

新たな交通サービス導入に向けた検討状況

(概要版)

令和7年2月
宜野湾市 建設部 都市計画課

1. 地域公共交通計画の位置づけ

■計画期間

令和6年度～10年度(5年間)

■基本理念

ねたてのまちを支えるシームレス交通体系
～モビリティの選択肢がある便利なまち～

※シームレスとは・・

「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。

■基本方針

方針 1

生活を支える公共交通の実現

多様化かつ流動的な移動ニーズに対して、共創とデジタル技術をもって対応し、日常生活を支える安全で快適な移動環境の構築を目指します。

方針 2

都市の成長を高める公共交通の実現

駐留軍用地跡地の新たなまちづくりや既存市街地の機能更新等で生じる交通需要や、周辺市町村との広域移動に対応した交通ネットワークの構築を目指します。

方針 3

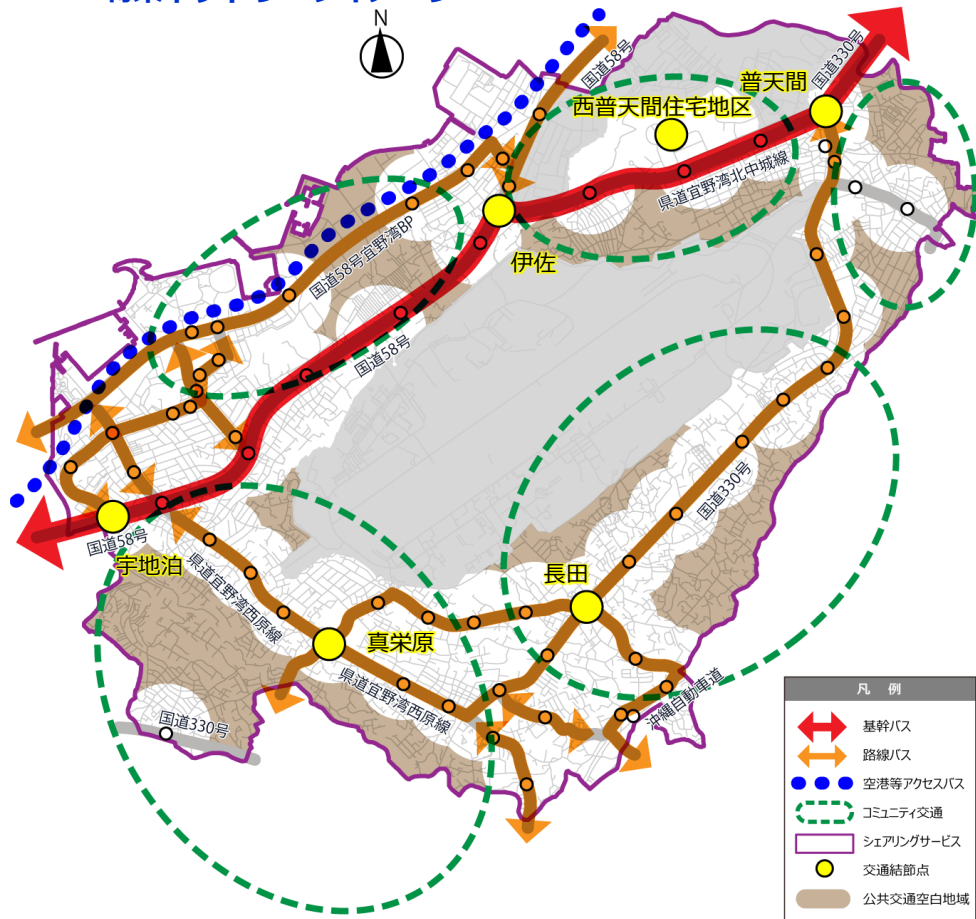
環境に配慮した公共交通の実現

交通分野におけるGX※や環境に配慮した交通行動への啓発などに取り組み、環境負荷の少ない持続可能な公共交通の実現を目指します。

■地域公共交通の将来像

本計画における将来ネットワークイメージは、計画期間5年後以降も見据えて中長期的な視点で作成しています。

■将来ネットワークイメージ



■目標達成に向けた施策・事業

計画の目標	施策体系
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	施策1：路線バスサービスの充実 1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討 1-2 東西方向路線の利便増進検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討
	施策2：コミュニティ交通等の導入 2-1 新たな移動サービスの導入検討 ● 2-2 タクシーの利活用施策の検討 2-3 シェアサイクル等の推進支援
	施策3：ビッグデータ活用による交通マネジメント 3-1 ビッグデータ活用に向けた各種データの整理
	施策4：多様な交通サービス等との連携 4-1 周辺市町村との交通サービス等の連携検討 4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり
目標②： 公共交通で移動できる環境を整える	施策5：交通結節点の整備・機能強化 5-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化
	施策6：安心・安全な利用環境の整備 6-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討 6-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携）
	施策7：公共交通関連の情報発信の充実 7-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等）
	施策8：乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実 8-1 MaaS等の普及促進
目標③： 公共交通の利用を促進する	施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換 9-1 学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進
