第 4 章

宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

1．目指す将来都市像及びまちづくりの方針
2．基本理念
3．基本方針
4．地域公共交通の将来像

第 4 章　宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

1．目指す将来都市像及びまちづくりの方針

宜野湾市総合計画及び各関連計画で示す目標に向けて、交通分野が目指す将来像を整理しました。

■第４次宜野湾市総合計画（H29 年度～R6 年度）

将来像	人がつながる 未来へつなげる ねたてのまち 宜野湾 ～活気にあふれ、豊かですみよいまちを目指して～
基本目標	目標５：安全・快適で、持続的発展が可能なまち
基本施策	交通ネットワークの整備 ・新交通システムの構築

■宜野湾市都市計画マスタープラン（R3～R23）

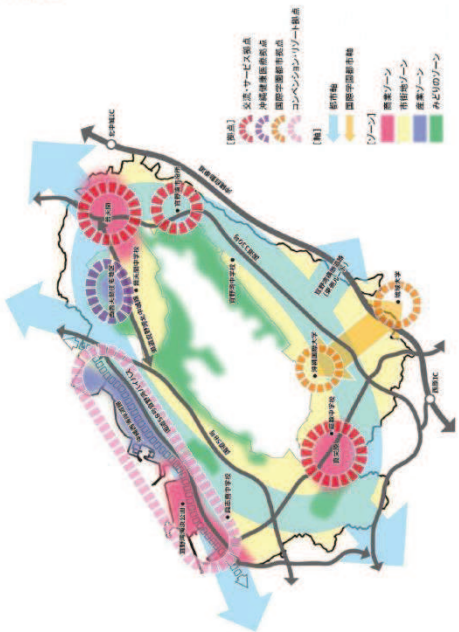
将来都市像	未来を育む ねたてのまち 宜野湾 ～魅力ある暮らしとにぎわいあふれる交流共生都市～
都市づくりのテーマ	交通環境が整った都市づくり 誰もが多様な手段で安全・快適に都市内や都市間を移動することができる自動車に頼りすぎない歩いて暮らせる都市を目指す
将来都市構造（短期・中期）	拠点機能の維持・充実と拠点連携・循環型都市構造の強化
交通体系の基本方針	（2）持続可能で利便性の高い公共交通網の充実

■宜野湾市都市交通マスタープラン（H24～R12）

都市像（基本理念）	「ねたて」の都市・ぎのわんを支える地域の振興と人と環境にやさしい交通の実現
将来都市交通体系	広域幹線・都市圏幹線・市内幹線・交通結節点、MM
基本目標	1：将来都市構造の実現と都市活力を想像する交通環境づくり 2：誰もが移動しやすく暮らしやすい交通環境づくり 3：環境に配慮した交通環境づくり

■将来都市構造（短期・中期目標）

宜野湾市都市計画マスタープランでは、以下の将来像が示されており、「交流・サービス拠点」（普天間、宜野湾市役所周辺、真栄原）、「沖縄健康医療拠点」（西普天間住宅地区）、「国際学園都市拠点」（琉球大学・沖縄国際大学周辺）、「コンベンション・リゾート拠点」（西海岸）の4つの拠点が設定されています。これら拠点は「都市軸」及び「国際学園都市軸」の2つの軸で結ばれています。


コンベンション・リゾート軸
都市軸
国際学園都市軸
ゾーン
ゾーン
ゾーン
ゾーン
拠点
軸
北谷町
嘉手納町
沖縄市
北中城村
中城村
西原町
那覇空港
那覇市
浦添市
宜野湾市
普天間飛行場
キャンプ瑞慶覧
キャンプ・フォスター
キャンプ・桑江
キャンプ・レスター
キャンプ・マクトンボ
キャンプ・ハンセン
キャンプ・シールズ
キャンプ・コートニー
キャンプ・ズケラン
キャンプ・ハーディ
キャンプ・ブラクン
キャンプ・ロウワー
キャンプ・ホテル
キャンプ・ウッドブリッジ
ホワイトビーチ地区
ホワイトビーチ
ホワイトビーチ
ホワイトビーチ

4. 地域公共交通の将来像

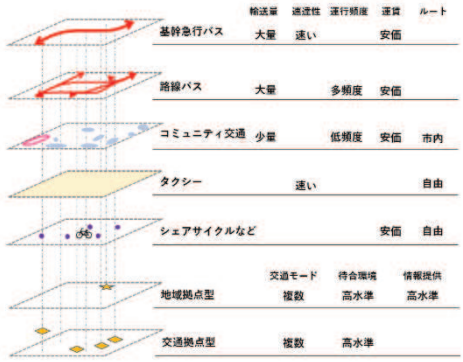
基本理念、基本方針を踏まえ、本市の地域公共交通ネットワークの将来像と拠点、交通機関毎の役割を定めます。

■交通機関の役割

区分	交通機関	役割	想定される交通手段
幹線交通	基幹バス	市内外の移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担う。特に、那覇・浦添、沖縄方面への速達性の高い移動を確保する。	基幹急行バス（系統 23 番、系統 777 番、系統 331 番）、連接バス※
	路線バス	市内外の移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担う。	市外と連絡する路線バス（系統 21 番、系統 28 番、系統 52 番、系統 90 番、系統 98 番等）
	空港等アクセスバス	主に観光客の移動を支える骨格軸として、那覇空港と本市西海岸や、周辺の北谷町、読谷村の沿岸部や北部の主要な観光地との移動を担う。	空港アクセスバス（那覇空港～北谷、読谷、海洋博公園）
支線交通	コミュニティ交通	主に交通空白地域の移動を担い、幹線交通、支線交通へのアクセスや、地域内の多様な移動ニーズに応える。	タクシー、デマンド交通※、グリーンスローモビリティ※、自家用有償旅客運送※、ライドシェア※
	シェアリングサービス	最寄りバス停から目的地までの移動など、個人のラストワンマイルの移動を担う。	シェアサイクル、電動車いすのシェアリング※

※は今後、導入が検討される交通手段

■交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造



■交通結節点の役割

【地域拠点型】
公的施設など人が集まる施設と一体となった交通拠点

【交通拠点型】
端末交通と路線バスを接続する小規模な交通拠点

■将来ネットワークイメージ

第 5 章

計画の目標

第5章　計画の目標

本市における地域公共交通の問題点・課題を踏まえ、本計画の目標と、目標の達状況を確認するための指標を設定します。

【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

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
- 指標2：コミュニティ交通年間利用者
- 指標3：サイクルステーションの設置箇所数

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

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
- 指標6：MM※の実施学校数

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

※モビリティ・マネジメント（MM）：　多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み。

■指標と目標値

目標	指標	現状値 2022年（R4年）	目標値 2028年（R10年）	備考
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	コロナ禍前の水準を目標に設定
	【指標2】コミュニティ交通年間利用者数	0人	増加	導入を目指す
	【指標3】サイクルステーション設置箇所数	18箇所（R5年）	25か所	国道330号沿線に展開
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か所	1か所	交通結節点のモデルを整備
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%	現状の送迎割合40%を目指す
	【指標6】MMの実施学校数	0校	3校	小中高で各1校実施
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

■指標に関する参考データ

指標	H30	R1	R2	R3	R4	出典等
指標1：路線バス年間利用者数	12.6万人/年	12.6万人/年	7.9万人/年	8.2万人/年	公表前	沖縄総合事務局の運輸要覧。宜野湾市内を通行する路線が対象

