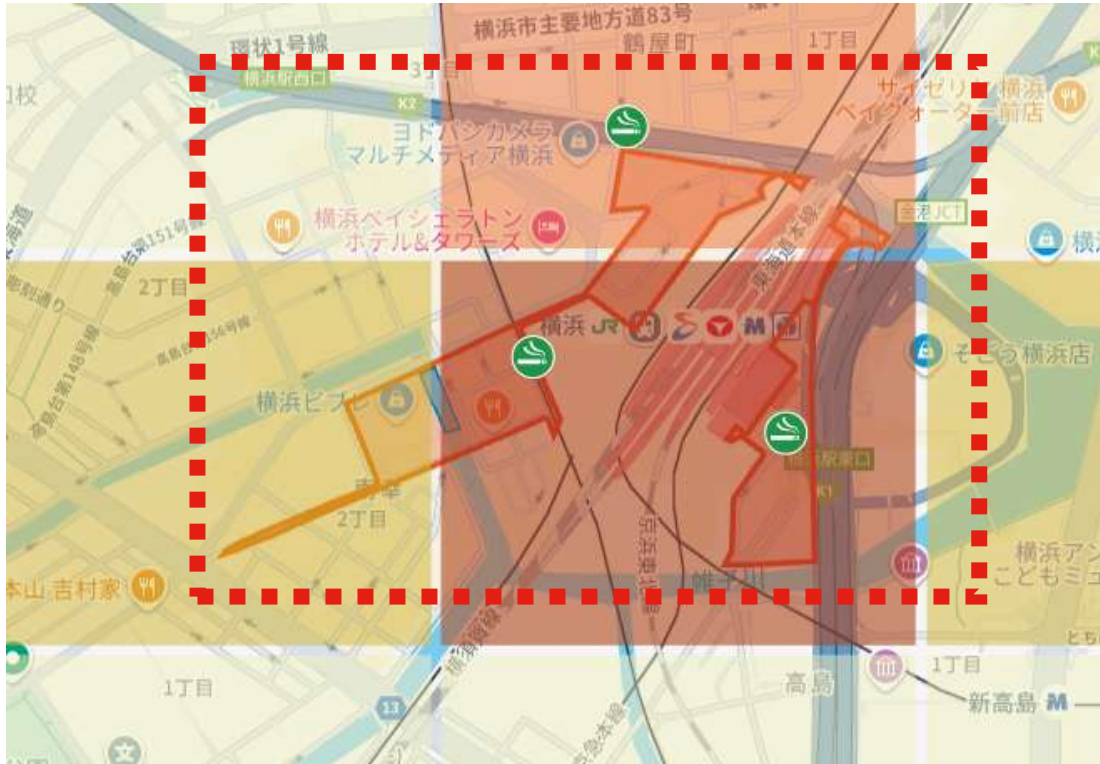


新横浜駅周辺地区（12ヶ所）



喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

- 区域を中心に **赤点線内** にかかる ■ 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例（500mメッシュ）
 メッシュの必要設置数をカウント
- | | |
|--------|-------|
| 11カ所以上 | 3～5カ所 |
| 6～10カ所 | 1～2カ所 |
- 横浜駅周辺地区（27箇所）



