

## 4. 周辺市町村との連携検討会議に係る運営支援

---

## 4. 周辺市町村との連携検討会議に係る運営支援

隣接市町村（浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町等を想定）を対象とした意見交換を行うことを目的とした連携検討会議を実施した。

作成した資料と議事録を次ページ以降に示す。

表 周辺市町村との連携検討会議の開催時期・協議内容

	開催時期	協議内容
第3回	R5年8月8日（火）	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 宜野湾市地域公共交通計画について（計画の概要、基本方針、計画の目標と施策、事業）</li><li>・ 各市町村の公共交通に関する取組状況の共有（公共交通に関する取り組み状況、今後の予定）</li></ul>
第4回	R5年11月10日（金）	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 宜野湾市地域公共交通計画（素案）について</li><li>・ 各市町村における公共交通に関する取組状況の共有</li></ul>

注）第1回と第2回は、昨年度実施済み

## 4-1 第3回 周辺市町村連携検討会議

---

### 1) 議事要旨

会議の議事要旨は以下のとおり。

#### 第3回 周辺市町村連携検討会議 議事要旨

日 時：令和5年8月8日（火）10時00分

場 所：宜野湾市役所本庁舎3階 第三常任委員会室

事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス

参加者：浦添市（都市建設部 都市計画課 仲里様、新城様）北谷町（総務部 企画財政課 眞喜志様、比嘉様）、北中城村（企画振興課 仲村様）、中城村（企画課 比嘉様）

欠席者：浦添市（都市建設部 都市計画課 中島様）西原町（企画財政課）

議事次第：

1. 開会
2. 宜野湾市地域公共交通計画について
3. 意見交換 1
4. 各市町村の公共交通に関する取組状況の共有
5. 意見交換 2
6. 閉会

#### 1. 開会

---

事務局（都市計画課の新崎氏）から開会の挨拶があった。

#### 2. 宜野湾市地域公共交通計画について

---

事務局（株式会社ケー・シー・エス）から議事次第の確認があった。

資料1の第2回周辺市町村連携検討会議の振り返りとして、宜野湾市地域公共交通についての現状や課題について内容確認が行われた。また、各市町村の公共交通に関する取組状況の共有についての説明があった。

資料2の宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）および資料3の宜野湾市地域公共交通計画施策概要（案）、資料4の宜野湾市における地域公共交通の将来ネットワークイメージの説明があった。

#### 3. 意見交換 1

---

宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）についての意見交換が行われた。

発言者：事務局（都市計画課）

- 資料4「宜野湾市における地域公共交通の将来ネットワークイメージ」については、様々な課題や意見があると考えている。例えば、コミュニティバスについては、多くの宜野湾市民が運行実現に期待しているが、課題も多いことから検討段階である。
- 公共交通の空白地域では、公民館への移動が厳しいという意見が高齢者からでており地域内でボランティアによるマイクロバスの運行が可能か、可能な場合は、事故発生時における責任の

所在などの課題がある。

- また、運行ルートの検討も必要であるが、西海岸地区へグリーンスローモビリティを導入する案は非常に興味深いと考えている。
- なお、タクシー活用の考えから相乗り制度を検討しているが、どのように相乗りを促進していくのが課題がある。
- 5年間の計画である地域公共交通計画は、現段階の内容達成が期間的に厳しいと感じており、庁内会議では優先度をどのように決定していくかが議題にあがると考えている。

#### 発言者：浦添市

- デマンド交通については、乗合率の向上が重要である。浦添市ではシステムの問題で乗合率が低い状況であった。利用者ニーズに対応するには車両を増やす必要があったが、車両を増やすと収支が厳しくなる。タクシー相乗り制度の活用は、デマンド交通と同じ方向性であると考えている。
- 宜野湾市の西海岸地区において、グリーンスローモビリティの構想があるが、既に実績のある北谷町での利用者の反応や今後の公道展開の予定を伺いたい。

#### 発言者：北谷町

- 現在、北谷町における海岸沿い道路のグリーンスローモビリティはレベル3相当の車両で運行しており、公道での運行はレベル2相当である。
- グリーンスローモビリティについては、昨年度より都市計画課で進めており、新たに車両を購入し、砂辺および宮城地域で運行させながら、社会情勢面、経営面、収支面の経過を観察している。
- 西海岸沿いの運行については、北谷町としては実施したいことから、引き続き取り組んでいきたいと考えている。
- なお、条件付きではあるが、10月からの2年間、コミュニティバスをデマンドにより本格運行することが今年の6月に決定した。
- グリーンスローモビリティを北谷町主体で運用した場合には、相応の費用負担が生じるため民間主導で進めたいと考えている。

