

No	委員指摘	対応方針
14	歩行者や自転車の対策については、「ウォークアプル推進計画」や「自転車活用推進計画」での対応も考えられるが、関連計画で対応するといった記載はできないか。(神谷委員)	現時点で、ウォークアプル推進計画、自転車活用推進計画の策定予定はないため、関連計画については言及しない。
15	コンベンションエリアでのイベント時の渋滞対策について、考え方を記載した方がよい。(神谷委員)	「施策7-1 提供されている情報の周知」に座車における対策として、公共交通利用の促進を関係機関と連携してすすめる旨を追記。
16	「施策2-1 新たな移動サービスの導入検討」はグリーン・スロー・モビリティについての記載があるため、実施主体は生活安全課よりも環境対策課が良いのではないか。 「施策3-2 各種シェアリングサービスの推進支援」は、の実施主体は観光スポーツ課でよいのか。(菊手納委員)	実施主体については、関係課と調整して整理。施策2-1は生活安全課を環境対策課に変更、施策3-2は観光スポーツ課を削除。
17	P3の計画の位置づけに「第二次宜野湾市産業振興計画」が必要ではないか。計画においてイベント時の交通対策や、観光客の誘致についても記載がある。また、「宜野湾市地球温暖化対策実行計画」を「第二次宜野湾市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」とすべき。(菊手納委員)	ご指摘に合わせ修正
18	モビリティ・マネジメントとMMは類似を統一した方がよい。(菊手納委員)	モビリティ・マネジメントで統一
19	「施策11-1 市域内の公共交通利用促進・乗客増大」に関連して、県の公共交通計画では、行政が率先して公共交通を利用すべきと考え、市町村の職員の利用率の目標値を10%で設定している。	-
20	PS6の進捗管理で、毎年の評価を行うようになっているが、その際に柔軟に施策の見直しを行っていくという認識をよいか。(比嘉委員)	中間評価において、施策の実施状況を踏まえ、柔軟に見直しを図る。
21	施策は大項目が13、小項目が24と数が多く重なりすぎた方がよい(金城委員代理)	関連する施策や、内容が重複する施策等について統合・再整理した

3

No	委員指摘	対応方針
22	計画期間中に検討のみの施策があるが、計画最終年度に検討内容についてとりまとめてほしい。(金城委員代理)	PS6計画の評価方法に、5年間での実施内容、検討内容について最終年度にとりまとめ、評価を行うとともに今後の検討を整理する旨を追記
23	目標値の交通結節点整備1箇所、モビリティ・マネジメントの実施校3校は決まっているのか。(宮久藤委員)	PS9の将来ネットワークイメージに、計画期間5年後以降も見据えた中長期的なネットワークイメージである旨を追記。 交通結節点の整備箇所、モビリティ・マネジメントの実施校は、計画期間中に検討する。
24	公共交通の乗り方教室は、保護者も含めて実施し、公共交通利用の啓発付けや、高齢者・障がい者の補助などのバリアフリーも推進してほしい。モビリティ・マネジメントの目標値が示されているが、もっと高い目標を設定できるのではないか。(友和委員)	「施策10-2 学校と連携した小中・学生MMの推進」に示しているように、保護者も対象に含めたモビリティの目標値が示されているが、もっと高い目標を設定できるのではないかと。目標については、モデル的の小中高校それぞれ1校で実施し、計画期間中に別の学校に展開していくことを目標に、小中専でそれぞれ2校、計6校に見直し。

4

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2

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

日時：令和6年2月28日(水) 10時～
場所：宜野湾市役所 庁会議室

議題：宜野湾市地域公共交通計画(案)について

No	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
1	専門用語が多いため、将来に用語集を添付してはどうか。	将来に用語集を追加する。
2	最近、自転車の交通量が増えているように感じる。自動車保有に關するデータを掲載できないか。	路線バスの定時性に関連して、P13の道路交通状況において、旅行速度、遅延率等のデータにより走行性が低い状況を示すことで対応したい。
3	PS1の施策7-1「提供されている情報の周知」において、実施主体は「環境対策課」が記載されているが、地球温暖化対策についての情報発信など全庁的なものか。	施策の統合により、「市民向けモビリティ・マネジメントの実施」を当該施策に集約したことによるが、公共交通に関する情報発信が主であることから、実施主体から「環境対策課」を削除する。
4	PS1の施策7-1「提供されている情報の周知」の関連指標として、「指標7：日常生活における歩行等の移動者の割合」が記載されているが、施策と指標の関連性がみえない。	施策の統合により、「市民向けモビリティ・マネジメントの実施」を当該施策に集約したことによるが、ご指摘を踏まえ、関連指標から削除する。
5	P3の計画の位置づけにおいて、県計画との関係性を整理する必要があるのではないかと。	沖縄県総合交通体系基本計画(第10)、沖縄県地域公共交通計画(今年度策定予定)など、県計画との関係性を加記する。
6	PS4「施策7-1」提供されている情報の周知」において、ミニダイサービス等に關する記述があるが、担当課に確認していただきたい。	ミニダイサービスに限らず、既存の行政サービスを利用して公共交通に關する情報提供を行うことを想定している。→担当課と調整を行い、ミニダイサービスに關する記述は削除する。
7	PS9「市内の交通結節点整備や市民の歩行・フレイルといった交通面・福祉健康面の課題解消」について、交通面の記載に必要なのでは、各項目で「交通結節点整備」に言及しているため	記述を踏まえ修正する。

1

No	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
8	✓ 琉球大学病院及び医学部の開設・開学を令和6年度末に統一することであるが、医学部の開学は令和7年4月予定であることから、令和7年度になるのではないかと。	✓ 基幹協議会に確認して、表現を再検討する。 →開院、開学時間を「開院は令和7年1月、開学は令和7年4月」にそれぞれ分けて表現するように修正する。
9	✓ 第6回同協議会の議事概要は、公共交通利用者の目標が60%、所定の割合も60%と記載されているが、どちらが正しいのか。	✓ 議事概要については指値を踏まえ、表現を修正する。あわせて計画書の目標値の勘考も修正する。

2

資料3 パブリックコメント実施結果について

資料3

資料3. パブリックコメント実施結果について

1. パブリックコメントの実施状況

【募集期間】令和6年1月25日（木）～令和6年2月22日（木）

【開催場所】宜野湾市役所1階ロビー、宜野湾市役所都市計画課、市公式HP

宜野湾市地域公共交通計画（素案）に関する市民意見募集（パブリックコメント）実施のお知らせ

更新日：2024年1月25日

宜野湾市では、市民の皆さまの生涯や経済活動を支える公共交通の確保・増進を目的として「宜野湾市地域公共交通計画」の策定を進めております。「地域公共交通計画」とは、地域の現状や課題を踏まえ、「地域にとって望ましい公共交通の姿」を明らかにし、それを実現するための基本方針や目標、施策等を示したものです。

このたび、宜野湾市地域公共交通計画（素案）をとりまとめたので、計画策定の参考とさせていただきます。みなさまからのご意見をお聞かせください。

募集期間

令和6年1月25日（木曜日）～令和6年2月22日（木曜日）※必着

意見募集対象者の要件

1. 本市に住所を有する方
2. 本市に事務所または事業所を有する個人及び法人、その他団体
3. 本市に通勤または通学する方
4. 本市に対して関係業務を有する方

宜野湾市地域公共交通計画（素案）の閲覧について

1. 宜野湾市役所本館1階ロビー
2. 宜野湾市役所付録2階（都市計画課）
3. 市ホームページ
宜野湾市地域公共交通計画（素案）はこちら。
宜野湾市地域公共交通計画（素案）（PDFファイル）
各章ごとはこちら。
第1章 計画の概要（PDFファイル）
第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状（PDFファイル）
第3章 宜野湾市の地域公共交通の現状と課題（PDFファイル）
第4章 宜野湾市の地域公共交通の基本方針（PDFファイル）
第5章 計画の目標（PDFファイル）
第6章 目標達成に向けた施策・事業（PDFファイル）
第7章 計画の推進・管理（PDFファイル）

2. パブリックコメントの実施結果

【募集結果】意見書提出：1名（6件）

No	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え
1	バス停に椅子がない所が多いので、老人も立っている姿をよくみかける。完備してほしい（全バス停に）	路線バスの利用環境向上を図るために必要であると認識しており、「バス停における上座設備やベンチ等の設備検討」を施策として位置づけております。なお、バス停における椅子等の設置については、関係機関、交通事業者等と連携を図り、歩道幅員などの状況を踏まえつつ検討いたします。
2	バス停でタバコを吸う人がいるので、禁煙ゾーンにしてほしい。子供（学生達）も副産物を吸うので健康によくない	路線バスの利用環境向上を図る上で重要なご意見であると認識しております。頂いたご意見については、関係機関、交通事業者と共有を図り、どのような対策が可能であるか検討してまいりたいと考えております。
3	バスのダイヤを各バス会社で調整してほしい。同じ時間に3分くらいきて来ない時は10～30分またされる	路線バスの定時性損失については、交通渋滞による遅延が大きく、地域公共交通の円滑化として認識しております（計画書42P参照）。本計画においては、公共交通の利用促進を図ることと、渋滞緩和につなげていきたいと考えております。また、頂いたご意見については、関係機関、交通事業者と共有いたします。
4	時間通りに来ないバスが多い。	
5	バスの運転手の対応が悪い時には、バス会社に抗議の電話ができたが、今はネームプレートがはずされているので抗議もできずらい。一方的な処断に不満がある。	頂いたご意見については、交通事業者、関係機関等と共有を図りたいと考えております。
6	バス乗客者は、子供や老人、障害者など弱者が多いので、我慢している人が多いと思う。今日のように行政が市民の声を聞いてくれるのはありがたいと思います。	本市といたしましても、今後とも市民の皆さまのご意見を聞きながら、地域公共交通に関する施策の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

意見の提出方法

下記記載の意見提出様式に必要事項を記入の上、次のいずれかの方法で提出してください。

意見提出様式

意見募集（パブリックコメント）様式（Wordファイル）
意見募集（パブリックコメント）様式（PDFファイル）

提出方法

提出方法

直接持参	宜野湾市役所 都市計画課（3階3号）
郵送	〒901-2710 宜野湾市野間1丁目1番1号 宜野湾市役所 都市計画課 宛
ファックス	090-092-4449 宜野湾市役所 都市計画課 宛
電子メール	Toshi01@city.ginowan.okinawa.jp

ご意見の取り扱いについて

1. 寄せられたご意見は、計画策定の参考とさせていただきます。
2. 寄せられたご意見に対して個別の回答は行いませんが、ご意見に対する市の考え方と合わせて公表します。
3. 氏名や住所など個人が特定される情報は公表いたしません。また、パブリックコメントの手続き以外には使用いたしません。

この記事に関するお問い合わせ先

都市計画課 都市計画係

〒901-2710
沖縄県宜野湾市野間1-1-1
電話番号：090-092-4101

5-86

第 1 章	
計画の概要	
1. 計画の目的	
2. 計画の位置づけ	
3. 計画の対象区域	
4. 計画の期間	
5. 計画の対象	
第 1 章 計画の概要 1	

目 次	
第 1 章 計画の概要	1
1. 計画の目的	2
2. 計画の位置づけ	3
3. 計画の対象区域	5
4. 計画の期間	5
5. 計画の対象	5
第 2 章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状	7
1. 地域特性	8
2. 公共交通の現状	14
3. 移動特性	25
4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ	33
第 3 章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題	35
1. 市民の移動に関する困りごと	36
2. 関係者の課題認識	41
3. 地域公共交通の問題点	42
4. 地域公共交通の課題	50
第 4 章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針	53
1. 将来都市像及びまちづくりの方針	54
2. 基本理念	56
3. 基本方針	56
4. 地域公共交通の将来像	57
第 5 章 計画の目標	61
第 6 章 目標達成に向けた施策・事業	65
1. 施策メニュー	66
2. 施策の概要	68
3. 個別施策の概要	71
第 7 章 計画の推進・管理体制	91
1. 計画の推進体制	92
2. 関係する主体と基本的な役割	92
3. 計画の評価方法	93

資料 4
宜野湾市地域公共交通計画 (案)
2024 年 3 月 7 日時点
宜野湾市 Ginowan City

第 1 章 計画の概要
1. 計画の目的
(1) 地域公共交通計画とは
地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」（以下、「地域交通法」という。）に基づく法定計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通のマスタープラン」としての役割を果たすものです。
(2) 計画の目的
本市は、當天間飛行機の周りを幹線道路網や密度の高い市街地が取り囲み、不健全で非効率な都市構造となっております。一方、超高齢社会を迎え、移動手段の確保、維持がこれまで以上に求められています。誰もが住みやすく安全・快適で持続的発展が可能なまちづくりに取り組むため、公共交通網の維持充実に向けた基本方針や施策等を示す「宜野湾市地域公共交通計画」を策定します。
(3) 計画の役割
本計画の役割は、以下に示す通りです。
① 本市の地域公共交通のマスタープランとして、望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
③ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
④ 都市計画や健康・福祉、環境、観光等の各まちづくり分野や地域・学校・企業等の多様な関係者と連携した公共交通のあり方を示す
⑤ 公共交通体系の改善を着実に実行していくための計画推進体制を示す
2 第 1 章 計画の概要