鶴見駅周辺地区（10ヶ所）

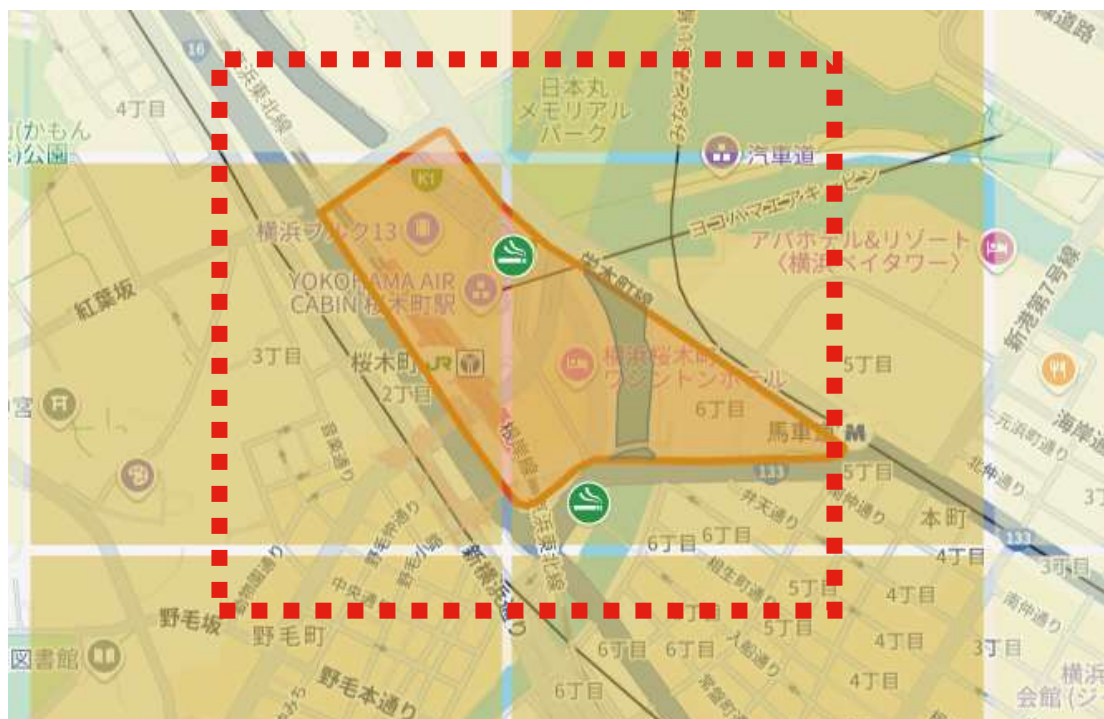


喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

- 区域を中心に **赤点線内** にかかる ■ 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例（500mメッシュ）
 メッシュの必要設置数をカウント
- | | |
|--------|-------|
| 11カ所以上 | 3～5カ所 |
| 6～10カ所 | 1～2カ所 |
- 戸塚駅周辺地区（7ヶ所）



みなとみらい21地区（11ヶ所）



喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

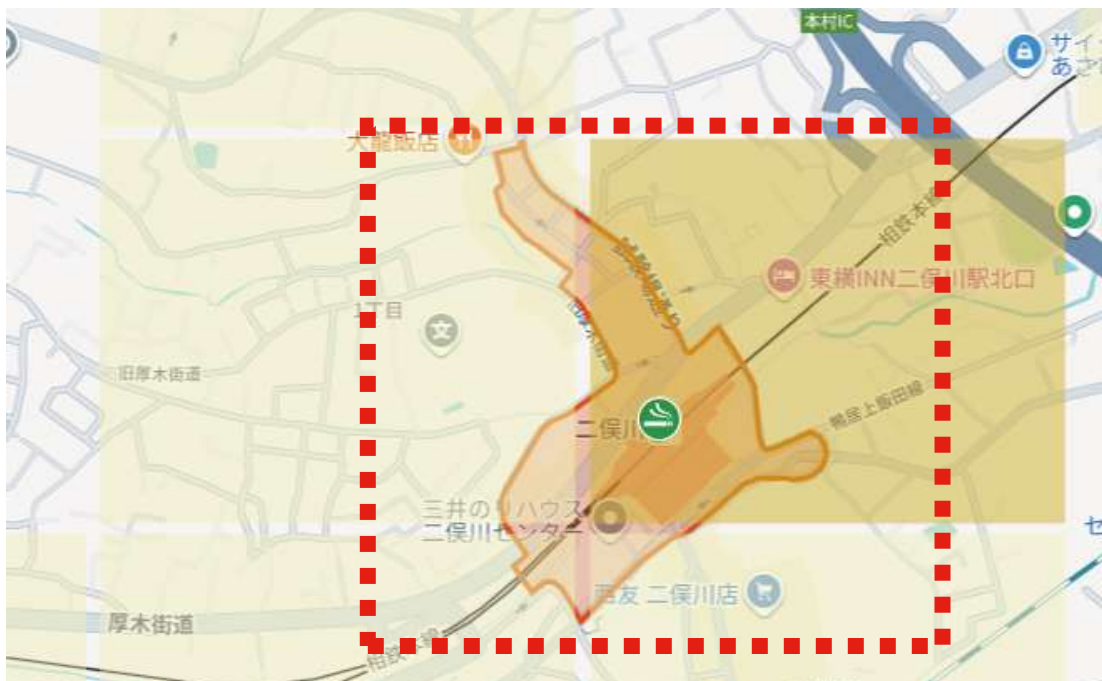
- 区域を中心に **赤点線内** にかかる ■ 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例（500mメッシュ）
メッシュの必要設置数をカウント