	施策10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策 10-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤 10-2 西普天間住宅地区及び周辺地区における円滑な移動環境の形成 10-3 西普天間交通対策ワーキングチーム
	施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進 11-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進 11-2 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）
目標④： 人と地球にやさしい交通体系を構築する	施策12：歩くライフスタイルの普及拡大 12-1 歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）

施策2-1.新たな移動サービスの導入検討

公共交通空白地域にお住まいの方や、高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、新たな移動サービスの導入を検討します。

新たな移動サービスは、交通手段の適性や導入条件を踏まえ、**公共交通空白地域の実態調査や、地域との意見交換を交えながら**検討を進めていきます。

また、市の境界部に位置する交通空白地域については、隣接する市町村との乗り入れや共同運行等の連携も検討します。

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
新たな移動サービスの導入検討					
新たな移動サービスの実証運行					

宜野湾市地域公共交通計画P74より抜粋



- ◆ 公共交通空白地域の実態調査（地域特性の分析）や、自治会ヒアリング等を行います
- ◆ 令和8年度の実証運行実施に向けた方針を整理します

2. 地域特性分析

2-1. 実証運行の方向性 ※これまでの経緯、昨年度までの調査成果に基づき整理したもの

平成24年度

【目的】

- ①基地による環状的な都市構造に対応した環状公共交通の確保
- ②路線バスの空白域の解消に対応し、すべての市民の生活交通の確保
- ③高齢者や障がい者などの外出・移動を支援する福祉バス機能の確保
- ④市民の多様なニーズに対応した利便性の高い公共交通の確保



環状型(市内一周)
コミュニティバス実証運行を検討

※実証運行には至っていない

今回(R8開始予定)

新たな交通サービス
導入の目的

- ◆ 公共交通空白地域にお住まいの方や高齢者など交通弱者の移動手段を確保し、もって、市民の外出機会の増進や社会活動への参加の促進など健康や豊かな生活を支えます。
- ◆ 既存公共交通を補完することで市内の公共交通ネットワークの重層化並びに利便増進を図り、自家用車から公共交通への転換を促進します。

【社会環境変化】

- 少子高齢化の進展
- 高齢ドライバー交通事故に対する関心(一方で、なかなか進まない免許返納)
- 交通事業者における運転手不足(「改善基準告示」の改正)
- 技術革新(AI、自動運転等)



【市民の声(R4調査結果)】

- 公民館、日常生活における買い物や通院など身近な移動ニーズが高い
- バス停まで歩くのがきつい、タクシーがなかなか来ないなどの意見が多い
- 依然として、市内一周(コミバス)を要望する声が多い



【本市の特性】

- 普天間飛行場の存在による非効率な都市構造(東西の移動制約)
- 交通渋滞が顕著(公共交通の定時性の低下)
- 主要幹線道路、幹線道路以外は幅員の狭い道路が多い

実行運行への示唆

- 実証運行段階では、必ずしも市全域(環状型)にこだわる必要はないのでは？
- 交通モードはコミュニティバスに限らず、小回りが利くサービスがいいのでは？
- 市民の移動ニーズを深掘する必要があるのでは？

