

### **3. 西普天間住宅地区等における円滑な移動環境の 形成に向けた基礎検討業務概要**

### 3. 西普天間住宅地区等における円滑な移動環境の形成に向けた基礎検討

西普天間住宅地区及び周辺地区における都市・交通政策の整理、周辺地区における人口特性および移動需要の整理を行い、今後の移動需要を把握した。

#### 3-1 移動需要の整理

西普天間住宅地区等における今後の移動需要の把握として、以下の項目について整理を行った。

表 西普天間住宅地区等の移動需要把握に向けたデータ整理

項目	検討事項
1) 都市・交通政策	<ul style="list-style-type: none"><li>・琉大病院・医学部移転に伴う路線バスのルート・ダイヤの改訂</li><li>・基幹バスシステム構想の概要、動向</li><li>・北谷ゲートウェイ整備の概要、動向</li><li>・胡屋バスタ整備の概要、動向 など</li></ul>
2) 人口	<ul style="list-style-type: none"><li>・西普天間住宅地区の想定人口</li><li>・西普天間周辺地区の将来人口</li></ul>
3) 移動特性	<ul style="list-style-type: none"><li>・西普天間周辺地区の住民の通勤、通学、買物、通院等の外出特性（外出先、交通手段）</li></ul>
4) 交通サービス	<ul style="list-style-type: none"><li>・路線バス（ルート、バス停、便数など）</li></ul>

### 3-1-1 都市・交通政策

#### 1) 基幹バスシステム構想の概要・動向

##### 概要

沖縄県では、基幹軸となる鉄道の不在や、軍用地等の都市構造上の問題、県民の自動車保有台数の増加等を背景に、「慢性化した交通渋滞」や「公共交通の衰退」が続いてきた。沖縄県ではこれらの状況を解決する対策の一つとして、基幹バスシステムの導入を位置付けており、「需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置し、わかりやすいバスを目指す」「基幹バス網では、高い輸送力、層構成、快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステムを目指す」ことを方向性として掲げている。

その中で、特に必要性・重要性が高いと考えられる、国道58号を中心とした中南部地域のバス交通については、基幹バスシステムの導入を推進するため、那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村の4市1村が連携し、H29年3月に「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」）」を策定した。連携計画では、国道58号を中心とした基幹バス網のイメージ、基幹バスシステムの基本的な実施方針を以下のように設定している。

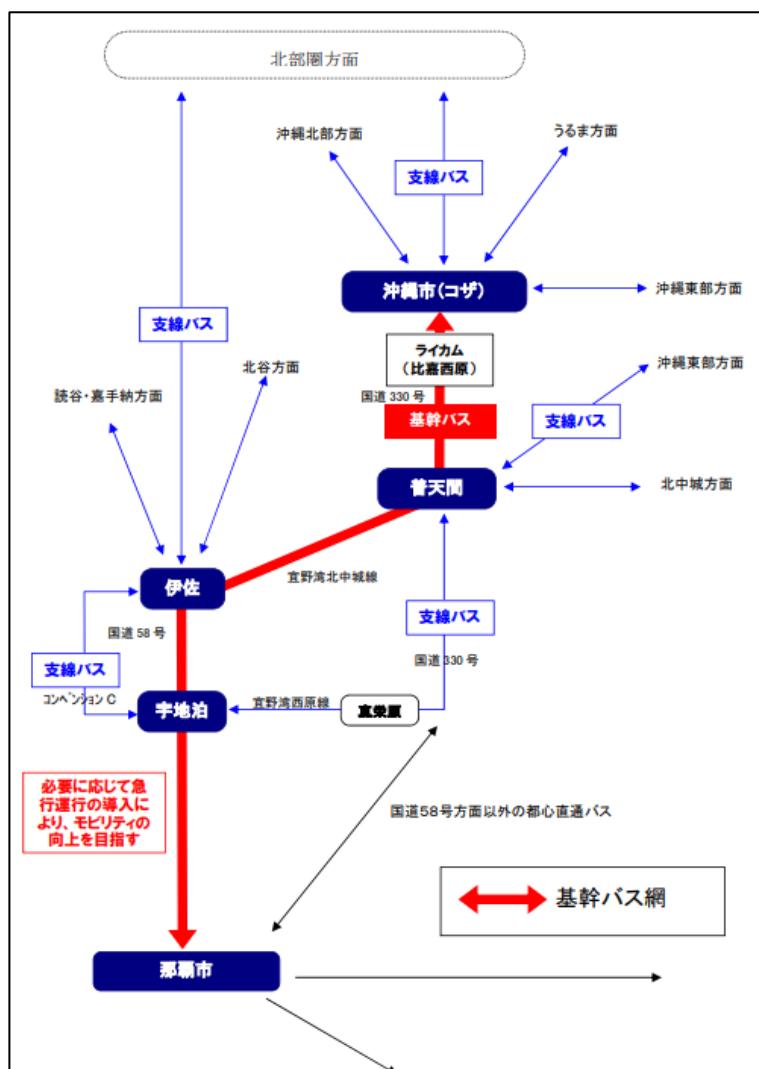


図 国道58号を中心とした基幹バスシステムのイメージ

国道 58 号を中心とした基幹バスシステムの基本的な実施方針	
<b>【基幹バス】</b>	→主に国道58号の那覇市～沖縄市(コザ)間で展開 →必要に応じて急行運行の導入を図り、モビリティの向上を図る
<b>【支線バス】</b>	→コザ、普天間、伊佐、宇地泊を中心とした支線バスを構築
<b>【結節点】</b>	→コザ～胡屋についてはリニアバスターミナルを形成 →普天間・伊佐・宇地泊については既存のバス停や道路空間等を活用
<b>【バス走行環境の確保】</b>	→バスレーンの段階的拡充等の実施

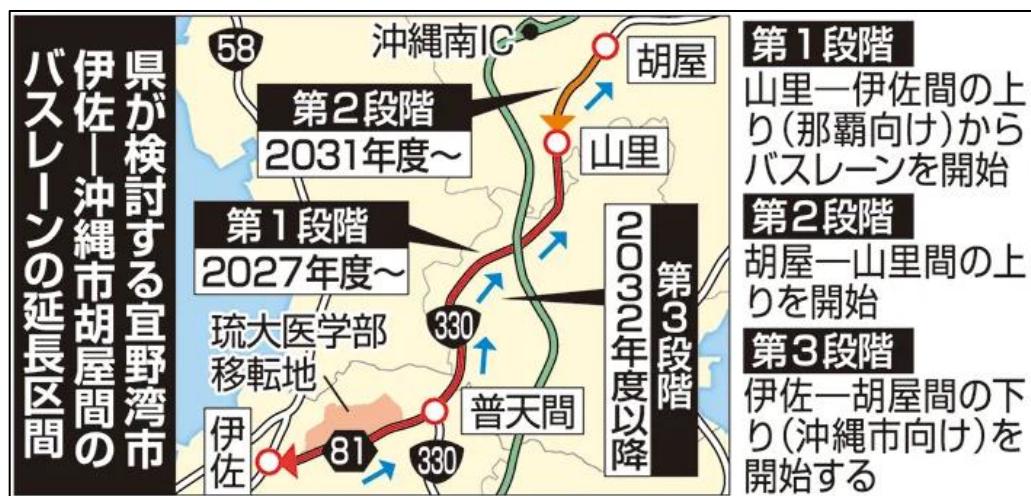
出典：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（H28）

宜野湾市においては、宇地泊～伊佐を経由する国道 58 号、伊佐～普天間を経由する宜野湾北中城線が基幹バス網として位置づけられている。また、普天間、伊佐、宇地泊は、基幹バスを補完する支線バスの結節点として位置づけられている。

### 動向

H29 年 3 月に策定された連携計画に則り、基幹バスシステムの導入に向けた取り組みが進められ、令和元年 9 月には那覇～コザ間を約 60 分で結ぶ「基幹急行バス」の運行が開始された。さらに基幹バスの定時性・速達性向上の取組みとして、バスレーンの設置が進められ、H31 年 2 月には宜野湾市伊佐までバスレーンが延長されている。また H4 年 3 月には連携計画が改定され、伊佐以北へのバスレーン導入に向けた事業スケジュールが更新された。

計画では、**2031 年度までに宜野湾市伊佐から沖縄市胡屋までバスレーンを延長すること**を目指し、第 1 段階として 27 年度から沖縄市山里から伊佐向けの上り区間の規制を開始し、31 年度からの第 2 段階で胡屋から山里向けの導入を目指すとしている。さらに、**32 年度以降には第 3 段階として伊佐から胡屋向けの下り区間でも導入する計画**となっている。



今後の課題としては、伊佐以北へのバスレーン延長に加えて、沖縄市側の交通結節点整備が挙げられている。

## 2) 北谷ゲートウェイ整備の概要・動向

### 概要

沖縄県では、那覇空港を訪れた観光客の多くがレンタカーを利用し次の目的地へ向かっており、慢性的な渋滞や路線バスの遅延などが発生している。

観光2次交通が観光の課題となっている状況を受け、沖縄県では、観光客に多様な交通手段を提供する新たな交通拠点として、北谷町の美浜駐車場に「観光2次交通結節点（北谷ゲートウェイ）」を設置し、空港直行バスの運行等を行う実証実験を令和6年7月より開始した。期間は、令和8年3月末までを予定している。

北谷ゲートウェイには、「空港直行バス/路線バス」「タクシー（4台分）」「美浜エリア周遊バス」「送迎車両乗降（1台分）」「貸切バス駐車場（約20台分）」「売店（交通アシスタントを配置）」のターミナル機能が設けられている。このうち、「空港直行バス」「美浜エリア周遊バス」は、県の実証運行となっている。

主要観光地となっている北谷町に観光2次交通結節点を設置することにより、以下の効果が期待されている。

- ・シームレスかつ多様な交通手段を確保することによる観光客の移動利便性の向上
- ・見知らぬ土地で自ら運転しなくても安心して移動できる公共交通の利用促進
- ・観光拠点エリア間の移動円滑化による周遊性の拡大・観光消費額の向上
- ・公共交通の利用促進による那覇空港の渋滞緩和



出典：一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー  
観光情報ポータルサイト「おきなわ物語」

出典：北谷ゲートウェイ HP

### 動向

空港直行バスの実証運行は令和7年2月まで継続され、令和7年3月は運休、令和7年4月以降の継続は未定となっている。

美浜エリア周遊バスの実証運行は、令和7年12月に無料で美浜地区内を周遊するカート「ミハマシャトルカート」に変更され、当面の間は運行を継続するとされている。

※令和7年2月時点

### 3) 胡屋バスタミナル整備の概要・動向

#### 概要

沖縄市では、平成 21 年度より国道 330 号胡屋十字路～コザ十字路区間沿線において、国道の拡幅に伴う沿線まちづくりの検討をはじめており、「【交通・回遊】KOZA からモビリティを変えていく」という基本方針のもと、マイカーから多様な移動手段へのシフトを促し、コザの回遊性向上に取り組んでいる。

また「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」）」においては、基幹バスシステムの導入にあたり、沖縄市側の「交通結節点整備」に取り組む必要があることが挙げられている。

