

2. 地域公共交通計画（案）のとりまとめ

2. 地域公共交通計画（案）のとりまとめ

2-1 基本方針の検討

令和4年度に整理・分析した地域公共交通等に関する問題点・課題等の検討結果を踏まえ、本市が目指すべき将来像や将来交通ネットワーク、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、基本方針を検討した。

2-1-1 基本理念と基本方針

整理してきた課題を基に、宜野湾市の将来像の実現に向けた、地域公共交通の基本方針を検討した。

第四次宜野湾市総合計画

将来都市像：市民が主役の「ねたて」の都市・ぎのわん

=== 地域公共交通の課題（R4年度業務） ===

- 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
- ②日常生活での移動を支える交通サービスの検討
- ③高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進
- ④公共交通の利用環境の改善
- ⑤琉球病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保
- 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
- ⑦周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

国の地域公共交通の再構築の方針

交通DX

交通GX

3つの共創

（官民・事業者間・他分野）

有識者の提言（アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会：R5.3）

移動総量の維持と増加

地域交通の価値の可視化

魅力的な交通にマインドチェンジ

【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～

【基本方針】

方針1：生活を支える公共交通の実現

方針2：都市の成長を高める公共交通の実現

方針3：環境に配慮した公共交通の実現

2-1-2 公共交通ネットワーク・交通モード・路線の役割・交通結節点の検討

1) 考え方

現状分析等を踏まえ、各交通モード、路線の役割を整理し、幹線交通と支線交通を結び交通結節点を設定し、ネットワークを検討した。

2) 交通機関の役割

将来ネットワークイメージの構築に向けた、交通機関の役割分担を以下のように整理した。

表 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◆

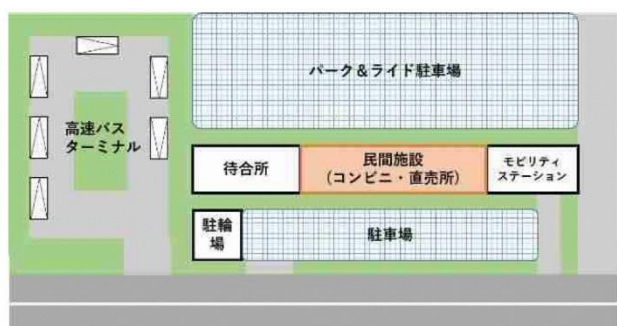
◆は、今後導入が検討される交通手段



図 交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造

【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

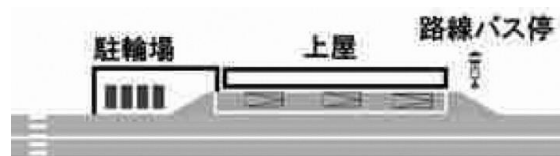


図 交通結節点の役割

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（国土交通省）

3) 将来ネットワークイメージ

1) で示した考え方、2) で整理した交通機関の役割をもとに、将来ネットワークイメージを検討した。なお、以下に示す将来ネットワークイメージは、公共交通計画の計画期間5年後移行も見据えて中長期的な視点で作成している。

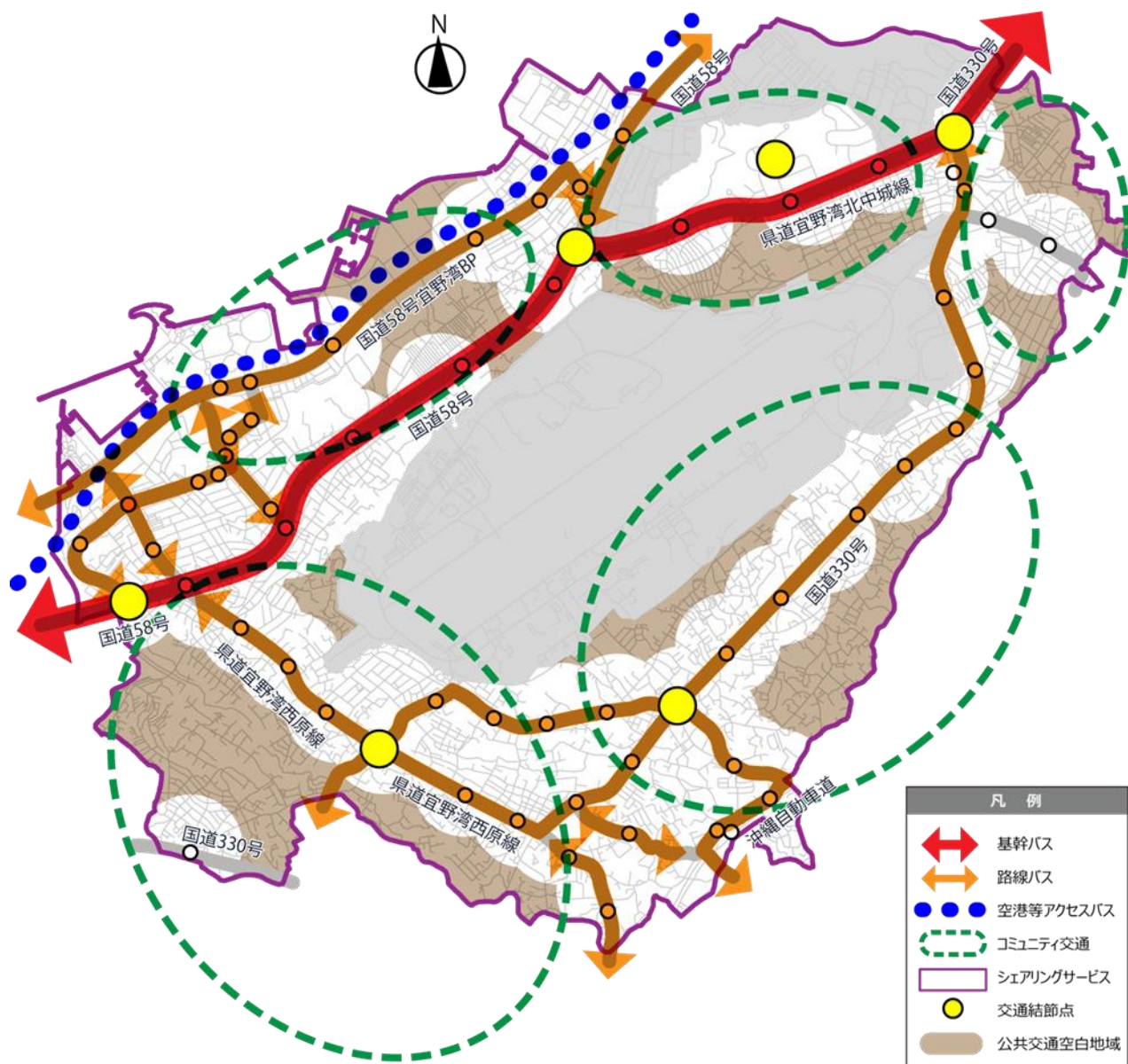


図 将来ネットワークイメージ

2-2 計画の目標及びKPIの検討

基本方針に基づき持続可能な地域公共交通網の形成に向けた目標及び事業の進捗状況、計画の達成状況を評価するために必要となる指標、目標値を検討した。

2-2-1 目標と指標設定の考え方

○基本方針を実現していくために計画期間中に達成する目標を検討する。目標は現時点の公共交通の課題の解決も考慮しながら、計画期間中に取り組む施策・事業との整合に留意して設定した。