#### 発言者：浦添市

- グリーンスローモビリティについては、公道よりも海岸沿い道路での運用を進めていく予定なのか。

#### 発言者：北谷町

- 公道利用の場合は、警察との調整が必要になる。また、料金をとるとなった場合、事業用ナンバー取得等が必要になるが自家用有償旅客運送の適用は厳しいと考えている。その為、乗合制度を利用してどのような形での収支を賄っていくかが課題である。

#### 発言者：事務局（都市計画課）

- 宜野湾市は観光客向けの二次交通に課題があり、例えば宜野湾市と北谷町を結ぶ公共交通があればと考えている。観光は市町村内で完結するものではないと考えており、グリーンスローモビリティを観光資源化とする期待から、意見交換の材料として取り上げた次第である。

#### 発言者：北谷町

- 観光二次交通結節点について、沖縄県の交通政策課および観光振興課では、それぞれの考えや

取り組みがある。現在、県の観光振興課から観光二次交通結節点を活用した実証実験の提案がある。美浜の公共駐車場に路線バスや観光バスを乗り入れる計画や、北部地区を結ぶ路線バスの折り返し地点として活用できないかを検討中である。

- 北谷町としては、観光二次交通結節点にバスの乗り入れが可能であれば、電動キックボードや電動三輪車など様々なモビリティに乗り換えることができないかとの話題があがっている。
- また、北谷町では、沖縄出光が主体で電動三輪車を扱う「GOGO!シェア」の実証実験を開始している。北谷町の地域公共交通計画では、モビリティマネジメントの取り組みを推進していることから、企画財政課所管の観覧車広場とフィッシャリーナ地区、北谷公園等の所管課と9月末まで場所を提供できるように調整をしている。
- 実証実験中の利用実態データを沖縄出光から提供を受け、美浜の交通結節点からカーシェアリングサービスの実現が可能かを検討している。また、電動三輪車利用時のヘルメットは不要だが、運転免許を事前に登録する必要がある。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 沖縄県の観光振興課は交通結節点として美浜を想定しているようであるが、沖縄県の交通政策課ではどの辺りを想定しているのか。

**発言者：北谷町**

- 沖縄県の交通政策課としては沖縄市を想定しているようである。観光振興課は観光二次交通を、交通政策課は県民向けの交通に関して取り組んでいることを確認したところである。

**発言者：北中城村**

- 相乗りタクシー導入については非常に興味がある。村内で住民を対象に意見交換をしたところ、高齢者は乗り方等、デマンド交通の制度の理解が難しく、利用が困難であるとの意見が出た。
- 村としては、既存の交通サービスを活かした事業展開を実施したいが、村内にタクシー事業者が少ない状況である。相乗りタクシーを提案したいが、制度の理解や周知等の課題が出てくると考えている。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 宜野湾市においても、昨年度実施したタクシー事業者ヒヤリングで、新しい事業への取り組みが厳しいとの意見がでた。
- タクシー利用の主たる目的地は、那覇空港や那覇市内および米軍基地内が多く、宜野湾市民向けに人員体制を構築するのは難しいのが実情であるようだ。
- 事例として既存の交通サービスを有効活用した取り組みをあげ、タクシー事業者を探している。

**発言者：北中城村**

- タクシーチケット事業は有効な施策だと考えているため、今年度か次年度を目途にタクシー事業者に打診をしたい。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 資料4「全域的にタクシー相乗りを導入」の中に、「Go Crew」および移住施策との連携について記載している。
- 「Go Crew」は配車アプリの「Go」提供のシステムであり、パートタイム勤務の導入が可能なものである。運転手に専用機器を持たせ配車アプリで入った予約のみ運行する契約である。
- 移住施策との連携について、別府市の事例では、乗務員確保のため都市圏からの移住施策と抱

き合わせで乗務員の確保に努めている。

- 沖縄県も観光地として魅力的な移住先であることから各自治体でも有効な施策だと考える。

**発言者：中城村**

- 「Go Crew」について、運転手は二種免許取得者が対象か。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 二種免許取得者が対象である。