上記の背景をふまえ、沖縄市では国道 330 号の胡屋・中央地区において、バスターミナルを活用した交通拠点の形成を目指している。

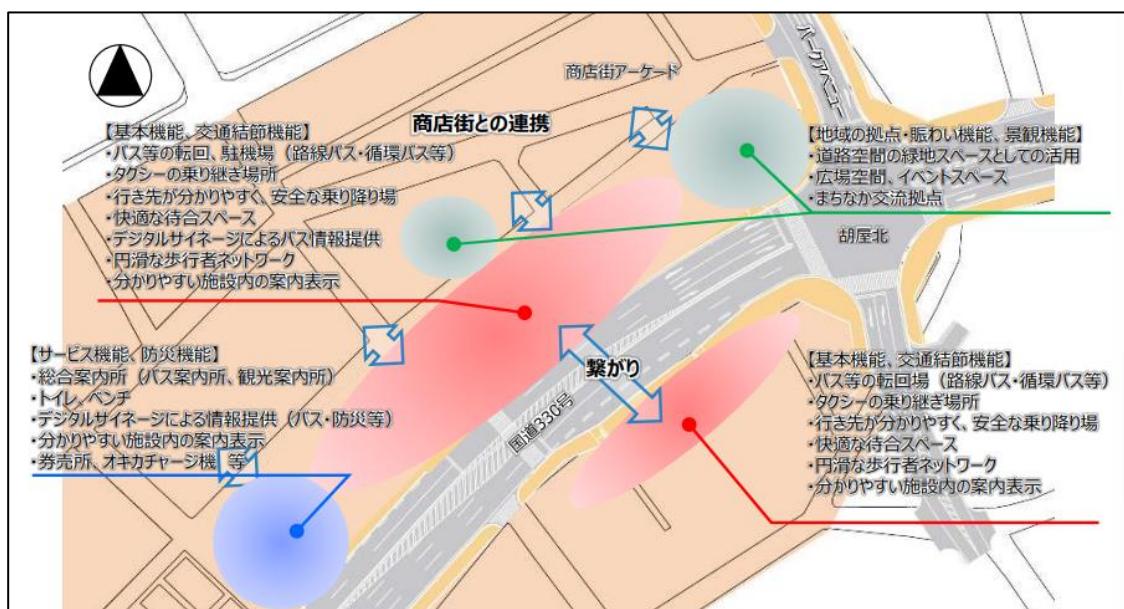


図 胡屋バスターミナル機能イメージ（案）

出典：沖縄市交通拠点整備基本構想（本編）

#### 動向

構想の検討にあたり、市民参加によるワークショップやアンケートの実施、有識者や商店街関係者、交通事業者等から成る検討会の立ち上げなど、市民への周知・理解のための機運醸成の取り組みが進められてきた。

令和 6 年 4 月には、沖縄総合事務局の「2024 年度開発建設部所管予算・主要事業の概要」において、胡屋・中央地区にバスターミナルを建築する計画が「必要性等の調査」から「交通拠点の機能強化に関する整備方針の検討」の段階に進んだ。

さらに、令和 6 年 11 月～12 月には、胡屋・中央地区におけるバスターミナル構想の実現に向けて「胡屋・中央地区交通拠点におけるにぎわい創出の社会実験」が行われた。期間中の土日に、胡屋バス停発、那覇市ゆいレール古島駅行きの無料夜間バスが運行され、歩行者天国の実施やイベントの開催など、街のにぎわい創出を検証した。

なお、バスターミナルの具体的な建設開始時期等は、まだ示されていない。

### 3-1-2 人口

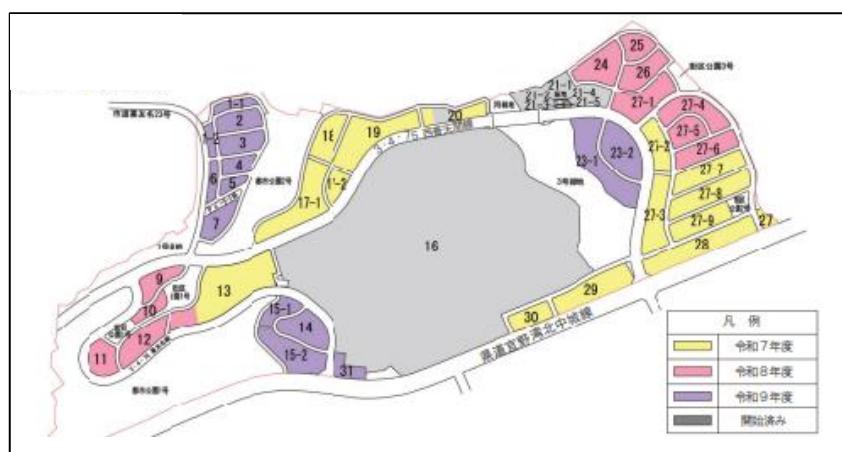
#### 1) 西普天間住宅地区の想定人口

「西普天間住宅地区土地区画整理事業 事業計画書（第3回変更）」に記載の人口計画によると、西普天間住宅地区の地区将来人口は1,124人とされている。

地区将来人口	1,124人
(口) 人口計画	
	1,155
本地区の人口計画は、土地利用計画を踏まえて約1,124人とする。	
143,389	
宅地面積（拠点ゾーン及び墓地を除く）	132,950 m <sup>2</sup>
525	
将来計画戸数	511戸
273	
平均宅地規模（※）	260 m <sup>2</sup>
将来平均世帯構成数	2.2人/戸
23	
将来人口密度	22人/ha
1,155	
地区将来人口	1,124人
※社会生活統計指標-都道府県の指標-2022	
1住宅当たりの敷地面積 沖縄県（2018）より出典	
・宜野湾市人口、世帯数については令和4年4月の値を採用。	
(人口) ÷ (世帯数) = (将来平均世帯構成数)	
(将来平均世帯構成数) × (将来計画戸数) = (地区将来人口)	

出典：那覇広域都市計画事業 西普天間住宅地区土地区画整理事業 事業計画書（第3回変更）（令和5年3月）

なお、土地の引き渡しについては、令和7年度下半期より工事完了箇所から開始するとされている。

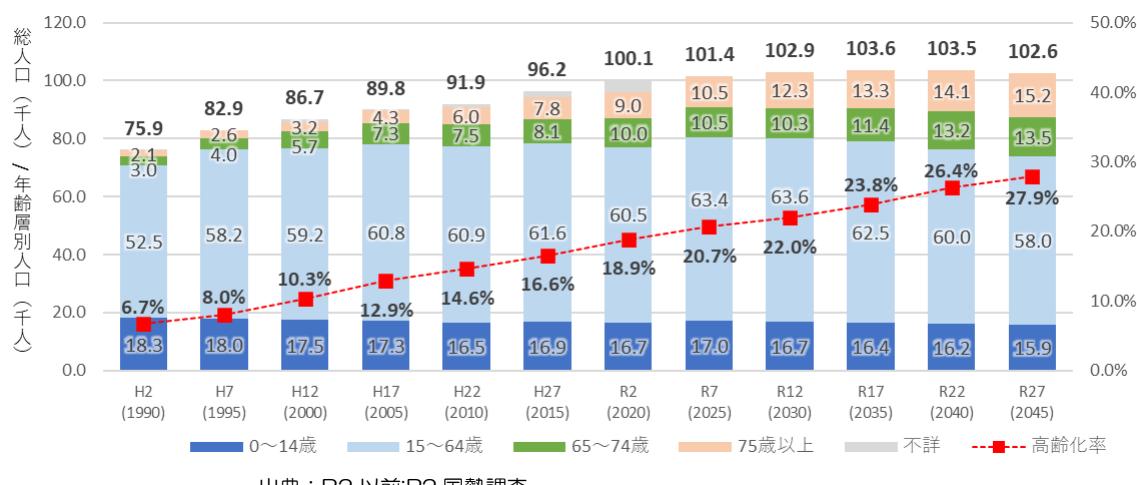


出典：宜野湾市 建設部 市街地整備課 広報誌「西普天間住宅地区まちづくりニュース」

図 使用収益開始図

## 2) 西普天間周辺地区の人口推移

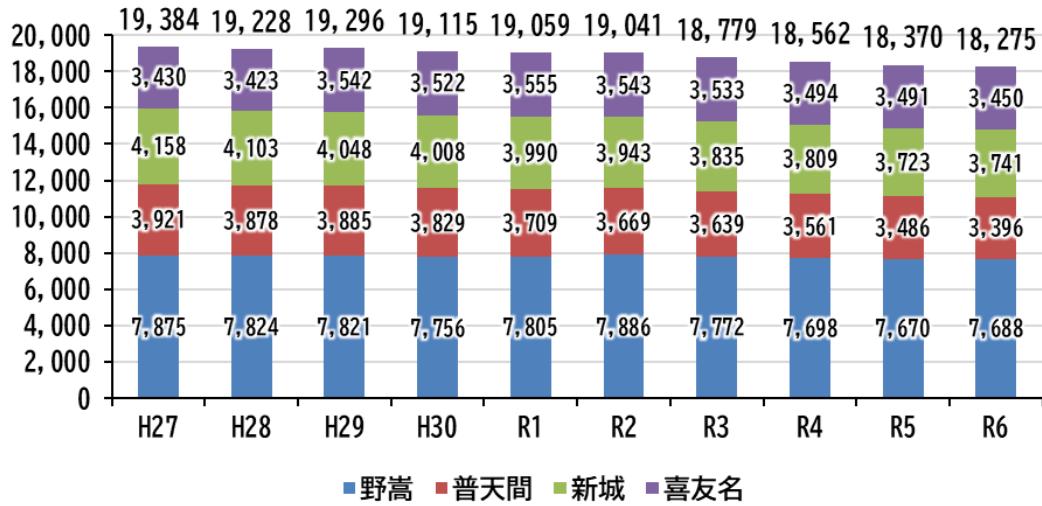
宜野湾市全体の人口は増加傾向であり、2035年までは増加の傾向が続くと推計されている。一方で、西普天間住宅地区と隣接する北地区の人口は10年前と比較して約1,100人減少しており、全ての行政区で減少傾向がみられる。



出典：R2以前：R2国勢調査

R7以降：日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）国立社会保障・人口問題研究所

図 宜野湾市の人口推移と将来推計人口



出典：宜野湾市市民課 人口統計（各年12月末時点のデータを使用）

図 北地区の人口推移

### 3-1-3 西普天間周辺地区の住民の外出特性

#### 1) 通勤・通学

西普天間住宅地区に隣接する北地区住民の通勤・通学での外出先は、宜野湾市内、宜野湾市外に分散している。外出先の内訳は行政区によって差があるものの、北地区内の移動、那覇市への移動が多い傾向にある。宜野湾市内の他地区への移動では、西地区、国際学園都市地区が比較的多くみられる。市外の外出先では那覇市が最も多いが、浦添市、沖縄市、中城村なども挙がっており、多方面に移動している様子がうかがえる。

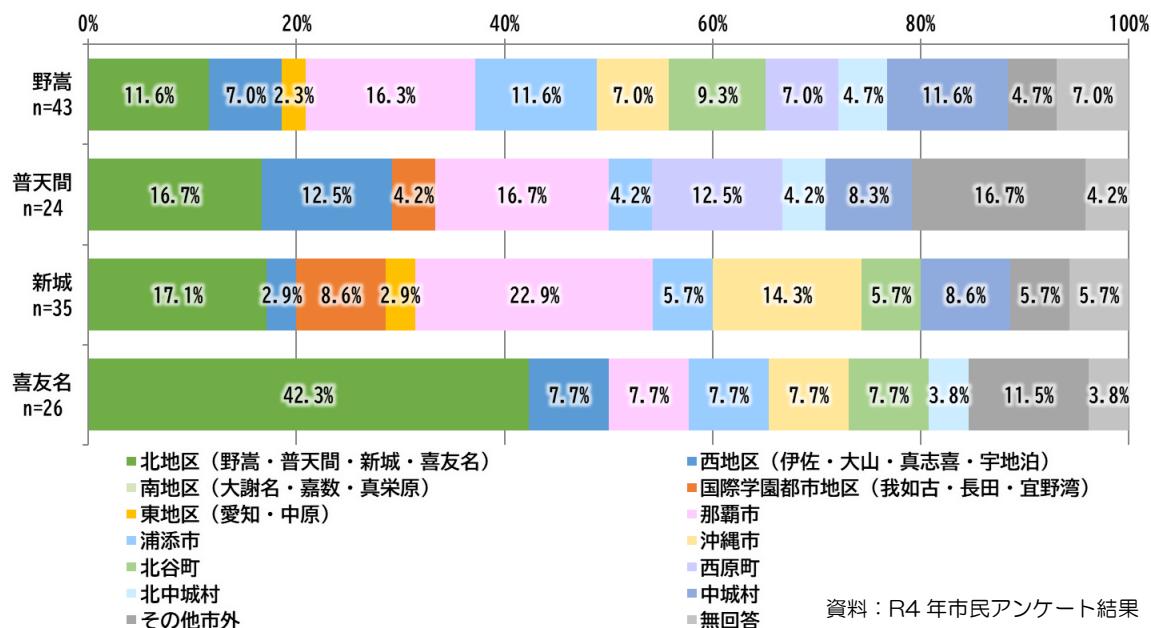


図 北地区の通勤・通学での外出先（行政区別）

西普天間住宅地区に隣接する北地区住民の通勤・通学での主な移動手段は、どの行政区でも「車（自分で運転）」が最も多い。次いで多い移動手段は、野嵩は「車（家族等の送迎）」、普天間は「路線バス」、新城・喜友名は「バイク・原付」と行政区ごとに差がみられた。