指標	宜野湾	中部商業	普天間	沖縄カトリック	平均	出典等
指標5：高校通学時の公共交通利用割合	20.8%	32.7%	46.2%	30.3%	32.5%	アンケートで把握。4校平均で算出

指標	H22	H23	H24	H29	出典等
指標7：日常生活における歩行等の運動者の割合	男性 46.1% 女性 46.6%	40.8% 40.3%	40.1% 39.7%	33.9% 33.2%	健康ぎのわん21に準拠 対象は40～74歳。日常生活において歩行又は同等の身体活動を1日1時間以上実施している者の割合。

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 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	**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 **施策3：　パーソナルモビリティの導入** 3-1　シェアサイクルの推進支援 3-2　各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等） **施策4：　ビッグデータ活用による交通マネジメント** 4-1　ビッグデータ活用に向けた各種データの整理 **施策5：　多様な交通サービス等との連携** 5-1　周辺市町村との交通サービス等の連携検討
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6：　交通結節点の整備・機能強化** 6-1　地域拠点の整備、交通拠点の機能強化 **施策7：　安心・安全な利用環境の整備** 7-1　バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討 7-2　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8：　公共交通関連の情報発信の充実** 8-1　提供されている情報の周知（サービス水準、バス口ケ等） **施策9：　高齢利用や観光をしやすい仕組みの充実** 9-1　MaaS等の普及促進 9-2　他分野との連携による公共交通の利用促進検討
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 指標6：MMの実施学校数	**施策10：　高校生の選択交通からの交通手段転換** 10-1　学校と連携した高校生MMの展開 10-2　学校と連携した小中学生MMの推進 **施策11：　西普天間住宅地区周辺の渋滞対策** 11-1　市職員の公共交通利用促進・時差通勤 11-2　西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討 11-3　西普天間交通対策WT
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12：　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** 12-1　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 12-2　市民向けモビリティ・マネジメントの実施 12-3　市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲） **施策13：　歩くライフスタイルの普及拡大** 13-1　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、■基幹バスシステム構築の推進

施策 2：コミュニティ交通の導入

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、タクシーを活用するなどして移動手段を確保していきます。

■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

施策 6：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 10：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。

■学校と連携した高校生 MM の展開、■学校と連携した小中学生 MM の推進

施策 11：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、
■西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討、■西普天間交通対策 WT

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※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、生活安全課	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
施策 3：パーソナルモビリティの導入	バス等まで（から）の移動などの短距離移動を担い、徒歩と自動車・バイクの間を補完する交通サービスの拡充を支援する。			
	3-1.シェアサイクルの推進支援	宜野湾市、民間事業者	都市計画課、産業政策課	推進
	3-2.各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等）	宜野湾市、民間事業者	都市計画課、観光スポーツ課	推進
施策 4：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。			
	4-1.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 5：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。			
	5-1.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

※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負担に基づき、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 6：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換環境の充実、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。			
	6-1.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 7：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。			
	7-1.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
	7-2.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 8：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。			
	8-1.提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ※）	宜野湾市、バス事業者	都市計画課、デジタル推進課	検討、実施
施策 9：乗継利用や周遊を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。			
	9-1.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
	9-2.他分野との連携による公共交通の利用促進検討	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

※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なくす等、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端末、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 10：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（MM）※を展開する。			
	10-1.学校と連携した高校生 MM の展開	沖縄県、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施
	10-2.学校と連携した小中学生 MM の推進	宜野湾市、バス事業者	教育委員会、都市計画課	検討、推進
施策 11：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抑制など多面的な対策を検討する。			
	11-1.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
	11-2.西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討	琉球大学、宜野湾市	都市計画課	検討
	11-3.西普天間交通対策ＷＴ※	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

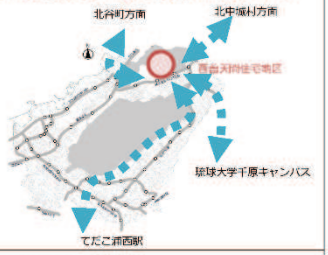
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策 12：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進	環境面の持続可能な公共交通体系の実現に向けて、公共交通の車両や公用車の低炭素化、市民向けのモビリティ・マネジメント※を推進する			
	12-1.バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進	沖縄県、宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、推進
	12-2.市民向けモビリティ・マネジメントの実施	宜野湾市、交通事業者	都市計画課、環境対策課	実施
	12-3.市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
施策 13：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※といった交通弱、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。			
	13-1.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 WT：　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

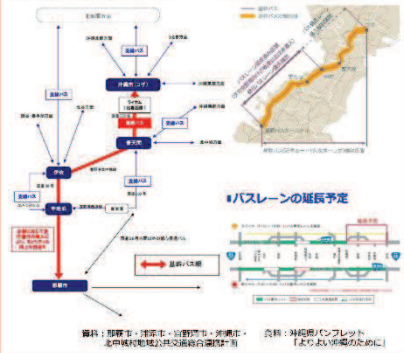
（1）施策 1：路線バスサービスの充実

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	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。 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力バーできないでだこ浦西駅等の交通結節点からのアクセスや、琉球大学「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。 
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
施策の概要	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、那覇市を経由し、さらに真栄原地区及び普天間地区を経由して、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。 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（休息時間の 8 時間から 9 時間への延長）などの社会構造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。
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	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）
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
施策の概要	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。宜野湾市内においては、国道 58 号伊佐交差点以南で久茂地向け、大湖糸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おり、今後も基幹バスシステム構築に向け、県と連携して、基幹バスの利用促進とともに、基幹バスの定時性・速達性の向上に向けたバスレーンの導入や、利便性向上に向けたバス停のグレードアップ化等を促進します。 ■基幹バスシステムのイメージ　■バスレーンの導入状況  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　　資料：沖縄県パンフレット「よりよい沖縄のために」
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	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

	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：コミュニティ交通の導入

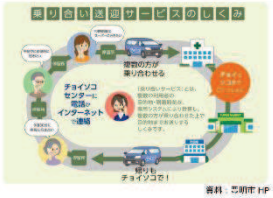
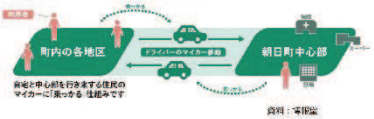
施策 2-1	新たな移動サービスの導入検討
施策の概要	公共交通空白地域にお住まいの方や、高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、新たな移動サービスの導入を検討します。 新たな移動サービスは、交通手段の適性や導入条件を踏まえ、公共交通空白地域の実態調査や、地域との意見交換を交えながら検討を進めていきます。また、市の境界部に位置する交通空白地域については、隣接する市町村との乗り入れや共同運行等の連携も検討します。さらには、導入後も、適切な負担による持続的な運行を図るため、スーパーや病院等との民間との連携も検討します。なお、下表に示す交通サービスの中には、自動運転技術を採用した実証運行が行われているものもあります。 ■新たな移動サービスの例

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のにおいて利用者のメリットは大きい。

■グリーンスローモビリティ

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。

資料：国土交通省総合政策局

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：本町HP
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、生活安全課）、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
施策の概要	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。 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、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合わせて行います。 ■埼玉県三芳町での相乗りタクシー「くるタク」実証実験 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施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（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。 【運賃の目安】 １人乗車：通常の７割 ２人乗車：通常の６割 ３人乗車：通常の５割 資料：_芳町 HP ■愛媛県久万高原町での交通利用券の配布 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。
関連指標	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
実施主体	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

