

第 6 章

目標達成に向けた施策・事業

1. 施策メニュー
2. 施策の概要
3. 個別施策の概要

第6章 目標達成に向けた施策・事業

1. 施策メニュー

本市における地域公共交通の問題点・課題を踏まえ、本計画の目標達成に向けた施策及び事業を設定します。

【宜野湾市の地域公共交通の課題】

- 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築
- 地域内の移動を支える交通サービスの検討
- 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進
- 公共交通の利用環境の改善
- 琉球大学医学部及び琉球大学病院移転後の西普天間住宅地区周辺の円滑な交通の確保
- 車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善
- 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

計画の目標	指標	施策体系
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	指標 1： 路線バス年間利用者数	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
	指標 2： コミュニティ交通年間利用者数	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
	指標 3： サイクルステーションの設置箇所数	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	指標 4： 交通結節点の整備箇所	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	指標 5： 高校通学時の公共交通利用率	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
	指標 6： モビリティ・マネジメントの実施学校数	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
目標④： 人と地球にやさしい交通体系を構築する	指標 7： 日常生活における歩行等の運動者の割合	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）
		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）

上記 13 施策のうち、以下の施策については、優先的に取組を推進します。

施策 1：路線バスサービスの充実

路線バスは、本市の基幹的な公共交通サービスであり、市民の利用を促すには、一定のサービス水準を確保する必要があります。土地区画整理事業を進めている西普天間住宅地区においては、令和 7 年に琉球大学医学部及び同病院の開学・開院が予定されており、増大する移動ニーズへの早急な対策が求められています。このため、西普天間住宅地区へのアクセス向上策や、路線バスネットワーク充実に向けた取組を推進します。

- 西普天間住宅地区路線バス新設検討、■ 東西方向路線の利便増進検討、
- 基幹バスシステム構築の推進

施策 2：コミュニティ交通等の導入

国道 58 号、国道 330 号沿線などバス路線が充実しているエリアがある一方で、市内には嘉数地区や、長田地区など公共交通空白地域も点在しています。

本市は傾斜地が多いこともあり、特に障がい者や高齢者は、公共交通空白地域から最寄りバス停までの移動が大きな負担になっており、社会福祉の観点からも、バス停等への新たな移動手段の確保を図ります。

- 新たな移動サービスの導入検討、■ タクシーの利活用施策の検討、
- シェアサイクル等の推進支援

施策 5：交通結節点の整備・機能強化

路線バス相互や、路線バスと他の交通手段の乗り継ぎをスムーズに行うには、利便性の高い交通結節点の整備が必要です。乗り継ぎの利便性を高め、公共交通の利用促進を図るため、交通結節点の整備を推進し、コミュニティ交通や、自転車等で気軽に公共交通にアクセスできる環境づくりをすすめます。

- 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化

施策 9：高校生の送迎交通からの交通手段転換

高校生の送迎による学校周辺での渋滞は全県的な問題となっており、渋滞することで路線バスの定時性が低下し、さらにバス離れが進むという悪循環の要因の一つにもなっていると思われます。また、今後、市民の公共交通利用を促していくには、子どもの時から公共交通を利用する習慣を身につけてもらうことが重要であり、現在の渋滞問題の解消、将来の公共交通利用促進を見据え、高校生の送迎交通対策を継続的に推進します。

- 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

琉球大学医学部及び同病院の開学・開院に伴い、県道宜野湾北中城線をはじめとする幹線道路においては、さらなる渋滞が発生することが想定され、また、周辺市街地の生活道路においても通過車両の増加等による生活環境への影響などが懸念されます。現在、対策を検討しているところですが、引き続き、今後も沖縄県、琉球大学と連携しながら渋滞対策に取り組んでいきます。

- 市職員の公共交通利用促進・時差出勤、
- 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、
- 西普天間交通対策ワーキングチーム

2. 施策の概要

目標達成に向けた施策の概要を示します。

目標①：公共交通サービスの充実を図る				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策1：路線バスサービスの充実				
西普天間住宅地区で新たに発生する交通需要や、ニーズの高い市内東西間の移動需要に対して、路線の新設や改良を検討する。				
	1-1.西普天間住宅地区路線バス新設検討	琉球大学、沖縄県、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実証運行
	1-2.東西方向路線の利便増進検討	宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施
	1-3.基幹バスシステム構築の推進検討	沖縄県、宜野湾市、那覇市、浦添市、北中城村、沖縄市、バス事業者	都市計画課	推進
施策2：コミュニティ交通等[※]の導入				
タクシーの利活用を促進するとともに、路線バスを補完し、地域のニーズ（高齢者の移動等）に応じた柔軟な交通サービスの導入を検討する。				
	2-1.新たな移動サービスの導入検討	宜野湾市、交通事業者、民間事業者	都市計画課、介護長寿課、環境対策課	検討、実証運行
	2-2.タクシーの利活用施策の検討	宜野湾市、タクシー事業者	都市計画課、介護長寿課、生活安全課	検討、実施
	2-3.シェアサイクル等の推進支援	宜野湾市、民間事業者	都市計画課、産業政策課	推進
施策3：ビッグデータ活用による交通マネジメント				
交通関連の各種データを連携させたプラットフォームを構築し、交通渋滞の分析、対策の検討、効果のモニタリング等を行う。				
	3-1.ビッグデータの活用に向けた各種データの整理	宜野湾市	都市計画課	検討、実施
施策4：多様な交通サービス等との連携				
市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築、地域の旅客輸送サービスと連携した交通体系の構築に向けて、各関係機関と協議・連携を図る。				
	4-1.周辺市町村との交通サービス等の連携検討	宜野湾市、浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町	都市計画課	検討
	4-2.他分野との共創による新たな仕組みづくり	宜野湾市、交通事業者、民間事業者	都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課	検討