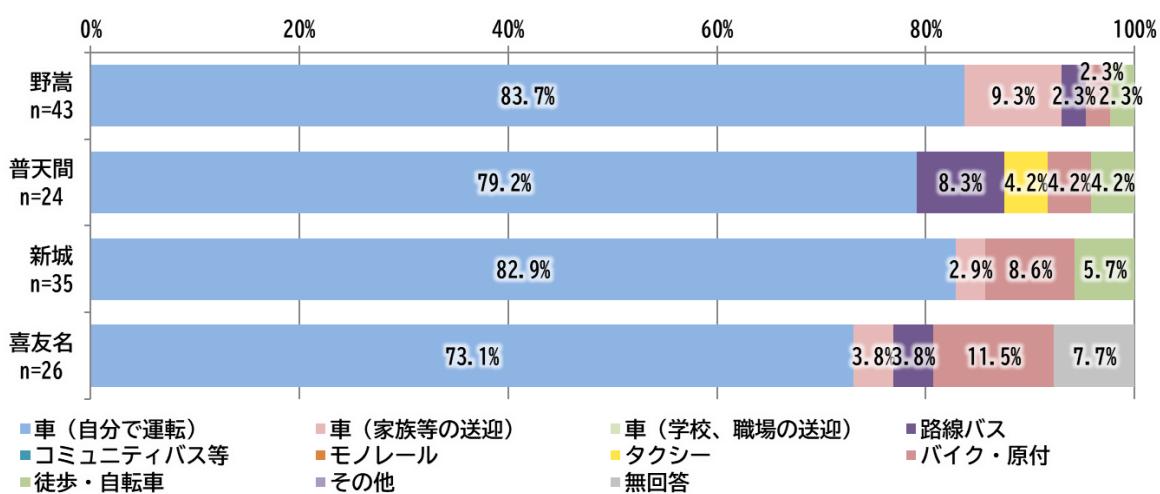
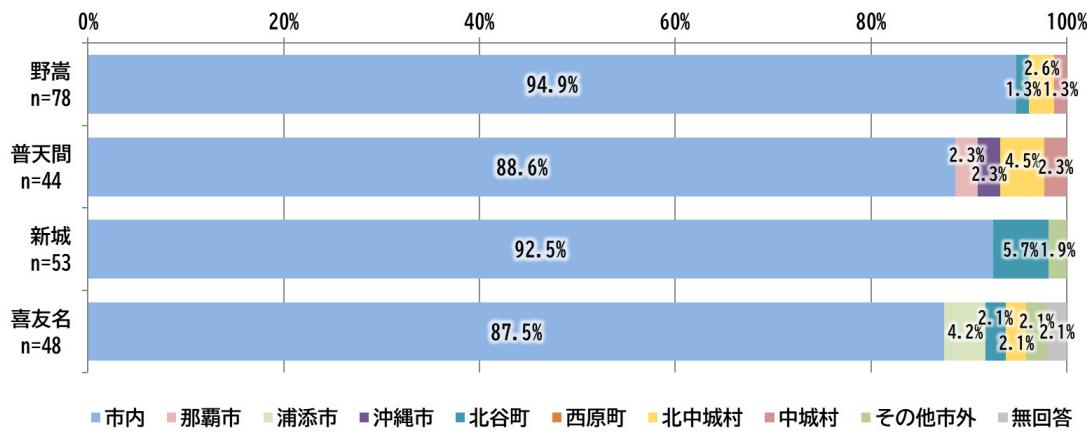


図 北地区の通勤・通学での主な移動手段（行政区別）

## 2) 買物

西普天間住宅地区に隣接する北地区住民の買物先は、約9割が市内となっている。市外の買物先では、北谷町、北中城村が比較的多く挙げられている。



資料：R4年市民アンケート結果

図 北地区の買物での外出先（行政区別）

市内の買物先の内訳は多くが北地区内であり、他地区での買物は少ないが、隣接する西地区、東地区の施設は一部買物先として挙げられている。行政区別では、居住する行政区での買物が多いものの、野嵩から普天間・喜友名への移動は比較的多くなっている。北地区住民の買物先として最も回答が多かったのは「サンエー喜友名店」、次いで「ユニオン普天間店」、「ユニオン新城店」である。

表 北地区の買物での外出先（行政区別）

		買物先										東地区	
		北地区							西地区				
		ローソン 新城二丁 目店	サンエー V21食品 館普天間 店	ユニオン 新城店	普天間り うぼう	かねひで のだけ市 場	ユニオン 普天間店	サンエー 喜友名店	ザ・ビッグ はにんす 宜野湾店	サンエー 大山シ ティ	サンエー 宜野湾コ ンベン ションシ ティ		
北地区	野嵩	0	1	1	3	16	15	15	1	0	1	5	
	普天間	0	8	3	4	0	5	7	0	0	0	0	
	新城	0	6	12	4	1	3	14	0	0	2	1	
	喜友名	1	1	6	1	0	0	25	0	1	1	0	
計		1	16	22	12	17	23	61	1	1	4	6	

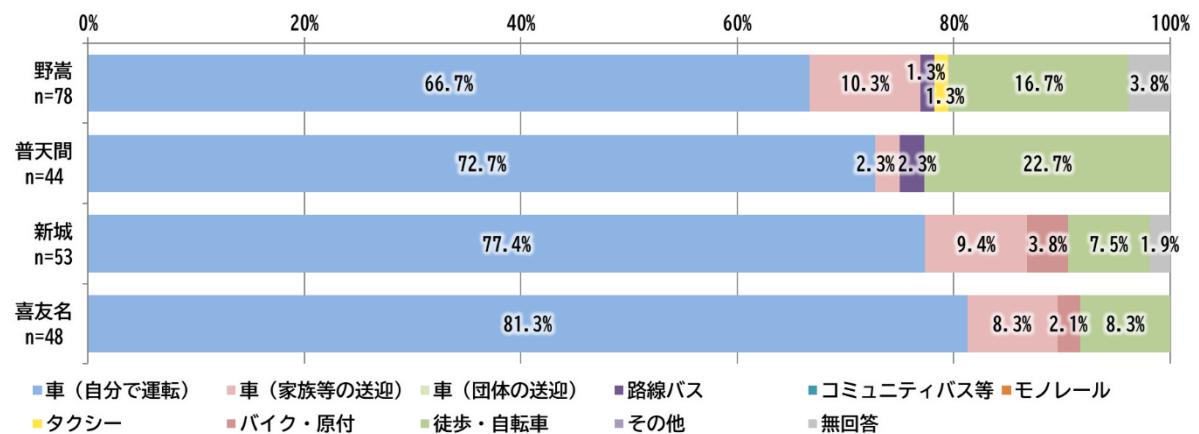
※回答のあった施設のみ表示

※南地区、国際学園都市地区は回答なしのため非表示

※所在地が不明の施設は計上なし

資料：R4年市民アンケート結果

西普天間住宅地区に隣接する北地区住民の買物での主な移動手段は、「車（自分で運転）」が最も多くのものの、その割合は行政区によって差があり、最も多い喜友名は81.3%、最も少ない野嵩は66.7%となっている。次いで多い移動手段は、野嵩、普天間では「徒歩・自転車」、新城では「車（家族等の送迎）」、喜友名では「徒歩・自転車」「車（家族等の送迎）」が同率である。普天間では、他行政区と比較して「徒歩・自転車」での移動が多くみられる。



資料：R4 年市民アンケート結果

図 北地区の買物での主な移動手段（行政区別）

### 3) 通院

西普天間住宅地区に隣接する北地区住民の通院先は、市内が最も多いものの、買物と比較して市外への移動も多くみられる。市外の通院先では、浦添市や沖縄市、西原町、中城村の割合が比較的高くなっている。普天間は、他行政区と比較して市内への通院が多くみられる。

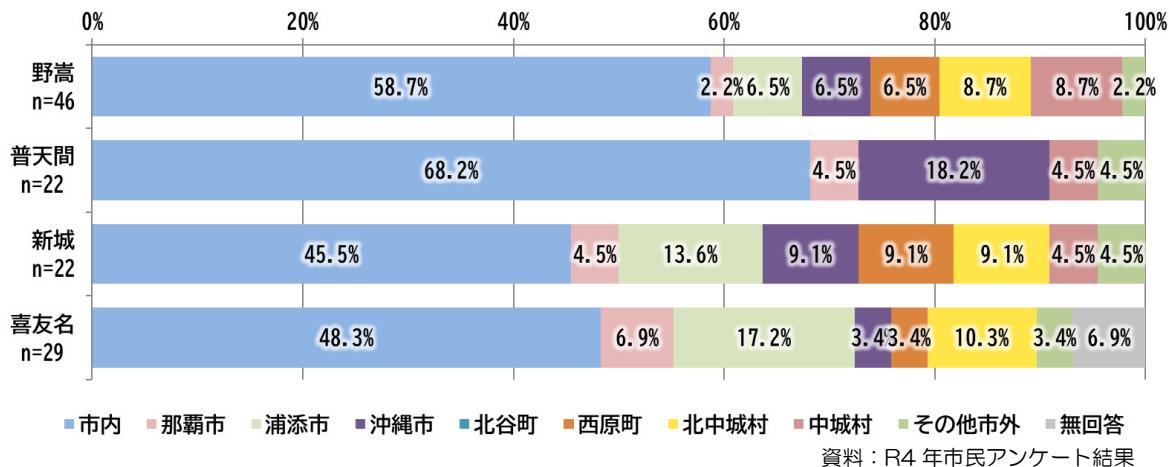


図 北地区の通院での外出先（行政区別）

市内の通院先の内訳は、北地区の施設が多いものの、票が多く集まっているのは西地区や東地区の施設である。通院先として最も多い回答は東地区の「西平医院」（11票）であり、次いで西地区的「サンクリニック」（9票）、北地区的「よなみね内科」（6票）と西地区的「海邦病院」（6票）が同数となっている。通院では、隣接しない地区への移動も多いことがうかがえる。

		通院先																			
		北地区						西地区						南地区				国際学園都市地区			
		いすの木デンタルクリニック	おさむアーミー歯科クリニック	のだけ整形外科	よなみね内科	宮城医院	池原外科胃腸科医院	中原歯科医院	サンククリニック	じのん整形外科クリニック	愛誠園クリニック	海邦病院	官野瀬スポーツ接骨院	かりゆしきクリニック	さむら脳神経クリニック	ねたて内科クリニック	おやかわクリニック	宜野湾記念病院	国立病院機構沖縄病院	なかむら歯科医院	西平医院
北地区	野嵩	1	0	1	0	3	0	0	2	0	0	2	1	0	0	0	0	3	2	2	6
	普天間	0	1	0	1	0	0	0	5	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2
	新城	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	2
	喜友名	0	0	0	2	0	1	1	2	0	1	2	0	1	0	1	0	1	0	0	1
計		1	1	1	6	4	1	1	9	1	1	6	1	2	1	1	1	5	3	2	11