	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					

（３）施策３：パーソナルモビリティの導入

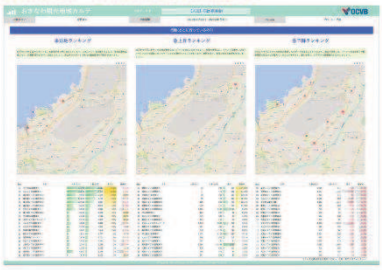
施策３-１	シェアサイクルの推進支援
施策の概要	バス停まで（から）の移動や、公共交通空白地域や空白時間帯で、路線バスを補完するため、民間事業者との連携により展開しているシェアサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、サイクルステーションの設置拡大を推進します。 また、シェアサイクルの利用データについては、近隣市町村との共有化についても検討を行い、移動ニーズの把握や、公共交通サービスの見直し等に活用します。 ■宜野湾市のサイクルステーションの設置 資料：HELLO CYCLING ホームページ
関連指標	指標３：サイクルステーションの設置箇所数
実施主体	宜野湾市（都市計画課、産業政策課）、民間事業者

	2024年（R6）	2025年（R7）	2026年（R8）	2027年（R9）	2028年（R10）
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					

施策３-２	各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等）
施策の概要	バス停まで（から）の移動など身近な移動の利便性向上を図るため、キックボード等のシェアリングサービスの導入を推進します。導入にあたっては、交通安全対策も合わせて検討します。
関連指標	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、観光スポーツ課）、民間事業者

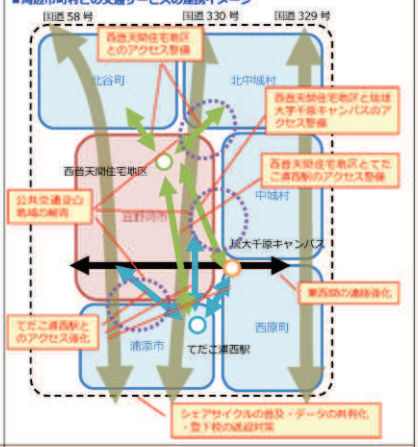
	2024年（R6）	2025年（R7）	2026年（R8）	2027年（R9）	2028年（R10）
シェアリングサービスの導入推進					

（４）施策４：ビッグデータ活用による交通マネジメント

施策４-１	ビッグデータ活用に向けた各種データの整理
施策の概要	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、道路のプロー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。 ■観光客の流動データ（おきなわ観光地域カルテ）  資料：沖縄観光コンベンションビューロー
関連指標	－
実施主体	宜野湾市（都市計画課）

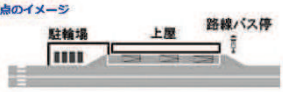
	2024年（R6）	2025年（R7）	2026年（R8）	2027年（R9）	2028年（R10）
関連データの集約・整理、関係者間での情報共有と活用					

（5）施策５：多様な交通サービス等との連携

施策５-１	周辺市町村との交通サービス等の連携検討
施策の概要	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。 ■周辺市町村との交通サービスの連携イメージ 
関連指標	－
実施主体	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

	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					

（6）施策６：交通結節点の整備・機能強化

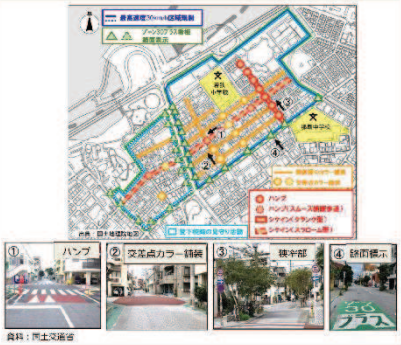
施策６-１	地域拠点の整備、交通拠点の機能強化
施策の概要	持続可能でシームレスな公共交通ネットワークを構築するためにも、交通結節点の整備を推進します。短期的には、下図に示すような「地域拠点型」の交通結節点の整備を想定しており、待合環境の充実、他の交通モードとの乗継環境の充実を図ります。 あわせて、交通情報や周辺エリア情報を含む情報案内の充実も図ります。 ■交通結節点のイメージ  ■山口県宇部市のバス停の整備例 ■兵庫県明石市でのバス情報の案内例
関連指標	指標４：交通結節点の整備箇所
実施主体	宜野湾市（都市計画課、基地跡地推進課、道路整備課）、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者

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

（7）施策７：安心・安全な利用環境の整備

施策７-１	バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討
施策の概要	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個所を除き、グレードアップが行われています。 ■神戸市のバス停の整備例 ■盛岡市のバス停の整備例
関連指標	指標１：路線バスの年間利用者数
実施主体	宜野湾市（都市計画課）、交通事業者、沖縄県

	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７-２	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、小中学生、高校生の通学環境向上とともに、高齢者や障がい者のバス停までの安全性向上を図るため、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。また、西普天間住宅地区では、琉球大学医学部及び大学病院の移転により周辺地域の交通量が増加することが予想されることから、関係機関と連携して周辺地域の生活道路への通過交通の抑制など安全対策に取り組みます。 ■若狭地区でのゾーン 30 の導入例 旭丘市若狭地区では、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。 
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					

（8）施策８：公共交通関連の情報発信の充実

施策８-１	提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ）
施策の概要	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。また、公共交通マップの作成や、宜野湾市の公共交通専用サイト設置も検討します。 **■のりもの NAVI　Okinawa** 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。 資料：のりもの NAVI Okinawa サイト **■公共交通専用サイトの例** 資料：福岡県八女市公共交通情報サイト
関連指標	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
実施主体	宜野湾市（都市計画課、デジタル推進課）、バス事業者

	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			準備が終ったものから順次実施		

（9）施策９：乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実

施策９-１	MaaS 等の普及促進
施策の概要	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。 **■my　route の概要** 資料：my route　HP
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					

施策９-２	他分野との連携による公共交通の利用促進検討
施策の概要	公共交通と観光や福祉、医療、教育等の他分野の共創による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、飲食店等と連携した公共交通による観光客の回遊性向上や、医療・福祉施設と連携した公共交通による高齢者の外出支援、病院や習い事等の送迎の公共交通への取り込み等の他地区の事例を参考に、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。

■神姫バスにおけるフレイル予防の概要

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。

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。

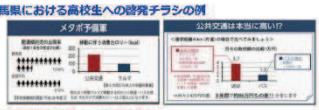
■フレイル予防事業の今後の展開

資料：神姫バス資料

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					

(10) 施策 10：高校生の送迎交通からの交通手段転換

施策 10-1	学校と連携した高校生 MM の展開
施策の概要	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・マネジメントを推進します。 なお、高校生 MM の展開は、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。 **■学校別のバス運行情報の提供例** 資料：わったーバス情　高校生用バスマップ　普天間高校版 **■群馬県における高校生への啓発チラシの例**  資料：群馬県交通政策課「上手な通学のススメ」
関連指標	指標 5：高校通学時の公共交通利用率 指標 6：MM の実施学校数
実施主体	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)
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					

実施可能な学校から順次

施策 10-2	学校と連携した小中学生 MM の推進
施策の概要	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、小学校、中学校と連携して、小中学生を対象としたモビリティ・マネジメントを推進します。小学校においては、保護者も参加できる路線バスの体験乗車等を行い、休日での路線バスの利用機会づくりを促進します。 さらには、送迎交通の抑制に向けては、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。
関連指標	指標 6：MM の実施学校数
実施主体	宜野湾市（教育委員会、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)
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・マネジメントの推進					