	11カ所以上	3～5カ所
	6～10カ所	1～2カ所

東神奈川駅周辺地区（6ヶ所）



二俣川駅周辺地区（7ヶ所）



横浜市における分煙施設整備促進について

喫煙所設置規模の考え方

本調査では、人口分布や通勤・通学動向、来街者数といった人口動態データをもとに、**市内全体として必要となる喫煙所数を614箇所と推計**し、路上喫煙規制と受動喫煙防止を両立しうる「合理的な受け皿規模」を示した。

この数値は、滞在人口という定数的な情報把握から導いたものであり、規制強化に伴う市民の納得感やルール遵守を支える基盤インフラの一つの指標である。

重点エリアへの戦略的配置

推計結果は、必要な喫煙所を市内に一様に分散させるのではなく、**人流が集中し喫煙ニーズが顕在化しやすいエリアを中心に喫煙所を設置**しつつ、滞在人口に応じた区域設定を行う必要があることを示している。

とくに、関内・横浜駅周辺・みなとみらい21などの喫煙禁止地区や観光・ビジネス拠点では、駅前広場、バスターミナル、オフィス街の休憩空間などを結ぶ動線上に一定間隔で喫煙所を配置することで、**路上喫煙の「たまり場」を分散・吸収し、受動喫煙リスクとポイ捨ての双方を抑制**できると考えられる。

喫煙禁止区域周辺への設置も必要

現在横浜市の指定する8地区の「喫煙禁止区域」についても、滞在人口の動態をもとに試算すると、**既存設置数17ヶ所に対し、91ヶ所**となり、**現在の設置数では足りない結果**となった。

※本調査では、京都駅周辺の喫煙所の面積を参考にして必要な喫煙所数を算出しているが、設置場所や条件等によって増減する可能性がある。

官民連携による整備・運営

本調査の推計結果は、必要な喫煙所ネットワークを持続的に維持するためには、行政だけでなく鉄道事業者、商業施設、オフィスビルオーナー、商店街組織などとの官民連携が不可欠であることも示唆している。

人口動態上の「需要地点」の多くが駅構内や商業施設敷地、業務ビル周辺に集中していることから、**民間が活用しやすい助成金制度を制定する等**、重点エリアにおける喫煙所の量・質を確保しつつ路上喫煙規制の実効性を高めることができると整理できる。

データサイエンスにもとづく議論の起点の一つ

本調査で得られた知見は、屋外喫煙対策に関する意思決定を、**感覚的な議論からデータに裏付けられた検討（データサイエンス領域／EBPM）へと転換**していくための起点の一つである。

今後は、本報告で提示した分析や試算を土台として、横浜市と関係主体がそれぞれの立場から課題や選択肢を持ち寄り、より実効性の高い施策へと具体化していくプロセスが重要となる。

調査主体

株式会社プランワークス

株式会社プランワークスは、2013年に設立された調査企画会社です。

公共政策や行政分野を中心に、企業・団体のマーケティングや広報に関する各種リサーチと企画立案を行い、データに基づく実践的なプランニングを提供しています。



プランワークス政策研究所とは

「プランワークス政策研究所」（旧トレンドラボ）は、次世代のプランニングを創造する政策研究シンクタンクとして、行政課題や社会課題に関する独自調査・分析を行う専門ユニットです。

そこで得られた知見を、政策提言やレポート制作だけでなく、具体的な企画・施策の設計にも反映し、行政・企業双方のパートナーとして機能することを目指しています。



<連絡先>

プランワークス 政策研究所

E-mail ppi@planworks.jp