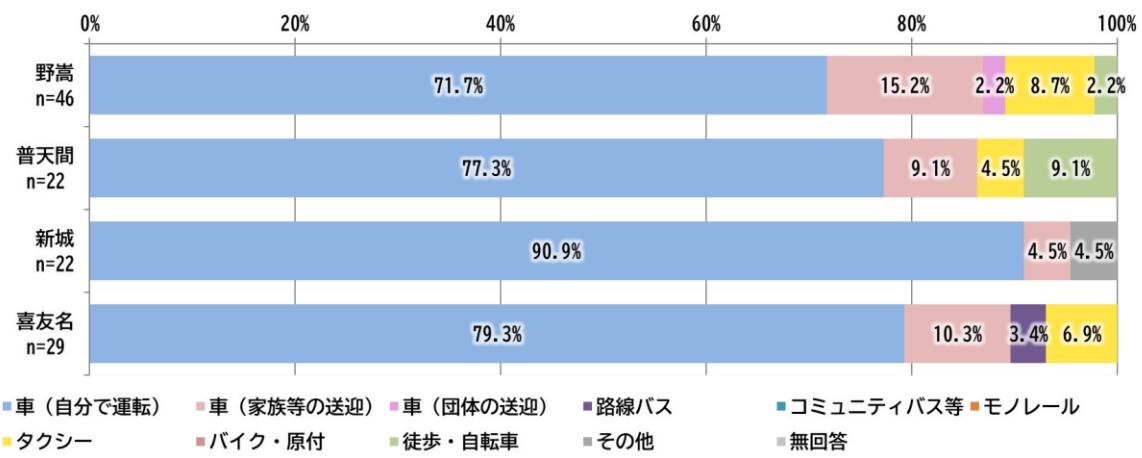
※回答のあった施設のみ表示

※南地区、国際学園都市地区は回答なしのため非表示

※所在地が不明の施設は計上なし

西普天間住宅地区に隣接する北地区住民の通院での主な移動手段は、「車（自分で運転）」が最も多い。次いで多い移動手段は、野嵩、喜友名では「車（家族等の送迎）」であり、普天間では「車（家族等の送迎）」「歩行・自転車」が同率である。新城では、ほとんどが「車（自分で運転）」と回答している。

また通勤・通学や買物の移動手段と比較して、「タクシー」の回答が多く挙げられている。



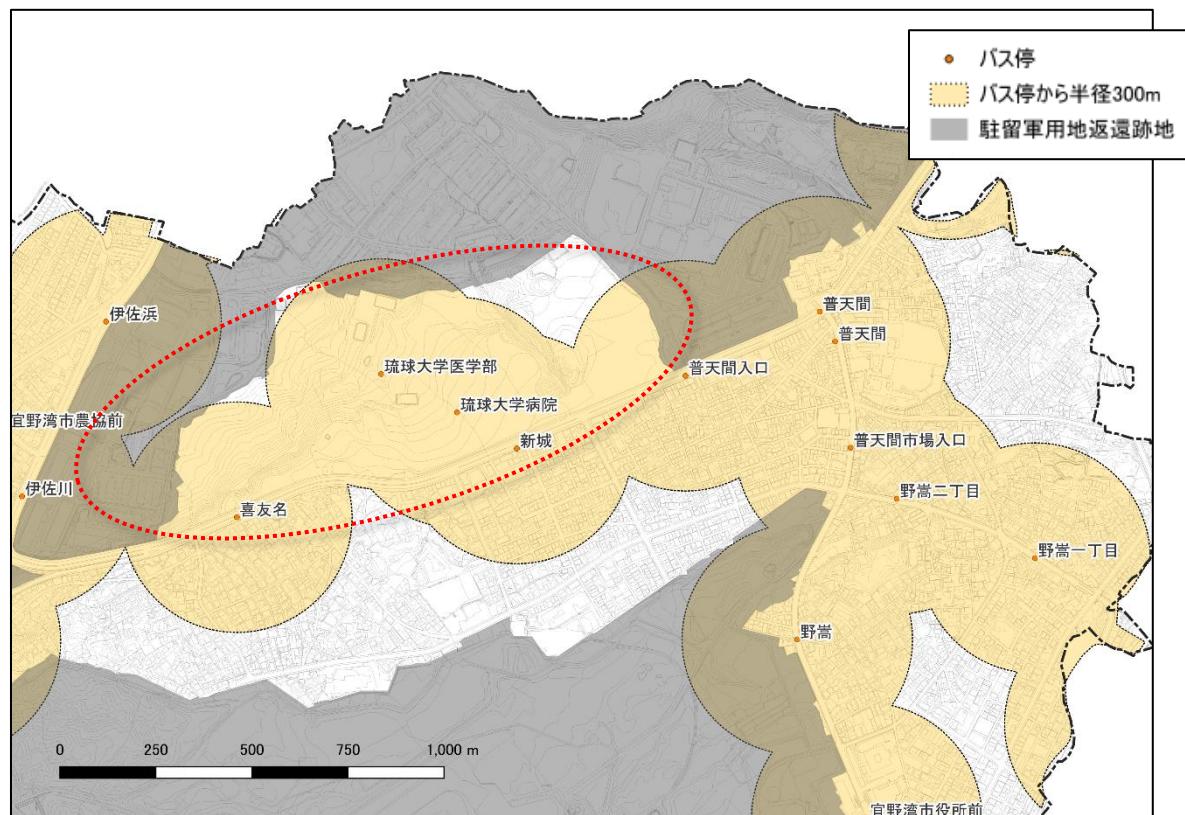
資料：R4 年市民アンケート結果

図 北地区の通院での主な移動手段（行政区別）

### 3-1-4 交通サービス（路線バスの運行状況）

#### 1) バス停の立地状況

西普天間住宅地区内には、現在「琉球大学病院」「琉球大学医学部」の2つのバス停が立地している。また「喜友名」「新城」「普天間入口」の3つのバス停が近隣に立地しており、西普天間住宅地区は概ねバス停から半径300m圏域内となっている。

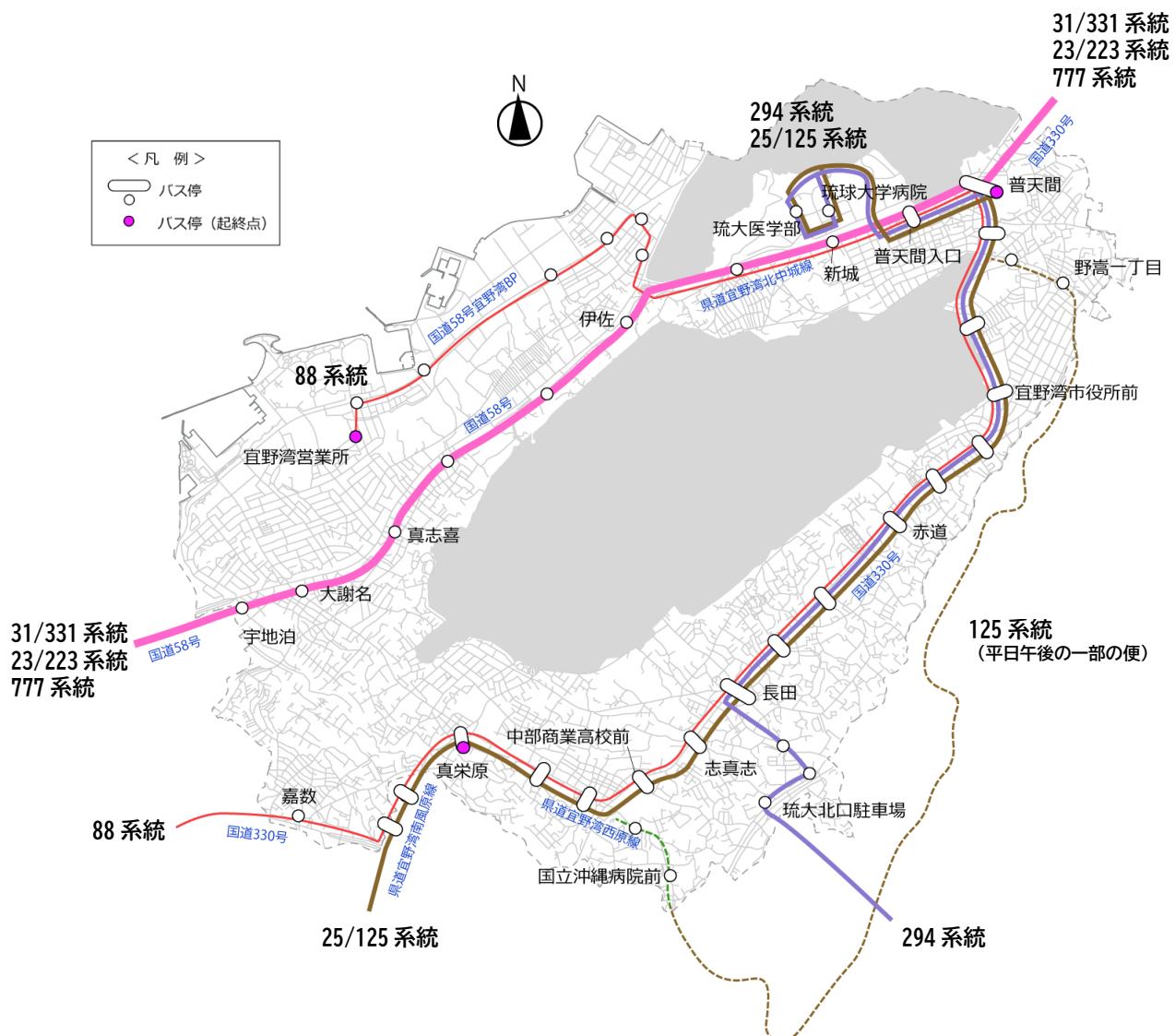


## 2) 路線バスルートの状況

西普天間住宅地区を半径 300m 圏内に含むバス停において、運行する路線バスの系統と宜野湾市内のルートは以下の通りである。

系統	起点	宜野湾市内の主な経由バス停					終点
23/223	那覇バスターミナル/那覇空港/おもろまち駅前広場	宇地泊	大謝名	真志喜	新城	普天間	具志川バスターミナル
31/331	那覇バスターミナル						泡瀬営業所
777	那覇バスターミナル						屋慶名バスターミナル
294	てだこ浦西駅	琉大北口駐車場	長田	赤道	宜野湾市役所前	普天間	琉球大学病院
25/125	那覇バスターミナル/那覇空港	真栄原	長田	赤道	宜野湾市役所前	普天間	琉球大学病院
125	那覇空港	真栄原	国立沖縄病院前*	南上原*	野嵩一丁目	普天間	琉球大学病院
88	豊崎美らSUNビーチ前	嘉数	真栄原	普天間	新城	コンベンションセンター前	宜野湾出張所

※平日午後の1便のみ  
\*中城村を経由



### 3) 路線バスの便数

西普天間住宅地区を半径 300m 圏内に含むバス停のうち、「琉球大学病院」「新城」の 2 つのバス停について、便数の整理を行った。

琉球大学病院バス停から利用できる系統は、294 系統、25/125 系統、新城バス停から利用できる系統は、31/331 系統、23/223 系統、777 系統、88 系統である。また、琉球大学病院は始発バス停となっている。

#### ① <294 系統> (琉球大学病院バス停)

294 系統は平日の 10 時台～16 時台に運行しており、運行本数は 1 時間に 1～2 本程度である。14 時台は運行していない。

平日		運行本数 (計)
系統	方面	
05	てだこ浦西方面	0
06		0
07		0
08		0
09		0
10	00 30	2
11	00 30	2
12	45	1
13	15 45	2
14		0
15	40	1
16	10 40	2
17		0
18		0
19		0
20		0
21		0
22		0

#### ② <25/125 系統> (琉球大学病院バス停)

25/125 系統は、平日は 8 時台～19 時台、土曜・日祝は 9 時台～19 時台に運行している。運行本数は、概ね 1 時間に 1 本であるが、平日は 9 時台、13 時台、16 時台、土曜・日祝は 12 時台のみ、1 時間に 2 本の運行となっている。

平日		運行本数 (計)
系統	方面	
25/125系統	旭橋・那覇バスターミナル/那覇空港国内線ターミナル方面	0
05		0
06		0
07		0
08	30	1
09	10 50	2
10	40	1
11	30	1
12	10	1
13	00 50	2
14	40	1
15	20	1
16	00 50	2
17	40	1
18	30	1
19	20	1
20		0
21		0
22		0

土曜		運行本数 (計)
系統	方面	
25/125系統	旭橋・那覇バスターミナル/那覇空港国内線ターミナル方面	0
05		0
06		0
07		0
08		0
09	15	1
10	10	1
11	05	1
12	00 55	2
13	55	1
14	50	1
15	40	1
16	20	1
17	30	1
18	40	1
19	25	1
20		0
21		0
22		0

日祝		運行本数 (計)
系統	方面	
25/125系統	旭橋・那覇バスターミナル/那覇空港国内線ターミナル方面	0
05		0
06		0
07		0
08		0
09	15	1
10	10	1
11	05	1
12	00 55	2
13	55	1
14	50	1
15	40	1
16	20	1
17	30	1
18	40	1
19	25	1
20		0
21		0
22		0