※コミュニティ交通：既存の路線バスでは対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域（地域組織）・運行事業者・市がそれぞれの役割及び責務に基づき、互いに連携、協力しながら運行する交通サービス

目標②：公共交通で移動できる環境を整える				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策5：交通結節点の整備・機能強化				
持続可能でシームレス [※] な公共交通ネットワークの要所となる地域拠点、交通拠点について、待合環境の充実、他交通モードとの乗継環境の充実、交通情報や周辺エリア情報を含む情報案内の充実など、機能強化を図る。				
	5-1.地域拠点の整備、交通拠点の機能強化	宜野湾市、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者	都市計画課、基地跡地推進課、道路整備課	検討、実施
施策6：安心・安全な利用環境の整備				
誰もが利用しやすい公共交通体系に向けて、バス停の利便性向上（上屋整備やベンチの設置）、バス停までのアクセス環境の改善を図る。				
	6-1.バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討	宜野湾市、交通事業者、沖縄県	都市計画課	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）	宜野湾市、道路管理者、警察	道路整備課	検討
施策7：公共交通関連の情報発信の充実				
公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、運行情報や関連情報などの情報発信を強化する。				
	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）	宜野湾市、バス事業者	都市計画課、デジタル推進課、環境対策課	検討、実施
施策8：乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実				
路線の乗継や他交通モード間の乗継、公共交通を利用した周遊などの利便性の向上に向けて、複数の交通サービスの一元的な検索ツールの普及や、MaaSの普及、他分野等の共創による公共交通の利用促進を検討する。				
	8-1.MaaS [※] 等の普及促進	宜野湾市、沖縄県、交通事業者、民間事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討

※シームレス：「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とり除き、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。

※バスロケ（バスロケーションシステム）：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

※MaaS（マース）：Mobility as a Serviceの略。ITを用いてあらゆる公共交通機関を結びつけ、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

目標③：公共交通の利用を促進する				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策 9：高校生の送迎交通からの交通手段転換				
送迎交通の抑制に向けて、小学校、中学校、高校と連携し、モビリティ・マネジメントを展開する。				
	9-1.学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進	沖縄県（教育庁）、宜野湾市、バス事業者	教育委員会、都市計画課	検討、実施
施策 10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策				
さらなる渋滞が想定される西普天間住宅地区周辺の渋滞問題に対して、県や琉球大学と協働して、交通手段の転換や需要の時間的分散、自動車交通量の発生軽減など多面的な対策を検討する。				
	10-1.市職員の公共交通利用促進・時差通勤	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
	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	琉球大学、宜野湾市	都市計画課	検討
	10-3.西普天間交通対策ワーキングチーム [※]	宜野湾市、沖縄県、琉球大学	都市計画課、基地跡地推進課	開催

目標④：人と地球にやさしい交通体系を構築する				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
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				
環境面の持続可能な公共交通体系の実現に向けて、公共交通の車両や公用車の低炭素化、市民向けのモビリティ・マネジメント [※] を推進する				
	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	沖縄県、宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、推進
	11-2.市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
施策 12：歩くライフスタイルの普及拡大				
市内の交通渋滞緩和や市民の肥満化・フレイル [※] といった交通面、福祉面の課題解消に向けて、健康増進と公共交通利用促進の包括的な取組みを推進する。				
	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）	宜野湾市	健康増進課、都市計画課	検討、実施

※西普天間交通対策ワーキングチーム： 琉球大学病院等の移転による影響や関連事業等も踏まえながら、地域のために必要な交通対策について調整し、その進捗確認等を行うことを目的として設置したワーキングチーム。琉球大学関係者と関係行政機関（沖縄県、宜野湾市）を主体に構成。


※フレイル： 加齢により心身が老い衰えた状態。健康な状態と要介護状態の中間の段階を指す。

3. 個別施策の概要

(1) 施策 1：路線バスサービスの充実




施策 1-1	西普天間住宅地区路線バス新設検討
施策の概要	<p>平成 27 年に返還された西普天間住宅地区では、土地区画整理事業が進められており、令和 7 年には琉球大学医学部及び同病院が開学・開院します。</p> <p>琉球大学医学部及び同病院の開学・開院により、多くの交通需要が発生し、周辺の交通混雑も懸念されます。そのため、既存の路線バスの西普天間住宅地区への乗り入れや、西普天間住宅地区を発着する既存路線の再編等について、関係機関及び交通事業者と連携を図りながら検討します。さらには、既存の路線バスの活用だけではカバーできないてだこ浦西駅等の交通結節点からのアクセスや、琉球大学千原キャンパスとのアクセス等を確保するため、沖縄県や琉球大学、交通事業者、隣接市町村と連携しながら、路線バス等の新設、延伸を検討します。</p> 
関連指標	指標 1：路線バス年間利用者数 指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	琉球大学、沖縄県、宜野湾市（都市計画課）、バス事業者