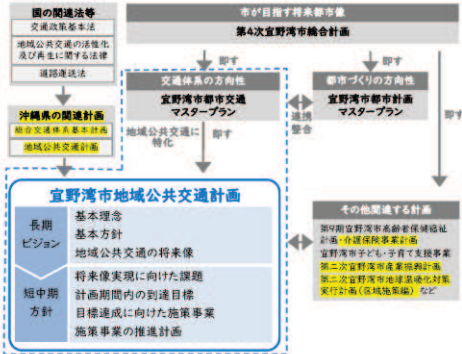
2. 計画の位置づけ

本計画は、「第4次宜野湾市総合計画」を上位計画として、「市民生活を支える公共交通体系の確立」を推進していくための計画であり、「宜野湾市都市交通マスタープラン」と連携を図りながら交通体系を構築していくものです。

また、都市計画や福祉、環境、観光などの多分野の計画との調和・整合を図り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

本計画は、目指す地域交通のあり方や将来像を示す長期ビジョンと、将来像の実現方策に向けた短中期の取り組みにより構成されます。

■計画の位置づけ



第1章 計画の概要 3

なお、本計画は、令和12年（2030年）までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であるSDGsへの寄与も目的とします。

SDGsは17の目標、169のターゲットから構成されていますが、公共交通分野では、目標11「住み続けられるまちづくりを」が直接的に寄与します。

また、公共交通の利用を通じて、目標13「気候変動に具体的な対策を」、目標3「すべての人に健康と福祉を」にも寄与します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



目標 11：住み続けられるまちづくりを
公共交通ネットワークの整備や利用しやすい環境づくりにより、車を運転できない方でも安心して暮らせるまちづくりに寄与します。

目標 13：気候変動に具体的な対策を
過度な自動車利用から、移動の一部を公共交通利用に転換することにより、温室効果ガスの排出量削減に寄与します。

目標 3：すべての人に健康と福祉を
公共交通を利用することで、バス停まで及びバス停からの移動や、外出機会の増加に伴い歩行が増え、健康増進に寄与します。

4 第1章 計画の概要

3. 計画の対象区域

市全域を対象とします。

※一部、本市から対象区域外への交通サービスを含みます。

4. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

なお、毎年度、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

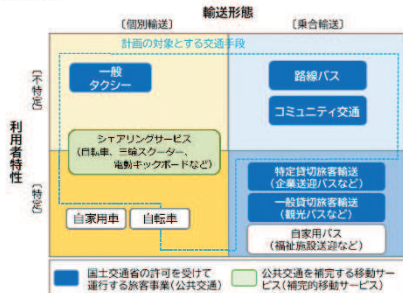
5. 計画の対象

本計画では、国土交通省の許可を受けて運行する旅客事業を「公共交通」と定義します。

その中でも、誰もが利用できる旅客交通サービスである、路線バス、コミュニティ交通、タクシーを本計画の主な対象とします。

なお、シェアリングサービスも、市民生活を支える重要な移動手段として機能していることを踏まえて、相対的なニーズへの柔軟な対応など公共交通と連携・補完の関係を構築することを念頭に、これらの移動サービスについて「補完的移動サービス」として定義し、本計画の対象として設定します。

■計画の対象



※コミュニティ交通とは、既存の路線バスでは対応できない特定のニーズに対応し、地域の実情に応じた生活の足となる公共交通として、地域（観光地等）、旅行事業者、行政等がそれぞれ役割分担を担い、互いに連携、協力して運行する交通サービス

第1章 計画の概要 5

第2章

宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

1. 地域特性
2. 公共交通の現状
3. 移動特性
4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状まとめ

第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状 7

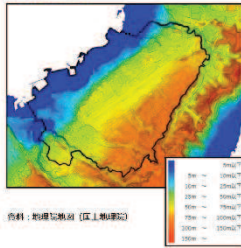
第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

1. 地域特性

(1) 地形・土地利用の状況

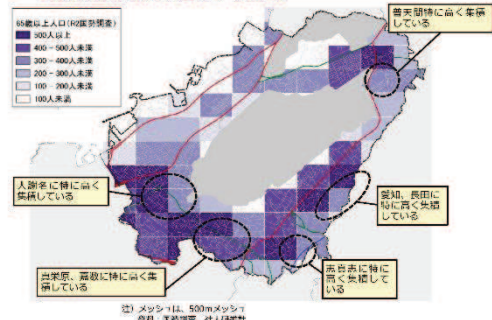
本市の地形を見ると、西海岸部は低地（標高0～10m）が広がっていますが、国道58号を境に標高が一気に40m程度上がり、さらに東部に行くにつれて高く、国道330号は標高100m程度となります。道路網の骨格を形成する、国道330号、県道34号線、県道81号線は起伏が激しく、坂道となっています。住宅街から幹線道路への生活道路も坂道が多いため状況にあります。

■本市の標高図



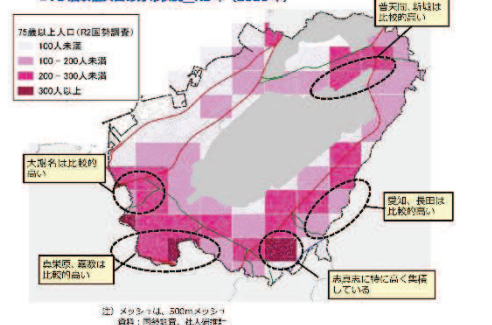
65歳以上の高齢者は、大瀬川、真栄原、森崎、志真志、豊知、長田、岩天間が多く居住しています。10年後は市内全域で増加する見込みです。

■ 65歳以上人口の分布状況_R2年(2020年)



75歳以上の高齢者は、志真志が市域よりも特に多く居住しています。65歳以上に比べ、10年後は市内全域で増加する見込みです。

■ 75歳以上人口の分布状況_R2年(2020年)



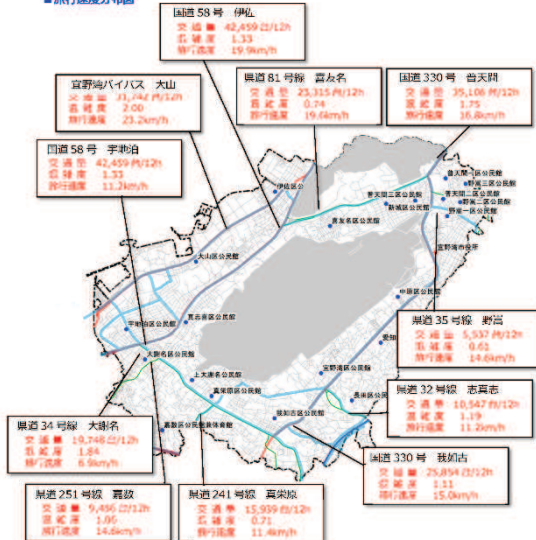
12 第2章 宮野湾市の地域特性・公共交通の現状

(3) 道路交通状況

本市の幹線道路の混雑状況を見ると、市の南北軸を形成する国道58号、国道330号は混雑度が1.00以上、混雑時の旅行速度が20km/hを下回り、宇田泊では11.2km/hと著しい低下がみられます。

また、県道34号線の大瀬川では、混雑時平均旅行速度が6.9km/hとなっており、10km/hに満たない状況となっています。

■ 旅行速度分布図



資料：市制3年度 道路交通センサス

13 第2章 宮野湾市の地域特性・公共交通の現状

2. 公共交通の現状

(1) 本市を通する路線バスの運行状況

1) バス運行パターン

本市における路線バスの運行系統は、南北に走る幹線道路に沿って本島南部～北部の各拠点を結ぶ通過系統が多く設定されています。

市内の主な発着拠点は、西側沿岸のコンベンションリゾートエリアにある宮野湾営業所（琉球バス交通）と真志嘉駐車場（特報バス）となっています。また、琉球大学を発着拠点とするバス系統が設定されています。

■ 宮野湾市の路線バス運行パターン



14 第2章 宮野湾市の地域特性・公共交通の現状

市内のバスルートは、国道58号、宮野湾バイパス、国道330号、県道34号線、県道81号線を主体に設定されています。

バス停は、宮野湾市役所をはじめ、コンベンションセンター、沖縄国際大学、宮野湾市営球場などの公共施設周辺などに57箇所設置されています。

また、市内には高速バスのバス停も設置されており、市南東部の沖縄自動車道（西原IC～北中城IC間）に琉球バス停があります。

本市の東側に隣接する中城町では、コミュニティバス「遊佐丸バス」が市内の中部商業高校前、雲天間りうほうまで乗り入れており、バス停が設置されています。また、那覇空港と北谷町、読谷町の観光地を結ぶ空港シャトルバスも運行されており、市内には3箇所のバス停が設置されています。

■ 宮野湾市の路線バスルートとバス停の位置



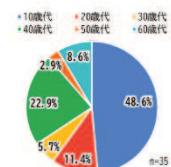
資料：バスマップ掲載、ナビタイム

15 第2章 宮野湾市の地域特性・公共交通の現状

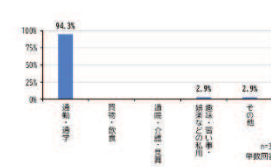
2) 路線バス利用者の特性

市内6つのバス停(普天間、宇地泊、長田、伊佐、中部商業高校前、真栄原)で実施した利用者へのヒアリング調査結果によると、利用者の半数近くは10歳代で、利用目的も9割以上が通学・通学となっており、調査箇所では、高校生等の通学利用が多くなっています。その他では40代の利用が2割強と多く、通勤に利用されています。利用する理由では、「送迎を頼めない」「運転できない」など、公共交通手段の選択肢がないことが多くあげられています。改善要望としては、「定時性」や「バス停の待合環境」の向上が求められています。

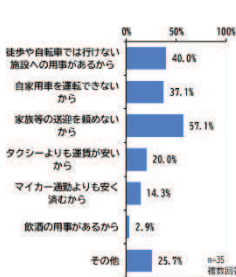
■年齢構成



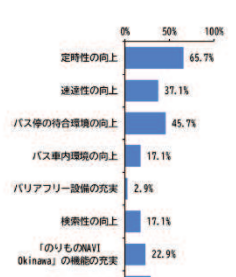
■路線バス利用時の外出目的



■路線バスを利用する理由



■路線バスへの改善要望



資料：路線バス利用者ヒアリング

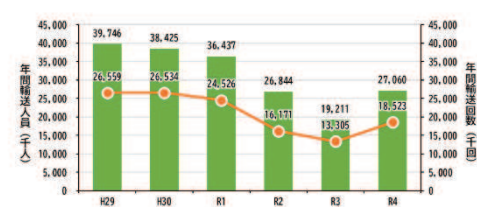
(4) タクシーの利用状況

1) タクシーの輸送状況

本市を含む沖縄本島地区における一般乗用旅客輸送事業の年間輸送回数は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少し、令和4年で増加傾向に転じていますが、約1,850万回と感染拡大前の令和元年時点と比べ、24%減となっています。

輸送人員は、輸送回数の減少に伴って、令和4年時点で約2,710万人となっており、感染拡大前の令和元年時点と比べ、26%減となっています。

■沖縄本島地区におけるタクシーの年間輸送人員・年間輸送回数



2) タクシーの利用状況

- ・新型コロナウイルス感染症によって、利用者が最大6割ほど減少した。回復してきているが、実感はまだない。
- ・米軍基地を往来できるベースカーも新型コロナウイルス感染症の影響を受けて売り上げが減少した。
- ・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。

資料：タクシー事業者ヒアリング

3) タクシーの利用特性

- ・朝の時間帯は、通勤利用や、飲食店からの帰宅の利用がある。
- ・口中は、那覇空港周辺の移動、観光客の移動、高齢者の通院・買物、遊学遊遊の通院、年金支給日の移動が主な利用。
- ・琉球大学関連の需要がある(健康調査時の公民館からの送迎、学会、教員免許更新など)
- ・雨の日の需要は高い。