実施可能な学校から順次

(11) 施策 11：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策

施策 11-1	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

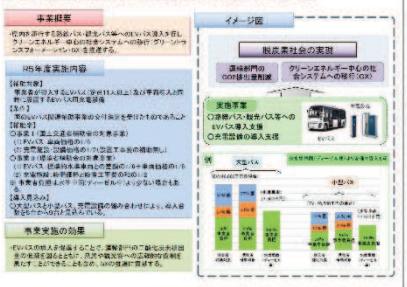
施策 11-2	西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討
施策の概要	新たに開発される西普天間住宅地区内における移動利便性を確保するため、施策 1-1.西普天間住宅地路線バス新設検討との整合を図りながら、路線バスの西普天間住宅地区内への乗り入れ等を促進します。また、シェアサイクルやカーシェアリング等の導入を検討します。
関連指標	指標 2：コミュニティ交通年間利用者数 指標 3：サイクルステーションの設置箇所数
実施主体	琉球大学、宜野湾市(都市計画課)

	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 11-3	西普天間交通対策 WT
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。今後も県や琉球大学と連携しながら、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					

(12) 施策 12：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

施策 12-1	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
施策の概要	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。 **■沖縄県の EV バス購入補助事業の概要（国の補助に上乗せ）**  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）
関連指標	—
実施主体	沖縄県、宜野湾市（総務課、環境対策課）、交通事業者

	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					

施策 12-2	市民向けモビリティ・マネジメントの実施
施策の概要	市民の過度な車利用からの脱却に向け、市民を対象にした公共交通利用のメリット等についての情報発信を行うモビリティ・マネジメントを実施します。具体的には市広報誌「市報ぎのわん」を活用した情報提供や、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を検討します。
関連指標	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、環境対策課）、交通事業者

	2024 年（R6）	2025 年（R7）	2026 年（R8）	2027 年（R9）	2028 年（R10）
モビリティ・マネジメント手法の検討					
モビリティ・マネジメントの継続実施					

施策 12-3	市職員の公共交通利用促進・時差通勤
	※施策 11－1 に既述

（13）施策 13：歩くライフスタイルの普及拡大

施策 13-1	歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）
施策の概要	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。 ■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）
関連指標	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（健康増進課、都市計画課）

	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					

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

本計画を進めるに当たっては、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	交通サービスを享受するだけでなく、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	行政や交通事業者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 活性化再生法 第４条第３項
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	

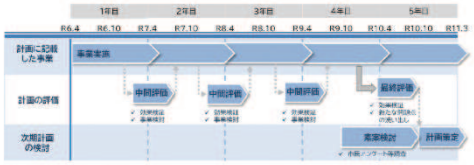
3. 計画の評価方法

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って、効果の積み上げを図っていきます。

計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

■計画の PDCA



■目標達成状況の把握方法

目標	指標	現状値 2022 年 (R4 年)	目標値 2028 年 (R10 年)	把握方法
目標 1 公共交通サービスの充実を図る	【指標 1】 経緯バス年間利用者数	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】 MM の実施学校数	0 校	3 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	健康ざのわん 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、地域公共交通が地域の移動を支えることによるクロスセクター効果※（下図参照）についても試算を行い、地域公共交通への行政負担額の検証に活用します。

出典：沢田清輝 ｜ 地域公共交通　あて＝停止でいいの？！

※クロスセクター効果：　地域公共交通を廃止したときに協同的に必要となる行政の分野別代替費用と、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把握できる地域公共交通の多面的な効果

5-3 第7回　宜野湾市地域公共交通推進協議会

5-3-1 幹事会

1）議事要旨

宜野湾市地域公共交通推進協議会
第 3 回幹事会
議事要旨

日　時：令和 6 年 2 月 28 日（水）10 時 00 分～
場　所：宜野湾市役所 2 階 庁議室
事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス
参加者：城間様、新垣様、松本様、津波古様、島袋様、米須様、伊佐様、多和田様

議事次第：

１．開会
２．報告
　(1) 宜野湾市地域公共交通推進協議会第 2 回幹事会議事概要・・・・資料 1
　(2) 第 6 回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事概要・・・・・・ 資料 2
３．議題
　(3) パブリックコメント実施結果について・・・・・・・・・・・・・資料 3
　(4) 庁内意見照会結果について・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料 4
　(5) 宜野湾市地域公共交通計画（案）について ・・・・・・・・・・ 資料 5
４．その他
　次年度の予定について・・・・・・・ ・・・・・・・・・・・・・・ 資料 6
５．閉会

1. 開会

事務局（宜野湾市都市計画課の安仁屋氏）から開会の挨拶および配布資料の確認ならびに出席確認が行われ、代理出席を含め幹事 8 名中 8 名の出席報告があり、本会議の出席者は過半数以上であることから会議が成立する旨の宣言がされた。

その後、本日の次第について説明があり、議事の進行は城間幹事長に引き継がれた。

2. 報告

事務局（都市計画課の新崎氏）から（1）宜野湾市地域公共交通推進協議会第 2 回幹事会議事概要および（2）第 6 回宜野湾市地域公共交通推進協議会議事概要について、修正箇所などポイントを絞っての報告が行われた。

【質疑応答】
発言者なし

3. 議題

事務局（都市計画課の新崎氏）より議題(1)パブリックコメント実施結果および、(2) 庁内意見照査結果について説明が行われた。

【質疑応答】
発言者なし

事務局（株式会社ケー・シー・エスの石田氏）より議題（3）宜野湾市地域公共交通計画（案）について、修正箇所（青ハッチ：前回幹事会後の修正箇所、赤ハッチ：前回協議会後の修正箇所、黄ハッチ：庁内調整後の修正箇所）を中心に説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：伊佐委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）で、各箇所に専門用語の説明が記載されているが、専門用語の解説などは、巻末資料として五十音順で整理するなどの検討をして欲しい。

発言者：事務局（新崎）

- 専門用語の解説が小さく読みづらいことや、もう少し丁寧な説明が必要な箇所もあることから巻末に整理するように考えている。現在、注釈を付けている箇所以外でも、追加説明が必要な箇所も含めて、巻末に整理するよう検討したい。

発言者：伊佐委員

- 基礎データについて、この数年、沖縄県民や宜野湾市民の自動車が増えている気がしている。車両保有台数の推移などのデータがあれば参考になるのではないか。

発言者：事務局（新崎）

- 県全体の車両保有台数のデータ取得は可能であるが、宜野湾市のデータは問い合わせ等が必要となり時間がかかる。ただ、県全体として車両保有台数は高くなっていると言われている。

発言者：伊佐委員

- 以前は幹線道路が主に渋滞していたが、最近は、抜け道でも朝夕は渋滞が発生しているため自動車が増加しているといった感覚があり、もしあれば参考に確認したい。

発言者：新垣委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 84 頁で、実施主体に環境対策課があるが、地球温暖化対策などの関連するような施策はあるのか？地球温暖化対策ついての情報発信の実施についての対応なのか。

発言者：事務局 （新崎）

- 地球温暖化対策実行計画で、ノーマイカーデーやモビリティマネジメントに近い施策が位置付けられていたため、それを考慮し、宜野湾市地域公共交通計画（案）に盛り込んでいる。モビリティマネジメントを検討において地球温暖化対策実行計画との連携がでてくると考えている。
- また、公共交通利用促進の実現にはあたっては、協議会において、モビリティマネジメントだけでなく環境面での訴求も必要との意見が出ていたところである。具体的なことは、現在、手元に資料がないため、改めて確認し説明を実施したい。

発言者：島袋委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 84 頁の「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）」に、「指標 7 日常生活における歩行等の運動者の割合」が追加されているが、この施策を推進し「日常生活における歩行等の運動者の割合」が増える結果となるのか関連性が不明である。どちらかというと、83 頁の「施策 6-2 地域内歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携）」の施策推進の結果として増える結果となるのではないかと考えている。