	2024 年 (R6)	2025 年 (R7)	2026 年 (R8)	2027 年 (R9)	2028 年 (R10)
新たなバス路線の 検討・実証運行					

施策 1-2	東西方向路線の利便増進検討
<p>施策の概要</p> <p>本市の東西間を結ぶ路線バスとして、豊見城市を起点として、那覇市を經由し、さらに真栄原地区及び普天間地区を經由して、真志喜地区で折り返す 88 番系統が運行されています。東西間を結ぶ公共交通としての役割を担う 88 番系統の周知に努めるとともに、交通事業者と連携した利便性向上策の検討を行います。</p> <p>一方で、路線バスについては、2024 年 4 月の「改善基準告示」の改正（休憩時間の 8 時間から 9 時間への延長）などの社会環境の変化に伴い人手不足が顕著で、現状のサービス水準を維持することが難しくなっており、段階的な減便が行われています。こうした交通事業者を取り巻く環境を踏まえつつ、市内における東西間の移動ニーズを適切に把握した上で、施策の検討・実施に向けて関係機関や交通事業者と意見交換を行うとともに、必要に応じて新たな移動手段の導入についても検討を行います。</p>	
<p>関連指標</p>	<p>指標 1：路線バス年間利用者数</p> <p>指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課）、バス事業者</p>



	2024 年 (R6)	2025 年 (R7)	2026 年 (R8)	2027 年 (R9)	2028 年 (R10)
東西方向の利便増進策の検討・実施					

施策 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討

<p>施策の概要</p>	<p>沖縄県では、利便性の高い公共交通として、那覇市久茂地から沖縄市コザまでの間にバスレーンを走行し、速く、正確に、多頻度に運行する基幹バスシステムの導入に取り組んでいます。</p> <p>市内においては、国道 58 号伊佐交差点以南で久茂地向け、大謝名から伊佐交差点間でコザ向けのバスレーンが導入されています。今後も基幹バスシステムの構築に向け、沖縄県と連携して、基幹バスの利用促進を図るとともに、バスレーンの導入や、バス停のグレードアップ化、ノンステップバスの導入等を促進します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="384 667 798 705"> <p>■ 基幹バスシステムのイメージ</p>  </div> <div data-bbox="954 667 1276 705"> <p>■ バスレーンの導入状況</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="954 1198 1260 1236"> <p>■ バスレーンの延長予定</p>  </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">資料：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</p> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">資料：沖縄県パンフレット「よりよい沖縄のために」</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標 1：路線バス年間利用者数 指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
<p>実施主体</p>	<p>沖縄県、宜野湾市（都市計画課）、那覇市、浦添市、北中城村、沖縄市、バス事業者</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
県と連携した取組推進					