○また、目標の達成状況を評価するための数値指標を検討する。数値指標は、国が示す標準指標（公共交通の利用者数、公共交通の収支、公共交通への公的資金の投入額）や、PDCA サイクルで毎年度検証・モニタリングの行いやすさなども考慮した指標を検討した。

宜野湾市の地域公共交通の課題	計画の目標	指標	施策体系
<ul style="list-style-type: none"> ■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	施策 1： 路線バスサービスの充実
		指標 2：コミュニティ交通年間利用者数	施策 2： コミュニティ交通等の導入
		指標 3：サイクルステーションの設置箇所数	施策 3： ビッグデータ活用による交通マネジメント 施策 4： 多様な交通サービス等との連携
	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 5： 交通結節点の整備・機能強化
			施策 6： 安心・安全な利用環境の整備
			施策 7： 公共交通関連の情報発信の充実 施策 8： 乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実
	目標③：公共交通の利用を促進する	指標 5：高校通学時の公共交通利用率	施策 9： 高校生の送迎交通からの交通手段転換
		指標 6：モビリティ・マネジメントの実施学校数	施策 10： 西普天間住宅地区周辺の渋滞対策
	目標④：人と地球にやさしい交通体系を構築する	指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合	施策 11： 環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進
			施策 12： 歩くライフスタイルの普及拡大

図 宜野湾市地域公共交通計画の目標、指標、施策の体系

2-2-2 KPI の設定

実績値やアンケート結果をベースに現状値を整理し、各指標との取組との関連性を考慮して、目標値を設定した。

表 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	他都市における人口当た りの設置箇所数を目安に設 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%	最も送迎が多い高校の送迎 割合 40%まで公共交通利用 率を引き上げる。
	【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	健康ざのわん 21 に準拠

表 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	公表前	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	普天間	沖縄 トリック	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%	健康ざのわん 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。

2-3 施策の検討

持続可能な地域公共交通網の形成を図るための施策（事業内容、実施主体、スケジュール、資金調達計画等）を検討した。

2-3-1 施策検討の考え方

○基本方針の実現、および基本目標の達成に向けて、計画期間内において実施すべき施策・事業について検討する。

○持続可能な公共交通体系の構築に向けては、公共交通ネットワークに関することや、公共交通を利用する上での環境（拠点、車両、支払いなど）に関する「①ハード面」と、ハード面を利用しやすく整えたことを広く知ってもらうなどの「②ソフト面」、さらには、ハード・ソフト施策を下支えする「③体制面」の3つが適切に連携することが重要である。このため、本計画における具体的な取組の検討にあたっては、上記の3つの視点を基に検討を進めるとともに、それぞれのバランスなども考慮しながら各主体との協議・調整を進める。

○公共交通に係る取組みは概ね以下の6つの区分を基本に検討を行うが、調査を進める中で適宜項目を追加しながら検討を進める。また、各施策には積極的に交通DXや交通GXの活用も検討する。

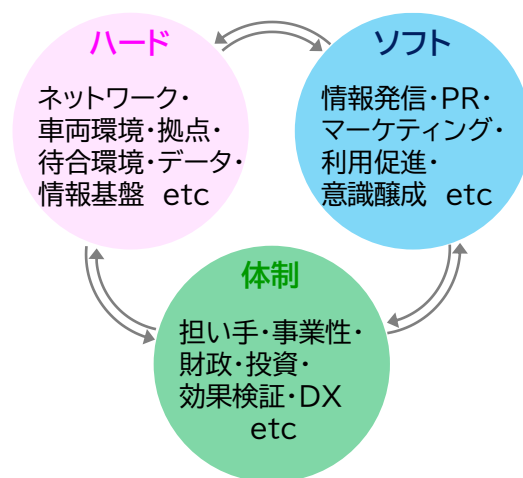


図 施策・事業の検討の視点のイメージ

表 公共交通の取組み方針・施策イメージ

視点	概要	施策イメージ
①今ある地域公共交通サービスを改善する	○既存の地域公共交通サービスの改善することで課題解決・目標実現を図る施策を検討	・ルートの見直し ・ダイヤの見直し など
②必要な地域公共交通サービスを確保する	○既存の地域公共交通サービスでは対応できないなど、新たなサービス確保のための施策を検討	・運行形態の見直し ・新たな移動サービスの導入 など
③地域公共交通が使いやすい環境を整える	○利用を阻害する要因を改善し、使いやすい環境を整えるための施策を検討	・バス停の待合環境の改善 ・車両等のバリアフリー など
④地域公共交通サービスの連携を強化する	○公共交通サービス相互の連携・強化し、ネットワークとしての一体性を高める施策を検討	・乗り継ぎしやすいダイヤ設定 ・輸送資源の総動員 など
⑤地域公共交通の利用を促進する	○分かりやすい情報の提供や働きかけなどにより公共交通の利用を促進していく施策を検討	・分かりやすい情報提供 ・モビリティ・マネジメント実施 など
⑥地域公共交通の収支を改善する	○コスト抑制や収入の確保などにより事業性の改善を図る施策を検討	・運賃の適正化、収入確保 ・経営スキーム、仕組み検討 など

交通DX・交通GX

2-3-2 施策メニューの検討

2-3-1 の考え方にもとづき、施策メニューを検討した。

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

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

目標③：公共交通の利用を促進する				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換				
送迎交通の抑制に向けて、小学校、中学校、高校と連携し、モビリティ・マネジメントを展開する。				
	9-1.学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進	沖縄県（教育庁）、宜野湾市、バス事業者	教育委員会、都市計画課	検討、実施
施策10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策				
さらなる渋滞が想定される西普天間住宅地区周辺の渋滞問題に対して、県や琉球大学と協働して、交通手段の転換や需要の時間的分散、自動車交通量の発生軽減など多面的な対策を検討する。				
	10-1.市職員の公共交通利用促進・時差通勤	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
	10-2.西普天間住宅地区及び周辺地区における円滑な移動環境の形成	琉球大学、宜野湾市	都市計画課	検討
	10-3.西普天間交通対策ワーキングチーム	宜野湾市、沖縄県、琉球大学	都市計画課、基地跡地推進課	開催

目標④：人と地球にやさしい交通体系を構築する				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策 11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進				
環境面の持続可能な公共交通体系の実現に向けて、公共交通の車両や公用車の低炭素化、市民向けのモビリティ・マネジメントを推進する				
	11-1.バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進	沖縄県、宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、推進
	11-2.市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
施策 12：歩くライフスタイルの普及拡大				
市内の交通渋滞緩和や市民の肥満・フレイルといった交通面、健康面の課題解消に向けて、健康増進と公共交通利用促進の包括的な取組みを推進する。				
	12-1.歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）	宜野湾市	健康増進課、介護長寿課、都市計画課	検討、実施