発言者：事務局 （石田）

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 84 頁に「ミニデイサービス等を集まりの場を活用した出前公共交通講座」等で公共交通の利用促進の情報提供を実施する。その結果、公共交通を利用するとなれば、必然的に歩く距離が増えるといった関係性から、「日常生活における歩行等の運動者の割合」を指標として追加したらどうかとの意見を受けて追加している。

発言者：島袋委員

- 何かしらのアンケート等を実施したら、「公共交通の利用が増えると必然的に歩く距離が増える」といった関係性がでてくるのか？
- 運動者、運動というと公共交通よりも道路に結びつくと考えており、公共交通関連の情報発信と関連付けるのは厳しいのではないかと考えている。

発言者：事務局 （新崎）

- 指摘の通り、公共交通の利用促進と運動の関連性がわかりづらい部分もある。ただ、ここでは、まずは、公共交通利用促進のための情報発信に重きを置いている。
- 施策との関連性がわかりづらい部分があることから、改めて検討する。

発言者：伊佐委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）3 頁の計画の位置づけで、県の都市交通マスタープランについての記載は必要ではないか。県の都市交通マスタープランは次年度に策定される予定であるが、現行の計画も存在している。広域的な計画であることを踏まえると記載が必要と考えている。

発言者：事務局（新崎）

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）は、県の地域公共交通計画と整合を図りながら計画策定しているが、指摘の通り、県の地域公共交通計画との関連もあった方がわかりやすいと考えている。

発言者：伊佐委員

- 交通渋滞対策の課題では、通勤通学の送迎については、宜野湾市だけでなく県全体の共通した問題であることから、県の計画と整合性を図ることができると考えている。

発言者：事務局（新崎）

- 施策において実施主体を沖縄県と記載している箇所もあり、県の計画と関連する部分もあることから、3 頁目の体系・位置付けに県の計画を取り入れることを検討する。

発言者：米須委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 84 頁に記載されているミニデイサービス等について、介護長寿課が行う事業であるが、介護長寿課に確認はとれているのか。

発言者：事務局（新崎）

- ミニデイサービスについては確認していない。84 頁の施策については、様々な集まりの中で実施するものであり、ミニデイサービスは一つの例で記載しているものであるが、確認不足のため改めて確認する。

発言者：米須委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 90 頁で、ぎのわん健康プロジェクトが追加されているが、修正後の内容については健康増進課に確認をしたか。

発言者：事務局（新崎）

- この確認についても間に合っていないため確認する。

発言者：米須委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 90 頁の施策概要で、「市内の交通渋滞緩和や市民の肥満・フレイルといった交通面、健康面の課題解消」との記載あるが、交通面を削除し、「市内の交通渋滞緩和や市民の肥満・フレイルといった健康面の課題解消」とした方がわかりやすいのではないか。

発言者：事務局（新崎）

- 承知した。ご指摘の通り修正する。

発言者：米須委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 71 頁で、「令和 6 年度末には琉球大学医学部および及び同病院が開学・開院」と記載されているが、資料 4 庁内意見照会結果の 1 頁では琉球大学医学部の開学が令和 7 年 4 月開学予定とある。
- 令和 7 年 4 月開学だと令和 7 年度になるが令和 6 年度末での表記でいいのか。

発言者：事務局 （新崎）

- 再確認する。

発言者：伊佐委員

- 資料 2 の第 6 回宜野湾市地域公共交通推進協議会議事概要の 1 頁の No2 で、公共交通利用の割合が 40%、対応方針の現状の送迎の割合も 40%となっているがどちらが正しいのか。

発言者：事務局 （石田）

- 高校通学時における公共交通利用率が現状 32.5%であり、目標値である公共交通利用率を 40%の水準に上げていきたいという表記である。

発言者：事務局 （新崎）

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）31 頁のグラフを確認すると、平均は記載していないが、現状のバス通学が 32.5%であり、これを送迎の約 40%近くの水準に上げていきたいという表現である。送迎の割合と同程度の意図であり、表現を分かりやすく訂正する。

発言者：津波古委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 71 頁において、「琉球大学医学部及び同病院が令和 6 年度末に開学・開院します」と記載があるが、「開学・開院が予定されています」に変更してはどうだろうか。なお、67 頁には、「開学・開院が予定されています」の記載されている。

発言者：事務局 （新崎）

- 他の箇所も同様に「開学・開院が予定されています」に修正を検討する。

発言者：島袋会長

- 資料 4 庁内意見照査結果の 3 頁の 6-2 で、真栄原交流拠点施設など課題対応について「適切な時期において関係課と調整を図り必要性も含め検討をしたい」と記載があるが真栄原交流拠点施設は重要な行政拠点として考えているのか？また、今後、真栄原交流拠点施設だけでなく旧交通裁判所跡地などの新たな拠点ができ、また、新たな課題がでてくる可能性があることから、宜野湾市地域公共交通計画（案）の 92 頁の 1. 計画の推進体制の役割の中に「新たな課題に関しての検討」を入れた方が親切でないか。

発言者：事務局　（新崎）

- 色々な事業を推進するなかで、環境の変化や施策の状況、取組も変わると想定している。また、やはり重要な認識している拠点については検討も必要である。計画書と整合性を図るためにもご提案の通り記載したい。

4. その他

事務局（都市計画課の新崎氏）より、今後の予定について、資料 6 事業概要（検討調査業務）について説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：松本委員

- 令和 5 度のスケジュールでは、2 月までの間、宜野湾市地域公共交通計画（案）となっているが、計画の決定はいつ頃を予定しているのか。

発言者：事務局　（新崎）

- 今後の予定としては宜野湾市地域公共交通推進協議会に、計画案を図り、その結果をとりまとめ、今年度末には「宜野湾市地域公共交通計画」を策定する予定である。
-

5. 閉会

事務局（宜野湾市都市計画課の安仁屋氏）より閉会の挨拶があった。

5-3-2 宜野湾市地域公共交通推進協議会

1） 議事要旨

第 7 回　宜野湾市地域公共交通推進協議会
議事要旨

日　時：令和 6 年 3 月 7 日（火）14 時 05 分
場　所：宜野湾市マリン支援センター2 階　会議室
事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス
参加者：下記欠席者を除き 20 名（代理出席者含）　※副会長を除き 19 名の委員の出席
欠席者：宜野湾警察署 真栄田氏、宜野湾市老人クラブ連合会 米須氏、沖縄国際大学 名嘉座氏宜野湾市観光振興協会 高里氏、内閣府沖縄総合事務局 古謝氏、宜野湾市 和田氏、宜野湾市 坂場氏、宜野湾市 岡田氏

議事次第：

１．開会
２．報告
（1）第 6 回地域公共交通推進協議会　議事概要・・・資料 1
（2）第 3 回幹事会　議事概要・・・・・・・・・・・・資料 2
３．議題
（1）パブリックコメント実施結果について・・・・・資料 3
（2）宜野湾市地域公共交通計画（案）　・・・・・・・・　資料 4,5
４．その他
（1）先進地事例調査結果・・・・・・・・・・・・・・資料 6
（2）次年度について・・・・・・・・・・・・・・・・資料 7
５．閉会

1. 開会

事務局（宜野湾市都市計画課の比嘉氏）から開会の挨拶および配布資料の確認ならびに出席確認が行われ代理出席を含め 28 人中 20 人の委員の出席報告があり、本会議の出席者は過半数以上であることから会議が成立する旨の宣言があった。