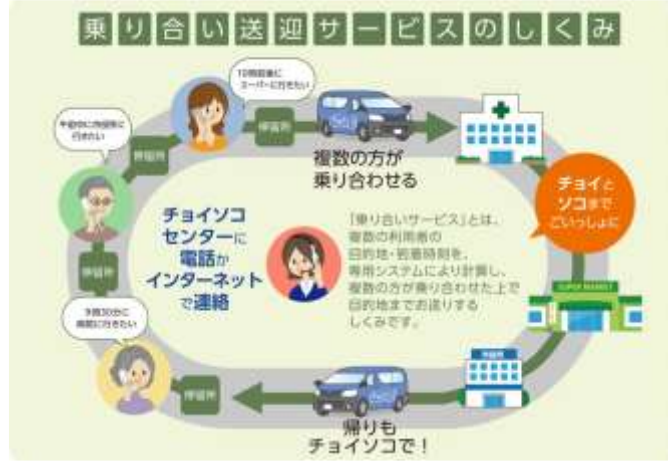
(2) 施策 2 : コミュニティ交通等の導入

施策 2-1	新たな移動サービスの導入検討												
<p>施策の概要</p>	<p>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。</p> <p>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。なお、下表に示す交通サービスの中には、自動運転技術を採用した実証運行が行われている例もあります。</p> <p>■新たな移動サービスの例</p> <table border="1" data-bbox="384 719 1390 1686"> <thead> <tr> <th data-bbox="384 719 600 768">交通サービス</th> <th data-bbox="600 719 1390 768">概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="384 768 600 987">デマンド交通</td> <td data-bbox="600 768 1390 987">デマンド（予約）に応じて運行する交通サービスで、移動需要が比較的少ない地区に適している。ドア to ドアに対応した運行形態と、所定の停留所間を運行する運行形態がある。小型車両であれば、道幅が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 987 600 1162">自家用有償旅客運送</td> <td data-bbox="600 987 1390 1162">バスやタクシーの事業が成り立たない地域で、地域の移動を担うため、市町村や NPO 法人が自家用車を用いて提供する交通サービス。移動需要が少ない地区に適している。道路が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1162 600 1337">グリーンスローモビリティ</td> <td data-bbox="600 1162 1390 1337">電気等環境にやさしい動力で、時速 20km/h 以下の低速で移動する交通サービス。移動需要が比較的少なく、移動距離が短い地区に適している。20km/h 以下と低速のため、後続車への影響が大きいところには適さない。傾斜地でも導入可能。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1337 600 1512">コミュニティバス</td> <td data-bbox="600 1337 1390 1512">路線バスの事業が成り立たない地域において、市町村が運行主体となって行う交通サービス。移動需要が比較的多い地域に適している。車両が大きくなると通行できる道路、エリアが限られる。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1512 600 1686">相乗りタクシー</td> <td data-bbox="600 1512 1390 1686">同じ目的地に行く人が、アプリを使って乗りあうタクシー。乗りあう人数が多くなるほど、一人当たりの運賃が安くなるため、一定の移動需要がある地区において利用者のメリットは大きい。</td> </tr> </tbody> </table> <p>■グリーンスローモビリティ</p> <div data-bbox="384 1749 727 2007" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>グリーンスローモビリティとは、時速 20km/h 未満で公道を走ることができる電動自動車を活用した小さな移動サービスです。</p> </div> <div data-bbox="746 1749 1034 1989" style="display: inline-block; text-align: center;"> <p>7人乗り</p>  </div> <div data-bbox="1043 1749 1362 1989" style="display: inline-block; text-align: center;"> <p>11人乗り</p>  </div> <p style="text-align: center;">資料：国土交通省総合政策局</p>	交通サービス	概要	デマンド交通	デマンド（予約）に応じて運行する交通サービスで、移動需要が比較的少ない地区に適している。ドア to ドアに対応した運行形態と、所定の停留所間を運行する運行形態がある。小型車両であれば、道幅が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。	自家用有償旅客運送	バスやタクシーの事業が成り立たない地域で、地域の移動を担うため、市町村や NPO 法人が自家用車を用いて提供する交通サービス。移動需要が少ない地区に適している。道路が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。	グリーンスローモビリティ	電気等環境にやさしい動力で、時速 20km/h 以下の低速で移動する交通サービス。移動需要が比較的少なく、移動距離が短い地区に適している。20km/h 以下と低速のため、後続車への影響が大きいところには適さない。傾斜地でも導入可能。	コミュニティバス	路線バスの事業が成り立たない地域において、市町村が運行主体となって行う交通サービス。移動需要が比較的多い地域に適している。車両が大きくなると通行できる道路、エリアが限られる。	相乗りタクシー	同じ目的地に行く人が、アプリを使って乗りあうタクシー。乗りあう人数が多くなるほど、一人当たりの運賃が安くなるため、一定の移動需要がある地区において利用者のメリットは大きい。
交通サービス	概要												
デマンド交通	デマンド（予約）に応じて運行する交通サービスで、移動需要が比較的少ない地区に適している。ドア to ドアに対応した運行形態と、所定の停留所間を運行する運行形態がある。小型車両であれば、道幅が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。												
自家用有償旅客運送	バスやタクシーの事業が成り立たない地域で、地域の移動を担うため、市町村や NPO 法人が自家用車を用いて提供する交通サービス。移動需要が少ない地区に適している。道路が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。												
グリーンスローモビリティ	電気等環境にやさしい動力で、時速 20km/h 以下の低速で移動する交通サービス。移動需要が比較的少なく、移動距離が短い地区に適している。20km/h 以下と低速のため、後続車への影響が大きいところには適さない。傾斜地でも導入可能。												
コミュニティバス	路線バスの事業が成り立たない地域において、市町村が運行主体となって行う交通サービス。移動需要が比較的多い地域に適している。車両が大きくなると通行できる道路、エリアが限られる。												
相乗りタクシー	同じ目的地に行く人が、アプリを使って乗りあうタクシー。乗りあう人数が多くなるほど、一人当たりの運賃が安くなるため、一定の移動需要がある地区において利用者のメリットは大きい。												

施策の概要

■ 愛知県豊明市「チョイソコ豊明」の概要

愛知県豊明市では、予約に応じて、停留所間を移動するデマンド交通「チョイソコ豊明」が運行されています。一つの便に複数の予約が入った場合は、乗合での利用となります。



資料：豊明市 HP

■ 富山県朝日町「ノッカルあさひまち」の概要


富山県朝日町では、住民のマイカーで、住民同士が乗りあって移動する自家用有償旅客運送の「ノッカルあさひまち」が運行されています。なお、「ノッカルあさひまち」は、地元のタクシー事業者が運行管理を行う「事業者協力型自家用有償旅客運送」の全国初の事例になります。