### ③ <31/331 系統、23/223 系統、777 系統> (新城バス停)

平日の上りは、6 時台～8 時台の朝の通勤・通学時間帯の本数が多く、最も多い 7 時台には 10 本のバスが運行している。次いで多いのは 15 時台～17 時台の 4～5 本であり、それ以外の時間帯は 2～3 本程度の運行である。

系統	平日										運行 本数 (計)
	31/331系統			23/223系統					777系統		
方面	那覇バスターーミナル方面			那覇バスターーミナル/おもろまち駅前広場方面					那覇バスターーミナル方面		
05											0
06	04	31	42	05	21	31	42	55			8
07	11	35	54	00	16	20	31	45	46	57	10
08	31	57		00	09	28	39	53			7
09	59			19	53						3
10	58			13	28						3
11				00	28						2
12	22			25	38						3
13				38	54						2
14	15			19	46						3
15	15			12	44	54					4
16	02	42		04	27	52					5
17	27			31	52					48	4
18	05			27							2
19	14			21	21						3
20	05			08							2
21				07	41						2
22											0

平日の下りは、7 時台～10 時台の本数が多く、最も多い 10 時台で 6 本のバスが運行している。次いで多いのは 20 時台の 5 本であり、それ以外の時間帯は 1～4 本程度の運行である

系統	平日										運行 本数 (計)
	31/331系統			23/223系統					777系統		
方面	コザ/泡瀬二区方面			具志川バスターーミナル方面					屋慶名バスターーミナル方面		
05											0
06	51			38	50						3
07	20	47		08	27	43					5
08	33	38		03	37	52					5
09	08	49		09	29	54					5
10	28			19	29	42	45	55			6
11	38			10							2
12	36			05	45	59					4
13	51			42							2
14	58			15	25	55					4
15				40							1
16	01			05	47						3
17	11			21	37						3
18	19			16	42			20			4
19	07	50		07	37						4
20	22	45		01	24			10			5
21				18	43						2
22				17	44						2

土曜の上りは、朝の通勤・通学時間帯の本数は平日と比較して半数以下となっているが、昼間帯の本数は平日と同程度の運行本数である。最も運行本数が多い8時台には、5本のバスが運行している。日祝の上りについては、概ね土曜と同じ傾向である。

土曜				運行本数(計)
系統	31/331系統	23/223系統	777系統	
方面	那覇バスターミナル方面	那覇バスターミナル/おもろまち駅前広場方面	那覇バスターミナル方面	運行なし
05				
06		28 54		
07 12	12	17 41		
08 8 40	8 40	02 22 50		
09 43	43	11 23 50		
10 13 54	13 54	22		
11 34 54	34 54	22 52		
12 57	57	22 43		
13 47	47	21		
14 20 52	20 52	13 52		
15 22	22	24 54		
16 12	12	15 50		
17 12	12	12 27 56		
18		28 53		
19 27	27	23 48		
20		23 49		
21		12		
22				

日祝				運行本数(計)
系統	31/331系統	23/223系統	777系統	
方面	那覇バスターミナル方面	那覇バスターミナル/おもろまち駅前広場方面	那覇バスターミナル方面	運行なし
05				
06		28 54		
07 10	10	17 41		
08 08	08	02 22 50		
09 39	39	11 23 50		
10 51	51	22		
11 35	35	22 52		
12 04 43	04 43	22 43		
13		21		
14 17 57	17 57	13 52		
15		24 54 54		
16 10	10	15 50		
17 10	10	12 27 56		
18		28 53		
19 21	21	23 48		
20		23 49		
21		12		
22				

土曜の下りは、7時台～21時台は概ね2～4本程度の運行となっている。平日と比較して朝の通勤・通学時間帯の運行本数は減少しているものの、昼間帯は平日と同程度である。日祝の下りは、概ね土曜と同じ傾向であるが、14時台の運行本数が5本と多くなっている。

土曜				運行本数(計)	
系統	31/331系統	23/223系統	777系統		
方面	コザ/泡瀬二区方面	具志川バスター・ミナル方面	屋慶名バスター・ミナル方面		
05				運行なし	0
06		59			1
07	48	19 39			3
08		24 44			2
09	16	04 42			3
10	18	22 48			3
11	05 35	03			3
12	05 48	05 35			4
13	28	35			2
14	18 48	18 45			4
15	40	20			2
16	30	01 48			3
17	10	18 52			3
18	08 58	22 51			4
19	58	19 49			3
20		24 42			2
21		20 40			2
22		10			1

日祝				運行本数(計)	
系統	31/331系統	23/223系統	777系統		
方面	コザ/泡瀬二区方面	具志川バスター・ミナル方面	屋慶名バスター・ミナル方面		
05				運行なし	0
06		59			1
07	48	19 39			3
08		24 44			2
09	16	04 42			3
10	16	22 48			3
11	22	03			2
12	14	05 35			3
13	26	35			2
14	12 47	18 20 45			5
15	28	20			2
16		01 48			2
17	03	18 52			3
18	57	22 51			3
19		19 49			2
20	01	24 42			3
21		20 40			2
22		10			1

#### ④ <88系統> (新城バス停)

88系統は平日のみ運行しており、上り下りともに1日3便の運行である。

平日		運行 本数 (計)	平日		運行 本数 (計)
系統	88系統		系統	88系統	
方面	旭橋・那覇バス ターミナル方面	方面	コンベンション センター前方面		
05		0	05		0
06		0	06		0
07		0	07		0
08		0	08	09	1
09	24	1	09		0
10		0	10		0
11		0	11		0
12		0	12		0
13		0	13		0
14		0	14		0
15		0	15	09	1
16	34	1	16		0
17		0	17		0
18		0	18		0
19		0	19		0
20		0	20	23	1
21	24	1	21		0
22		0	22		0

## 3-2 地区等における交通体系の検討

宜野湾市地域公共交通計画で示す将来ネットワーク等交通機関の階層的構造を踏まえ、西普天間住宅地区及び周辺地区の円滑な移動環境の形成に向けた交通体系の概略検討を行った。

### 3-2-1 地区等における交通体系（概略）

前項で把握した西普天間住宅地区及び周辺地区における今後の移動需要の見通しから、円滑な移動環境を検討していくにあたってのポイントを整理した。

表 西普天間住宅地区及び周辺地区の今度の移動需要の見通しのポイント

都市・交通政策	<ul style="list-style-type: none"><li>基幹バスシステムの構築が検討されている県道 81 号宜野湾北中城線では、2032 年度以降に伊佐から胡屋向けの下り区間においてバスレーンを導入する計画となっている。</li><li>胡屋バスタは具体的な建設開始時期等は示されていないものの、令和 6 年度はバスタ構想の実現に向けて「胡屋・中央地区交通拠点におけるにぎわい創出の社会実験」が行われるなど、着々と検討が進んでいく。</li></ul>
人口	<ul style="list-style-type: none"><li>西普天間住宅地区の想定人口は 1,124 人とされている。</li><li>西普天間周辺地区（野嵩、普天間、新城、喜友名）では減少傾向が続いているおり、10 年前と比較して約 1,100 人減少している。</li></ul>
西普天間周辺地区の住民の外出特性	<ul style="list-style-type: none"><li>通勤・通学先は自地区や那覇市への移動が多い傾向にある。交通手段はもっぱら自家用車を利用している。</li><li>買い物先は約 9 割が市内で済ませており、多くは自地区で、「サンエー喜友名店」「ユニオン普天間店」「ユニオン新城店」などが利用されている。交通手段はもっぱら自家用車が多いが、普天間や野嵩は歩・自転車も一定程度利用されている。</li><li>通院先は市内が多いが、買物と比較して市外（浦添市、沖縄市、西原町、中城村）への移動も多い。市内では北地区、西地区、東地区の施設が多く利用されている。交通手段はもっぱら自家用車が多い。</li></ul>
交通サービス	<ul style="list-style-type: none"><li>琉球大学病院の開院（令和 7 年 1 月）に伴って、294 系統、25/125 系統が新設され、西普天間住宅地区内に 2 バス停が設置された。これにより西普天間住宅地区内は概ね半径 300m 圏域内となっている。25 往復/日運行している。</li><li>県道 81 号宜野湾北中城線は、基幹バス区間として位置付けられており、23/223 系統、31/331 系統、777 系統、88 系統が運行しており、普天間入口バス停や新城バス停から利用できる。66 往復/便運行している。</li><li>普天間交差点は国道 330 号を経由する路線も利用できる交通の要衝でもある。</li></ul>

以上のポイントを踏まえ、西普天間住宅地区及び周辺地区における今後の交通体系について、必要となる交通サービス等を考察した。

西普天間住宅地区では今後 1,100 規模の住民が増加する見込みとなっており、通勤・通学、買物、通院などの交通手段の確保が必要となる。県道 81 号は基幹バス区間にも位置付けられており、今後も高いサービス水準が確保されると想定される。また、国道 330 号も沖縄本島中部の骨格軸でもあり引き続き路線バスの高いサービス水準が保たれると考えられる。

このような仮定において、西普天間住宅地区では、地区内と普天間バス停、新城バス停をつなぐ交通サービスが求められると考える。

また、地区内の商業施設の立地が不透明な状況ではあるが、西普天間周辺地区にはスーパーが複数店舗あり、西普天間住宅地区の住民が利用する可能性が高い。このことも踏まえると、バス停までのアクセスや、西普天間住宅地区及び周辺地区内の短距離移動を支える機能を持つことも必要と思われる。

こうした路線バスの二次交通としての機能と、地区内の近距離移動を確保する機能を持つ交通サービスの輸送能力としては、居住者だけで 1,100 人見込まれ、このうち、公共交通を 30% が利用するとした場合、公共交通利用者は 330 人と試算される。これは定員 50 人の路線バスで換算すると 7 台分ほどの需要ボリュームとなる。さらに、琉球大学病院関係者や来院者、琉球大学医学部関係者の利用も加わることも考慮する必要がある。

改善基準告示（R6.4）以降、運転士不足が深刻化している中、これだけの台数を確保することは現時点では非常に困難なものと考えられる。

路線バスの供給量を踏まえると、交通モードとしては、全国で実証運行が進みレベル 4（乗務員なしの完全自動運転）の実用化が期待される自動運転バスや、自転車や電動キックボード、スクーター、シニアカーなどのシェアリングサービスなどの有効性が高いと思われる。