その後、協議会会長の和田氏が別公務で欠席のため、本日の進行を協議会副会長の又吉氏が行うと説明があり議事の進行は又吉氏に引き継がれた。

2. 報告

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より、報告事項として（1）第 6 回地域公共交通推進協議会および（2）第 3 回幹事会の議事概要について、修正箇所などポイントを絞って報告が行われた。

【質疑応答】
発言者なし

3. 議題

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より（1）パブリックコメント実施結果の説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：又吉副会長

- パブリックコメント実施結果についての意見に対し、宜野湾市の考え方との記載があるが、協議会ではなくて宜野湾市の考え方なのか。

発言者：事務局（新崎氏）

- 宜野湾市の地域公共交通計画としてパブリックコメントを実施していることから、宜野湾市としての考え方である。また、協議会にも関連する内容である。

発言者：又吉副会長

- 承知した。意見の概要の前に宜野湾市の考え方について意見があれば、挙手にて発言をお願いしたい。

発言者：小川委員

- バス停上屋の件について、道路管理者である国、県、市において、一つでも多くのバス停上屋の整備をお願いしたい。また、毎月１回 NPO 法人イルカのスタッフの協力を得て、バスの乗降訓練を行っているが、障がい者のバス利用が増えるように努めていきたい。

発言者：事務局（新崎氏）

- バス停の上屋設備の設置検討については、非常に重要だと認識している。市だけでなく、国や県に意見交換を図りながら利用環境の向上に努めていく考えである。また、バス事業者においても交通弱者に対する配慮がなされていると認識している。

発言者：佐藤委員

- パブリックコメントの意見書について、意見が１名、6 件しかないが、パブリックコメントとして成立するのか。また、全てバスに関する意見であるため、もともと求めていた意見を収集できているのかについて確認したい。また、システム上可能であれば議会報告のようにフォーム形式の方がスマートフォン等で気軽に意見を出しやすいと思う。フォーム形式でない場合は、メールアドレスにワード等のファイルを添付する必要があるため、スマートフォン所有者には厳しいと思われる。今後の検討課題としてお願いしたい。

発言者：事務局　（新崎氏）

- パソコンやスマートフォンを使用しなくとも、直接記入ができるような形で意見を頂いており、市役所の１階ロビーで記述された意見もあるが、頂いた意見には、今後の参考にしたい。

発言者：田場委員

- 視覚障がい者はパソコン所有者がいないことから、身体障がい者福祉協会に連絡がなかったが、このパブリックコメントで意見を収集したということで問題はないか。

発言者：事務局（新崎氏）

- ご指摘の通り、障がい者の方に対しての連絡が弱かった部分もあるが、宜野湾市としては、SNS

を含めホームページを通じて情報発信を行ない周知に努めたところである。頂いた意見は、今後に活かしていきたい。

事務局（新崎氏）より（2）宜野湾市地域公共交通計画（案）について庁内関係課及び幹事会で意見照会・各種調整を行ったことや修正箇所（黄色ハッチ）や用語集の追加の説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：小川委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 86 頁の Maas の部分に「オキカの利用促進」について記載があるが、宜野湾市としての具体的な取り組みを伺いたい。

発言者：事務局（新崎氏）

- 現在、宜野湾市として具体的に取り組んでいる施策はない。前回の協議会においても小川委員から提案があったため市役所や関係機関と調整していきたいと考えている。

発言者：小川委員

- 先日浦添市の松本市長から、「浦添市ではオキカの利用促進を進めていくために具体的な取り組みを検討する」との話があった。宜野湾市においても販売など具体的な取り組みを検討して頂きたい。

発言者：崎原会長

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の修正で 1 月 16 日時点の「施策:3 パーソナルモビリティ」が「施策 2:コニュニティ交通の導入」に集約され、施策の大項目が 13 項目から 12 項目になったことは理解したが、修正された 3 つの小項目がわかりにくいため説明を頂きたい。

発言者：事務局（新崎氏）

- 大項目については、崎原委員の指摘の通り、施策 2 および施策 3 を集約し、1 つにまとめたところであり、小項目の修正は以下の 3 点である。
- 1 点目は、「施策 3-1:シェアサイクルの推進支援」と「施策 3-2：各種シェアリングサービスの推進支援」に分かれていた施策を「施策 2-3 シェアサイクル等の推進支援」へ一つの施策に集約した。
- 2 点目は、「施策：12-2 市民向けモビリティマネジメントの実施」を「施策 7-1：市民向け情報の周知」へ集約した。
- 3 点目は、「施策 10-1:学校と連携した高校生モビリティマネジメントの展開」と「10-2:学校と連携した小中学生のモビリティマネジメントの推進」に分かれていた施策を「施策 9-1 学校向けのモビリティマネジメントの推進」として一つの施策に集約した。したがって、結果としては、小項目の施策が 24 から 21 に減少した。

発言者：仲村渠委員

- オキカを普及させていく上で自治会や商工会等、様々な場所で気軽に購入できることに意義があると考える。

発言者：事務局（新崎氏）

- 次年度以降に対応ができるか検討する予定である。

発言者：阿波根委員（高嶺委員代理）

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の各所に路線名称が記載されているが、名称が統一されていない。例えば、9 頁の県道 81 号線が 59 頁では県道宜野湾北中城線になっており、9 頁の県道 34 号線が 59 頁では宜野湾西原線になっている。路線名称として、県道 81 号線を宜野湾北中城線、県道 34 号線を宜野湾西原線で修正して頂きたい。また、宜野湾市地域公共交通計画（案）90 頁の「フレイル」や「ウォーカブル」がでてくるが、普段は使わない言葉であるため用語集に追加して頂きたい。

発言者：事務局（新崎氏）

- 県道 81 号、県道 34 号の路線名称については整理する。また、「フレイル」については 98 頁の用語集に追加されている。なお、「ウォーカブルなまちづくり」ついては、国土交通省が推奨している瀬策であることから追加を検討する。

発言者：佐藤委員

- 情報の周知で、のりものナビや公共交通専用サイト等などは、スマートフォン利用者にとって利便性の高いサービスであるが、「施策 7-1：提供されている情報の周知」では高齢者を置き去りにすることがあるのではないか？
- また、オキカの導入普及とあったが、オキカを使うメリットが感じられない。オキカを廃止して全国交通系 IC カードを導入すべきではないかと考えている。また、バス停では、バス時刻表が台風で剥がれていることがある。

発言者：事務局（新崎氏）

- のりものナビや公共交通専用サイトについては、既存の情報提供サービスの例として紹介している。今回、地域公共交通計画を検討するうえで、高齢者からの意見を収集しており、決して高齢者を置き去りすることはないと考えているが、情報提供おいては、高齢者も含めて配慮したいと考えている。
- また、路線バスを利用するうえでオキカの利用が必要になると考えており、意見については、宜野湾市のみならず、沖縄県や交通事業者と共有させて頂きたい。

発言者：小川委員

- オキカについては、沖縄県が 30 億円の一括交付金を活用し平成 26 年にゆいレールに導入され、翌年は路線バスに導入されており、現在 59 万枚発行されている。コロナ禍においても、オキカによって利用者のスムーズな乗降ができたと考えられる。オキカの商業利用については、関係会社を通じて約 130 店舗で利用可能であり、第一交通のタクシーでは 230 台で利用ができるため、今後、さらなる普及を検討する。
- バス停の時刻表が台風や強い風で剥がれることがあるため、バス事業者としても早急に時刻表を貼り付ける努力を行う予定である。