2-3-3 優先施策の検討

2-3-2 で検討した 12 の施策のうち、課題との関連性が強く、早期での対応が必要と考えられる以下の 5 つの施策を優先的に取り組む施策として整理した。

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る。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、琉球大学医学部及び大学病院の移設が進められ、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る。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する。

- 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る。

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る。

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

施策 5：交通結節点の整備・機能強化

路線バス相互や、路線バスと他の交通手段の乗り継ぎをスムーズに行うには、利便性の高い交通結節点の整備が必要である。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る。

- 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化

施策 9：高校生の送迎交通からの交通手段転換

高校生の送迎による学校周辺での渋滞は全県的な問題となっており、渋滞することで路線バスの定時性が低下し、さらにバス離れが進むという悪循環の要因の一つにもなっていると思われる。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する。

- 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る。現在、対策を検討しているところだが、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く。

- 市職員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

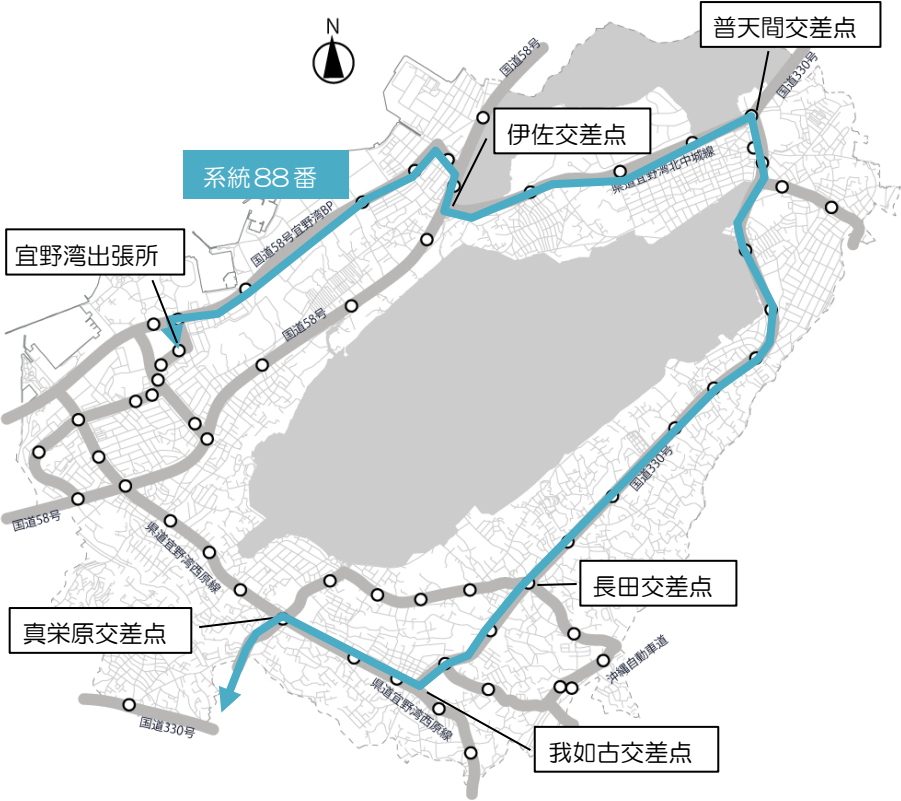
2-3-4 個別施策の検討

各施策について、施策の概要、関連指標、実施主体、スケジュールについて整理した。なお、ここに示す施策概要は、推進協議会、幹事会、庁内照会を踏まえて見直したものであり、地域公共交通計画に反映されている。

1) 施策1：路線バスサービスの充実

施策 1-1	西普天間住宅地区路線バス新設検討
施策の概要	<p>平成 27 年に返還された西普天間住宅地区では、土地区画整理事業が進められており、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 月に予定されている。</p> <p>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、周辺の交通混雑も懸念される。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する。さらには、既存の路線バスの活用だけではカバーできないてだこ浦西駅等の交通結節点からのアクセスや、琉球大学千原キャンパスとのアクセス等を確保するため、沖縄県や琉球大学、交通事業者、隣接市町村と連携しながら、路線バス等の新設、延伸を検討する。</p> 
関連指標	<p>指標 1：路線バス年間利用者数</p> <p>指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
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	<p>本市の東西間を結ぶ路線バスとして、豊見城市を起点として、那覇市を経由し、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る。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う。</p> <p>一方で、路線バスについては、2024年4月の「改善基準告示」の改正（休息時間の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る。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う。</p> 
関連指標	<p>指標 1：路線バス年間利用者数</p> <p>指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
実施主体	<p>宜野湾市（都市計画課）、バス事業者</p>

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

<p>施策 1-3</p> <p>施策の概要</p>	<p>基幹バスシステム構築の推進検討</p> <p>沖縄県では、利便性の高い公共交通として、那覇市久茂地から沖縄市コザまでの間にバスレーンを走行し、速く、正確に、多頻度に運行する基幹バスシステムの導入に取り組んでいる。</p> <p>市内においては、国道 58 号伊佐交差点以南で久茂地向け、大謝名から伊佐交差点間でコザ向けのバスレーンが導入されている。今後も基幹バスシステムの構築に向け、沖縄県と連携して、基幹バスの利用促進を図るとともに、バスレーンの導入や、バス停のグレードアップ化、ノンステップバスの導入等を促進する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>■基幹バスシステムのイメージ</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■バスレーンの導入状況</p> </div> </div> <p>■バスレーンの延長予定</p> <p>資料：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画</p> <p>資料：沖縄県パンフレット「よりよい沖縄のために」</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標 1：路線バス年間利用者数</p> <p>指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
<p>実施主体</p>	<p>沖縄県、宜野湾市（都市計画課）、那覇市、浦添市、北中城村、沖縄市、バス事業者</p>