資料：タクシー事業者ヒアリング

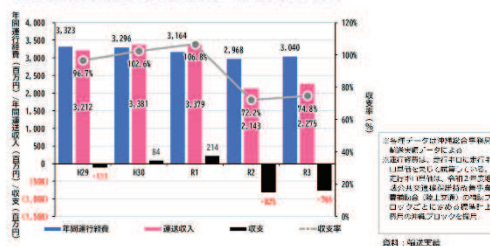
(5) 路線バス・タクシーの運送状況

1) 路線バスの収支状況

市内を経由する路線バスの年間運行経費は、令和3年時点で約30億円となっています。一方で、年間運賃収入は新型コロナウイルス感染症の影響を受け大きく減少し、同年時点で約23億円となっています。

令和3年時点の収支状況は7億6500万円の赤字、収支率74.8%となっています。

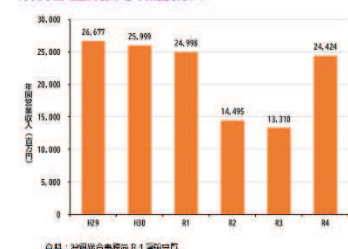
■市内を経由する路線バスの年間運行経費・年間運賃収入・収支



2) タクシーの収支状況

本市を含む沖縄本島地区における一般乗用旅客輸送事業の年間運賃収入は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少しましたが、令和4年には約244億円と感染拡大前の令和元年時点とほぼ同じ水準となっています。

■沖縄本島地区における年間運賃収入



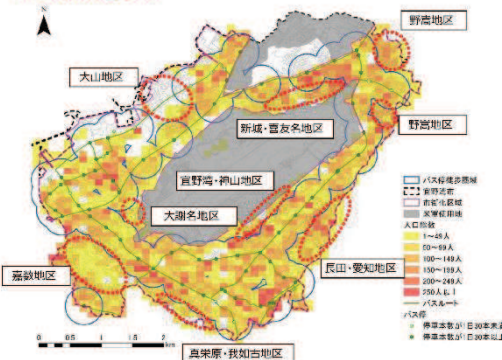
(6) 路線バスへのアクセス

1) 公共交通空白地域

市内を運行する路線バスのバス停の徒歩利用圏域(半径300m)をみると、人口の74%をカバーしています。

一方で、野島地区(2箇所)、新城・喜友名地区、長田、愛知地区、宮野崎・神山地区、真栄原・我如古地区、大謝名地区、大山地区、嘉数地区において、バス停から遠い地域が存在します。

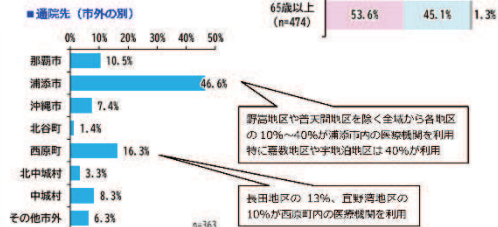
■市内の公共交通空白地域



(3) 通院の移動特性

市民の通院をみると、半数程度は市外の医療機関を利用しており、浦添市や西原町が多くなっています。市内の医療機関を利用している人は基本的には居住地近くの医療機関を利用していますが、北地区は、西地区や東地区の利用も多くみられます。また、東地区から国際学研都市地区へ、南地区から西地区へなど、隣接地区への移動も見られます。

交通手段は、車（自分で運転）が最も多く利用されています。高齢者（65歳以上）は、家族等による送迎（16%）もみられます。割合は低ですが、路線バス（2%）やタクシー（3%）の利用もみられます。



(4) 公共交通（路線バス）の利用状況

市民の路線バスの利用状況をみると、75%が「利用していない」と回答しています。利用している人の頻度をみると、「月に数回」（9%）や「週に1〜2回」（26%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。乗車回数（週3日以上）に利用している人は2%でした。

路線バスの利用目的をみると、「通勤・通学」（27%）や「買物・飲食」（26%）、「通院・介護・見舞」（12%）、「趣味・習い事・娯楽」（12%）など様々な用事で利用しています。路線バスを利用しない理由として、「目的地まで時間がかかる」（24%）、「自宅や目的地からバス停が遠い」（18%）、「バス停での待ち時間が長い」（17%）、「便数が少ない、利用したい時刻に運行していない」（17%）など、バスサービスそのものや、バスを利用する環境に対する意見があげられています。

路線バスの利用を増やすためのサービス改善について、「便数の増加」（41%）や「運賃の割引」（32%）、「速達性・定時性の向上」（27%）などバスサービスそのものに関するものがあげられています。

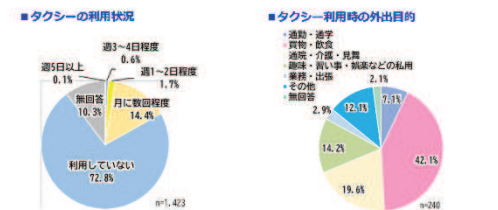


(5) 公共交通（タクシー）の利用状況

市民のタクシーの利用状況をみると、72%が利用していない状況となっています。利用している人の頻度をみると、「月に数回」（14%）や「週に1〜2回」（1%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。乗車回数（週3日以上）に利用している人は1%でした。

タクシーの利用目的をみると、「買物・飲食」（42%）、「通院・介護・見舞」（19%）、「趣味・習い事・娯楽」（14%）など様々な用事で利用しています。タクシーを利用しない理由には、「自家用車がある」（7%）があげられています。

タクシーの利用を増やすためのサービス改善について、「運賃の割引」（57%）や「タクシー台数増加」（21%）、「スマートフォンでの乗車の予約」（21%）などタクシーを利用する環境に関するものがあげられています。



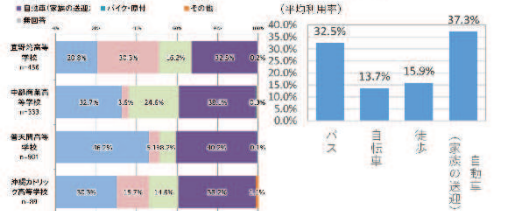
(6) 市内高校への通学特性

高校生アンケートの結果によると、普天間高校では通学手段として「バス」（46%）が最も高くなっていますが、他3校では「家族等の送迎」（32〜38%）が最も割合が高く、普天間高校でも40%が利用しています。また、宮野湾高校では「自転車」の利用が多くなっています。バスの利用パターンは、20〜30%が登校時あるいは下校時のみの利用となっています。

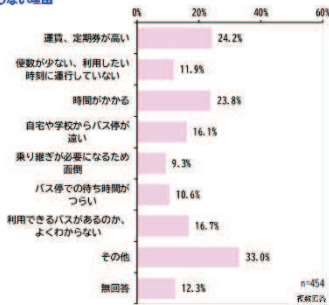
送迎頻度は「よく送ってもらう」（35〜51%）、「たまに送ってもらう」（33〜47%）と、送迎利用が非常に多くなっています。

バスを利用しない理由には、「運賃、定期券が高い」（24%）、「時間がかかる」（23%）、「自宅や学校からバス停が遠い」（16%）、「利用できるバスがあるのか、よくわからない」（16%）など、運行サービスや利用環境、運行情報に関する意見が多くあげられています。

バスへの改善要望には、「運行本数が増やしてほしい」（58%）が突出しています。

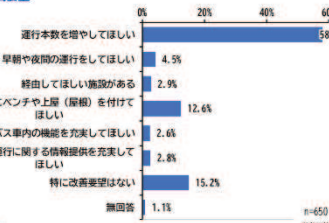


■バスを利用しない理由



※「その他」では「徒歩で通学できるから」「バスが嫌い」

■バスへの改善要望



資料：高校生アンケート

4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ

「1.地域特性」、「2.公共交通の現状」、「3.移動特性」より本市の地域特性・公共交通の現状は、以下のように整理されます。

■地域特性・公共交通の現状のまとめ

項目	内容
地域特性	・西海岸部は低平地、東部は標高が高く、起伏が激しい。 ・外出の主な目的地となる商業施設は、国道58号、国道330号、県道81号線など幹線道路沿いに立地。 ・人口は増加傾向で推移、令和2年（2020年）には10万人を突破、令和17年（2035年）まで増加と予測。 ・真市喜、大嶺名、宜野湾、市喜市、我如古等に多くの人口が集中。 ・市内の幹線道路では慢性的な渋滞が発生、多くの路線で旅行速度20km/hを下回る。
公共交通の現状	・路線バスは南北を走る幹線道路に沿って形成、多くの路線が本市を通過。 ・路線バスの系統、便数は概して多く、特に国道58号で多くの便数が運行。 ・市内タクシー会社のタクシー保有台数は170台。ドライバーの8割が60代以上。 ・路線バスの利用者は、新型コロナウイルス感染症以前は微増傾向であったが、新型コロナウイルス感染症を契機に、年間の利用者は約1,380万人から約820万人へと大きく減少。 ・路線バスは主に高校生の通学に利用。 ・タクシーの利用者は新型コロナウイルス感染症前の微減傾向から、新型コロナウイルス感染症により減少したものの、令和4年度は回復傾向にある。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、市内を運行する路線バスの収支は、黒字から年間約8億円の赤字に転換（本市以外の区間の収支も含まれる）。 ・長田、嘉数、野嵩、新城、大嶺名、宜野湾、真栄原など一部の地区に公共交通空白地域が存在。
移動特性	・通勤・通学先の6割強は市外となっており、市民は日常的に市外へ移動。 ・市外への通勤先は那覇市、浦添市が多い。 ・通勤・通学時の約8割は車で移動、路線バス利用は5%と少ない。 ・買い物先の約8割は市内、約8割が車利用で、65歳以上は送迎が1割を占める。 ・通院先の約5割は市内、約8割が車利用で、65歳以上は送迎が2割近くを占める。 ・市民の約8割は路線バスを、約7割はタクシーを利用していない。 ・高校により違いはあるが、約4割が家族の送迎により通学。

第3章

宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

1. 市民の移動に関する困りごと
2. 関係者の問題意識
3. 地域公共交通の問題点
4. 地域公共交通の課題

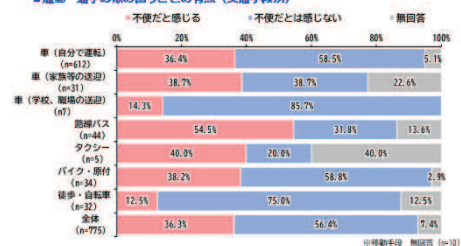
第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

1. 市民の移動に関する困りごと

（1）通勤・通学での困りごと

通勤・通学の際の困りごとについてたずねたところ、36%が「ある」と回答しています。交通手段別にみると、路線バスが54%と高くなっています。路線バス利用者からは「バスが遅れ、時間が読めない」（27%）や「バスの便数が少ない」（20%）が多くあげられており、「渋滞で時間が読めない」については、交通手段に関わらず多くの指摘があります。

■通勤・通学の際の困りごとの有無（交通手段別）



※移動手段 無回答 (n=10)

■通勤・通学の際の困りごとの内容（交通手段別）

	車で自分で運転 (n=172)	車で家族等の送迎 (n=31)	車で学校・職場の送迎 (n=7)	路線バス (n=44)	タクシー (n=5)	バイク・バイク (n=34)	徒歩・自転車 (n=32)	全世帯 (n=775)
渋滞で時間が読めない	32%	29%	14%	16%	20%	29%	3%	20%
バスが遅れ、時間が読めない	2%	19%		27%		9%	3%	4%
時間が読めない	14%	3%	14%	14%		9%	3%	13%
運転に不安がある	2%					3%	3%	2%
バスの便数が少ない	1%	19%		20%	20%	3%	3%	3%
バスの早期運行や乗降待ち時間が長い	1%	6%		2%				1%
バス停での待ち時間が長い	1%	6%		9%			3%	1%
バス停の整備等、駐車場の不足	1%							1%
案内がわかりにくい				14%				1%
通勤・通学にいい方法がなく、目星がつかない	1%			11%	20%	3%		2%
通勤・通学にいい方法がある	9%	3%	14%	7%	0%	6%		8%

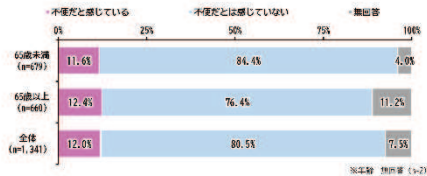
資料：市アンケート

（２）買物の際の移動についての困りごと

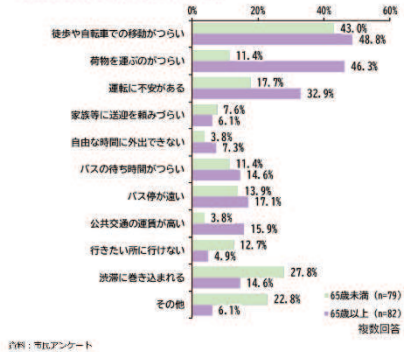
買物の際の困りごとについてたずねたところ、80%は不便を感じていません。ただし、12%が「不便を感じている」と回答しており、身体的な負担に関する困りごとがあげられています。