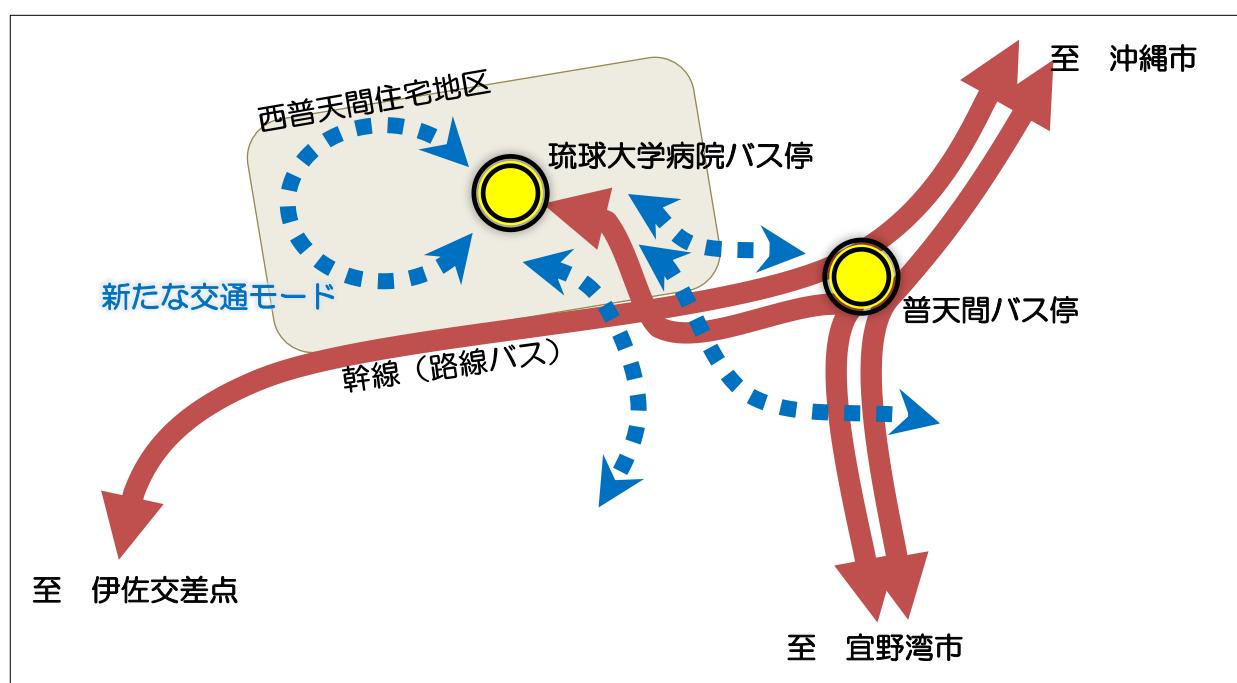


図 西普天間住宅地区及び周辺地区的交通体系イメージ（案）

### 3-2-2 先進技術等の事例収集

検討にあたり、他地域における先進技術を用いた事例等を収集し、今後の基礎資料とした。

表 先進技術の収集事例 一覧

カテゴリー	地域	概要
自動運転	中型自動運転バス (茨城県日立市)	・令和3年度より経済産業省と国土交通省が共同で進めてきた「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」において、自動運転移動サービスの実現に向けた実証実験を茨城県日立市の「ひたちBRT」で実施し、令和7年2月よりレベル4での営業運行が開始された。
	自動運転バス (茨城県境町)	・ソフトバンク株式会社の子会社 BOLDLY 株式会社及び株式会社マクニカの協力のもと、令和2年11月より生活路線バスとして定時定路線での運行を行っている。 ・一定条件下で無人運行が可能な「レベル4」に対応した車両を令和4年に導入し、定常運行に向けて令和6年5月まで実証運行が行われた。
	自動運転EVバス (東京都大田区)	・Navya Mobility が提供する自動運転EVバス「ARMA (アルマ)」を使用し、商業施設内の無料循環バスとして定常運行を行っている。 ・2024年8月からは、晴天時に限りレベル4（乗務員なしの完全自動運転）の運行を開始した。
グリーン スロー モビリティ	IKEBUS(イケバス) (東京都豊島区)	・池袋駅周辺を回遊する乗り合いバスとして、話題性のある車両デザインによるグリーンスローモビリティ (eCOM) を運行している。 ・池袋駅や公園・商業施設などの主要スポットを結ぶ2つのルートを展開し、20分間隔で周遊運行している。
	潮待ちグリスロタクシー (広島県福山市)	・平成31年4月から鞆の浦にて「暮らし」を守る移動手段として、また来訪者の移動手段として「潮待ちグリスロタクシー」を運行している。
シェアリング サービス	チャリチャリ (熊本県熊本市)	・中心市街地の回遊性の向上や自家用車から公共交通への転換を図ることを目的に、「熊本市シェアサイクル実証実験事業」を行い、令和6年4月から本格運用に移行した。
	LUUP (栃木県宇都宮市)	・宇都宮市では、公共交通を降りてから目的地までのラストワンマイルの移動手段の充実に向けて、電動アシスト自転車等によるシェアリングモビリティの実証実験を行ってきた。 ・令和6年度からは、株式会社 LUUP が運営主体となって「宇都宮市シェアリングモビリティ事業」を実施している。
	ラクすく (福岡県福岡市)	・福岡市を中心に、株式会社新出光がEVスクーターのシェアリングサービスを提供している。 ・EVサービスを1分単位で借りることができ、ポートに乗り捨てができる。
	WHILL(自動運転モデル) (熊本中央病院)	・熊本中央病院において、株式会社 WHILL が提供する自動運転パーソナルモビリティ「WHILL 自動運転モデル」が導入された。
	シェア型マルチモビリティ (岐阜県多治見市)	・岐阜県多治見市において、「シェア型マルチモビリティ」の実証実験が行われた。 ・小型EV(トヨタ自動車の「C+pod」)と電動アシスト自転車を利用することができる。
	グリーンモビリティカーシェアリング (愛知県名古屋市)	・名古屋城グリーン水素ステーションで燃料電池自動車(FCV)を用いたカーシェアリングサービスが提供されている。

カテゴリー	地域	概要
その他の先進的な事例	団地まるごと駅マエ化プロジェクト (兵庫県神戸市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市と西日本旅客鉄道株式会社が連携し、郊外団地の「駅からちょっと遠い」問題に取り組む実証実験が実施された。</li> <li>・若年ファミリー世帯を対象として、住まいと移動がセットになった「郊外団地をまるごと駅マエ化」する新しい団地暮らしを提案する。</li> </ul>
	空中配達ロボット ソラカラ便 (神奈川県川崎市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川県川崎市の虹ヶ丘団地で、空中配達ロボット「ソラカラ便」の実証実験が行われている。</li> <li>・専用アプリから商品を注文すると、空中配達ロボットが団地内の受け取りボックスまで商品を配達する。</li> </ul>

## 1) 自動運転

### ① 茨城県日立市「中型自動運転バス」

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年度より経済産業省と国土交通省が共同で進めてきた「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」において、自動運転移動サービスの実現に向けた実証実験を茨城県日立市の「ひたちBRT」で実施し、令和7年2月よりレベル4での営業運行が開始された。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成30年度より、自動運転レベル4相当の技術を搭載した小型バスを用いて、ひたちBRTの一部路線におけるラストワンマイル自動運転の実証評価を実施していた（平成30年度はレベル2）。</li> <li>令和2年度より、中型バスの自動運転車両と路側センサー、遠隔監視装置を活用した実証を実施。</li> <li>令和7年2月からは、おさかなセンターから多賀駅前までの約8.7kmを走行する路線で、BRT専用道区間である南部図書館～河原子間の約6.1kmをレベル4の自動運転で走行する。</li> <li>構内最長距離でのレベル4運行であり、また国内で一般的に使用される中型バスのレベル4自動運転としての営業運行は国内初となる。</li> </ul> <p>【運行内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車料金：片道大人200～480円（小児運賃半額）</li> <li>運行区間：ひたちBRTおさかなセンター停留所～多賀駅前停留所 ※うち自動運転区間は河原子BRT～南部図書館（6.1km）</li> <li>運行日：平日</li> <li>便数：8便4往復</li> <li>運行車両：中型自動運転バス (車名：いすゞ エルガミオ)</li> </ul>  <p>中型自動運転バス</p> <p>出典：日立市HP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用方法：通常運行のバスと同様 ※立ち乗りは不可</li> </ul>
効果影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>レベル4での走行実績を重ね、技術開発をさらに進めることで国内初の車内無人の路線バス営業運行を令和8年度中に実施することを目指す。</li> </ul>
参考URL	<p>茨城交通 プレスリリース  <a href="http://www.ibako.co.jp/contents/newsrelease/2025/01/29325.html">http://www.ibako.co.jp/contents/newsrelease/2025/01/29325.html</a></p> <p>国土交通省 プレスリリース  <a href="https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000341605.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000341605.pdf</a></p> <p>ひたちBRT 自動運転バス 営業運行開始のお知らせ  <a href="https://www.city.hitachi.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/015/631/zidouunntenntirasi.pdf">https://www.city.hitachi.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/015/631/zidouunntenntirasi.pdf</a></p>

## ② 茨城県境町「自動運転バス」

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソフトバンク株式会社の子会社 BOLDLY 株式会社及び株式会社マクニカの協力のもと、令和 2 年 11 月より生活路線バスとして定時定路線での運行を行っている。なお、自治体が自動運転バスを公道で定常運行するのは境町が国内初となっている。</li> <li>一定条件下で無人運行が可能な「レベル 4」に対応した車両を令和 4 年に導入し、定常運行に向けて令和 6 年 5 月まで実証運行が行われた。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルートの設定については、住民へのインタビューを実施したほか、人流データの解析を行い、定量的に密集度が高い地点を結ぶ形で運行ルートを設定した。また、人流分析技術を用いて、20km/h の低速自動運転バスが運行しても他の交通に影響を与えない路線となるよう設定。</li> <li>アナログ的な広報活動を行い、地域住民から自動運転バス導入に対しての理解を得て、バス停の敷地の提供や路上駐車の減少等の協力を得ている。車両のラッピングは町出身のアーティストとの共創やデザインコンテストの開催など、地域住民を巻き込みながら取り組んでいる。</li> </ul> <p>【運行内容（令和 7 年 2 月 22 日時点）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車料金：無料（事前予約なし）</li> <li>乗車人員：10 名</li> <li>運行時間帯：午前 7 時 30 分～午後 4 時（土日祝も運行）</li> <li>便 数：33 便</li> <li>停留所数：22 力所</li> <li>車両数：5 台</li> <li>運行車両：「ナビヤアルマ」 (仮 Navya Mobility 社製)</li> </ul>  <p>出典：境町 HP</p>
効果影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済効果として、国の補助金や寄付などによる 5.2 億円の効果、広告や消費拡大などによる 3.3 億円の効果が出ている。</li> <li>運行開始後 1.5 年で累計 8,800 人が利用している。</li> </ul>
参考 URL	<p>境町 HP  <a href="https://www.town.ibaraki-sakai.lg.jp/page/page002440.html">https://www.town.ibaraki-sakai.lg.jp/page/page002440.html</a></p> <p>デジタル田園都市国家構想 HP  <a href="https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digitaldenen/menubook/2022_summer/0024.html">https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digitaldenen/menubook/2022_summer/0024.html</a></p>

### ③ 東京都 大田区（羽田イノベーションシティ）「自動運転 EV バス」

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Navya Mobility が提供する自動運転 EV バス「ARMA（アルマ）」を使用し、商業施設内の無料循環バスとして定常運行を行っている。</li> <li>• 2024 年 8 月からは、晴天時に限りレベル 4（乗務員なしの完全自動運転）の運行を開始した。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両は無人運転を想定した自動運転バスを一部改造し、日本の法律に適合させた手動運転が可能なバスを使用している。</li> <li>• 運行管理には車両の遠隔監視が導入されており、緊急時などに車内との通話が行えるほか、ブレーキを頻発する地点などをログから把握して速度の調整などを行える。</li> </ul> <p>【運行内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 乗車人員：10名</li> <li>• 運行時間帯：16:10～17:40</li> <li>• 便 数：10便</li> <li>• 走行距離：1周約 0.8km</li> <li>• 走行速度：最大 8km/h</li> <li>• 使用車両：「ナビヤアルマ」（仮 Navya Mobility 社製）</li> </ul>  <p>出典：HANEDA INNOVATION CITY HP</p>
効果 影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 施設来場者に構内移動の利便性を提供するとともに、自動運転技術を体験できる機会を提供している。</li> </ul>
参考 URL	<p>HANEDA INNOVATION CITY HP  <a href="https://haneda-innovation-city.com/bus_schedule/">https://haneda-innovation-city.com/bus_schedule/</a>          一般社団法人日本自動車会議所 HP（日刊自動車新聞 2020 年 9 月 25 日掲載）  <a href="https://www.aba-j.or.jp/info/industry/13577/">https://www.aba-j.or.jp/info/industry/13577/</a></p>