**発言者：中城村**

- 過去に中城村では、護佐丸バスとデマンドタクシー事業を実施していたが利用者が非常に少なく、赤字経営であったことから3~4年で事業終了した経緯がある。
- 利用者獲得のためには住民への周知が重要と考える。
- 資料4に「護佐丸バスの活用」と記載があり、実際に宜野湾市と琉球大学から西普天間地区への延伸要請があるが、実現にあたってはバスの台数を増やさない限りは、対応は難しい。
- 増車するとなると、バス1台当たり1,000万円から3,000万円の費用が必要となる。また、現在運行費用で年間1,200万円から1,300万円の赤字となっているためこれをどう解決して行くかが課題となっている。
- 琉大医学部および琉大病院の開学・開院が令和7年1月と4月と迫る中での運行実現は厳しい状況である。仮に現行ルートを延伸する場合でも、バス購入の検討に加えて、補助金活用を検討したいと考えている。補助金を申請するには地域公共交通計画の策定が必須であることを踏まえると開学までには間に合わない旨を琉球大学側に伝えている。

**発言者：事務局（宜野湾市 都市計画課）**

- 琉球大学側が費用を負担する話はあったのか。

**発言者：中城村**

- 遠回しに費用負担について話をしたが、琉球大学側からの負担する話はなかった。
- 護佐丸バスは時計回り・反時計回りで1日5便運行している。そのうち2便程度で対応をした場合、普天間りうぼうから西普天間地区まで往復15分所要時間がかかるが、2便運行すると30分である。1日30分の稼働時間が増えた場合、他の利用客への影響が想定できない。
- 護佐丸バス運行を前提とした場合、新設される琉大病院内への乗り入れや県道流出の際の渋滞状況と、県道から中城方面に向かう際の、いすの木通りの渋滞状況が想定できずに非常に懸念している。

**発言者：事務局（都市計画課）**

- 宜野湾市としても渋滞については懸念している。沖縄県は、琉大医学部移転の影響で国道330号の負荷が大きいと想定しており、国道330号が渋滞することによる周辺生活道路への影響を懸念している。宜野湾市としては、いかにしてバス利用者を増やしていくかを琉球大学側とともに検討する必要がある。
- てだこ浦西駅から真栄原や沖縄国際大学を經由し琉球大学を結ぶキャンパスバスがあるが、沖縄国際大学生はキャンパスバスを利用しない。従って、てだこ浦西駅から市道11号を通過し、快速で宜野湾市役所前や西普天間まで直行する経路でなければ利用者は乗車しないと考えている。

- いかにもバス利用してもらおうか検討が必要であるが、かなり優良なサービスを提供しない限り厳しいと考えている。
- 宜野湾市として、西普天間地区に関わる交通状況で周辺市町村に負担をかけることを懸念している。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 中城村民が宜野湾市西海岸地区へどの程度の頻度で買い物に外出するかを確認したい。

**発言者：中城村**

- 沖縄県のデータでは浦添市方面への流動がある。移動先がパルコシティまたはパークレーであるかは不明であるが、恐らく高齢者ではなく若年層ではないかと考えている。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 普天間における交通結節点の必要性や車両の問題はあるが、護佐丸バスをさらに強化させることを視野に機能拡充を考えているのか。

**発言者：中城村**

- 護佐丸バスは中城村の域外に運行しているが、これ以上の延伸は単独ではなく、広域連携が必要になると考えている。

#### 4. 各市町村の公共交通に関する取組状況の共有

---

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 各市町村の公共交通に関する取組状況についての進展や今後の予定、また、新たな課題などがあれば共有をしたい。

**発言者：浦添市**

- 地域公共交通計画の現状についての第1回会議が先月に完了し、今年度中に計画策定を行う予定である。次回は11月に第2回会議を予定している。
- 地域公共交通計画の施策としては、昨年度末の実証実験で東陽バスの191番路線をパルコシティまで延伸させており、今年の4月から本格運行を開始した。
- モビリティマネジメントは、9月以降に浦添市内の全ての学校で実施予定である。