発言者：長堂委員

- 現在、県外ではクレジットカードのタッチ決済でも乗車が可能なバスもある。オキカだけではなくクレジットカードなどを導入し、沖縄県外の観光客の利便性を高め、選択を拡げて路線バス利用者を増やす発想があってもいいのではないかと考えている。

発言者：大城委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 2 頁の（3）計画の役割だが、記載されているのは役割では

なく計画の内容だと思う。また、3 頁の図で「宜野湾市都市計画マスタープラン」と「宜野湾市都市交通マスタープラン」が連携になっているがこの二つは整合性があるのか。宜野湾市地域公共交通計画は、地域公共交通に特化した計画であるため間違っているのではないか。

- 同じく 19 頁に路線バスの利用状況があるが、29 頁にも公共交通機関（路線バス）の利用状況があるため、29 頁は「現状・現況」の表現が良い。また、30 頁の公共交通（タクシー）の利用状況とあるが、これもタクシーの「現状・現況」の表現が良いと思われる。なお、21 頁 の（3）の「配車アプリやキャッシュレス決済の導入によって、若者の利用が増えた。」とあるが、現実には増えたとは言い切れず、「アプリ・キャッシュレス決済の導入によって利便性が向上した」の表現が良いと思われる。
- 21 頁の（3）タクシーの利用特性で、「琉球大学関連の需要がある」がわかりづらい。また、41 頁の関係者の課題認識で、「タクシーの相乗り利用による利用促進」について、タクシー業界では「問題・課題とは考えていない」との記載があるが、これは誤りであり、むしろタクシーの相乗利用による白タク行為の横行が問題と認識している。
- 48 頁の（7）でタクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足とあるが、18 頁とグラフがほぼ一緒であるため工夫された方が良いと思う。

発言者：事務局（新崎氏）

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 2 頁（3）について、計画の役割ではなく内容ではないかとの指摘だが、計画を位置付けることによって計画を果たすべき役割を兼ね添えていることから、このように表現しているため、この点は精査する。
- 3 頁の連携と整合の部分で、本文とその下の図との整合が取れていない部分があるが、平成 23 年に「宜野湾市都市交通マスタープラン」を策定されており、これは、概ね将来 20 年の都市交通マスタープランであり、公共交通だけではなく道路環境を含めたマスタープランとなっている。そのため、本文を修正する形で整理する。タイトルについても本文と整合を図り整理していきたい。
- 21 頁（2）「配車アプリやキャッシュレス決済の導入によって、若者の利用が増えた」については、若者だけが増えているわけではないと考えているが、市内のタクシー事業者にヒアリングでの意見として整理しているため、そうした文面となった。
- 41 頁については、交通事業者等関係者が抱える問題・課題の中で、タクシー事業者ということで相乗りによる利用促進を挙げているが、事業者ヒアリングによる結果として整理した。
- 将来的に国に相乗りの制度が認められることにで、相乗りによる利用促進があると考えており、事業者としての意見を整理していることを理解いただきたい。
- 重複するタイトルがある箇所として 19 頁および 29 頁は再整理する。19 頁はバスの利用状況とあるが輸送状況から始まっているため改めて確認する。

発言者：大城委員

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 14 頁の（1）タイトルの「本市を通過する」路線バスの運行状況について、「本市を通過する」のフレーズは不要と思う。「本市を通過する」のフレーズを入れるならば、タクシーも「本市を利用するタクシーの状況」に修正するべきだと思われる。

発言者：事務局（新崎氏）

- タイトルの件については、ここに限らずに全体的に確認する。

発言者：田場委員

- 路線バス利用はオキカだけではなく、乗り継ぎ時間の問題もあると考えており、利便性を損な

うと、バス離れが起きる可能性がある。特に、障がい者は自家用車を持てないことから公共交通を利用している。また、運転手不足の影響によりバスの運行本数が減っており、コミュニティバスにしても、路線バスとの競合がある。

発言者：鹿内委員

- 97 番の路線バスについて確認したところ何も変更していないため、バスの到着時間が遅れていると考えられる。協議会が終了してから個別に相談させて頂きたい。

発言者：神谷委員

- 交通系 IC カードの件について、オキカが導入された当初は、手数料や導入費用が高かった。沖縄県だけではなく地方都市においては地域別の IC カード導入が主流であり、カードを変更する場合は、手数料やシステム変更の対応が必要であり制約が多く難しいと考えている。交通系 IC カードの現状は、手数料が安価な点と、利用実績データが取得できるといった最大のメリットがあり、IC カードを上手く活用することで、地域の移動実態が把握しやすいところである。
- 一方、クレジットカード決済では、クレジットカードを所有していない利用者もいるため移動実態が把握できない。プリペイドカードやポストペイド等対応を増やすと、バスに搭載する機器が増えてしまうことや、クレジットカードを利用する際には、インターネットが繋がっていることが前提であるため、電波が不安定な場所にバス停があると、クレジットカードでの決済が難しくなる可能性がある。このことは、宜野湾市だけ考える課題ではなく、沖縄県全体で考える必要がある。
- また、宜野湾市地域公共交通計画（案）80 頁に、「共創」という言葉があるが、68 頁に関係する課が都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課のみとなっている。「共創」の意味は本来もっと広く、例えば、健康やフレイル対応、高齢者・肥満対策を含めて、交通をどう兼ね合わせるのか？「共創」という話では、対象課は限定しなくても良いと思われる。
- 用語集 98 頁の二次交通の表現が良くない。二次というのは、観光の場合、航空機から入った次の交通に限定した状況を想定しているが、普段の日常生活では、航空機が 2 つ目ではない可能性がある。交通には順番があり、飛行機や新幹線等の代表交通手段のイグレスの部分についてを「二次交通」と呼んでいるため、少なくても 2 番目の交通のことを指すのではない。
- 同じく 83 頁の「若狭地区でのゾーン 30」を「若狭地区でのゾーン 30 プラス」にした方が良いと思う。
- また、公共交通の運輸統計は、10 月からの統計のため、一般の年度と異なることから、勘違いされる方がいると考えられる。運輸統計の年度について記載した方が良い。
- モビリティマネジメントの対象を選ぶ際に、小中学校が同じ校区内で継続して学んでいる学校と学んでいない学校で、同じ高校を進学した際に登校行動の違いを確認し、効果が得られる場合は、モビリティマネジメント対象の学校を拡げ、効果が得られない場合は、やり方を変えることを検討することはどうだろうか。モニタリングを検証できるようにうまくできるようにして頂きたい。
- 西普天間地区に移転予定の琉球大学医学部の名称については、3 月 1 日より「西普天間キャンパス」になるであろう。

発言者：事務局（新崎氏）

- 宜野湾市地域公共交通計画（案）の 80 頁の「他分野との共創による新たな仕組みづくり」について、神谷委員の指摘の通り、観光分野だけではなく様々な分野との連携があると考えている。ここでは主に観光を想定しているため、他の関係課を入れていないが、今後、大きな括りで整理したい。課を特定しない形で検討する。

- 二次交通については、指摘を踏まえ記述方法を検討する。用語集についても改めて精査する。また、83 頁は、「若狭地区でのゾーン 30 プラス」に修正する。
- モビリティマネジメントの今後の実施については、今後、教育委員会と調整予定であるため、教育委員会の意見を踏まえ、次年度以降の施策の展開に向けて考える予定である。
- 琉球大学医学部の表記については、宜野湾市として統一した表記にしている。ご理解いただきたい。