年齢別に見ると、高齢者（65歳以上）は「徒歩や自転車での移動がづらい」（48%）や「荷物を運ぶのがづらい」（46%）、「運転に不安がある」（32%）への回答が多くなっています。また、65歳未満では、「徒歩や自転車での移動がづらい」（43%）のほか、「渋滞に巻き込まれる」（27%）が多くあげられています。

■買物の際の困りごとの有無（年齢別別）



■買物の際の困りごとの内容（年齢別別）



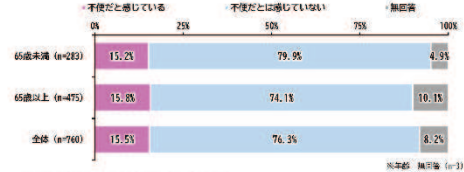
資料：市アンケート

（３）通院の際の移動についての困りごと

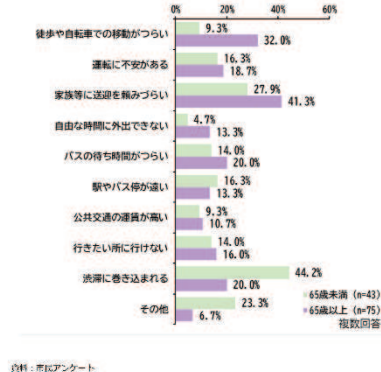
通院の際の困りごとについてたずねたところ、76%は不便を感じていません。ただし、15%が「不便を感じている」と回答しており、送迎への気兼ねや身体的な負担、渋滞に関する困りごとがあげられています。

年齢別に見ると、高齢者（65歳以上）は「家族等に送迎を頼みづらい」（41%）や「徒歩や自転車での移動がづらい」（32%）への回答が多くなっています。また、65歳未満では、「渋滞に巻き込まれる」（44%）や、「家族等に送迎を頼みづらい」（27%）が多くあげられています。

■通院の際の困りごとの有無（年齢別別）



■通院の際の困りごとの内容（年齢別別）



資料：市アンケート

（４）不便地域での困りごと

公共交通空白地域における移動での困りごとを把握するため、高齢地区、長田地区、愛知地区の民生委員を対象にヒアリング調査を実施しました。その結果、外出や送迎を頼みにくい状況や、自宅近くから移動できる交通手段入に対するニーズがあることなどがわかりました。

■不便地域での困りごと

高齢地区・長田地区・愛知地区の意見	
普段の外出時の困りごと	- 運転ができない高齢者は、自由に外出ができない。家族にも送迎を頼みにくい。免許返納しにくい。 - 徒歩での移動が大量。買物等は荷物があるのではおさら大変。 - 区のエリアが広いので、集まりを持ってバスの本数が少ないこともあり乗ることが難しい。 - 地区内の道路が狭く危険。 - バス、タクシーは、運賃が高く、毎回利用することができない。
	買物や通院、銀行、公民館での行事などで、自宅近くから利用できる地域内の移動が可能なコミュニティバスがあると助かる。
路線バスやタクシーへの要望	- 週に1回程度でも良いので、近隣の3〜4人で買い物にいく安価な交通手段があれば良い。 - よく行くスーパーや病院、公民館付近に路線バスのバス停を増やしてほしい。 - バス停に自転車やベンチを設置してほしい。 - 時刻表を見やすくし、実況通りにバスが来てほしい。 - バスの運行や乗車（乗り換え）などがわかりにくい。 - バス停までのアクセスを改善してほしい。
	- 地区内の道路は狭い道が多く、歩行者にとって危険である。 - ライトをつけていない自転車がいるため危険。
その他	- 新型コロナウイルス感染症と比べ、ミニデサービスの利用者が減少した。また、ミニデサービスの参加者の移動手段は、タクシー利用する方や送迎してもらう方などがある。 - 移動スーパーは便利だが、高齢者の外出離れが認知症などの健康リスクを考えると不安。
	- 新型コロナウイルス感染症の影響で近隣住民と疎遠になった。 - 子育て世代への駐車場確保が必要。 - 真栄原、大謝名、沖縄国際大学付近が渋滞している。 - 聖地の関係で、東西の移動が不便である。

資料：宜野湾市民生委員ヒアリング

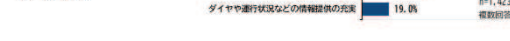
（５）宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向

市民アンケートで「暮らしをより良くしていくための公共交通サービスの改善」についてたずねたところ、「高齢者等に対する交通サービスの充実」（53%）が最も多く回答されています。その他には、「利用しやすい運賃制度の導入」（34%）や「市内の東西方向の交通サービスの充実」（31%）、「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」（25%）、「近隣市町村への交通サービスの充実」（24%）などが多くあげられています。

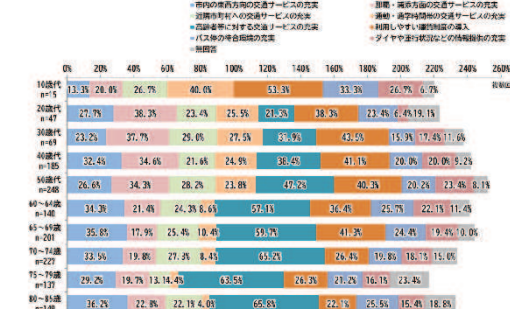
年代別では、「利用しやすい運賃制度の導入」は、どの年齢層でも多く回答され、10歳代は「通勤・通学時間帯の交通サービスの充実」（40%）への回答が多くなっています。20歳代、30歳代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」（38%）への回答が多くなっています。

40歳代、50歳代では「那覇・浦添」本市における公共交通の今後のあり方に対する意向方面の交通サービスの充実」（34%）。「高齢者等に対する交通サービスの充実」（38〜47%）への回答も多くなっています。

60歳代以上では「高齢者等に対する交通サービスの充実」（57〜65%）。「市内の東西方向の交通サービスの充実」（29〜36%）への回答も多くなっています。



■本市における公共交通の今後のあり方に対する意向（年齢別別）



資料：市アンケート

2. 関係者の課題認識

路線バス事業者、タクシー事業者、高校、大学、観光施設が感じている公共交通に関する問題や課題を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。各関係者が感じている問題点・課題は以下に示す通りです。

■交通事業者等関係者が抱える問題・課題

区分	問題点・課題（主な意見）
路線バス事業者	- 県道 34 号線（大謝名～真栄原間）の渋滞による走行性低下 - 渋滞に伴う運行時間の増加による運行便数の減少、利便性の低下 - 高校生の送迎車両による渋滞発生 - 運転手の高齢化、労働基準の見直しによる運転手不足の深刻化 - 需要に応じた路線バス、コミュニティ交通等の役割分担が必要 - のりもの NAVI Okinawa の周知が課題 - 行政と連携した公共交通の利用促進の推進 - 移設する琉球大学医学部及び大学病院への乗り入れ時の所要時間の増加が懸念材料
タクシー事業者	- 高齢化の進行と、若手のなり手不足で運転手不足が深刻化 - 新型コロナウイルス感染症による経営悪化と進まない設備投資 - タクシー事業者によるサービス（身障者割引、返納割引等）に対する行政の補助 - タクシーの相乗り利用による利用促進 - 公共施設等でのタクシー乗り場の整備
高校	- 雨天時のバスの遅れによる遅刻者の発生 - 雨天時の送迎による学校周辺での渋滞発生 - バス車内での防犯・安全対策
大学	- 教職員、学生のマイカー利用による渋滞、駐車場不足 - 琉球大学医学部及び大学病院移設による周辺道路の交通渋滞の懸念 - マイカー通勤、通学から公共交通利用への転換
観光施設	- 西海岸道路付近の渋滞 - 高いタクシー需要に対する供給不足 - レンタカー以外の公共交通による移動利便性の向上 - 西海岸地域から普天間方面への移動手段の不備 - 空港シャトルバス等のホテル到着後の二次交通の不備 - イベントが多い休日や、観光需要が高い西海岸地域のバス本数の不足

資料：関係者ヒアリング

3. 地域公共交通の問題点

（1）交通渋滞と路線バスの定時性損失

土地利用に制約がある中で、市内の幹線道路では、自動車交通が特定の道路に集中し、渋滞が発生しています。路線バスやタクシーは、この渋滞に巻き込まれ、定時性の確保や迅速な運送ができない状況にあります。

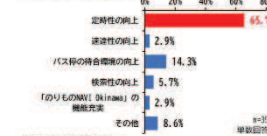
定時性の損失や遅延の遅れは、利用者の不満につながり、利用の促進につながっています。

交通渋滞に関する交通事業者の意見

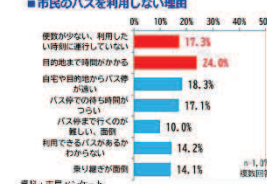
- 県道 34 号線（大謝名～真栄原間）は交通渋滞がひどく、定時性が確保できない。
- 渋滞による運行時間の増加は、運行便数の減少に直結し、利便性の低下につながります。
- 交通渋滞に巻き込まれて、遅延が激しい。
- 予約の電話があっても、乗車の時間を伝えると断られることがある。

市民のバスの定時性損失・遅延性低下に対する意見

■バス利用者の改善要望



■市民のバスを利用しない理由



（2）高齢者の外出時の不便

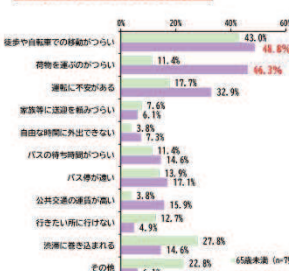
本市の地形は全島にわたって起伏が大きく、徒歩や自転車での移動は高齢者に特に負担となっています。地域によってはバス停まで距離がある地域もあり、バス停までの移動が困難であるとの意見もあがっています。

また、道路状況も道幅が狭く、歩行空間が確保されておらず、安全性に懸念を持つ声が多くなっています。

要介護者を対象とした地域の福祉と（例：ミニデイサービスなど）が公民館で開催されていますが、地域内を運行する交通サービスがなく、参加に大きな負担がかかっています。

市外への外出時にも、バス停のある幹線道路までの移動に負担がかかっています。また、タクシー利用についても経済的な理由から、頻繁には利用できない状況にあります。

買い物などの移動に関する困りごと



資料：市民アンケート

- 行政区が広いため、会合やミニデイサービスを開催しても公民館まで来ることが難しい。
- 公民館での集まりの際、志願バス停から公民館への上下坂がきつと感じる。

資料：自治会ヒアリング

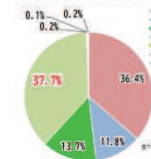
（3）高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

高校生の送迎手段の第 1 位は家族等の送迎となっています。普段は送迎通学していない人も、時々送迎してもらっています。バスを普段利用している人も、雨の日は送迎に頼っており、特に雨天時の学校周辺の交通渋滞は激しくなります。

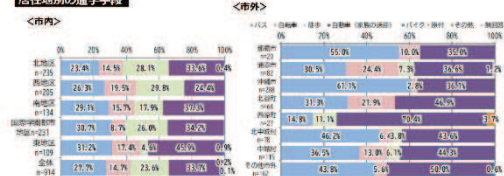
市外からの通学も多くみられます。沖縄市や浦添市、那覇市からの通学にはバス路線があるものの、西原町や北谷町、中城村からは路線が少なく、特に西原町からの通学は送迎の割合が高くなっています。

交通渋滞は、近隣の交通環境の悪化や社会経済の損失につながっています。

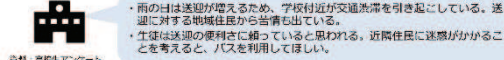
高校生の主な送迎手段



送迎の頻度（普段は送迎以外の者も含む）



居住地別の送迎手段



(4) 西宮市南地区の開発に伴う交通量の増加

土地開発事業が進められている西宮市南地区において、琉球大学医学部及び大学病院の移設が進められており、その病院が令和7年1月、開業が令和7年4月に予定されています。開業・開院に伴い、教職員（約1,950名）、学生（約1,200名）、外来患者（年間約27.4万人）の交通需要が集中し、周辺道路への影響が懸念されます。