## 2) グリーンスローモビリティ

### ① 東京都豊島区「IKEBUS（イケバス）」（グリーンスローモビリティ）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>池袋駅周辺を回遊する乗り合いバスとして、話題性のある車両デザインによるグリーンスローモビリティ（eCOM）を運行。</li> <li>池袋駅や公園・商業施設などの主要スポットを結ぶ2つのルートを展開し、20分間隔で周遊運行している。</li> <li>時間に応じて、貸し切り運行も実施している。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>池袋駅周辺において、観光の視点から、街の回遊向上と新たなシンボルとなる新しい移動システムを検討する中で、話題性や街の魅力向上、環境への配慮、高齢者や障がい者等の交通弱者が気軽に利用できる、という視点からグリーンスローモビリティ（eCOM）に着目し、関係者との協議・調整を重ね導入。</li> </ul> <p>【運行内容（令和7年3月12日時点）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車料金：&lt;大人&gt; <ul style="list-style-type: none"> <li>1回乗車券 200円/1日乗車券 500円</li> <li>&lt;子ども・高齢者・障がい者等&gt;</li> <li>1回乗車券 100円/1日乗車券 250円</li> <li>※小学生未満無料</li> <li>※回数券：11枚つづり 1,000円（1枚あたり100円分）</li> <li>※貸切料金の設定あり</li> </ul> </li> <li>乗車人員：22名</li> <li>運行時間帯：9:26（始発）～18:26（最終）</li> <li>便 数：26便（Aルート12便、Bルート14便）</li> <li>停留所数：13カ所（Aルート・Bルートの重複除く）</li> <li>使用車両：eCOM-10 (株式会社シンクトウギャザー)</li> </ul> <div style="text-align: right;">  <p>出典：WILLER EXPRESS（株）IKEBUS 専用ページ</p> </div>
効果影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>街に点在する4つの公園、主要施設・観光スポットを連絡し、来訪者の回遊を促している。</li> <li>乗って楽しく、乗客同士が向い合って座ることから自然に会話が生まれコミュニケーションが生まれるバスであり、街に活気とコミュニケーションを生み出すバスとして期待されている。</li> <li>車両やデザインの話題性もあり、街の新たなシンボルとしての役割が期待されている。</li> </ul>
参考URL	<p>WILLER EXPRESS（株）IKEBUS 専用ページ  <a href="https://travel.willer.co.jp/ikebus/">https://travel.willer.co.jp/ikebus/</a>          グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き（P42）  <a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001405966.pdf">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001405966.pdf</a></p>

## ② 広島県福山市「潮待ちグリスロタクシー」

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 31 年 4 月から鞆の浦にて「暮らし」を守る移動手段として、また来訪者の移動手段として「潮待ちグリスロタクシー」を運行している。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>時速 20km 未満で走行し、窓やドアがないため鞆の浦の波の音や潮風の香りなど潮待ちの港町を堪能しながら移動できる。</li> </ul> <p>【運行内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運 行 日：月曜日～日曜日※天候次第では運休</li> <li>運 行 時 間 帯：午前 9 時～午後 6 時</li> <li>運 行 区 域：鞆地区のみ</li> <li>利 用 料 金：初乗り 750 円（通常タクシーと同額）</li> <li>モ デ ル コ ル ス：お手軽コース（30 分） 3,200 円 満喫コース（60 分） 6,400 円 ※30 分延長で 3,200 円ずつ加算</li> </ul>
効果 影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の外出機会の促進。</li> <li>観光客の移動手段の確保、「また来たい」という思い出作りによるリピーターの創出。</li> </ul>
参考 UR L	<p>福山市 HP  <a href="https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/site/miryoku2023/289601.html">https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/site/miryoku2023/289601.html</a></p> <p>アサヒタクシー株式会社 HP  <a href="https://asahitaxi.jp/kanko/gurisuro_shiomachi/">https://asahitaxi.jp/kanko/gurisuro_shiomachi/</a></p>

### ■ 運行区域



### 3) シェアリングサービス

#### ① 熊本県 熊本市「チャリチャリ」（自転車）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の回遊性の向上や自家用車から公共交通への転換を図ることを目的に、「熊本市シェアサイクル実証実験事業」を行い、令和6年4月から本格運用に移行した。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルサービス「チャリチャリ」と連携し、市内 313 ポートと 1,100 台の自転車でスタートした。</li> <li>さらなる利便性の向上のため、実証実験期間中からエリアの拡大を行い、自転車についても令和6年8月時点では 1,500 台にまで拡充している。</li> </ul> <p>【サービス概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利 用 方 法：スマートフォンアプリでポートに駐輪されている自転車の鍵を開けて使用し、目的地付近のポートに駐輪して返却する。</li> <li>利 用 料 金：6 円/分（ベーシック）、15 分/円（電動アシスト自転車）</li> </ul>
効果 影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023 年時点におけるチャリチャリの延べ走行距離は 32.7 万 km に及んでいる。また、環境面での効果として CO<sub>2</sub>の削減量は約 59.9 トン（2023 年時点）となっている。</li> </ul>
参考 UR L	<p>熊本市 HP</p> <p><a href="https://www.city.kumamoto.jp/kiji00341778/index.html">https://www.city.kumamoto.jp/kiji00341778/index.html</a></p>

#### ■ 熊本市内チャリチャリ運行エリア



出典：熊本市 HP

## ② 栃木県宇都宮市「Luup」（電動アシスト自転車・電動キックボード）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>宇都宮市では、公共交通を降りてから目的地までのラストワンマイルの移動手段の充実に向けて、令和4・5年度に電動アシスト自転車等によるシェアリングモビリティの実証実験に取り組んできた。</li> <li>令和6年度からは、行政が必要な支援を行いながら、株式会社 LUUP が運営主体となって「宇都宮市シェアリングモビリティ事業」を実施している。（実施期間：令和6年10月1日～令和9年9月30日）</li> </ul>
【サービス概要】	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービス内容：電動アシスト自転車と電動キックボードのシェアリングサービス。スマートフォンアプリ「LUUP」を用いて、電動キックボードや電動アシスト自転車に乗車し、街じゅうにあるポートからポートへ移動することができる。</li> <li>利用可能時間：24時間</li> <li>利用料金：都度払い：165円/30分 月額：2,000円（毎回30分乗り放題で超えた場合は30分ごとに延長料165円（税込）が加算）</li> <li>車両台数：電動アシスト自転車100台 電動キックボード60台 ※順次追加予定</li> <li>ポート数：約20ポート ※順次拡大予定</li> <li>利用方法：</li> </ul>
詳細	 <p>出典：LUUP HP</p>
効果影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地での移動手段としての有効性の検証や安全な利用環境などを検証する実証実験を実施し、地域における交通手段の新たな選択肢としての活用が確認された。</li> </ul>
参考URL	<p>宇都宮市 HP「宇都宮市シェアリングモビリティ事業」  <a href="https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/kotsu/1032102/index.html">https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/kotsu/1032102/index.html</a></p> <p>LUUP プレスリリース  「宇都宮市でのLRT開業に合わせて「LUUP」の提供を拡大」  <a href="https://luup.sc/news/2023-10-06-utsunomiya-lrt/">https://luup.sc/news/2023-10-06-utsunomiya-lrt/</a></p>

### ③ 福岡県福岡市「ラクすく」(EV スクーター)

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡市を中心に、株式会社新出光がEVスクーターのシェアリングサービスを提供している。</li> <li>EVサービスを1分単位で借りることができ、ポートに乗り捨てが可能。</li> </ul>
取組み 詳細	<p>サービス内容: EVスクーターのシェアリングサービス 利用可能時間: 24時間 利用料金: 16円/分 ポート数: 約200ポート(2025年3月時点) 利用方法:</p> <p><b>ラクすくの利用方法</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 LINEで友だち登録 ラクすくのLINEアカウントを友達追加して、運転免許証とクレジットカード情報を登録</li> <li>2 ポートを検索 マップ画面を開いて、借りたい場所のポートをさがす</li> <li>3 スクーターを予約 スクーターはご利用の15分前から予約可能</li> <li>4 鍵の取り出し メーター下のQRコードを読み取り、キーBOXを開錠させて鍵を取り出す</li> <li>5 ヘルメットの着用 リアボックスからヘルメットを取り出し、着用</li> <li>6 専用ポートに返却 ご返却の際は、必ず専用ポートに返却</li> </ol> <p>出典: ラクすく HP</p>
効果 影響	—
参考 URL	<a href="https://idex-rakusuku.jp/index.html?link#area">ラクすく HP</a> <a href="https://idex-rakusuku.jp/index.html?link#area">https://idex-rakusuku.jp/index.html?link#area</a>

#### ④ 熊本中央病院「WHILL（自動運転モデル）」（自動運転パーソナルモビリティ）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本中央病院において、株式会社 WHILL が提供する自動運転パーソナルモビリティ「WHILL 自動運転モデル」が導入された。</li> </ul>
取組み 詳細	<p><b>【サービス概要】</b></p> <p>サービス内容：WHILL ステーションから特定の場所までを自動運転にて案内。降車後は、無人運転により元の場所まで返却される。</p> <p>運用時間：10:00～15:00</p> <p>導入台数：2台</p> <p>導入エリア：2F 一部エリア</p> <p>乗り場：再来受付機付近、受付2付近（2か所）</p> <p>利用対象者：熊本中央病院の外来患者や家族など</p> <p>使用車両：WHILL 自動運転モデル</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">出典：WHILL HP</p>
効果 影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリーな移動環境を整えることで、特に長距離歩行や足腰に不安のある患者の快適な移動環境を整える。</li> <li>自動運転で目的地まで移動することで、病院スタッフの負担を軽減する。</li> </ul>
参考 URL	<p>WHILL 株式会社プレスリリース 「九州初！熊本中央病院で WHILL 自動運転サービス導入」  <a href="https://prtmes.jp/main/html/rd/p/000000151.000011151.html">https://prtmes.jp/main/html/rd/p/000000151.000011151.html</a></p>

## ⑤ 岐阜県多治見市「シェア型マルチモビリティ」

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県多治見市において、「シェア型マルチモビリティ」の実証実験が行われている。</li> <li>小型EV（トヨタ自動車の「C+pod」）と電動アシスト自転車を利用することができる。</li> </ul>
取組み 詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>多治見市で太陽光による分散発電事業に携わってきた株式会社エネファント、モビリティシェアサービスを提供するOpen Street株式会社、多治見市によって、小型EVと電動アシスト自転車のシェアリングサービスの実証実験が行われた。</li> <li>多治見駅前にコンテナ型のソーラーカーポートが設けられ、電気自動車充電設備「エネルギー」と電動アシスト自転車の充電コネクタが設置されている。</li> </ul> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  <p>出典：Panasonic HP</p> </div>
【電動アシスト自転車シェアリングサービス概要】	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービス内容：超小型BEV「C+pod」のシェアリングサービス</li> <li>乗車定員：2名</li> <li>ステーション数：3か所</li> <li>利用料金：お手軽パック：200円/15分 3時間パック：2,200円 6時間パック：4,000円 12時間パック：6,000円</li> <li>利用方法：専用のアプリで利用登録・予約を行い、利用後は指定のステーションに返却する。</li> </ul> <p>【電動アシスト自転車シェアリングサービス概要（実証実験時）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サービス内容：電動アシスト自転車のシェアリングサービス</li> <li>利用時間：24時間</li> <li>ステーション数：6か所</li> <li>利用料金：70円/15分（最大1,000円/12時間）</li> <li>利用方法：専用のアプリで会員登録・予約を行い、利用後は任意のステーションに返却する。</li> </ul>
効果 影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動の選択肢を広げ、まちの回遊性向上を実現する。</li> <li>近距離の地域移動や少人数の移動の電化を促し、ソーラーカーポートでモビリティの充電をすることで、地域移動の脱炭素化を推進する。</li> </ul>
参考 URL	<p>Panasonic HP  <a href="https://www2.panasonic.biz/jp/Re-energyMulti-mobilityService.html">https://www2.panasonic.biz/jp/Re-energyMulti-mobilityService.html</a></p> <p>HELLO CYCLING 多治見 C+pod（小型BEV）カーシェア 専用HP  <a href="https://tajimi.hellomobility.jp/">https://tajimi.hellomobility.jp/</a></p> <p>HELLO CYCLING プレスリリース  <a href="https://www.hellocycling.jp/info/news/2021/10/25/903/">https://www.hellocycling.jp/info/news/2021/10/25/903/</a></p>