資料：博報堂

関連指標	指標 2：コミュニティ交通年間利用者数
実施主体	宜野湾市（都市計画課、介護長寿課、環境対策課）、交通事業者、民間事業者

	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					

施策 2-2	タクシーの利活用施策の検討
<p>施策の概要</p> <p>公共交通空白地域や空白時間帯の移動手段の確保を図るため、タクシーの利活用施策について検討します。</p> <p>近年、配車アプリ等を活用して目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送する「相乗りサービス」や、サブスクリプションといった新たな制度が導入されています。こうした新たな制度の導入可能性も含め、利活用施策の検討を進めます。検討にあたっては、利用エリア、あるいは利用者を限定するなど交通事業者への影響についても配慮します。なお、タクシー事業者に対しては、沖縄県の「交通事業者運転手等確保支援事業補助金」について紹介するなど運転手確保に向けた支援もあわせて行います。</p> <p>■ 埼玉県三芳町での相乗りタクシー「くるタク」実証実験</p> <p>埼玉県三芳町では、町内での買い物や通院を支援するため、アプリを活用した相乗りタクシーの実証実験を実施しています。目的地は駅、スーパー、病院等が決められており、自宅と目的地間（帰りも可）の移動のみ利用できます。運賃は距離と利用人数によって事前に決まるようになっており、利用者が多くなるほど、一人当たりの運賃は安くなります。</p> <div data-bbox="437 1301 759 1514" style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【運賃の目安】</p> <p>1人乗車：通常の7割</p> <p>2人乗車：通常の6割</p> <p>3人乗車：通常の5割</p> </div> <p>■ 愛媛県久万高原町での交通利用券の配布</p> <p>愛媛県久万高原町では、75歳以上の高齢者、障がい者、運転免許証返納者を対象に、交通利用券を配布しています。配布は1か月あたり2,000円で、路線バス、町営バス、タクシーで利用できます。</p>	 <p>資料：三芳町 HP</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標 2：コミュニティ交通年間利用者数</p> <p>指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課、介護長寿課、生活安全課）、タクシー事業者</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
タクシー利活用策の検討・実施					

施策 2-3	シェアサイクル等の推進支援
<p>施策の概要</p>	<p>バス停まで（から）の移動や、公共交通空白地域や空白時間帯で、路線バスを補完するため、民間事業者との連携により展開しているシェアサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、サイクルステーションの設置拡大を推進します。また、身近な移動手段の選択肢を広げるためにも、キックボード等の導入についても検討します。これらシェアリングサービスの導入にあたっては、交通安全対策も合わせて検討します。</p> <p>なお、シェアサイクルの利用データについては、近隣市町村との共有化についても検討を行い、移動ニーズの把握や、公共交通サービスの見直し等に活用します。</p> <p>■宜野湾市のサイクルステーションの設置</p>  <p>資料：HELLO CYCLING ホームページ</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標 3：サイクルステーションの設置箇所数</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課、産業政策課）、民間事業者</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
<p>民間事業者との連携によるシェアサイクルの利用促進、サイクルステーションの設置拡大</p>					
<p>キックボード等シェアリングサービスの導入推進</p>					

(3) 施策3 : ビッグデータ活用による交通マネジメント

<p>施策3-1</p>	<p>ビッグデータ活用に向けた各種データの整理</p>
<p>施策の概要</p>	<p>スマートフォン等から取得される人流データや、公共交通の運行・利用データ、道路のプロブデータ等の公共交通に関するデータの集約化を図り、交通渋滞の分析や、施策の効果のモニタリングを一元的に、継続的に行えるようにします。また、収集・分析したデータについては、モビリティ・マネジメント等の施策検討時の基礎資料として活用します。</p> <p>■ 観光客の流動データ（おきなわ観光地域カルテ）</p>  <p>資料：沖縄観光コンベンションビューロー</p>
<p>関連指標</p>	<p>—</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課）</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
<p>関連データの集約・整理、関係者間での情報共有と活用</p>					

(5) 施策4：多様な交通サービス等との連携

施策4-1	周辺市町村との交通サービス等の連携検討
<p>施策の概要</p> <p>市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築を図るため、周辺市町村を含めた地域の旅客運送サービスとの連携を図ります。周辺市町村と連携した施策については下図に示すような取り組みが想定されますが、これら取組の検討や実施に向け、周辺市町村と協議・連携する場の設置を検討します。</p> <p>■周辺市町村との交通サービスの連携イメージ</p>	<p>関連指標</p> <p>—</p> <p>実施主体</p> <p>宜野湾市（都市計画課）、浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
周辺市町村との交通サービス等の連携検討					

施策4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり

施策の概要 公共交通と観光等の他分野の共創により、新たな公共交通利用のきっかけや、仕組みづくりによる公共交通の利用促進を図ります。地域の観光施設、飲食店等と連携し、観光客の回遊性向上、公共交通利用促進に向けた取組を他地区の事例等を参考に、民間事業者等と連携を図りながら検討します。

