

第 7 章

計画の推進・管理体制

1. 計画の推進・管理体制
2. 関係する主体と基本的な役割
3. 計画の評価方法

第7章 計画の推進・管理体制

1. 計画の推進体制

本計画は、宜野湾市地域公共交通推進協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

■ 宜野湾市地域公共交通推進協議会の構成員

構成員	宜野湾市、沖縄県、交通事業者、利用者代表、関係機関、市民 等
役割	短期的な見直し・改善や、中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

2. 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたり、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第6条（連携等による施策の推進）の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が企業や教育機関等との関係機関と連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

■ 関連する主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条 活性化再生法 第4条第4項
関係機関	企業や学校等と連携した取組の検討を行う。	交通政策基本法 第12条
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	交通政策基本法 第10条
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	交通政策基本法 第12条
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。	交通政策基本法 第8条 活性化再生法 第4条第1項
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 活性化再生法 第4条第2項
市 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条
市 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む	活性化再生法 第4条第3項

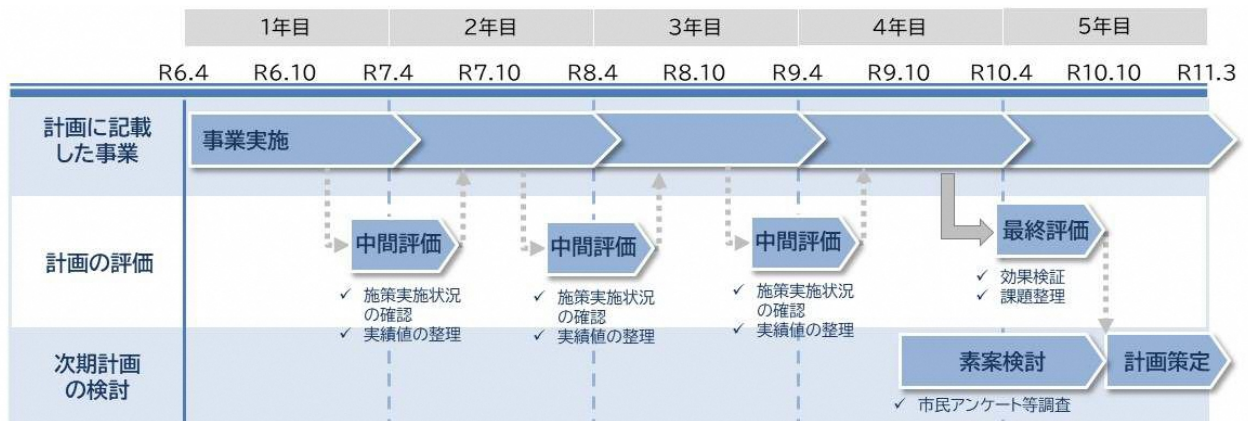
3. 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリング（実績値の把握）を行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行い、効果の積み上げを図っていきます。

最終年度には、計画期間における施策の実施内容、検討内容についてとりまとめ、最終評価を行うとともに、次期計画策定に向けた課題整理を進めていきます。

■ 計画のPDCA

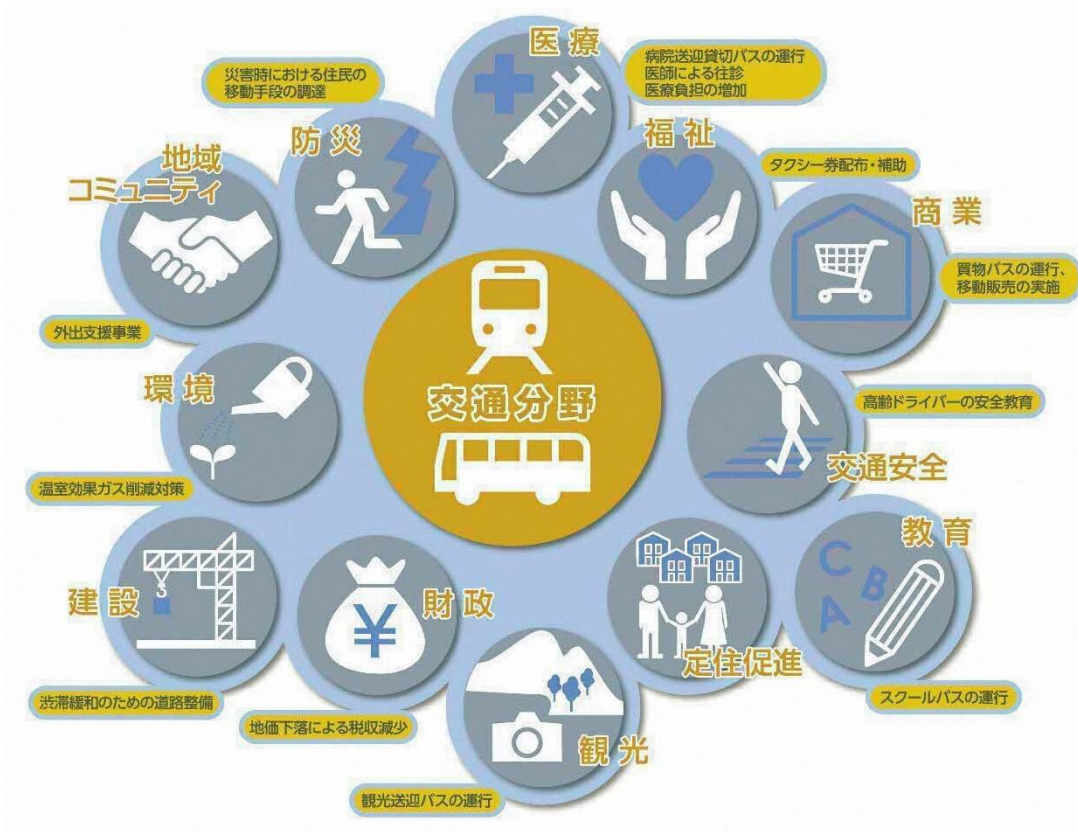


■ 目標達成状況の把握方法

目標	指標	現状値	目標値	把握方法
		2022年 (R4年)	2028年 (R10年)	
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	8.2万人/年 (R3年)	12.0万人/年	運輸要覧（沖縄 総合事務局）
	【指標2】 コミュニティ交通年間利用者	0人	増加	導入事業者の実 績値
	【指標3】 サイクルステーションの設置箇 所数	18箇所	25箇所	導入事業者の実 績値
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	0箇所	1箇所	整備の実績値
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	32.5%	40.0%	高校生 アンケート
	【指標6】 モビリティ・マネジメントの実 施学校数	0校	6校	実績値
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	男性：33.9% 女性：33.2%	増加	健康ぎのわん 21に準拠

※実績値については、翌年度の第1回宜野湾市地域公共交通協議会に報告

さらには、目標指標に加え、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる行政の分野別代替費用（例えば、コミュニティバスを廃止した場合のスクールバスや、病院送迎バスの新たな運行費用）と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することによりクロスセクター効果（下図参照）を把握し、地域公共交通への行政負担額の検証に活用します。



出典：近畿運輸局 「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」