## ⑥ 愛知県名古屋市「グリーンモビリティカーシェアリング」

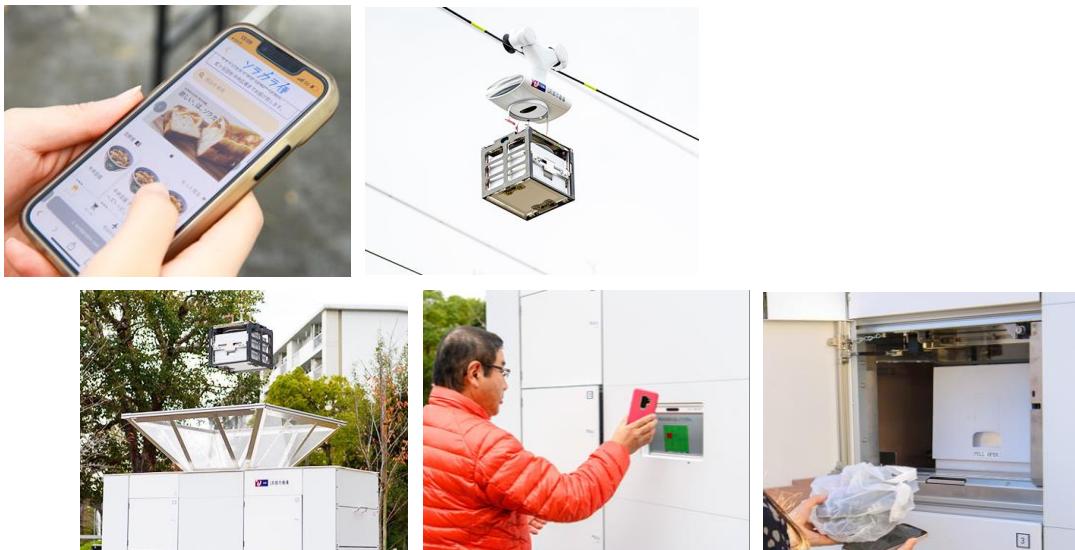
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋城グリーン水素ステーションで燃料電池自動車（FCV）を用いたカーシェアリングサービスが提供されている。</li> </ul>																																																																					
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋市に本社を置く有限会社位田モータースによって、2021年から燃料電池自動車（FCV）を用いたカーシェアリングサービスの「グリーンモビリティ カーシェアリング」のプロジェクトを開始された。</li> <li>燃料電池自動車のカーシェアサービスを始めると同時に、カーシェアのパーキング施設に水素ステーションを併設することで、燃料電池自動車が普及する上で課題となっている、水素の充填を解決している。</li> </ul> <p><b>【グリーンモビリティカーシェアリング】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サービス内容: 燃料電池自動車「トヨタ MIRAI」のシェアリングサービス</li> <li>車両台数: 4台</li> <li>ステーション数: 1か所</li> <li>利用時間: 24時間</li> <li>利用方法: 専用のアプリで利用登録・予約を行い、利用する。</li> <li>利用料金:</li> </ul> <p><b>初期費用</b></p> <table border="1"> <tr> <td>ご入会手数料</td><td>特徴</td></tr> <tr> <td>¥1,650</td><td>アカウント毎</td></tr> </table> <p><b>基本料金</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>月額/年額</th><th>プラン名</th><th>基本料金</th><th>毎月の還元ポイント※</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">月額</td><td>エコノミープラン</td><td>¥1,000</td><td>P0</td></tr> <tr><td>スタンダードプラン</td><td>¥2,000</td><td>P1,500</td></tr> <tr><td>デラックスプラン</td><td>¥5,000</td><td>P6,000</td></tr> <tr><td>プレミアムプラン</td><td>¥8,000</td><td>P10,000</td></tr> <tr> <td>年額</td><td>プレミアム+</td><td>¥76,800</td><td>P10,000</td></tr> </tbody> </table> <p>※1 ポイント1円相当としてカーシェアリングに利用いただけます。    - 月額プランの場合、月額プラン料金決済後にポイントを付与します。    - 年額プランの場合、毎月のプラン申込日にポイントを付与します。    - 還元ポイントは最長6ヶ月間ご利用出来ます。但し保有できるポイントの上限は25,000ポイントです。    - プランの変更是いつでも可能です。ただし、一度プランを変更すると次の支払日まではプラン変更はできません    - 月額プランと年額プランがありますが、月額プランと年額プランへの切り替えはできません</p> <p><b>車種別料金表</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>プランA</th><th>プランB</th><th>プランC</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>90分パック</td><td>¥1,980</td><td>¥3,300</td><td>¥4,620</td></tr> <tr> <td>6時間パック</td><td>¥7,260</td><td>¥12,100</td><td>¥16,940</td></tr> <tr> <td>12時間パック</td><td>¥8,250</td><td>¥13,750</td><td>¥19,250</td></tr> <tr> <td>24時間パック</td><td>¥9,900</td><td>¥16,500</td><td>¥23,100</td></tr> <tr> <td>3日間パック</td><td>¥24,750</td><td>¥41,250</td><td>¥57,750</td></tr> <tr> <td>1週間パック</td><td>¥57,750</td><td>¥96,250</td><td>¥134,750</td></tr> <tr> <td>1ヶ月パック</td><td>¥173,250</td><td>¥288,750</td><td>¥404,250</td></tr> <tr> <td>距離料金※2</td><td>¥22/km</td><td>¥22/km</td><td>¥22/km</td></tr> <tr> <td>超過料金※3</td><td>¥1,980/時間</td><td>¥3,300/時間</td><td>¥4,620/時間</td></tr> <tr> <td>配送料金(片道)</td><td>¥1,100</td><td>¥2,200</td><td>¥2,200</td></tr> </tbody> </table> <p>※上記料金には消費税を含みます。    ※距離料金記載のある車種は料金に燃料費を含みます    が、指定のスタンド充填に限ります。    ※配送に関しては条件があります。</p> <p>出典: FCEV Green Mobility 公式アプリ</p>	ご入会手数料	特徴	¥1,650	アカウント毎	月額/年額	プラン名	基本料金	毎月の還元ポイント※	月額	エコノミープラン	¥1,000	P0	スタンダードプラン	¥2,000	P1,500	デラックスプラン	¥5,000	P6,000	プレミアムプラン	¥8,000	P10,000	年額	プレミアム+	¥76,800	P10,000		プランA	プランB	プランC	90分パック	¥1,980	¥3,300	¥4,620	6時間パック	¥7,260	¥12,100	¥16,940	12時間パック	¥8,250	¥13,750	¥19,250	24時間パック	¥9,900	¥16,500	¥23,100	3日間パック	¥24,750	¥41,250	¥57,750	1週間パック	¥57,750	¥96,250	¥134,750	1ヶ月パック	¥173,250	¥288,750	¥404,250	距離料金※2	¥22/km	¥22/km	¥22/km	超過料金※3	¥1,980/時間	¥3,300/時間	¥4,620/時間	配送料金(片道)	¥1,100	¥2,200	¥2,200
ご入会手数料	特徴																																																																					
¥1,650	アカウント毎																																																																					
月額/年額	プラン名	基本料金	毎月の還元ポイント※																																																																			
月額	エコノミープラン	¥1,000	P0																																																																			
	スタンダードプラン	¥2,000	P1,500																																																																			
	デラックスプラン	¥5,000	P6,000																																																																			
	プレミアムプラン	¥8,000	P10,000																																																																			
年額	プレミアム+	¥76,800	P10,000																																																																			
	プランA	プランB	プランC																																																																			
90分パック	¥1,980	¥3,300	¥4,620																																																																			
6時間パック	¥7,260	¥12,100	¥16,940																																																																			
12時間パック	¥8,250	¥13,750	¥19,250																																																																			
24時間パック	¥9,900	¥16,500	¥23,100																																																																			
3日間パック	¥24,750	¥41,250	¥57,750																																																																			
1週間パック	¥57,750	¥96,250	¥134,750																																																																			
1ヶ月パック	¥173,250	¥288,750	¥404,250																																																																			
距離料金※2	¥22/km	¥22/km	¥22/km																																																																			
超過料金※3	¥1,980/時間	¥3,300/時間	¥4,620/時間																																																																			
配送料金(片道)	¥1,100	¥2,200	¥2,200																																																																			
効果影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能なグリーンモビリティカーシェアリングによって、カーボンニュートラル社会を実現する。</li> </ul>																																																																					
参考URL	<p>有限会社位田モーターズ HP  <a href="https://greenmobility.idamotors.co.jp/">https://greenmobility.idamotors.co.jp/</a></p> <p>株式会社ヨコオ プレスリリース    「ヨコオが参画している「グリーンモビリティカーシェアリング」のサービス開始に伴い、名古屋城グリーン水素ステーションで開所式を実施」  <a href="https://prtentimes.jp/main/html/rd/p/000000041.000014426.html">https://prtentimes.jp/main/html/rd/p/000000041.000014426.html</a></p>																																																																					

#### 4) その他の先進的な事例

##### ① 兵庫県神戸市「団地まるごと駅マエ化プロジェクト」

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市と西日本旅客鉄道株式会社が連携し、郊外団地の「駅からちょっと遠い」問題に取り組む実証実験を行っている。</li> <li>・若年ファミリー世帯を対象として、住まいと移動がセットになった「郊外団地をまるごと駅マエ化」する新しい団地暮らしを提案する。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市と西日本旅客鉄道株式会社は、「『団地まるごと駅マエ化プロジェクト』の事業連携に関する協定」を締結し、若年ファミリー世帯の郊外団地への入居促進と鉄道の利用促進に取り組んでいる。</li> <li>・実証実験の対象となっている「シティハイツ狩口」は、駅から少し離れた立地や築年数の経過等を背景として、高齢化や空き家の増加が課題となっている。</li> <li>・実証実験期間中に若年ファミリー層が「シティハイツ狩口」に入居すると、JR 西日本の「きっかけエリアパス」と電動シェアマイクロモビリティ「LUUP」の利用クーポンを受け取ることができる。</li> </ul> <p>【団地まるごと駅マエ化プロジェクト 概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象エリア：JR 朝霧駅を起点とする狩口台・明石舞子エリア</li> <li>・対象世帯：シティハイツ狩口に新規入居する若年ファミリー世帯 (夫婦年齢合計 80 歳以下または未就学児のいる世帯)</li> <li>・対象期間：2024 年 7 月 1 日から 2025 年 1 月 1 日に入居</li> </ul> <p>■「きっかけエリアパス」概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区間：三ノ宮駅～明石駅</li> <li>・種別：記名式 ICOCA 通勤定期券</li> <li>・有効期間：6か月</li> </ul> <p>■「LUUP 利用クーポン」概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配布数：10 分/回を最大 100 回分</li> </ul>
効果影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住まいと移動をセットで提案し、郊外団地の「駅からちょっと遠い」問題を解決する。</li> </ul>
参考 URL	<p>神戸市 HP  <a href="https://www.city.kobe.lg.jp/a01110/973182122835.html">https://www.city.kobe.lg.jp/a01110/973182122835.html</a></p>

## ② 神奈川県川崎市「空中配送ロボット ソラカラ便」

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県川崎市の虹ヶ丘団地で、空中配送ロボット「ソラカラ便」の実証実験が行われている。</li> </ul>
詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>パナソニックホールディングス、東急、UR都市機構は、2023年11月～2024年3月の期間、川崎市麻生区のUR虹ヶ丘団地で、空中配送ロボット技術を活用した新たな配送サービスの実証実験を行った。</li> <li>空中配送ロボットは、支柱に結ばれたワイヤを自動で移動。団地周辺にある「東急ストア」などの店舗やキッチンカーの商品を団地の広場にある受け取りボックスまで商品を配達する。</li> <li>2024年10月～2024年12月には、川崎市との連携・協力のもと、ルートを延伸し、団地敷地内の市道を横断する形での実証実験を行った。</li> <li>2度目の実証実験では、団地内集会所の入口まで配送を行うことで、更なる利便性の向上を図った。さらに、集会所内に設置する会員登録不要のタッチパネル端末からの注文受付も開始すると同時に、支払い方法の見直しを行い、これまでのクレジットカードや電子決済に加え、現金の取り扱いを開始した。</li> <li>実証期間中に専用アプリの講習会や体験会を実施している。</li> </ul> <p>【空中配送ロボット ソラカラ便 概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象エリア：UR 虹ヶ丘団地内</li> <li>利用料金：当面は無料で行うが、有料化を検討し料金の妥当性の検証も行う</li> <li>利用方法：①専用のWebアプリから会員登録を行う ②商品の注文 ③専用のボックスから受け取る</li> </ul> 
	出典：UR賃貸住宅HP
効果影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化に伴う買い物の不便さや、運送業の人手不足などの課題を解決し、暮らしをより豊かにすることを目的としている。</li> </ul>
参考UR L	<p>UR賃貸住宅HP  <a href="https://www.ur-net.go.jp/chintai/college/202312/001139.html">https://www.ur-net.go.jp/chintai/college/202312/001139.html</a></p> <p>パナソニックホールディングス株式会社プレスリリース  <a href="https://prttimes.jp/main/html/rd/p/000005939.000003442.html">https://prttimes.jp/main/html/rd/p/000005939.000003442.html</a></p>