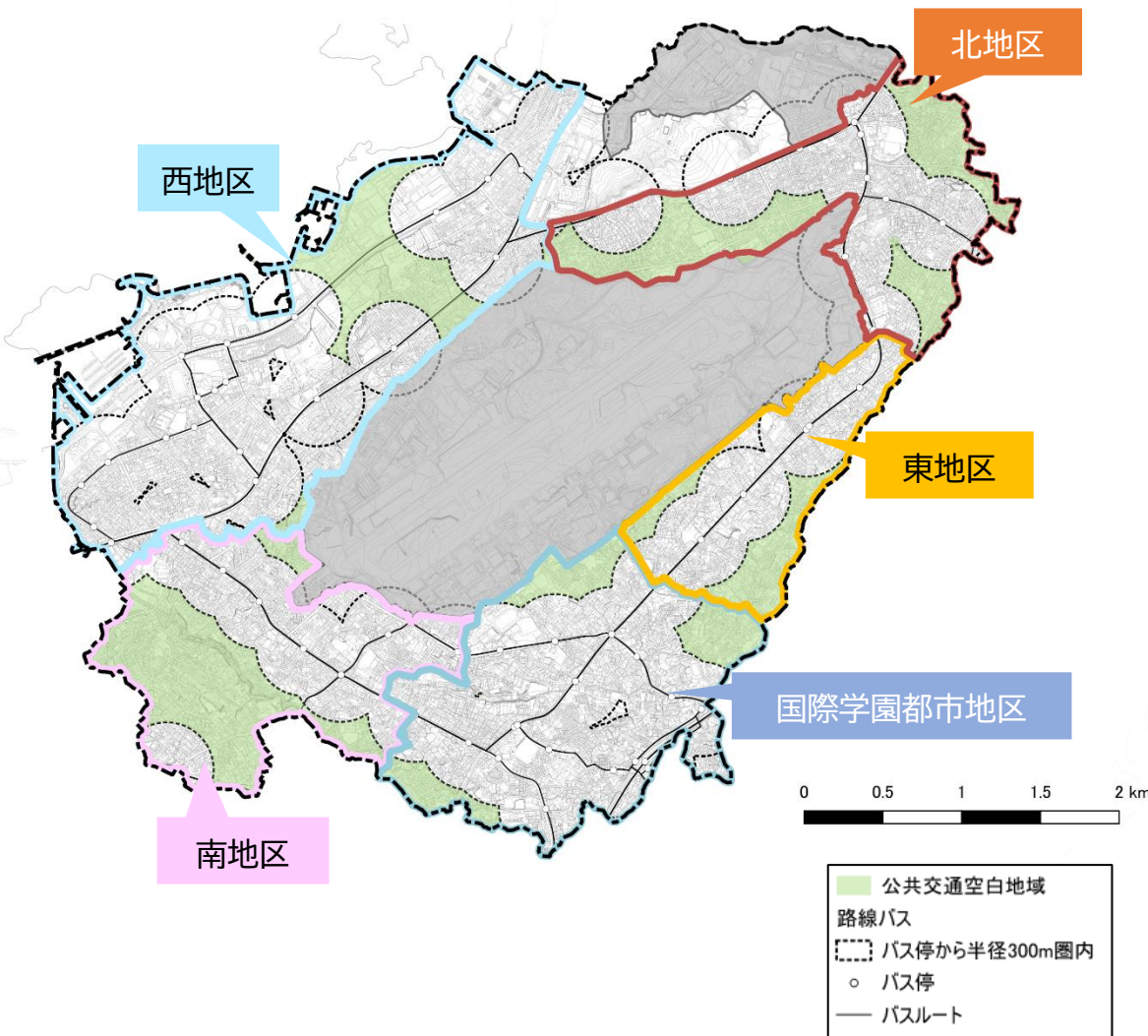
2. 地域特性分析

2-2. 地域特性分析

- ◆ 公共交通空白地域は、市外縁部、駐留軍用地境界付近に点在(9地域) ※空白地域だけに着目しても特性把握は限定的？
- ◆ 地域特性の分析は、都市計画マスタープランにおける地域別構想の地域ごとに行う