発言者：又吉副会長

- 本日は、時間の制約があるため議事を進めたい。宜野湾市地域公共交通計画（案）への本日の意見や指摘事項については、事務局で精査を行い、結果については和田会長・又吉副会長に一任することで原案の通り承認しても良いか

発言者：委員

- 異議なし

発言者：又吉副会長

- その他意見があれば事務局に問い合わせて欲しい。本日の意見を踏まえて、会長や事務局で最終的に調整する。修正後の計画については、事務局より委員の皆様に送付する。

4. その他

事務局（宜野湾市都市計画課の喜納氏）より（1）先進地調査結果の説明が行われた。

【質疑応答】
発言者なし

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より（2）次年度予定についての説明が行われた。

【質疑応答】
発言者なし

5. 閉会

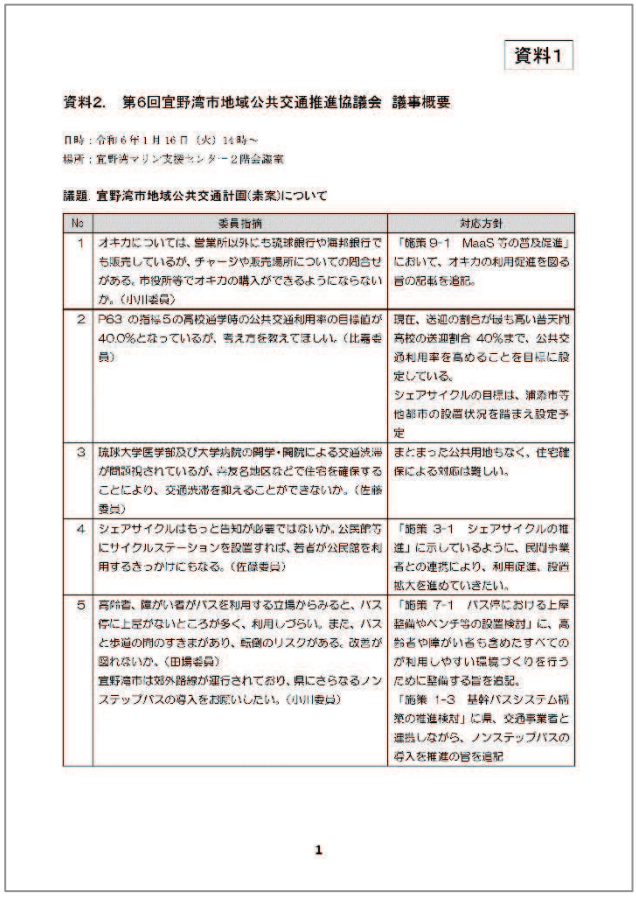
事務局（宜野湾市都市計画課の比嘉氏）より閉会の挨拶があった。

2） 会議資料

表　作成した資料一覧

	資料
資料１	第６回宜野湾市地域公共交通推進協議会　議事概要
資料２	宜野湾市地域公共交通推進協議会　第３回幹事会議事概要
資料３	パブリックコメント実施結果について
資料４	宜野湾市地域公共交通計画（案）
資料５	宜野湾市地域公共交通計画（案）修正箇所一覧
資料６	先進地事例調査結果について
資料７	次年度の予定について（案）

資料１　第６回宜野湾市地域公共交通推進協議会　議事概要



資料1

資料2.　第6回宜野湾市地域公共交通推進協議会　議事概要

日時：令和６年１月16日（火）14時～
場所：宜野湾マリン支援センター２階会議室

議題. 宜野湾市地域公共交通計画(素案)について

No	委員指摘	対応方針
1	オキカについては、営業所以外にも琉球銀行や沖縄銀行でも販売しているが、チャージや販売場所についての問合せがある。市役所等でオキカの購入ができるようにならないか。（小川委員）	「施策 9-1　MaaS 等の普及促進」において、オキカの利用促進を図る旨の記載を追記。
2	P63 の指標５の高校通学時の公共交通利用率の目標値が40.0%となっているが、考え方を教えてほしい。（比嘉委員）	現在、送迎の割合が最も高い普天間高校の送迎割合 40%まで、公共交通利用率を高めることを目標に設定している。 シェアサイクルの目標は、浦添市等他都市の設置状況を踏まえ設定予定
3	琉球大学医学部及び大学病院の開学・開院による交通渋滞が問題視されているが、兵舎地区などで住宅を確保することにより、交通渋滞を抑えることができないか。（佐藤委員）	まとまった公共用地もなく、住宅建保による対応は難しい。
4	シェアサイクルはもっと告知が必要ではないか。公民館等にサイクルステーションを設置すれば、若者が公民館を利用するきっかけにもなる。（佐藤委員）	「施策 3-1　シェアサイクルの推進」に示しているように、民間事業者との連携により、利用促進、設置拡大を進めていきたい。
5	高齢者、障がい者がバスを利用する立場からみると、バス停に上屋がないところが多く、利用しづらい。また、バスと歩道の間のすきまがあり、転倒のリスクがある。改善が図れないか。（田場委員） 宜野湾市は郊外路線が運行されており、県にさらなるノンステップバスの導入をお願いしたい。（小川委員）	「施策 7-1　バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討」に、高齢者や障がい者もきめたすべての人が利用しやすい環境づくりを行うために整備する旨を追記。 「施策 1-3　基幹バスシステム構築の推進検討」に県、交通事業者と連携しながら、ノンステップバスの導入を推進の旨を追記

1

No	委員指摘	対応方針
6	自転車のマナーが悪く、歩道が狭いこともあり、歩行者と自転車の事故の危険性が高くなっている。また、途中で休める場所をつくるなど、高齢者が気軽に歩ける環境づくりが必要である。（仲村渠委員）	「施策 7-2　地域内の歩行空間の安全性向上」に示しているように、ユニバーサルデザインにも配慮した安全対策を検討していきたい。
7	西普天間住宅地区の計画人口を、P11 の人口分布に記載できないか。（神谷委員）	計画人口を追記
8	P82「施策 7-2　地区内の歩行区間の安全性向上検討」で事例にハンプ等が示されているが、県道等の幹線道路に設置するとの誤解を招かない表現が必要である。（神谷委員）	施策 7-2 に記載していた西普天間住宅地区の安全対策に関する記述を、「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」に移行、ゾーン 30＋のハンプ等の説明と混同しないようにした。
9	P55 の都市計画マスタープランの将来都市構造図であるが、国際学園都市等は、西普天間住宅地区まで伸びていなかったか。（神谷委員）	長期の将来都市構造図は、ご指摘の内容になっているが、本計画では短中期の図を引用。
10	P77「施策 3-2　各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等）」でキックボードの利用が増えることで、シェアサイクルの利用が減少しないか、キックボードとシェアサイクルは利用者層が重複すると思われる。（神谷委員）	移動手段の選択肢を増やすという趣旨で記載している。
11	P78「施策 4-1　ビッグデータ活用に向けた各種データの整理」に示されている地域カルテだが、現在は県外の方の移動を表示しているが、今後、県民の移動も表示する可能性がある。データについて要望があれば、コンベンションビューローにあげてほしい。（神谷委員）	－
12	P87　「施策 10-1 学校と連携した高校生 MM の展開」の実施主体は、沖縄県ではなく、沖縄県（教育庁）と明記した方が良い	ご指摘に合わせ修正
13	P94　「2. 関係する主体と基本的な役割」で「関係機関」とあるが、現在の表現では、行政と交通事業者が関係者のようにみえる。主語が公共機関、交通事業者のようであるので、「関係機関」は企業や学校が適切な表現ではないか。（神谷委員）	ご指摘に合わせ修正

2