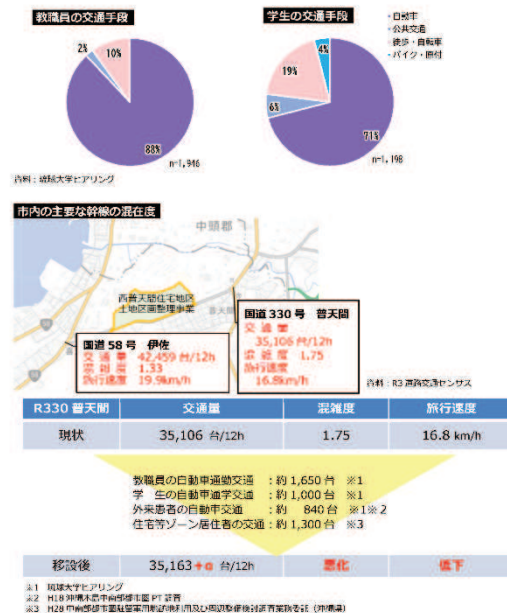


図 3-3 西宮市南地区の開発に伴う交通量の増加

(5) バス事業者の厳しい経営環境・人手不足

市内を運行している路線バスは赤字運行となっており、新型コロナウイルス感染症により経営が悪化した状況下では持続可能性の維持が課題となっています。運転手不足も深刻化しており、新型コロナウイルス感染症以降、毎年のように減便が行われています。大型二種免許保有者の年齢構成も高くなっており、今後も減便が続き、現状のサービス水準の維持が難しい状況となっています。

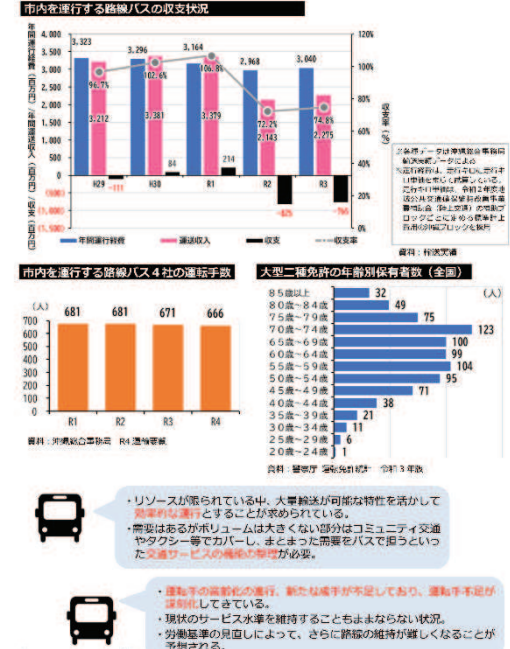


図 3-4 西宮市南地区の開発に伴う交通量の増加

(6) 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

路線バスの運行本数は、国道58号宇治池で平日716本、7時台の部局方面は30本（平均2分に1本）運行しており、サービス水準は非常に高く、一方で、バス利用率は低く、バス輸送人員は減少し輸送効率も低下しています。そうした中、バスの改善要望として「便数の増加」が指摘されており、ニーズとサービスのギャップが生じています。

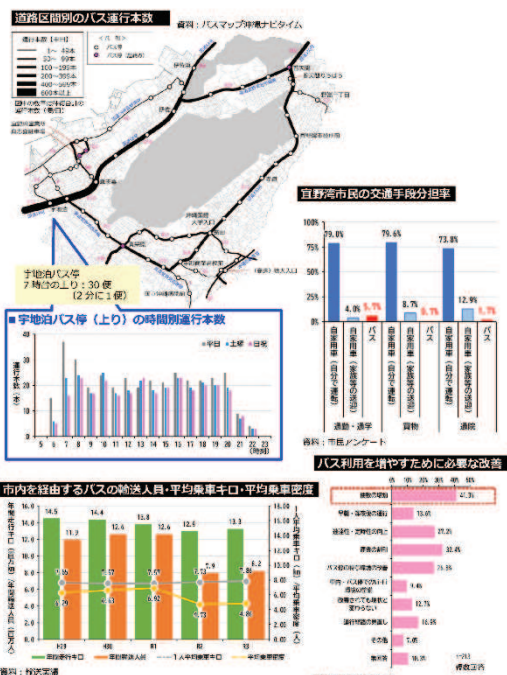


図 3-5 西宮市南地区の開発に伴う交通量の増加

(7) タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足

新型コロナウイルス感染症により利用客数が減少、運転手も退職等で減少したことからタクシー市況の悪化が懸念されています。経営が芳しくない中、車両のバリエーション化など設備投資もできていません。運転手の高齢化や人手不足により、運転手の不足がより深刻化しており、ニーズに応えきれない状況にあります。

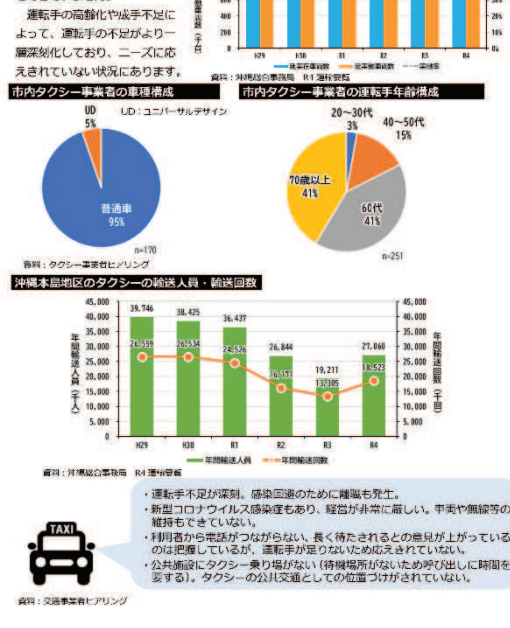


図 3-6 西宮市南地区の開発に伴う交通量の増加

(8) 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ

買物や通院は、普段は自宅周辺の施設が利用されていますが、特別な買物やかかりつけの病院で診療できない場合などは、西海岸エリアの大型商業施設や総合病院を利用しています。

宮野湾高校には、市内各地から通学しています。西海岸エリアでは海岸公園やコンベンションセンターがあり、レジャーやイベント等での移動需要が発生しています。

西海岸エリアに路線バスでアクセスする場合、多くの路線は大瀬バス停までの乗り継ぎが生じます。市内周回する88系統や61系統が運行していますが運行本数が3往復/日、2往復/日と少ない状況にあります。



居住地別の買物先

居住地	近所	近所以外	市内	市外	合計
宮野湾高校周辺	63%	3%	0%	0%	66%
大瀬	3%	0%	0%	0%	3%
宮野湾高校周辺以外	7%	37%	28%	6%	58%
大瀬	4%	0%	24%	53%	28%
宮野湾高校周辺以外	26%	34%	40%	22%	46%

居住地別の通院先

居住地	近所	近所以外	市内	市外	合計
宮野湾高校周辺	20%	33%	7%	12%	22%
大瀬	1%	0%	0%	0%	0%
宮野湾高校周辺以外	1%	29%	56%	7%	86%
大瀬	2%	10%	20%	40%	22%
宮野湾高校周辺以外	2%	0%	0%	28%	30%

市内在住の高校生の通学先・居住地域

通学先	近所	近所以外	市内	市外	合計
宮野湾高校	26%	31%	15%	10%	10%
大瀬	21%	12%	13%	38%	16%
宮野湾高校以外	21%	10%	14%	23%	12%
大瀬	0%	24%	43%	33%	0%

資料：市民アンケート、高校生アンケート

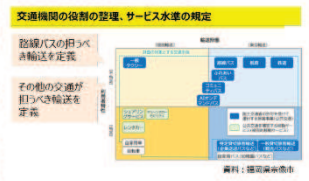
第3章 宮野湾市の地域公共交通の課題点・課題 49

4. 地域公共交通の課題

本市の地域公共交通の課題点を踏まえて、本市の地域公共交通を取り巻く課題を7点に整理しました。路線バスなど既存公共交通の利便性や、様々な移動手段の検討なども含め「市民が利用しやすい公共交通の環境づくり」が課題を包含するキーワードであり、各課題の詳細を以下に示します。

(1) 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

- 大量輸送が可能な路線バス、多様なニーズに柔軟に対応可能なタクシー、小規模な一定規模の需要に対するコミュニティ交通など、交通サービスの機能を整理した上で、市内の各移動需要との対応した公共交通ネットワークを構築。
- 各天間バス停、伊佐バス停、大瀬バス停、奥瀬バス停、我知古バス停における、交通拠点の明確化。



階層的ネットワークの構築（交通拠点の明確化を含む）



50 第3章 宮野湾市の地域公共交通の課題点・課題

(2) 日常生活での移動を支える交通サービスの検討

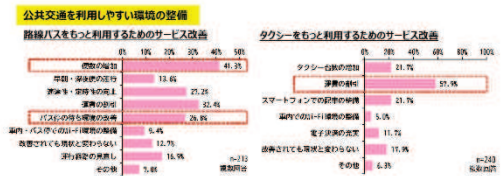
- 日常の買物や通院、公民館への移動など身近な移動を担う、交通サービスの導入についての検討。
- タクシーの租税サービス制度の導入。タクシーを利用しやすい運賃制度、コミュニティ交通の導入、シェアリング（三輪車やシェアカー）、グリーンスローモビリティの導入など、地域の実情に応じたサービス提供を検討。
- 地域内の歩行空間について、安全性を高め、歩行者の利便性を向上させること。

(3) 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進

- 高校周辺の交通渋滞を緩和するため、高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進。
- 環境問題や社会問題と絡めた徒歩や自転車での通学の奨励、路線バスの維持継続性や連携した路線バスの利用促進。
- 歩道や自転車通行空間などの安全性、安心感の向上。

(4) 公共交通の利用環境の改善

- 路線バスの運行情報の提供の周知、バス停での日よけやベンチ等の設置など、利用しやすい環境整備。
- 公共施設等におけるタクシー乗り場の整備など、交通事業者にとっても効率性が向上する整備の推進。
- スマートフォンでの経路検索やタクシー配車アプリの使いやすさなどについて、高齢者向けの教育の開催などの取組実施
- MaaSアプリの普及、利用しやすい運賃制度の展開など、複数の交通モードを組み合わせて利用できる環境の整備



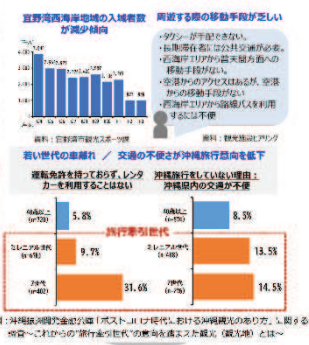
第3章 宮野湾市の地域公共交通の課題点・課題 51

(5) 琉球大学医学部及び大学病院移設後の西宮天間住宅地区周辺の円滑な交通の確保

- 琉球大学医学部及び大学病院移設後の交通需要に対して、円滑な交通を確保するため、琉球大学や沖縄県と連携した対応の検討及び地域に開かれた調整。
- 交通事業者と連携した公共交通を活用した移動ニーズへの対応検討。
- 西宮天間住宅地区の開発や宮野湾ビルズ通り沿道のまちづくりなどと連携し、交通需要マネジメントや、多様な交通手段を利用して暮らせる交通環境の整備の取組実施。

(6) 車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善

- 車を利用できない観光客や車を運転できない高齢者が、旅行しやすいための交通環境の改善。
- 那覇空港から宮野湾へのアクセスにおいては、観光客にもわかりやすい時刻表やトータルデザインの展開など路線バスが使いやすくなる環境整備。
- 市内及び周辺地域での周遊においては、宿泊先からの外出に利用しやすい交通サービス（新たなモビリティなど）の確保や、多様な交通手段を連携して利用できる利便性の高い運賃の設定などラストワンマイルの移動手段の整備。



(7) 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

- 通院や通学、買物、通院などで、周辺市町村にも広がる市民の移動への対応。
- 公共交通の確保維持に向けた周辺市町村との定期的な情報交換の実施。
- 周辺市町村との連携調整の検討及び円滑な広域交通ネットワークの構築。

52 第3章 宮野湾市の地域公共交通の課題点・課題

第4章

宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

1. 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. 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 ～活力にあふれ、豊かですまいまちを日進して～
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）

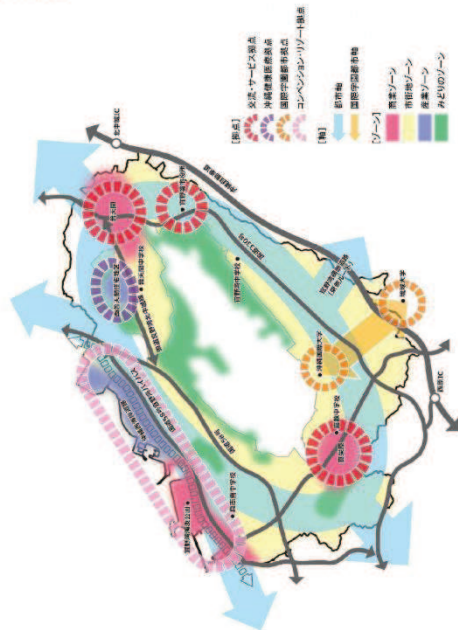
将来都市像	未来を育む ねたてのまち 宜野湾 ～魅力ある暮らしにぎわいあふれる交流共生都市～
都市づくりの テーマ	交通環境が整った都市づくり 誰もが多様な手段で安全・快適に都市内や都市間を移動 することができる自動車に頼りすぎない歩いて暮ら せる都市を目指す
将来都市構造 （短期・中期）	拠点機能の維持・充実と拠点連携・循環型都市構造 の強化
交通体系の 基本方針	（2）持続可能で利便性の高い公共交通網の充実