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

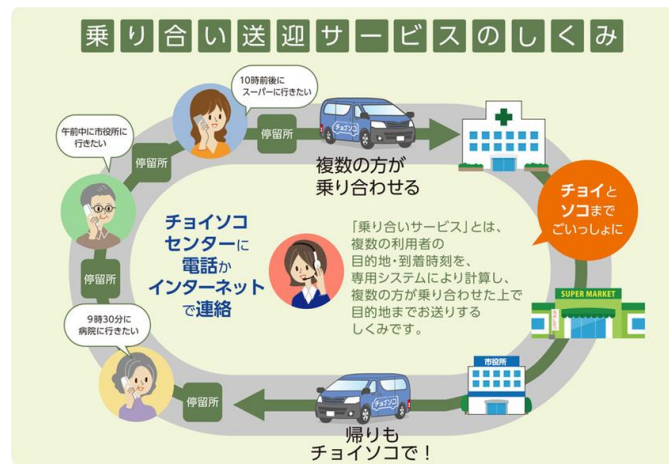
2) 施策2：コミュニティ交通等の導入

施策2-1	新たな移動サービスの導入検討												
<p>施策の概要</p>	<p>公共交通空白地域にお住まいの方や、高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、新たな移動サービスの導入を検討する。</p> <p>新たな移動サービスは、交通手段の適性や導入条件を踏まえ、公共交通空白地域の実態調査や、地域との意見交換を交えながら検討を進めていく。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する。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る。</p> <p>■新たな移動サービスの例</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通サービス</th><th>概要</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デマンド交通</td><td>デマンド（予約）に応じて運行する交通サービスで、移動需要が比較的少ない地区に適している。ドア to ドアに対応した運行形態と、所定の停留所間を運行する運行形態がある。小型車両であれば、道幅が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。</td></tr> <tr> <td>自家用有償旅客運送</td><td>バスやタクシーの事業が成り立たない地域で、地域の移動を担うため、市町村や NPO 法人が自家用車を用いて提供する交通サービス。移動需要が少ない地区に適している。道路が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。</td></tr> <tr> <td>グリーンスローモビリティ</td><td>電気等環境にやさしい動力で、時速 20km/h 以下の低速で移動する交通サービス。移動需要が比較的少なく、移動距離が短い地区に適している。20km/h 以下と低速のため、後続車への影響が大きいところには適さない。傾斜地でも導入可能。</td></tr> <tr> <td>コミュニティバス</td><td>路線バスの事業が成り立たない地域において、市町村が運行主体となって行う交通サービス。移動需要が比較的多い地域に適している。車両が大きくなると通行できる道路、エリアが限られる。</td></tr> <tr> <td>相乗りタクシー</td><td>同じ目的地に行く人が、アプリを使って乗りあうタクシー。乗りあう人数が多くなるほど、一人当たりの運賃が安くなるため、一定の移動需要がある地区において利用者のメリットは大きい。</td></tr> </tbody> </table> <p>■グリーンスローモビリティ</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1; padding-right: 10px;"> <p>グリーンスローモビリティとは、時速 20km/h 未満で公道を走ることができる電動自動車を活用した小さな移動サービスである。</p> </div> <div style="flex: 2;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>7人乗り</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11人乗り</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;">資料：国土交通省総合政策局</p> </div> </div>	交通サービス	概要	デマンド交通	デマンド（予約）に応じて運行する交通サービスで、移動需要が比較的少ない地区に適している。ドア to ドアに対応した運行形態と、所定の停留所間を運行する運行形態がある。小型車両であれば、道幅が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。	自家用有償旅客運送	バスやタクシーの事業が成り立たない地域で、地域の移動を担うため、市町村や NPO 法人が自家用車を用いて提供する交通サービス。移動需要が少ない地区に適している。道路が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。	グリーンスローモビリティ	電気等環境にやさしい動力で、時速 20km/h 以下の低速で移動する交通サービス。移動需要が比較的少なく、移動距離が短い地区に適している。20km/h 以下と低速のため、後続車への影響が大きいところには適さない。傾斜地でも導入可能。	コミュニティバス	路線バスの事業が成り立たない地域において、市町村が運行主体となって行う交通サービス。移動需要が比較的多い地域に適している。車両が大きくなると通行できる道路、エリアが限られる。	相乗りタクシー	同じ目的地に行く人が、アプリを使って乗りあうタクシー。乗りあう人数が多くなるほど、一人当たりの運賃が安くなるため、一定の移動需要がある地区において利用者のメリットは大きい。
交通サービス	概要												
デマンド交通	デマンド（予約）に応じて運行する交通サービスで、移動需要が比較的少ない地区に適している。ドア to ドアに対応した運行形態と、所定の停留所間を運行する運行形態がある。小型車両であれば、道幅が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。												
自家用有償旅客運送	バスやタクシーの事業が成り立たない地域で、地域の移動を担うため、市町村や NPO 法人が自家用車を用いて提供する交通サービス。移動需要が少ない地区に適している。道路が狭いエリアや、傾斜地での運行にも対応できる。												
グリーンスローモビリティ	電気等環境にやさしい動力で、時速 20km/h 以下の低速で移動する交通サービス。移動需要が比較的少なく、移動距離が短い地区に適している。20km/h 以下と低速のため、後続車への影響が大きいところには適さない。傾斜地でも導入可能。												
コミュニティバス	路線バスの事業が成り立たない地域において、市町村が運行主体となって行う交通サービス。移動需要が比較的多い地域に適している。車両が大きくなると通行できる道路、エリアが限られる。												
相乗りタクシー	同じ目的地に行く人が、アプリを使って乗りあうタクシー。乗りあう人数が多くなるほど、一人当たりの運賃が安くなるため、一定の移動需要がある地区において利用者のメリットは大きい。												

施策の概要

■愛知県豊明市「チョイソコ豊明」の概要

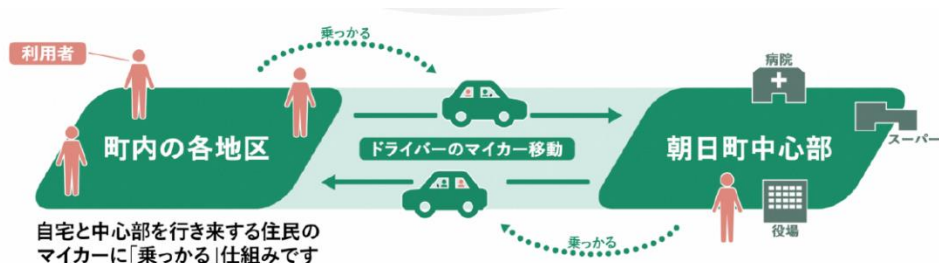
愛知県豊明市では、予約に応じて、停留所間を移動するデマンド交通「チョイソコ豊明」が運行されている。一つの便に複数の予約が入った場合は、乗合での利用となる。



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」が運行されている。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る。