**発言者：北谷町**

- 今年3月に地域公共交通計画を策定したが、全ての施策実施は厳しいため優先順位を検討し実施予定である。また、バスの乗り方教室は、来年度以降に小学校1~2校程度実施予定である。
- コミュニティバスの評価を行い、公共交通会議でバス車両のダウンサイジング化の承認を頂き車両を調達したが路線バス事業者へ委託することになった為、あまり経費は下がらなかった。また10月からは配車システムをWEB予約対応に更新した。
- コミュニティバスの運行については、令和7年度に中間評価を行い、残り2年間の運行について検討予定である。
- 沖縄県から提案の交通結節点整備においては、優先して取り組む考えである。

**発言者：北中城村**

- 今年4月からイオンモール沖縄ライカム・村役場・国道330号石平交差点・県総合運動公園前のローソンにシェアサイクルステーションを設置し、観光拠点とバス停の乗継ぎを意識した配

置を行った。中城村が中城城跡にシェアサイクルステーションを設置していることから、中城城跡を交通結節点として実証実験を実施している。

- コミュニティバスについては、一括交付金で実証実験を行っており、昨年度 1 台から 2 台に増車した。住民との意見交換では、バス停位置や運行ルート見直しの要望を受けており、今年度は運行ルートを見直し地域住民の利便性向上を図る考えである。
- スクールバスの運行を北中城小学校の下校時に実施していたが、今年 9 月からは登校時にも実施する予定である。

**発言者：事務局（都市計画課）**

- スクールバスの要望は多いのか。

**発言者：北中城村**

- 以前から地域および保護者からの要望を受けている。

**発言者：中城村**

- 地域公共交通計画を策定していないため、今年 9 月の議会で予算案を上げ、今後 5～6 年で策定を目指している。西普天間地区と琉球大学をつなぐという点でスクールバスの活用を検討したが、学校により下校時間が異なることから実現しなかった経緯がある。
- シェアサイクルサービスについては、主に南上原地区を拠点とし約 1.5 年間実施している。利用状況をみながら南上原地区以外のシェアサイクルステーション配置や駐輪スペース増設を検討する予定であり、現在は利用データを分析中である。
- また、沖縄県教育支援課では、沖縄県バス通学費等支援事業を行っている。対象者が非課税世帯等に限られるが、路線バスで通学する中高生に対する支援事業であり、護佐丸バスも対象に加えることが可能か調整中である。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- シェアサイクルが広がっている印象があるが、どのような方が利用しているのか。

**発言者：中城村**

- 年齢や利用者属性は不明である。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 利用時間帯はどうか。

**発言者：中城村**

- 朝および夕の利用者が多い状況である。

**発言者：事務局（都市計画課）**

- 宜野湾市も朝および夕の通勤時間帯でシェアサイクルの利用が多い。また、西海岸地区の利用も多く、主に観光客が利用していると考えられる。

**発言者：浦添市**

- 浦添市では、国道 58 号とゆいレール駅までの利用が増加しており利用者数は伸び続けている。また、基幹急行バス停周辺のシェアサイクルステーションの利用が多く、城間周辺からパルコシティへの利用が目立つため、一部はバス利用者が利用している可能性がある。

**発言者：事務局（都市計画課）**

- 基幹急行バスとシェアサイクルとの連動を考慮したい。資料4のネットワークイメージ図には、基幹急行バス停である伊佐と宇地泊は赤丸で示している。途中の真志喜と大山は比較的人口の多い地域であるが基幹急行バスは停車しないため、シェアサイクルとうまく連動をさせたい。

5. 意見交換2

---

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 各市町村からお互いに調整すべき点はあるか。

**発言者：浦添市**

- シェアサイクルの事業者が「C Y C Y」であれば、市町村で利用者データの共有できる。広域的な移動が把握できれば、通常バス路線がない移動状況に着目できるため、バス運行ルート検討に活用が可能となるのではないかと考えている。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 人流データは様々なものがあるが自転車のデータはなく、移動先がサイクルステーションに縛られるものの有用なデータであると考えている。

**発言者：浦添市**

- 公共交通の利用が多い地域はシェアサイクルの利用率も高くなる傾向がある。まずは、人の移動が多い場所にシェアサイクルステーションを設置し、シェアサイクルの利用促進を図るのはどうか。

**発言者：中城村**

- シェアサイクルの自転車については、民間事業者が全て準備しているのか。

**発言者：浦添市**

- 浦添市では、観光部が一部購入し事業者管理を委託している。当初、都市計画課が始めた時には、金銭的な負担はなく公共用地の提供のみであった。シェアサイクルについては、まだ採算が取れる段階まででない状況である。
- シェアサイクルの設置や運営などは民間事業者へ委託し、自治体は可能な限り民間事業者を協力することが好ましい。