■関門海峡 グルメ・クローバーきっぷの概要

関門海峡を挟んだ北九州市、下関市で、路線バス2社、航路、トロッコ列車の乗り放題と、グルメチケット1,500円分がついたお得なデジタルチケットを販売することで、観光客による公共交通利用を促す取組が実施されています。



関連指標 —

実施主体 宜野湾市（都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課）、交通事業者、民間事業者

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
観光等と連携した取組メニューの検討					

(5) 施策5：交通結節点の整備・機能強化

<p>施策5-1</p>	<p>地域拠点の整備、交通拠点の機能強化</p>
<p>施策の概要</p>	<p>持続可能でシームレスな公共交通ネットワークを構築するためにも、交通結節点の整備を推進します。短期的には、下図に示すような「地域拠点型」の交通結節点の整備を想定しており、待合環境の充実、他の交通モードとの乗継環境の充実を図ります。</p> <p>あわせて、交通情報や周辺エリア情報を含む情報案内の充実も図ります。</p> <p>■ 交通結節点のイメージ</p>  <p>■ 山口県宇部市のバス停の整備例</p>  <p>■ 兵庫県明石市でのバス情報の案内例</p> 
<p>関連指標</p>	<p>指標4：交通結節点の整備箇所</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課、基地跡地推進課、道路整備課）、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
交通結節機能の強化					

(6) 施策6：安心・安全な利用環境の整備

施策6-1	バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討
<p>施策の概要</p>	<p>バス利用の快適性を向上するため、バス停の上屋整備やベンチの設置、情報案内板の整備などにより、高齢者や障がい者を含めたすべての方が利用しやすい環境づくりを行い、バスの利用促進を図ります。なお、基幹バスの区間については、令和2年度までに施工不可能箇所を除き、グレードアップが行われています。</p> <p>■ 神戸市のバス停の整備例</p>  <p>■ 盛岡市のバス停の整備例</p> 
<p>関連指標</p>	<p>指標1：路線バスの年間利用者数</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課）、交通事業者、沖縄県</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
上屋・ベンチ等の整備検討					

施策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）

施策の概要 バス停までのアクセス性向上、高齢者や障がい者のバス停までの安全性向上とともに、小中学生、高校生の通学環境向上を図るため、バス停までの歩行者動線の安全対策の実施を検討します。なお、検討にあたっては、バリアフリーや、バス停までの円滑な案内・誘導といったユニバーサルデザインにも配慮します。

■若狭地区でのゾーン30の導入例

那覇市若狭地区では、若狭小学校周辺の自動車交通の流入抑制、速度抑制を図るため、速度規制を行うゾーン30に加え、物理的制御を行うゾーン30プラスが導入されています。横断歩道手前でのハンプ（路面上の凸部）や交差点のカラー舗装、狭窄部の設置等で安全性の向上が図られています。





資料：国土交通省

関連指標	—
実施主体	宜野湾市(道路整備課)、道路管理者、警察

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
整備箇所の検討					
安全性向上策の検討					

(7) 施策7：公共交通関連の情報発信の充実

施策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）
<p>施策の概要</p>	<p>公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、現在の運行サービスに関する情報発信や、バスロケ等公共交通に関する情報の周知を行います。新たな情報提供の手法として、公共交通マップの作成や、本市の公共交通専用サイト設置、ミニデイサービス等の集まりの場を活用した出前公共交通講座等の実施、さらには、これら手法を活用したモビリティ・マネジメントの実施を検討するなど、積極的な周知を行います。</p> <p>一方、西海岸地域においては、浦添北道路の開通により交通利便性は向上しましたが、依然として慢性的な渋滞が発生しています。とりわけ、催事による交通渋滞が深刻であることから、関係機関と連携して来訪者の公共交通の利用促進を図るなど、交通渋滞の改善策について検討を進めます。</p> <p>■のりものNAVI Okinawa</p> <p>のりものNAVIでは、沖縄本島の路線バスとモノレールを対象に、乗り換え案内や路線バスの接近案内等の情報提供が行われています。</p>  <p>資料：のりものNAVI Okinawa サイト</p> <p>■公共交通専用サイトの例</p>  <p>資料：福岡県八女市公共交通情報サイト</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標1：路線バスの年間利用者数 指標2：コミュニティ交通年間利用者数 指標7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課、デジタル推進課、環境対策課）、交通事業者</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
情報発信内容、情報発信手法の検討					
情報発信の実施					
		準備が整ったものから、順次実施			