■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繁栄と人と 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）、「国際学術都市拠点」（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「国際学術都市軸」の2つの軸で結ばれています。



資料：宜野湾市都市計画マスタープラン

2. 基本理念

本市の総合計画や都市計画マスタープラン、都市交通マスタープランで示す「将来都市像及びまちづくりの方針」を踏まえ、地域公共交通の基本理念を定めます。

【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のバリエーションをとり置き、容易に複数のサービスを利用することができるとを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続等を改善することを言う。

3. 基本方針

基本理念を踏まえ、以下、基本方針を定めます。

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。

※GX：グリーントランスフォーメーションの略。温室効果ガスを削減することで、地球温暖化をはじめとした環境問題や気候変動の課題に取り組むことを目指す活動

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、沖縄方面への連通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）、巡回バス*
	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、読谷町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*、グリーンズローモビリティ*、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	雇用リバス得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

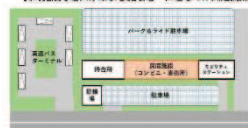
※ラストワンマイル：乗客のバス停から最終目的地まで、自宅から乗車バス停までなど、乗客（乗客）の短い距離の移動のこと。

■交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造

	輸送量	速達性	運行頻度	運賃	ルート
基幹急行バス	大量	速い	安価		
路線バス	大量	多頻度	安価		
コミュニティ交通	少量	低頻度	安価	市内	
タクシー		速い		自由	
シェアサイクルなど			安価	自由	
地域拠点型	交通モード	待合環境	情報提供		
	複数	高水準	高水準		
交通拠点型	複数	高水準			

■交通結節点の役割

【物理拠点型】
公約施設や人が集まる施設と一体となった交通拠点



【交通拠点型】
乗客のバスを接続する小規模な交通拠点



出典：交通結節点の機能強化に関する計画（国土交通省）

■将来ネットワークイメージ

本計画における将来ネットワークイメージは下記に示すとおりであり、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。



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、目標の達成状況を確保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大学病院移設後の西首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数
- 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数

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：モビリティ・マネジメントの実施学校数

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：多種な交通手段を活用し、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動的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした施策。

■指標と目標値

目標	指標	現状値	目標値	備考
		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	8.2百万人/年 (R3年)	12.0百万人/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の設置箇所数	18箇所 (R5年)	25箇所	都市部における人口当たりの設置箇所数を目標に設定
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数	0箇所	1箇所	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%	毎年度調査を行い、40%まで公共交通利用率を向上させる。
	【指標6】 モビリティ・マネジメントの実施学校数	0校	6校	小・中・高で各2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	健康づくりの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 百万人/年	12.6 百万人/年	7.9 百万人/年	8.2 百万人/年	公表済	沖縄総合事務局の運輸要覧、市内を通行する路線が対象

指標	宜野湾	中部商業	晋天間	沖縄トリドリ	平均	出典等
指標5：高校通学時の公共交通利用率	現状 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%	健康づくりの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
- 日常生活で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大学病院移設後の西首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 西首天間住宅地区路線バス新設検討 1-2 東部方向路線の利便性向上検討 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 タクシーの利用促進の検討 2-3 シェアサイクルの導入の推進
	指標2：コミュニティ交通年間利用者数	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 各分野との連携による新たな仕組みづくり
	指標3：サイクルステーションの設置箇所数	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 バス等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向上検討（道路行政と連携） 施策7：公共交通関連の情報の充実 7-1 提供されている情報の開示（サービス水準、バスロケ等） 施策8：無障利用や困難しやすい仕組みの実現 8-1 MaaS等の普及促進
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数	施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換 9-1 学校周辺におけるモビリティ・マネジメントの推進 施策10：西首天間住宅地区周辺の交通利便 10-1 市電沿線の公共交通利用促進、特設道路 10-2 西首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 西首天間交通対策ワーキングチーム
	指標5：高校通学時の公共交通利用率	施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通手段への推進 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 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（西首天間住宅地区など）
目標3：公共交通の利用を促進する	指標6：モビリティ・マネジメントの実施学校数	
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	

上記 12 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。土地再開発事業を進めている西普天間住宅地区においては、琉球大学医学部及び大学病院の移設が進められ、その開発が令和 7 年 1 月に、開学が令和 7 年 4 月に予定されており、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検討

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、市内には島数地区や、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、自転車等が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の渋滞は全般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、さらにバス遅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大学病院の移設に伴い、県道 81 号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。

- 市販車の公共交通利用促進・時差通勤、
- 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

第 6 章 目標達成に向けた施策・事業 67

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	所管部署	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部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、宮野市、バス事業者	都市計画課	検討、実施運行	
1-2.東西方向路線の利便増進検討	宮野市、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促進検討	沖縄県、宮野市、那覇市、浦添市、北中城村、沖縄市、バス事業者	都市計画課	促進	

施策 2：コミュニティ交通等の導入

タクシーの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	宮野市、交通事業者、民間事業者、自治会等	都市計画課、介護福祉課、環境対策課	検討、実施運行	
2-2.タクシーの活用施策の検討	宮野市、タクシー事業者	都市計画課、介護福祉課、生活安全課	検討、実施	
2-3.シェアサイクル等の推進支援	宮野市、民間事業者	都市計画課、産業政策課	促進	

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.ビッグデータ活用に向けた各種データの整備	宮野市	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、関係機関と連携・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	沖縄県、宮野市、浦添市、北中城村、北中城村、西原町	都市計画課	検討	
4-2.県分野との連携による新たな仕組みづくり	宮野市、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ようなニーズに対応し、地域（地域課題）、運行事業者、市がそれぞれ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。

68 第 6 章 目標達成に向けた施策・事業

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	所管部署	実施内容
施策 5：交通結節点の整備・機能強化				
持続可能なシームレスな公共交通ネットワークの基盤となる地域拠点、交通拠点について、待合施設の充実、荷受設備と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。				
5-1.地域拠点の整備、交通拠点の機能強化	宮野市、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者	都市計画課、建設課、環境政策課	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、バスの利便性向上（上乗せ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.バス停における上乗せ整備やベンチ等の設置検討	宮野市、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）	宮野市、道路管理者、警察	道路整備課、生活安全課、教育委員会	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促進のさらなる充実に向けて、運行情報や乗降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、バスルート等）	宮野市、バス事業者	都市計画課、デジタル推進課、環境政策課	検討、実施	
施策 8：乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実				
路線の乗継や散策モード間の乗継、公共交通を利用した周遊などの利便性の向上に向けて、乗継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、他分野等との連携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	宮野市、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：「縫ぎ目のない」という意味で、従って乗継のサービスの（リア）をより強く、高質に乗継のサービスを利用することができるとを指す。交通のシームレス化とは、乗継の交通手段の接続性を高めることを行う。

※プレイス（Place / ポース）：GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示や乗継情報、バスコン等に提供されるシステム。

※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サービスシステム。

第 6 章 目標達成に向けた施策・事業 69

目標 3：公共交通の利用を促進する

施策	概要	実施主体	所管部署	実施内容
施策 9：高校生の送迎交通からの交通手段転換				
送迎交通の削減に向けて、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）、宮野市、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抑制など多面的な対策を検討する。				
10-1.市域内の公共交通利用促進・時差通勤	宮野市	都市計画課、人事課	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、宮野市	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 [※]	宮野市、沖縄県、琉球大学	都市計画課、建設課、環境政策課	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	所管部署	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表現に向けて、公共交通の車両や公用地の低炭素化、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地へのエコカー導入促進	沖縄県、宮野市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、促進	
11-2.市域内の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）	宮野市	都市計画課、人事課	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健康・フレイル [※] といった交通、健康の課題解決に向けて、健康増進と公共交通利用促進の両面から取り組みを推進する。				
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）	宮野市	健康増進課、介護福祉課、都市計画課	検討、実施	

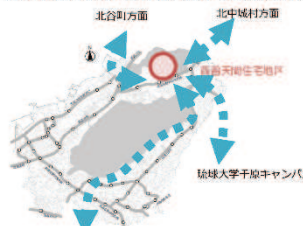
※西普天間交通対策ワーキングチーム：琉球大学医学部及び大学病院の移設による渋滞や乗継問題等を速く解決し、地域のために必要な交通対策について協議し、その最速で協議を行うことを目的として設置したワーキングチーム。琉球大学関係者と関係行政機関（沖縄県、宮野市）を主体に構成。

※フレイル：加齢によりより身が衰えた状態、健康と失調とを介する状態の段階を指す。

70 第 6 章 目標達成に向けた施策・事業

3. 個別施策の概要

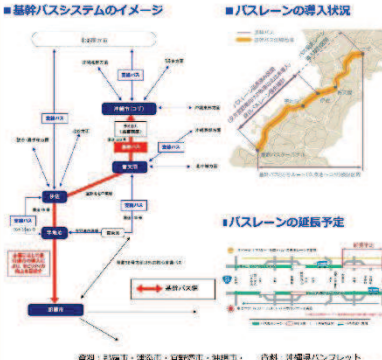
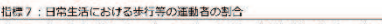
(1) 施策1：路線バスサービスの充実

施策1-1	西曾天間住宅地区路線バス新設検討
施策の概要	平成 27 年に返還された西曾天間住宅地区では、土地収用管理事業が進められており、琉球大学医学部及び大学病院の移設が進められており、その開院が令和 7 年 1 月に、開学が令和 7 年 4 月に予定されています。 琉球大学医学部及び大学病院の開学・開院により、多くの交通需要が発生し、周辺の交通渋滞も懸念されます。そのため、既存の路線バスの西曾天間住宅地区への乗り入れや、西曾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と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だこ東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、関係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
新たなバス路線の検討・実施進行	2024 年 (R6)
	2025 年 (R7)
	2026 年 (R8)
	2027 年 (R9)
	2028 年 (R10)

施策1-2 東西方向路線の利便性向上検討

施策の概要	本市の東西間を結ぶ路線バスとして、喜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曾天間地区を経由して、真赤地区で折り返す 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「改正基準告示」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。 
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
東西方向の利便性向上の検討・実施	2024 年 (R6)
	2025 年 (R7)
	2026 年 (R8)
	2027 年 (R9)
	2028 年 (R10)

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、多頻度で運行する基幹バスシステムの導入に取り組んでいます。
	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、基幹バスの利便性を高めるとともに、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。
■基幹バスシステムのイメージ	
■バスレーンの導入状況	
■バスレーンの延伸予定	
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
県と連携した取組推進	2024 年 (R6)
	2025 年 (R7)
	2026 年 (R8)
	2027 年 (R9)
	2028 年 (R10)

(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
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、交通手段の選択や導入条件を踏まえ、公共交通空白地域の現状調査や、地域との意見交換を進めながら検討を進めます。また、市の境界内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。
■新たな移動サービスの例	交通サービス
	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、移動需要が比較的に少ない地域に適している。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、道路が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。
	白家用有償旅客運送 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域に適している。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。移動需要が比較的に少ない地域に多い。後述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つて行う交通サービス。移動需要が比較的に多い地域に適している。車両が大きくなると運行できる道路、エリアが限られる。
■グリーンスローモビリティ	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域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とは、時速 20km/h 未満で公道を走行す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 豊明市では、予約に応じて、待機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				
施策の概要	■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：朝日町				
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	長野市（都市計画課、介護長寿課、福祉対策課）、交通事業者、民間事業者、自治会等				
新たな移動サービスの導入検討	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実施運行					

施策2-2	タクシーの活用施策の検討
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、タクシーの活用について検討します。 近年、配車アプリ等を利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、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。
■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。	
【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	

施策 2-3	シェアサイクル等の推進支援
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、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。 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。
	■長野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	長野市（都市計画課、産業政策課）、民間事業者
	</

(3) 施策3：ビッグデータ活用による交通マネジメント

施策3-1 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デラ）

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 長野市（都市計画課）

関連データの集約・整理、関係官庁での業務共有と活用

2024年（R6）

2025年（R7）

2026年（R8）

2027年（R9）

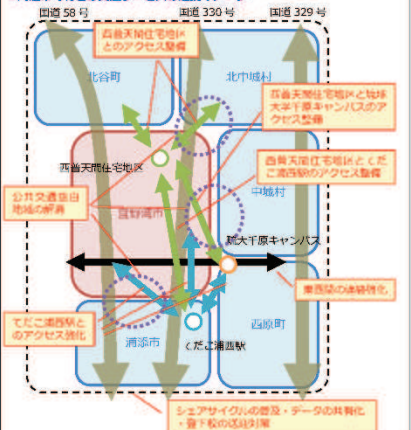
2028年（R10）

(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

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図下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