**発言者：中城村**

- 中城村では自転車を50台購入したが、村内に自転車が戻ってきていない。てだこ浦西駅まで通勤で利用され浦添市内や那覇市内に流れている状況である。
- 民間事業者による自転車の回収は、5台/回であるため配車効率が悪く、シェアサイクルステーションを増設したとしても自転車が戻らないならばシェアサイクルが機能しないと考えている。

**発言者：浦添市**

- シェアサイクルサービスを実施する場合、ステーション設置場所の検討は段階的に行うべきであり、片道利用が増えると利点なくなる。
- 以前、浦添市では自転車を戻す工夫として指定されたポートに自転車を返却することで15分無料券を発行するなどの取組を行っていた。また、シェアサイクルの台風対策として、自転車の

撤去ではなく、実証実験としてワイヤーのみで対応していた。

**発言者：浦添市**

- 普天間の拠点型結節点付近で長距離バス路線の運行や、バス路線分割のような調整を交通事業者としているのかを確認したい。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 既存バス路線が寄り道する運行はダイヤ的に厳しく、乗り入れについての考え方は、交通事業者から発言があるものの、結節点や運行ルート末端とする話は公になっていない。

**発言者：浦添市**

- 普天間始発のバスレーン内で運行する基幹急行バスがあっても良いのではないかと。コザからバスレーンに入る手前で渋滞が発生し運行時間が増加すると聞いている。
- ゆいレールでも那覇空港から首里駅で折り返すといった運用もできるのではないかと。

**発言者：宜野湾市**

- 普天間は歴史的に交通の要衝であるため、今後もバス会社と意見交換をしたい。

**発言者：浦添市**

- 浦添市でも交通事業者とヒヤリングしたところ、新事業への挑戦は厳しいと意見を受けており、既存の公共交通サービスを活用したいが、交通事業者の対応は厳しいと感じている。ただ 391 番の路線に関してはかなり好評であり、交通事業者としても、好感が持てる参考事例の一つになったのではと考えている。

**発言者：事務局（都市計画課 新崎氏）**

- 今後、宜野湾市の予定としては 9 月 5 日に協議会を開催したあとに、庁内会議で議論および修正を行い概ね資料ができると考えている。その後、年末開催および年度末開催後に計画策定を実施する予定である。
- 近隣市町村と何ができるのかを連携・継続し、意見交換ができる環境を望んでいる。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 次回の市町村連携検討会議は 11 月頃の予定である。その頃までには地域公共交通計画書（素案）ができる想定である。

6. 閉会

---

事務局（都市計画課 新崎氏）より閉会の挨拶があった。

## 2) 会議資料

会議資料として、以下の資料を作成した。

表 作成した資料一覧

	資料
資料1	第2回周辺市町村連携検討会議_議事要旨
資料2	宜野湾市地域公共交通計画書（骨子案）
資料3	宜野湾市地域公共交通計画 施策概要（案）
資料4	宜野湾市における地域公共交通の将来ネットワークイメージ

# 宜野湾市地域公共交通計画 第1回幹事会

## 資料2. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）

### 【目次】

1. 計画の概要	1
2. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状	—
3. 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題	3
4. 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針	5
5. 計画の目標	7
6. 目標達成に向けた施策・事業	7
7. 計画の推進体制	—



宜野湾市地域公共交通活性化協議会

令和5年8月7日

## 1. 計画の概要



### 1-1 計画の目的

#### ○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。

#### ○計画の目的

本市は、普天間飛行場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。

#### ○計画の役割

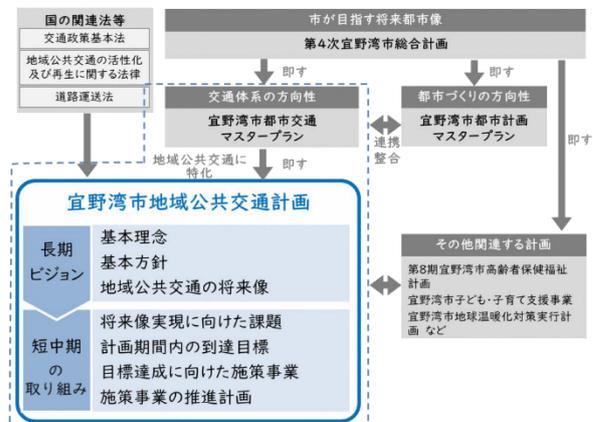
- ① 本市の地域公共交通のマスタープランとして、望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
- ② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④ 都市計画や健康・福祉、環境、観光等の各まちづくり分野や地域・学校・企業等の多様な関係者と連携した公共交通のあり方を示す
- ⑤ 公共交通体系の改善を着実に実行していくための計画推進体制を示す