(8) 施策8：乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実

施策8-1	MaaS等の普及促進
<p>施策の概要</p>	<p>近年、MaaSの導入等により、観光施設利用の予約や決済が一体的にできるサービスが見られるようになってきました。一方、本市の観光においては、車を利用しない観光客への対応も含め、二次交通の充実や市内における回遊性の向上などが課題としてあげられますが、これらの課題解決に向けた方策の一つとして、MaaSの普及促進を図ることが考えられます。また、路線バスを乗りなれていない市民にとっても、MaaSを活用することで、スムーズに路線バスを乗り継いで移動できるようになることも期待できます。こうしたことから、交通事業者や関係機関及び関係各課と連携を図りながら、既存のMaaSサービスの周知や、新たなサービス創出の促進等を検討します。</p> <p>また、沖縄県では、路線バスの乗継利用や、周遊に便利な交通系ICカード「OKICA」が導入されています。「OKICA」は路線バス、沖縄都市モノレールのみならず、一部のタクシーや、商業施設でも利用できるようになっています。今後とも関係機関と連携を図り「OKICA」の普及、利用促進を図ります。</p> <p>■ my route の概要</p>  <p>資料：my route HP</p>
関連指標	—
実施主体	宜野湾市（都市計画課、観光スポーツ課）、沖縄県、交通事業者、民間事業者

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
MaaS等の推進検討					

(10) 施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換

<p>施策 9-1</p>	<p>学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進</p>
<p>施策の概要</p>	<p>高校生の登下校時の送迎に伴う学校周辺の渋滞緩和、公共交通の利用を促すため、沖縄県や学校と連携し、高校生を対象とした路線バスでの通学方法の案内や、公共交通利用のメリット等を紹介するモビリティ・マネジメントを進めていきます。また、高校入学前の段階から、公共交通利用の習慣を身につけ、高校進学時のバス通学を促すため、小中学生を対象としたモビリティ・マネジメントも推進します。送迎交通の抑制に向けて、市内の渋滞状況や、路線バスの遅れ、送迎時間も含めた総合的なコストなどの多面的な視点で、保護者等を対象とした送迎の影響に関する情報発信について検討します。</p> <p>なお、モビリティ・マネジメントは、モデル的に特定の学校や学年を対象に実施し、効果や課題を踏まえ、改善を図りながら他の学校や学年に展開していくことを想定しています。</p> <p>■ 学校別のバス運行情報の提供例</p>  <p>資料：わったーバス党 高校生用バスマップ 普天間高校版</p> <p>■ 群馬県における高校生への啓発チラシの例</p>  <p>資料：群馬県交通政策課「エコ通学のススメ」</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標 5：高校通学時の公共交通利用率 指標 6：モビリティ・マネジメントの実施学校数</p>
<p>実施主体</p>	<p>沖縄県（教育庁）、宜野湾市（教育委員会、都市計画課）、交通事業者</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
モビリティ・マネジメントの手法・プログラムの検討					
モビリティ・マネジメントの実施			実施対象校を順次拡大		

(10) 施策 10 : 西普天間住宅地区周辺の渋滞対策

施策 10-1	市職員の公共交通利用促進・時差通勤
施策の概要	通勤時における市職員の公共交通利用促進に努めるとともに、時差出勤の導入を進めます。時差出勤については、西普天間住宅地区における琉球大学医学部及び同病院の移転に伴う交通量増加への対応も踏まえ、早期の導入に向けた取り組みを進めます。
関連指標	指標 1 : 路線バスの年間利用者数 指標 7 : 日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	宜野湾市 (都市計画課、人事課、環境対策課)

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
時差通勤の実施					
公共交通の利用促進					
			準備が整ったものから、	順次実施	

施策 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
施策の概要	<p>新たに開発される西普天間住宅地区内における公共交通による移動利便性を確保するため、施策 1-1.西普天間住宅地区路線バス新設検討との整合を図りながら、路線バスの西普天間住宅地区内への乗り入れ等を促進します。また、シェアサイクルやカーシェアリング等の導入を検討します。</p> <p>一方、琉球大学医学部及び琉球大学病院の開学・開院により、県道宜野湾北中城線をはじめ国道など幹線道路における交通量の増加が予想されます。そのため、関係機関と連携を図り、幹線道路等の渋滞対策に取り組むとともに、周辺地域の生活道路における通過交通の抑制など安全対策についても検討を進めます。</p>
関連指標	指標 2 : コミュニティ交通年間利用者数 指標 3 : サイクルステーションの設置箇所数
実施主体	琉球大学、沖縄県、宜野湾市(都市計画課)

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
住宅地区内の交通のあり方の検討					
環境整備に向けた課題整理					

施策 10-3 西普天間交通対策ワーキングチーム	
施策の概要	沖縄県、琉球大学と連携し、琉球大学医学部及び琉球大学病院の移転による影響や関連事業等も踏まえながら、地域のために必要な交通対策について調整し、その進捗確認を行うことを目的としたワーキングチームを設置し、各種検討を進めています。今後も沖縄県や琉球大学と連携を図りながら、必要な交通対策等の検討・実施に向けて取り組みます。
関連指標	—
実施主体	宜野湾市（都市計画課、基地跡地推進課）、沖縄県、琉球大学