關連披露	
------	--

事務所	海陽町、宮野池市（都市計画課）、浦添市、北谷町、北中城村、中城村、内原町
-----	--------------------------------------

	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					

第6章 目標達成に向けた施策・事業 79

施策4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり

施設の種類 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、

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。



資料：平成25年度決算 HP

日期	
----	--

実施主体	青野湾市（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)
視光等と連携した 取組メニューの検討					

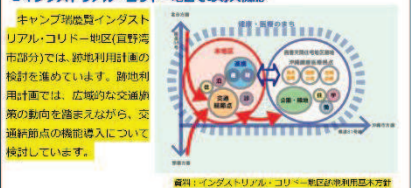
80 第6章 目標達成に向けた施策・実行

(5) 施策5：交通結節点の整備・機能強化

施策5-1 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、下記に示すような「交通拠点型」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。
-------	---

■インダストリアル・コリドー地区での導入機能



山口県宇部市のバス停の整備例



関連指標 指標4：交通結節点の整備箇所数

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					

第6章 目標達成に向けた準備・実行 81

(6) 施設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
--------	-----------------------

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。

■神戸市のバス停の整備例



■盛岡市のバス停の整備例



開油拉欄	拉欄1：除校巴外年間利用率高
------	----------------

実施主体	直野湾市（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					

82 第6章 目標達成に向けた施策・実行

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、バス停までの歩行経路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

加賀市若狭地区では、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、物理的制動を行うゾーン 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。

The map shows the area around Wakasa Elementary School (若狭小学校). It highlights the 'Zone 30 Plus' area in orange and yellow. Key features include:

- Zone 30 Plus Area:** Indicated by orange and yellow shading.
- Legend:**
 - 青い線: 歩行者優先区域 (Blue line: Pedestrian priority area)
 - 黄色い線: 歩行者優先区域 (Yellow line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 緑色の線: 歩行者優先区域 (Green line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)
 - 赤い線: 歩行者優先区域 (Red line: Pedestrian priority area)

第 6 章 目標達成に向けた施策・事業 83

(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）																			
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。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、ミニディスプレイ等の集客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。なお、周知にあたっては、本市居住の外国人やインバウンドに配慮して、多言語化への対応についても検討します。 一方、西海岸地域においては、清津北道路の開通により交通利便性は向上しましたが、依然として恒久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東部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。 ■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：福岡県公共交通専用サイト																		
関連指標	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：日付生計における公共交通の利用率																		
実施主体	加賀市（都市計画課、デジタル推進課、環境対策課）、交通事業者																		
	<table><tr><th></th><th>2024 年 (R6)</th><th>2025 年 (R7)</th><th>2026 年 (R8)</th><th>2027 年 (R9)</th><th>2028 年 (R10)</th></tr><tr><td>情報発信内容、情報発信手段の検討</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>情報発信の実施</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		2024 年 (R6)	2025 年 (R7)	2026 年 (R8)	2027 年 (R9)	2028 年 (R10)	情報発信内容、情報発信手段の検討						情報発信の実施					
	2024 年 (R6)	2025 年 (R7)	2026 年 (R8)	2027 年 (R9)	2028 年 (R10)														
情報発信内容、情報発信手段の検討																			
情報発信の実施																			

84 第 6 章 目標達成に向けた施策・事業

(8) 施策 8：乗車利用や周辺しやすい仕組みの充実					
施策 8-1 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買わ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、路線バスを乗り継いで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。 また、沖縄県では、路線バスの乗車利用や、周辺に便利な交通系 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。今後も関係機関と連携を図り「OKICA」の普及、利用促進を図ります。 ■my route の概要  資料：my route HP				
関連指標	—				
実施主体	宮野市役所（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					

第 6 章 目標達成に向けた施策・事業 85

(10) 施策 9：高校生の送迎交通からの交通手段転換					
施策 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、沖縄県立学校と連携し、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ます。また、高校入学生時の保護者から、公共交通利用の習慣を身につけ、高校通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。 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。 ■学校別のバス送迎情報の提供例  資料：わったーバス完 高校生用バスマップ 自然環境課提供 ■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「ふくしまのバス」				
関連指標	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				
実施主体	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				
	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					

86 第 6 章 目標達成に向けた施策・事業

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	関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、地域公共交通の利用者、学童経 験者、関係団体、行政機関（国・県・市）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」が企業や学校等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	交通サービスを受用するだけでなく、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	企業や学校等の関係機関は、住民や交通事業者、行政等と相互に連携しながら協力するように努める。	交通政策基本法 第10条
道路管理者 交通管理者	道路管理、交通安全等の観点から助言や取組を行うなど、交通に関する施策に協力するように努める。	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	全体的な統括の観点から、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9条 活性化再生法 第4条第1項
県	主に広域交通について、広域的な観点から、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 （関連担当）	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

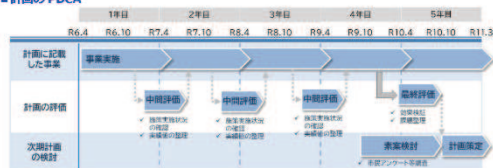
3. 計画の評価方法

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 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】 路線1人当り利用回数	8.2百万人/年 (R3年)	12.0百万人/年	乗客数（乗降 回数）
	【指標2】 コミュニティ交通年間利用回数	0人	増加	加入事業者の報告値
	【指標3】 リサイクルステーションの設置箇所数	18箇所	25箇所	導入事業者の報告値
目標2 公共交通で移動できる環境を整える	【指標4】 交通ICカードの保有率	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】 長短距離の公共交通利用率	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件数	0件	5件	実績値
目標4 人と地域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	健康づくりのアンケート

※実績値については、前年度の第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：国土交通省「地域公共交通 必ずしも廃止できないのか」

用語集

用語集 95

【あ行】

- ICカード
カードに IC チップを埋め込み、データを記録したり簡単な計算などができるようにしたもの。ここでは交通系 IC カード（鉄道・バスなどの改札機、車載器などで利用可能な IC カード）を指す。
- 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のこと。
- SDGs（Sustainable Development Goals）
持続可能な開発目標。17 の世界的目標、169 の達成基準、232 の指標からなる持続可能な開発のための国際的な開発目標。

【か行】

- カーシェアリング
カーシェアリングとは、一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。自動車を借りるという面ではレンタカーと近い存在であるが、一般にレンタカーよりもごく短時間の利用を想定しており、利用者にとってはレンタカーよりも便利で安価になるように設定されていることが多い。
- グリーンスローモビリティ
時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。
- 公共交通空白地域
近くにバス停がなく、公共交通の利用が不便な地域。本計画では、徒歩圏内を考慮し、バス停から半径 300m 以上離れた地域を公共交通不便地域として設定している。
- 交通結節点
人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不通結節点のこと。
- 交通弱者
自動車中心社会において、移動を制約される人。
- コミュニティ
一般的には、「地域社会」や「近隣社会」、「地域共同体」などのこと。日常的に広く使われているため、その概念は多義にわたっている。
- 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。
- コミュニティバス
地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

96 用語集

【さ行】

- シームレス
「縫ぎ目のない」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いう。
- GX
グリーントランスフォーメーションの略。温室効果ガスを削減することで、地球温暖化をはじめとした環境破壊や気候変動の課題に取り組むことを目的とした活動のこと。
- シェアサイクル
他の人と自転車シェア（共有）し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法のこと。
- シェアリング
さまざまなサービスを個人間で共有すること。
- 自家用有償旅客運送
バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。白ナンバーでの運行になる。
- 実証運行
本格運行前の試験的運行のこと。

【た行】

- 地域公共交通
地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を訪訪する方々のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律。
- デマンド交通
「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば適順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。（例）オンデマンドバス、デマンドタクシーなど
- ドア to ドア
「戸口」から「戸口」への一貫した交通のこと。

用語集 97

【な行】

- 西宮民間交通対策ワーキングチーム
環球大学医学部及び大学病院等の移設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。環球大学関係者と関係行政機関（神陽院、宜野湾市）を主体に構成。
- 二次交通
複数の交通機関を利用する場合の、2 つ目に利用する交通機関のこと。拠点となる空港や鉄道の駅等から、観光地や学校までの交通をいうことが多い。
- ノンステップバス
車両に段差無く乗り降りでき、車内でも段差無く料金収受や、座席等が利用できる車両のこと。

【は行】

- パークアンドライド
自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法のこと。
自動車を使う時間が減るため、環境にやさしく、渋滞も少なくなり、時間どおり目的地まで行くことができる。
- 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。
- バリアフリー
障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する懸道の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。
- PDCA
業務プロセスの管理手法の一つで、計画(plan)→実行(do)→評価(check)→改善(action)という4段階の活動を繰り返すこと、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。
- フレイル
加齢により心身が衰えた状態。健康な状態と要介護状態の中間の段階を指す。

【ま行】

- Maas（マース：Mobility as a Service）
IT を用いてあらゆる公共交通機関を結び付け、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。
- マスタープラン
基本計画のこと。
- マネジメント
目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

98 用語集

●モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

●モビリティ・マネジメント

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。コミュニケーションを中心とした取組。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢、資格、能力の人が利用可能なように、まちづくりや施設のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば、子どもや高齢者、障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように、一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

【ら行】

●ライドシェア

ウェブサイトやモバイルアプリを介し、専用の貸切車両を運転する運転手と乗客をマッチングさせるサービス。

●ラストワンマイル

最寄りバス停から最終目的地までや、自宅から最寄りバス停までなど、最後(最初)の短い区間の移動のこと。

2024年3月

発行 宜野湾市建設部都市計画課

〒901-2710 宜野湾市野嵩1-1-1

TEL：098-893-4111（代表）

資料5 宜野湾市地域公共交通計画（案）修正箇所一覧

資料5

宜野湾市地域公共交通計画(案)修正箇所一覧

ページ	修正箇所	修正内容	備考
3	計画の位置づけ(アフォーメ)	第二次産業振興計画、第二次産業振興計画実行計画(区域振興部)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
11	人口分布状況	アフォーメ計画と計画の相違を(2)に	2/28 幹事会
41 他	琉球大学理学部及び琉球大学工学部の位置について	西普天間住宅地区における計画人口を(2)に(琉球大学理学部及び琉球大学工学部の位置について)	1/16 協議会
45 他	琉球大学の理学・工学部間の関係について	琉球大学理学部及び琉球大学工学部の位置について(2)に(琉球大学理学部及び琉球大学工学部の位置について)	1/16 協議会
50	日本交通サービス(株)の位置	琉球大学理学部及び琉球大学工学部の位置について(2)に(琉球大学理学部及び琉球大学工学部の位置について)	1/16 協議会
62	【指標①】M1の乗車率向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
63	【指標②】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
64	【指標③】高齢者の公共交通利用の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
65	【指標④】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
66 他	【指標⑤】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
73	【指標⑥】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
74 他	【指標⑦】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
75	【指標⑧】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
76	【指標⑨】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
77	【指標⑩】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
78	【指標⑪】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
79	【指標⑫】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
80	【指標⑬】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
81	【指標⑭】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
82	【指標⑮】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
83	【指標⑯】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
84	【指標⑰】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
85	【指標⑱】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
86	【指標⑲】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
87	【指標⑳】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
88	【指標㉑】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
89	【指標㉒】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
90	【指標㉓】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
91	【指標㉔】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
92	【指標㉕】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
93	【指標㉖】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
94	【指標㉗】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
95	【指標㉘】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
96	【指標㉙】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
97	【指標㉚】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
98	【指標㉛】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
99	【指標㉜】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
100	【指標㉝】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会

注1. 第2章「宜野湾市の地域特性・公共交通の現状」において一般統計データを更新した。
 注2. 計画書 67 から 70P の修正については、71P 以下の「個別施策の概要」における修正と重複していることから、上記の表には掲載していない。

1

ページ	修正箇所	修正内容	備考
81	【指標①】M1の乗車率向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
82	【指標②】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
83	【指標③】高齢者の公共交通利用の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
84	【指標④】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
85	【指標⑤】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
86	【指標⑥】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
87	【指標⑦】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
88	【指標⑧】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
89	【指標⑨】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
90	【指標⑩】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
91	【指標⑪】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
92	【指標⑫】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
93	【指標⑬】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
94	【指標⑭】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
95	【指標⑮】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
96	【指標⑯】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
97	【指標⑰】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
98	【指標⑱】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
99	【指標⑲】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会
100	【指標⑳】バス利用者の満足度の向上	計画の位置づけ(アフォーメ)の位置づけを(2)に	1/16 協議会