資料：博報堂

関連指標

指標2：コミュニティ交通年間利用者数

実施主体

宜野湾市（都市計画課、介護長寿課、環境対策課）、交通事業者、民間事業者、自治会等

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

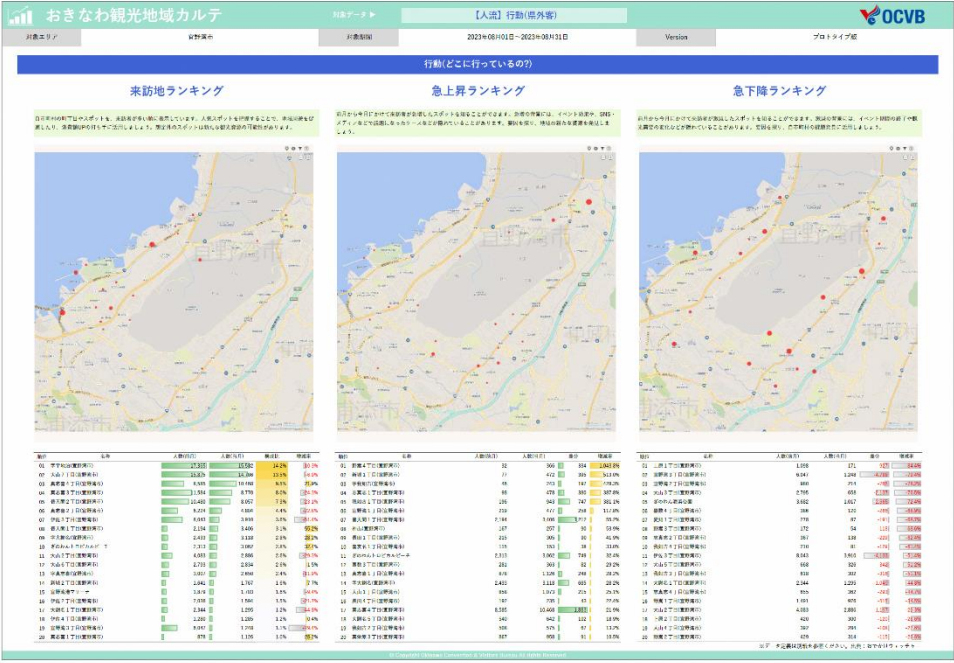
施策2-2	タクシーの利活用施策の検討
<p>施策の概要</p>	<p>公共交通空白地域や空白時間帯の移動手段の確保を図るため、タクシーの利活用施策について検討する。</p> <p>近年、配車アプリ等を活用して目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送する「相乗りサービス」や、サブスクリプションといった新たな制度が導入されている。こうした新たな制度の導入可能性も含め、利活用施策の検討を進める。検討にあたっては、利用エリア、あるいは利用者を限定するなど交通事業者への影響についても配慮する。なお、タクシー事業者に対しては、沖縄県の「交通事業者運転手等確保支援事業補助金」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う。</p> <p>■埼玉県三芳町での相乗りタクシー「くるタク」実証実験</p> <p>埼玉県三芳町では、町内での買い物や通院を支援するため、アプリを活用した相乗りタクシーの実証実験を実施している。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（帰り可）の移動のみ利用できる。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る。</p> <div data-bbox="454 1276 782 1467" style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【運賃の目安】</p> <p>1人乗車：通常の7割</p> <p>2人乗車：通常の6割</p> <p>3人乗車：通常の5割</p> </div>  <p>資料：三芳町 HP</p> <p>■愛媛県久万高原町での交通利用券の配布</p> <p>愛媛県久万高原町では、75歳以上の高齢者、障がい者、運転免許証返納者を対象に、交通利用券を配布している。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る。</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標2：コミュニティ交通年間利用者数</p> <p>指標7：日常生活における歩行等の運動者の割合</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課、介護長寿課）、タクシー事業者</p>

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

施策 2-3	シェアサイクル等の推進支援
<p>施策の概要</p>	<p>バス停まで（から）の移動や、公共交通空白地域や空白時間帯で、路線バスを補完するため、民間事業者との連携により展開しているシェアサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、サイクルステーションの設置拡大を推進する。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する。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する。</p> <p>なお、シェアサイクルの利用データについては、近隣市町村との共有化についても検討を行い、移動ニーズの把握や、公共交通サービスの見直し等に活用する。</p> <p>■宜野湾市のサイクルステーションの設置</p>  <p>資料：HELLO CYCLING ホームページ</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標 3：サイクルステーションの設置箇所数</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課、産業政策課）、民間事業者</p>

	2024 年 (R6)	2025 年 (R7)	2026 年 (R8)	2027 年 (R9)	2028 年 (R10)
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					
キックボード等シェアリングサービスの導入推進					

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
<p>施策の概要</p>	<p>スマートフォン等から取得される人流データや、公共交通の運行・利用データ、道路のプロブデータ等の公共交通に関するデータの集約化を図り、交通渋滞の分析や、施策の効果のモニタリングを一元的に、継続的に行えるようにする。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する。</p> <p>■観光客の流動データ（おきなわ観光地域カルテ）</p>  <p>資料：沖縄観光コンベンションビューロー</p>
<p>関連指標</p>	<p>—</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課）</p>

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

4) 施策4：多様な交通サービス等との連携

施策4-1	周辺市町村との交通サービス等の連携検討
<p>施策の概要</p>	<p>市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築を図るため、周辺市町村を含めた地域の旅客運送サービスとの連携を図る。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るが、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する。</p> <p>■周辺市町村との交通サービスの連携イメージ</p>
関連指標	—
実施主体	沖縄県、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					

施策4-2	他分野との共創による新たな仕組みづくり
<p>施策の概要</p>	<p>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る。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する。</p> <p>■関門海峡 グルメ・クローバーきっぷの概要</p> <p>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る。</p>  <p>資料：平成筑豊鉄道 HP</p>
関連指標	—
実施主体	宜野湾市、交通事業者、民間事業者

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

5) 施策5：交通結節点の整備・機能強化

施策5-1	地域拠点の整備、交通拠点の機能強化
<p>施策の概要</p>	<p>持続可能でシームレスな公共交通ネットワークを構築するためにも、交通結節点の整備を推進する。短期的には、下図に示すような「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にを図る。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る。</p> <p>■インダストリアル・コリドー地区での導入機能</p> <p>キャンプ瑞慶覧インダストリアル・コリドー地区(宜野湾市部分)では、跡地利用計画の検討を進めている。跡地利用計画では、広域的な交通施策の動向を踏まえながら、交通結節点の機能導入について検討している。</p>  <p>資料：インダストリアル・コリドー地区跡地利用基本方針</p> <p>■交通結節点のイメージ</p>  <p>■兵庫県明石市でのバス情報の案内例</p>  <p>■山口県宇部市のバス停の整備例</p> 
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）、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					

6) 施策6：安心・安全な利用環境の整備

施策6-1	バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討
<p>施策の概要</p>	<p>バス利用の快適性を向上するため、バス停の上屋整備やベンチの設置、情報案内板の整備などにより、高齢者や障がい者を含めたすべての方が利用しやすい環境づくりを行い、バスの利用促進を図る。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る。</p> <p>■神戸市のバス停の整備例</p>  <p>■盛岡市のバス停の整備例</p> 
関連指標	指標1：路線バス年間利用者数
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）
<p>施策の概要</p> <p>バス停までのアクセス性向上、高齢者や障がい者のバス停までの安全性向上とともに、小中学生、高校生の通学環境向上を図るため、バス停までの歩行者動線の安全対策の実施を検討する。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する。</p> <p>■若狭地区でのゾーン30プラスの導入</p> <p>那覇市若狭地区では、若狭小学校周辺の自動車交通の流入抑制、速度抑制を図るため、速度規制を行うゾーン30に加え、物理的制御を行うゾーン30プラスが導入されている。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る。</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="400 1328 647 1547"> <p>① ハンプ</p>  </div> <div data-bbox="655 1328 903 1547"> <p>② 交差点カラー舗</p>  </div> <div data-bbox="927 1328 1206 1547"> <p>③ 狭窄部</p>  </div> <div data-bbox="1222 1328 1398 1547"> <p>④ 路面標示</p>  </div> </div> <p>資料：国土交通省</p>	
関連指標	—
実施主体	宜野湾市(道路整備課、生活安全課、教育委員会)、道路管理者、警察