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
ワーキングチームによる対策検討とフォローアップ					

(11) 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

<p>施策 11-1</p>	<p>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</p>																				
<p>施策の概要</p>	<p>運輸部門における地球温暖化ガス排出抑制に向け、バス事業者、タクシー事業者へのエコカー導入に関する国・県等の補助制度の紹介や、公用車におけるエコカーの導入を促進します。</p> <p>■沖縄県のEVバス購入補助事業の概要（国の補助に上乗せ）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="395 568 874 1240" style="width: 48%;"> <p>事業概要</p> <p>・県内を運行する路線バス・観光バス等へのEVバス導入を促し、クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行(グリーン・トランスフォーメーション・GX)を推進する。</p> <p>R5年度実施内容</p> <p>【補助対象】 事業者が導入するEVバス(定員11人以上)及び車両導入と同時に設置するEVバス用充電設備</p> <p>【条件】 国のEVバス関連補助事業の交付決定を受けたものであること</p> <p>【補助率】</p> <p>○事業Ⅰ(国土交通省補助金の対象事業) (1)EVバス:車両価格の1/6 (2)充電施設:設備価格の1/2(設置工事費の補助無し)</p> <p>○事業Ⅱ(環境省補助金の対象事業) (1)EVバス:標準的水準車両との差額の1/6+車両価格の1/6 (2)充電施設:設備価格と設置工事費の和の1/2 ※事業者負担は水準車両(ディーゼル車)より少ない場合もある。</p> <p>【導入見込み】 ○大型バスと小型バス、充電設備の組み合わせにより、導入台数を5台から9台と見込んでいる。</p> <p>事業実施の効果</p> <p>・EVバスの導入を促進することで、運輸部門の二酸化炭素排出量の低減を図るとともに、県民や観光客への広範的な役割を果たすことができることも含め、GXの推進に貢献する。</p> </div> <div data-bbox="884 568 1394 1240" style="width: 48%;"> <p>イメージ図</p> <p>脱炭素社会の実現</p> <p>運輸部門のCO2排出量削減 クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行(GX)</p> <p>実施事業</p> <p>○路線バス・観光バス等へのEVバス導入支援</p> <p>○充電設備の導入支援</p> <p>EVバス 充電設備</p> <p>例</p> <p>大型バス (EV:46,000千円の場合) 小型バス (EV:26,500千円の場合)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td colspan="2">大型バス (EV:46,000千円の場合)</td> <td colspan="2">小型バス (EV:26,500千円の場合)</td> </tr> <tr> <td>EVバス補助率</td> <td>事業者負担</td> <td>EVバス補助率</td> <td>事業者負担</td> </tr> <tr> <td>19% 国</td> <td>81% 県</td> <td>23% 国</td> <td>77% 県</td> </tr> <tr> <td>10% 国</td> <td>90% 県</td> <td>17% 国</td> <td>83% 県</td> </tr> <tr> <td>100% 事業者負担</td> <td></td> <td>100% 事業者負担</td> <td></td> </tr> </table> <p>※水準車両(ディーゼル車)より安価で導入も可</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">資料：EVバス導入によるGX推進事業補助金について（沖縄県 HP）</p>	大型バス (EV:46,000千円の場合)		小型バス (EV:26,500千円の場合)		EVバス補助率	事業者負担	EVバス補助率	事業者負担	19% 国	81% 県	23% 国	77% 県	10% 国	90% 県	17% 国	83% 県	100% 事業者負担		100% 事業者負担	
大型バス (EV:46,000千円の場合)		小型バス (EV:26,500千円の場合)																			
EVバス補助率	事業者負担	EVバス補助率	事業者負担																		
19% 国	81% 県	23% 国	77% 県																		
10% 国	90% 県	17% 国	83% 県																		
100% 事業者負担		100% 事業者負担																			
<p>関連指標</p>	<p>—</p>																				
<p>実施主体</p>	<p>沖縄県、宜野湾市（総務課、環境対策課）、交通事業者</p>																				

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
バス・タクシー事業者への情報提供					
公用車へのエコカー導入検討					

<p>施策 11-3</p>	<p>市職員の公共交通利用促進・時差通勤</p>
	<p>※施策 10-1 に既述</p>

(12) 施策 12 : 歩くライフスタイルの普及拡大

<p>施策 12-1</p>	<p>歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）</p>
<p>施策の概要</p>	<p>市内の交通渋滞緩和や市民の肥満化・フレイルといった交通面、福祉面の課題解消に向け、庁内の関係部署が連携しながら、健康増進と公共交通利用の包括的な取組を推進します。特に、新たに開発される西普天間住宅地区では、積極的に取組を推進します。</p> <p>■ アプリを活用した歩数管理の例（宜野湾はごろもウォーク）</p>  <p>■ 神姫バスにおけるフレイル予防の概要</p> <p>兵庫県の神姫バスでは、路線バスの沿線の大型商業施設の連携してフレイル予防の教室の開催や、フレイル予防のバスツアーを実施しています。教室参加を続けてもらうことで、路線バスを使ったお出かけが日常化を図り、さらには、健康寿命が延びることで、バスを利用できる年齢を引き上げ、バスの利用者数増を図っています。</p> <p>なお、フレイル教室では、実施した店舗で2,000円以上の買い物をする と復路の300円のバス券の進呈することで、路線バス利用を促しています。</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（健康増進課、都市計画課）</p>

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
歩くライフスタイル構築プログラムの検討・実施					