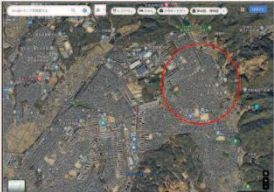
2

【別紙】施策の集約について ※地域公共交通計画(案)P66 参照

現行(大項目13、小項目24)	見直し(大項目12、小項目21)
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性向上 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 タクシーの活用促進の検討 施策3: シェアサイクルの推進 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(バイク、カー等) 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 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、歩道等) 施策8: 公共交通関係の情報発信の充実 8-1 提供されている情報の周知(サービス水準、バスロケーション等) 施策9: 乗車利用や乗客しやすい仕組みの充実 9-1 MasS等の普及促進 9-2 他分野との連携による公共交通の利便性向上 施策10: 高校生の通学交通からの交通手段転換 10-1 学校と連携した高校生1人1台の推進 10-2 学校と連携した小中学生1人1台の推進 施策11: 西普天間住宅地区周辺の交通対策 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 施策12: 路線・駅周辺の交通の充実、環境配慮型交通手段への推進 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・サイクリングの普及拡大 13-1 歩・サイクリングの普及拡大(西普天間住宅地区など)	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性向上 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 タクシーの活用促進の検討 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 他分野との連携による公共交通の利便性向上 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、歩道等) 施策7: 公共交通関係の情報発信の充実 7-1 提供されている情報の周知(サービス水準、バスロケーション等) 施策8: 乗車利用や乗客しやすい仕組みの充実 8-1 MasS等の普及促進 施策9: 高校生の通学交通からの交通手段転換 9-1 学校と連携した高校生1人1台の推進 9-2 学校と連携した小中学生1人1台の推進 施策10: 西普天間住宅地区周辺の交通対策 10-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤 10-2 西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成 10-3 西普天間交通対策ワーキングチーム 施策11: 路線・駅周辺の交通の充実、環境配慮型交通手段への推進 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・サイクリングの普及拡大 12-1 歩・サイクリングの普及拡大(西普天間住宅地区など)

3

資料 6 先進地事例調査結果について

資料6 先進地事例調査結果について (愛知県春日井市・愛知県豊明市) 宜野湾市地域公共交通推進協議会	春日井市 公共交通の取り組みについて (自動運転カート・モビリティポート・Maas) 基本情報 春日井市 (かすがいし) ・人 口：308,937 人 ・世帯数：140,501 世帯 ・面 積：92.78km² ※人口、世帯数は令和5年1月1日現在の値 【主な公共交通】 ・鉄道：新幹線(東・西)、コミュニティバス(※デマンド型あり)、タクシー、コミュニティバス 【主要な施設】 ・自動車運転センター、豊明のクレーン(※2025年) ・モビリティポート(※2025年)、マサダ(※2025年) 【参考】 宜野湾市 ・人 口：100,041 人 ・世帯数：47,220 世帯 ・面 積：19.88km² ※人口、世帯数は令和5年1月1日現在の値 
モデル地区及び実施の経緯 - 1 ●高蔵寺ニュータウン ・高蔵寺ニュータウンは区域面積 約 700ha、日本三大ニュータウンに数えられる地区であり、開発から50年以上が経過し、以下のような課題が顕在化している。 ●インフラや住環境は良好だが、初期の入居者が一斉に高齢化 ●区域内人口は年々減少傾向 ●坂道が多く、買い物や病院への移動は自家用車に依存 ●路線バスの運行本数減少 ・高蔵寺ニュータウンにおいて顕在化している課題を市全体の課題を先取りしていると考え、高蔵寺ニュータウンをモデル地区とし、高蔵寺市・ニュータウン計画を策定し、各種実証実験等を行っている。 ※春日井市提供資料及びヒアリングより作成 モデル地区及び実施の経緯 - 2  高蔵寺ニュータウンHP https://www.kozu-j-nt.com/chem/area/ ©2023 Airbus, CNES/Airbus, Maxar Technologies, Maxar Technologies, Planet.com 地図データ ©2023 日本 GoogleMap	自動運転カート(歩つくりカート) - 1 ●事業目的 1.事業目的 ・地域住民の高齢化に伴い、自宅周辺からスーパーやバス停までの、近距離の移動を担う新たな移動サービスを検討するため、ラストマイル自動運転の実証実験を実施。 ●サービス概要 地方創生サイト「高蔵寺ニュータウン(模型事業)」より引用 1.特徴 ・自動運転カートを活用したデマンド型の乗合送迎サービスであり、あらかじめ決められた運行ルート(停留所128 か所)の範囲内を自動運転レベル2※で走行 ※自動運転レベル2とは ドライバーによる部分の監視(規定条件下での自動運転機能) 【例】高速道路での自動運転レベル2機能 【注】道路が狭い場合は自動で避ける、急な急制動の自動で回避等 春日井市より引用 自動運転カート(歩つくりカート) - 2 ●サービス概要 1.特徴 ・電話予約制となっており、利用者はオペレーターに乗車日時と乗降場所を伝え、指定時刻に指定した乗り場から乗車。 ・政策的には全自動運転で走行可能だが、安全面を配慮し、手動運転で走行する区間を作っている。 ・地域のNPOが運営を行っており、ドライバー、乗客オペレーターは有償ボランティアが行っている。  高蔵寺ニュータウンHP https://www.kozu-j-nt.com/2022/12/16/gruppo-tyusaija-2-2-2-4-3-2-2-2/ ヒアリングより作成

自動運転カート（ゆっくりカート） - 3

2. 運行情報

- ・運行日 月・火・水・金・土
※木・日・祝日は運休
- ・運行時間 9:00～16:00（12～13時を狭く）
- ・運行範囲 高蔵寺ニュータウン石浜台地区内

3. 使用車両

- ・7人乗り自動運転カート（ゆっくりカート）
- ※運行車両台数：1台

4. 料金

- ・非会員…300円 会員…100円
- ※1.誰でも利用可能
- ※2.年会費は会員の種別によって変動



「ゆっくりカート」のマップ

自動運転カート（ゆっくりカート） - 4

●事業スキーム等

1. 事業スキーム



高蔵寺ニュータウン石浜台地区モビリティタウン構築事業
https://www.chisou.go.jp/iki/kirima/pdf/1806_kasuga_torimatoe.pdf

自動運転カート（ゆっくりカート） - 5

2. 道路運送法上の取り扱い

- ・自家用有償旅客運送

3. 運営団体（NPO）の収支

- ・NPO法人の収入としては、年会費と利用料、協賛金となっており、支出としては、車の保険代、ボランティア（ドライバー、電話オペレーター）の謝金、携帯電話等の通信費となっている。
- （※車両の購入、整備は春日井市が行っている。）

トリアンジより作成

モビリティポート - 1

●事業目的

1. 事業目的

- ・モビリティポートを、JR高蔵寺駅を含めた6か所に設置し、オンデマンド集合タクシー、電動シェアサイクルとのサービス連携に加え、新たに電動車いすの貸出を実施し、移動の利便性を高めることにより、高蔵寺ニュータウンの居住に対する価値向上を図る。

- ・バス乗場案内やバスルート検索機能も新たに追加し、路線バス利用に対する利便性向上も図る。

モビリティポートとは、様々な交通手段に、交通と関連するシステムを連携させた情報提供サービス。

春日井市HP「スマートシティ・リアル事業」より引用

モビリティポート - 2

●サービス概要

1. 概要

- ・シェアサイクルの貸出や集合タクシーの呼び出し、路線図、時刻表表示、店舗情報、防災情報の確認等が行える。



春日井市HP
https://www.city.kasuga.lg.jp/shisei/machi/new_town/1622354/1622357.html

モビリティポート - 3

2. 特徴

- ・時刻表、路線図、店舗情報、防災情報等の連携に合わせた様々な機能が表示される。
- ・インターネットを介しての書籍配付となるので、時刻表の更新等、情報の切り替えが簡単にできる。
- ・シェアサイクル等のモビリティを促進することで、ラストワンマイル交通（バス等から目的地までの移動手段）やソフトな交通結着点としての機能を果たすことが期待される。
- ・高齢の方にも使いやすい大きく分かりやすい画面
- ・災害時に、付近の避難場所等の情報表示や、設置されているモビリティを避難場所までの移動手段として活用できる（※春日井市では行っていないが、このような活用も可能）

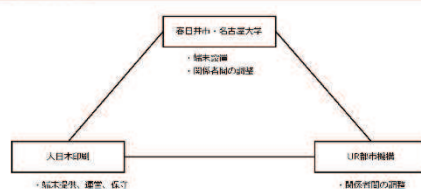


春日井市HP「スマートシティ・リアル事業」より引用

モビリティポート - 4

●事業スキーム等

1. 事業スキーム



春日井版MaaS「move!がすがい」 - 1

●事業目的

1. 事業目的

- ・MaaSウェブアプリを活用し、交通機関のデジタルチケット販売や市のA1オンデマンドバスの配車予約等の、移動に必要な情報へ手軽にアクセス可能とすることで、公共交通の利用促進に向けた市民の行動変容やデジタルチケットの導入による利用者やバス運転手、販売窓口の負担軽減など効果検証する。検証結果をもとに、市民が公共交通を継続して利用し続ける仕組みの確立を目指す。

春日井市HPより引用

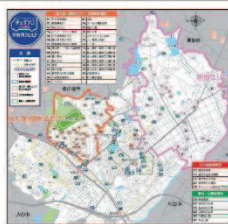
MaaSとは、アプリケーションストアからダウンロードし、端末にインストールするタイプのアプリケーションと違い、ウェブブラウザ上で利用できるアプリケーション。

MaaSとは、Mobility as a Serviceの略で、道路から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせることで一つの移動サービスとして提供するもの。

チョイスコとよあけ - 3

1. 特徴

- ・主に電話予約制（WEB予約も可能）となっており、利用者はオペレーターに乗車日時と乗降場所を伝え、指定時刻に指定した乗り場から乗車し、指定した降り場で降車する。
- ・会員へ毎月情報誌（チョイスコ通信）を郵送しており、市やスポンサー企業からのイベント等の告知を行い、外出を促している。
- ・定期的に高齢者向けの外出促進イベントを企画している。



チョイスコ行路図マップ
<https://www.chosaikei.jp/toyooka/map/>

チョイスコとよあけ - 4

2. 運行情報

- ・運行日 平日 ※土日祝日は運休
- ・運行時間 9:00~16:00
- ・運行範囲 住宅地停留所、事業所停留所、公共施設停留所、墓地・公園停留所の間を運行

4. 料金

- ・1乗車 / 200円
- ※エリアを越る乗車の場合は400円

3. 使用車両

- ・ハイエース・グランドキャビン 客席：8席
- ※運行車両台数：2台

5. 会員資格

- ・交通不便地域（右図色付き帯）にお住まいの小学生以上の市民。
- ※64歳以下の会員は公共施設停留所に限定
- ・その他の地域の方は65歳以上の方又は障がい者手帳をお持ちの方が対象

チョイスコとよあけ - 5

チョイスコ通信



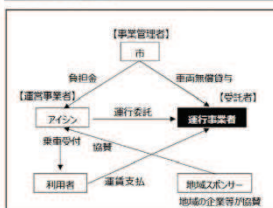
チョイスコ通信 Vol.9 <https://www.chosaikei.jp/toyooka/communication/vol-9/>



チョイスコとよあけ - 6

●事業スキーム等

1. 事業スキーム



チョイスコとよあけ運行事業基本仕様書
https://www.city.toyooka.jp/secure/2-306/220/9toyosaikei_kyomu.pdf

資料 7 次年度の予定について（案）

資料7

資料7. 次年度の予定について（案）

1. 令和6年度 事業概要（検討調査業務）

- ① 地域内の移動を支える交通サービス・ビジネスの検討
 宮野瀬市地域公共交通計画で位置づけた施策の実現に向けて、市民の移動を支える交通サービス（コミュニティ交通）に関する基礎調査を実施する。
 - ① 地域公共交通計画を踏まえた域内公共交通の基礎検討
 地域公共交通計画で位置づけたコミュニティ交通について、対象とする利用者像やニーズ等を踏まえて寄与の方針性を徹底実施検討する。
 - ② 既存交通事業者との協議
 ① 協議の検討内容について、市内を運行するバス・タクシー事業者などの既存交通事業者を対象として意見交換を行う。
 - ③ 域内公共交通に対する需要規模等の検討
 ① ②で検討した結果に基づいて、交通サービスに対する想定利用者、需要規模等について検討を行う。
- ② 宮野瀬市地域公共交通推進協議会の運営支援
 ① ①の検討内容について、宮野瀬市地域公共交通協議会において協議を行う（2回予定）。
- ③ 調査報告書のとりまとめについて
 令和6年度の調査検討内容について、調査報告書としてとりまとめる。
 - ① ③の内容については、今後実施する可能性があることにご留意ください。