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

7) 施策7：公共交通関連の情報発信の充実

施策7-1	提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等）
<p>施策の概要</p>	<p>公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、現在の運行サービスに関する情報発信や、バスロケ等公共交通に関する情報の周知を行う。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、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、積極的な周知を行う。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する。</p> <p>一方、西海岸地域においては、浦添北道路の開通により交通利便性は向上したが、依然として慢性的な渋滞が発生している。とりわけ、催事による交通渋滞が深刻であることから、関係機関と連携して来訪者の公共交通の利用促進を図るなど、交通渋滞の改善策について検討を進める。</p> <p>■のりものNAVI Okinawa</p> <p>のりものNAVIでは、沖縄本島の路線バスとモノレールを対象に、乗り換え案内や路線バスの接近案内等の情報提供が行われている。</p>  <p>資料：のりものNAVI Okinawa サイト</p> <p>■公共交通専用サイトの例</p>  <p>資料：福岡県八女市公共交通情報サイト</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標1：路線バス年間利用者数</p> <p>指標2：コミュニティ交通年間利用者数</p>
<p>実施主体</p>	<p>宜野湾市（都市計画課、デジタル推進課）、交通事業者</p>

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

8) 施策8：乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実

施策8-1	MaaS等の普及促進
<p>施策の概要</p>	<p>近年、MaaSの導入等により、観光施設利用の予約や決済が一体的にできるサービスが見られるようになってきた。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るが、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る。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る。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する。</p> <p>また、沖縄県では、路線バスの乗継利用や、周遊に便利な交通系ICカード「OKICA」が導入されている。「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る。今後も関係機関と連携を図り「OKICA」の普及、利用促進を図る。</p> <p>■my route の概要</p>  <p>資料：my route HP</p>
関連指標	—
実施主体	宜野湾市（都市計画課、観光スポーツ課）、沖縄県、交通事業者、民間事業者

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

9) 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
<p>施策の概要</p>	<p>高校生の登下校時の送迎に伴う学校周辺の渋滞緩和、公共交通の利用を促すため、沖縄県や学校と連携し、高校生を対象とした路線バスでの通学方法の案内や、公共交通利用のメリット等を紹介するモビリティ・マネジメントを進めていく。</p> <p>また、高校入学前の段階から、公共交通利用の習慣を身につけ、高校進学時のバス通学を促すため、小中学生を対象としたモビリティ・マネジメントも推進する。</p> <p>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する。</p> <p>なお、モビリティ・マネジメントは、モデル的に特定の学校や学年を対象に実施し、効果や課題を踏まえ、改善を図りながら他の学校や学年に展開していくことを想定している。</p> <p>■学校別のバス運行情報の提供例</p>  <p>資料：わったーバス党 高校生用バスマップ 普天間高校版</p> <p>■群馬県における高校生への啓発チラシの例</p>  <p>資料：群馬県交通政策課「エコ通学のススメ」</p>
<p>関連指標</p>	<p>指標5：高校通学時の公共交通利用率</p> <p>指標6：モビリティ・マネジメントの実施学校数</p>
<p>実施主体</p>	<p>沖縄県（教育庁）、宜野湾市（教育委員会、都市計画課）、交通事業者</p>

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

10) 施策10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策

施策 10-1	市職員の公共交通利用促進・時差通勤
施策の概要	通勤時における市職員の公共交通利用促進に努めるとともに、時差出勤の導入を進める。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大学病院の移設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る。
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、人事課、環境対策課）

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

施策 10-2	西普天間住宅地区及び周辺地区における円滑な移動環境の形成
施策の概要	<p>新たに開発される西普天間住宅地区内における公共交通による移動利便性を確保するため、施策 1-1.西普天間住宅地区路線バス新設検討との整合を図りながら、路線バスの西普天間住宅地区内への乗り入れ等を促進する。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する。</p> <p>一方、琉球大学医学部及び大学病院の開学・開院により、県道宜野湾北中城線をはじめ国道など幹線道路における交通量の増加が予想される。そのため、関係機関と連携を図り、幹線道路等の渋滞対策に取り組むとともに、周辺地域の生活道路における通過交通の抑制など安全対策についても検討を進める。</p>
関連指標	指標 2：コミュニティ交通年間利用者数 指標 3：サイクルステーションの設置箇所数
実施主体	琉球大学、沖縄県、宜野湾市(都市計画課)

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

施策 10-3	西普天間交通対策ワーキングチーム
施策の概要	沖縄県、琉球大学と連携し、琉球大学医学部及び大学病院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、各種検討を進める。今後も沖縄県や琉球大学と連携を図りながら、必要な交通対策等の検討・実施に向けて取り組む。
関連指標	—
実施主体	宜野湾市（都市計画課、基地跡地推進課）、沖縄県、琉球大学

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

11) 施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進

施策 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
施策の概要	<p>運輸部門における地球温暖化ガス排出抑制に向け、バス事業者、タクシー事業者へのエコカー導入に関する国・県等の補助制度の紹介や、公用車におけるエコカーの導入を促進する。</p> <p>■沖縄県のEVバス購入補助事業の概要（国の補助に上乗せ）</p> <div><div><div>事業概要</div><div>・県内を運行する路線バス・観光バス等へのEVバス導入を促し、クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行（グリーントランスフォーメーション・GX）を推進する。</div></div><div><div>R5年度実施内容</div><div><div>【補助対象】</div><div>事業者が導入するEVバス（定員11人以上）及び車両導入と同時に設置するEVバス用充電設備</div><div>【条件】</div><div>国のEVバス関連補助事業の交付決定を受けたものであること</div><div>【補助率】</div><div>○事業Ⅰ（国土交通省補助金の対象事業） (1) EVバス：車両価格の1/6 (2) 充電施設：設備価格の1/2（設置工事費の補助無し） ○事業Ⅱ（環境省補助金の対象事業） (1) EVバス：標準的水準車両との差額の1/6＋車両価格の1/6 (2) 充電施設：設備価格と設置工事費の和の1/2 ※ 事業者負担は水準車両（ディーゼル車）より少ない場合もある。</div><div>【導入見込み】</div><div>○大型バスと小型バス、充電設備の組み合わせにより、導入台数を5台から9台と見込んでいる。</div></div></div><div><div>事業実施の効果</div><div>・EVバスの導入を促進することで、運輸部門の二酸化炭素排出量の低減を図るとともに、県民や観光客への広報的な役割を果たすことができることも含め、GXの推進に貢献する。</div></div></div> <div><div>イメージ図</div><div><div>脱炭素社会の実現</div><div>運輸部門のCO2排出量削減</div><div>クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行（GX）</div><div>実施事業</div><div>○路線バス・観光バス等へのEVバス導入支援</div><div>○充電設備の導入支援</div><div>EVバス</div><div>充電設備</div><div>例</div><div><div>大型バス</div><div>※水準車両（ディーゼル車）より安価で導入も可</div><div>(EV: 46,000千円の場合)</div><div><div>33% 国</div><div>27% 国</div><div>17% 県</div><div>50% 事業者負担</div><div>国交省補助対象</div><div>環境省補助対象</div><div>水準車両（ディーゼル車）</div><div>27,500千円</div><div>小型バス</div><div>(EV: 26,500千円の場合)</div><div><div>33% 国</div><div>23% 国</div><div>17% 県</div><div>50% 事業者負担</div><div>国交省補助対象</div><div>環境省補助対象</div><div>水準車両（ディーゼル車）</div><div>17,500千円</div></div></div></div></div></div>
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 11-2	市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）
	※施策 10-1 に既述