【分析結果(ポイント)】

- ◆ 公共交通空白地域に居住する65歳以上の運転免許を保有していない人は、北地区436人、西地区90人、南地区530人、国際学園都市地区172人、東地区209人です。(県警資料を基に試算)
- ◆ 買物や通院は、どの地区でも自地区内もしくは隣接地区で概ね済ませられている。外出先は多方面にあり様々な方向の移動がされている。(人流データ分析)
- ◆ 買物時の困りごとは、どの地区も「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がつらい」の意見が多い。(R4市民アンケート)
- ◆ 市内の路線バス便数が多いが、バスを利用しない理由に「目的地まで時間がかかる」「バス停が遠い」などが挙げられている。(R4市民アンケート)
- ◆ 運転士不足等を背景に予約を受け付けきれないケースも発生している。(タクシー事業者ヒアリング)



2. 地域特性分析

2-3. 交通モードの検討

◆ 運行車両の一覧

※定員、全幅、全長、最小回転半径は、各車両の代表的な車種の数値を記載

車両	中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	小型タクシー	グリーンスローモビリティ	
					ゴルフカート	e-com10
定員(目安)	約60人	約30人	10人	5人	3~4人	16名
制限速度	法定速度	法定速度	法定速度	法定速度	時速20km未満	時速20km未満
全幅	2.3m	2.0m	1.8m	1.6m	1.3m	2.0m
全長	8.9m	6.2m	5.3m	4.4m	3.1m	4.9m
最小回転半径	7.6m	5.5m	6.1m	5.3m	3.5m	6.0m

- ▶ 市民アンケート結果等から、新たな交通サービスを市民が移動しやすいものにするには、**自宅や目的地近くまでの送迎が必要**では？
- ▶ 自宅近くまでの送迎を可能にするには、検討地区の道路幅員状況から、**幅員6m未満の道路を通行できる車両**が適している

◆ 運行形態の一覧

運行形態	路線定期運行	区域運行
	 コミュニティバス 	 予約制 デマンド交通 (区域) 
輸送量 (利用者)	大	小
運行ルート	路線運行 (ルートあり)	区域運行 (ルートなし)
運行ダイヤ・利用方法	ダイヤあり・予約不要	ダイヤなし・予約要
導入イメージ	常時複数の需要があり、移動方向も同方向にまとまっている場合に適する	居住地、目的地が面的に広がっていて、様々な移動方向が生じている場合に適する

- ▶ 自宅や目的地近くまでの送迎ニーズに加えて、目的地となる施設は多くの地区で面的に広がっており、移動状況は、**多方向に多様な移動ニーズ**がある。
- ▶ 運行形態は、上記の移動ニーズに効率よく応えることが可能な**区域運行**が適切と考える。

3. 実証運行の実施方針(たたき台)

運行エリア・交通モード

■運行エリアはモデルとなる先行地区を選定

■交通モードはAIデマンド交通を想定

3-1. 目的(案)

- ① 実証運行結果(利用実績、利用者層、目的地等)の分析を行い、市民の移動ニーズ・需要量を把握する
- ② 公共交通空白地域における課題解決、日常生活における利便性向上などの効果を検証する
- ③ 実証運行の実績を評価する上で、健康まちづくりなど、他分野との共創によるクロスセクター効果を検討する

3-2. 展開方針(案)

- ① 実証運行エリアは、実証運行の分析を行いながら、段階的に拡大等の検討を行う
- ② 実証運行の実績や分析内容や、市民、利用者のご意見を踏まえ、必要に応じてサービスの改善を行う
- ③ 路線バスとの連携による相乗効果、路線バスの利用者数の変化等を分析し、路線バスとの親和性を検証する
- ④ AIデマンド交通以外の交通モードについても比較・検討を行い、本市にふさわしい交通サービスのあり方を検討する

3-3. スケジュール(案)

- ① 実証運行は、令和8年度開始をめざす
- ② 令和7年度は実証運行前の準備段階として位置づけ、関係機関調整や運行計画等の作成を進める