12) 施策12：歩くライフスタイルの普及拡大

施策 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）
<p>施策の概要</p>	<p>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する。現在、西普天間住宅地区では、ウォーカブルなまちづくりの実現に向けて快適な歩行空間の整備等に取り組んでいる。今後、公共交通の利活用も含め、ソフト・ハードの両面から取り組みを推進する。</p> <p>■はごろもウォーク/ウォーキング Day</p>  <p>■ぎのわん健康プロジェクト</p> <p>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設を契機として、本市と琉球大学が連携して「自然に健康になれる」まちづくりをめざす「ぎのわん健康プロジェクト」を進めている。</p>  <p>資料：ぎのわん健康プロジェクト HP</p>
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、介護長寿課、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					

2-4 計画の推進方法の検討

計画の推進体制、評価方法、評価スケジュール等、計画の推進方法について検討した。

2-4-1 検討の考え方

- 活性化再生法の改正（R2）のポイントの一つとして、定量的なデータ等によるPDCAサイクルの強化が挙げられる。
- スパイラルアップで計画を推進するため、各指標に基づくモニタリング時期や各種会議等の開催時期・内容等の時間軸も併せたPDCAサイクルを検討し、実効性の高い計画策定を進める。

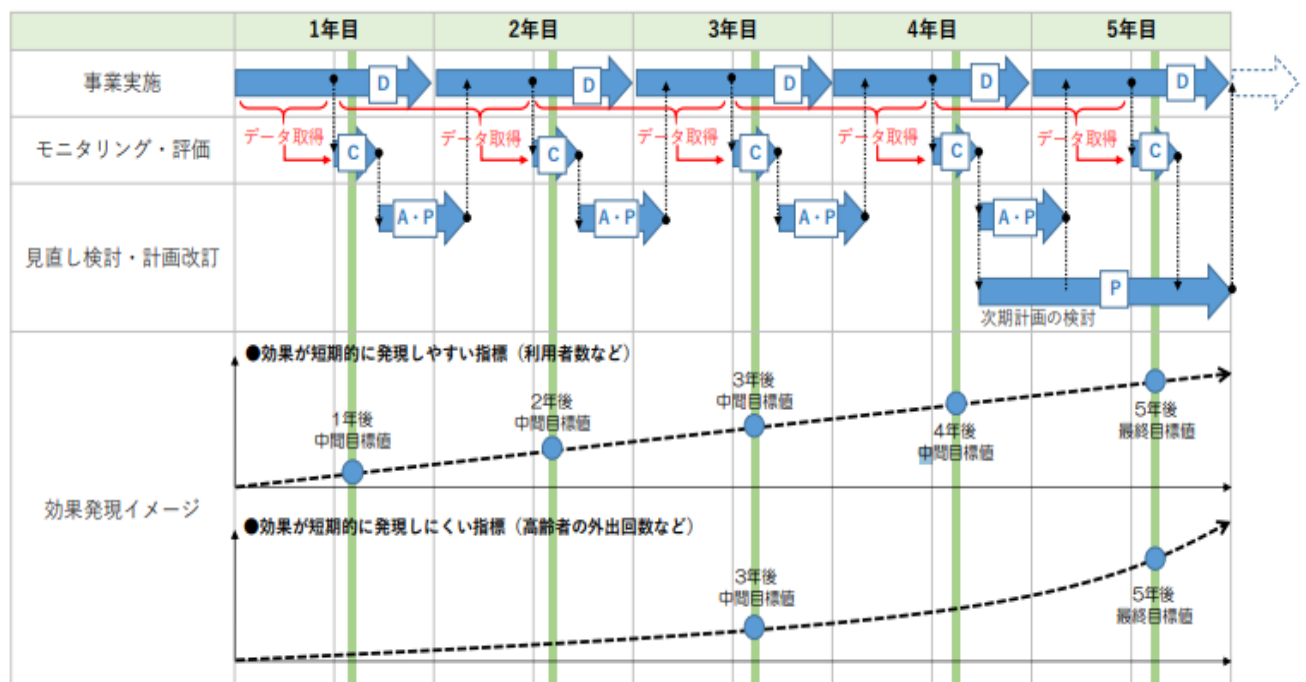


図 時間軸も併せたPDCAサイクル（イメージ）

2-4-2 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、着実な推進を図る。

表 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、学識経験者、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

2-4-3 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る。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く。

表 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に努める。	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12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	

2-4-4 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する。

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る。

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る。

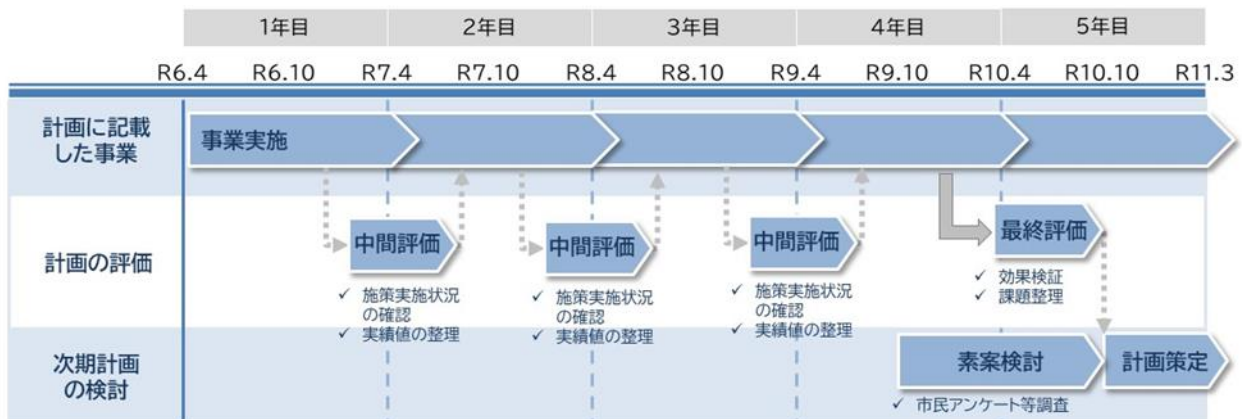


図 計画のPDCA

表 目標達成状況の把握方法

目標	指標	現状値	目標値	把握方法
		2022 年 (R4 年)	2028 年 (R10 年)	
目標1 公共交通サービスの充実を図る	【指標1】 路線バス年間利用者数	8.2 百万人/年 (R3 年)	12.0 百万人/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数	0 箇所	1 箇所	整備の実績値
目標3 公共交通の利用を促進する	【指標5】 高校通学時の公共交通利用率	32.5%	40.0%	高校生アンケート
	【指標6】 モビリティ・マネジメントの実施学校数	0 校	6 校	実績値
目標4 人と地球にやさしい交通体系を構築する	【指標7】 日常生活における歩行等の運動者の割合	男性：33.9% 女性：33.2%	増加	健康ぎのわん21 に準拠

※実績値については、翌年度の第1回宜野湾市地域公共交通協議会に報告

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

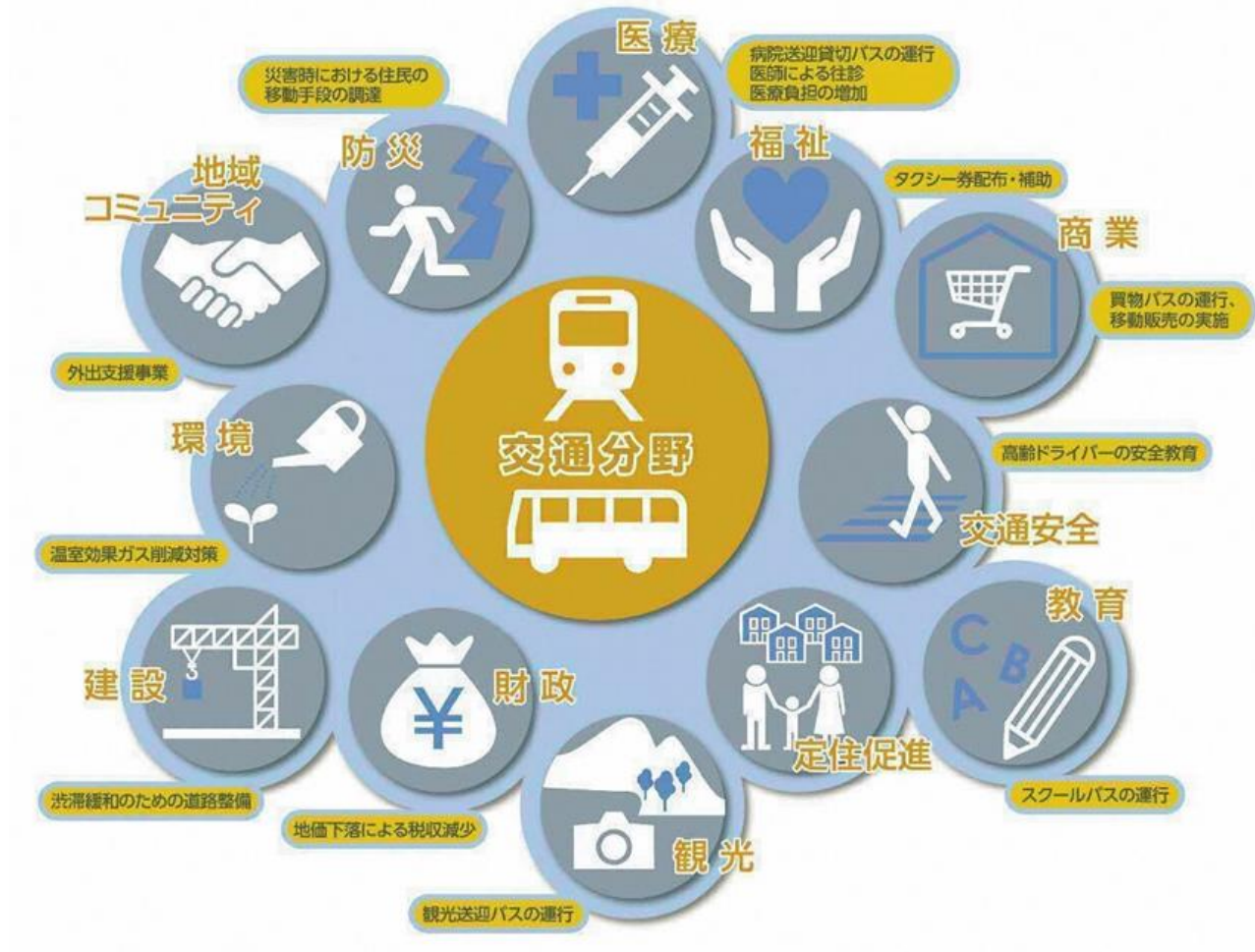


図 クロスセクター効果

出典：近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

2-5 計画書とりまとめ

2-1～2-4 をもとに、計画書を取りまとめた。

各種検討結果を基に、地域公共交通活性化再生法で求められている記載事項に踏まえ、以下のような構成とした。

なお、作成した宜野湾市地域公共交通計画は別添資料として添付している。

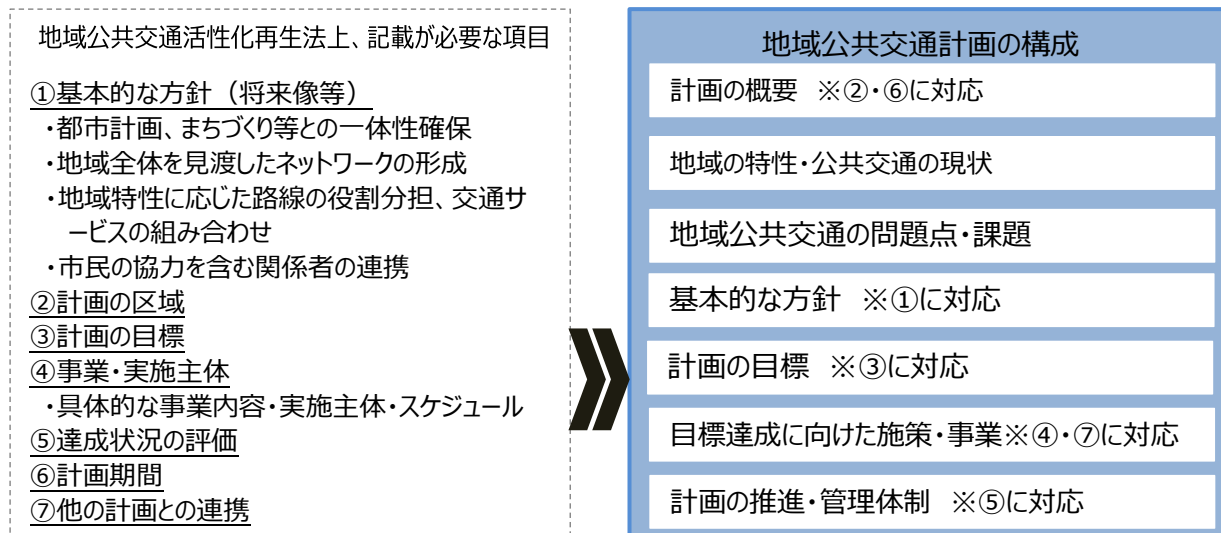


図 地域公共交通活性化再生法で求められる記載事項と計画の構成