### 1-2 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、将来像の実現方針に向けた短中期の取り組みから成ります。



# 1. 計画の概要



## 1-3 計画の対象区域

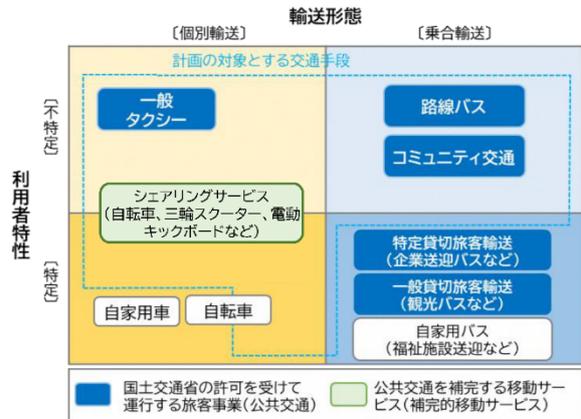
宜野湾市全域を対象とします。  
※一部、宜野湾市から対象区域外への交通サービスを含みます。

## 1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和11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ふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

## 1-5 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、誰もが利用す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、細か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きめ細やかなニーズに対応し、地域の実情に応じた生活の足を担う公共交通として、地域（地域組織）・運行事業者・宜野湾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

# 3. 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

詳細は資料4 参照



## 1. 交通渋滞と路線バスの定時性損失

【バス利用者の改善要望】



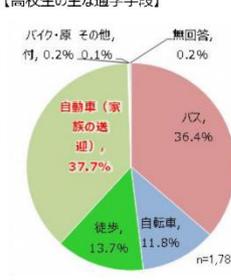
## 2. 高齢者の外出時の不便

【買い物の際の移動に関する困りごと】



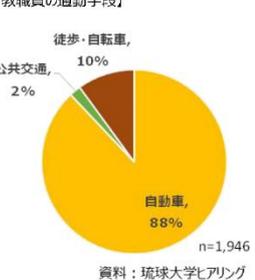
## 3. 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

【高校生の主な通学手段】



## 4. 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

【教職員の通勤手段】



## 5. バス事業者の厳しい経営環境、人手不足

【路線バス4社の運転手数】



## 6. 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

【道路区間別バスの運行本数】



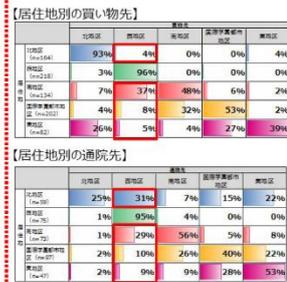
## 7. タクシー事業者の厳しい経営環境、人手不足

【市内タクシー運転手年齢構成】



## 8. 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ

【居住地別の買い物先】



### 3. 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

詳細は資料4 参照



#### 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構築



#### 2. 日常生活での移動を支えるコミュニティ交通の検討

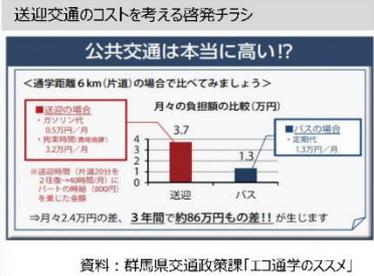


AI活用型デマンドバス  
資料：うちちゃんminif「浦添市ホームページ」



電動三輪車シェアリング  
撮影：GoGO!シェア(那覇市内)

#### 3. 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進



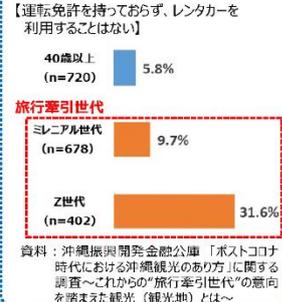
#### 4. 公共交通の利用環境の改善



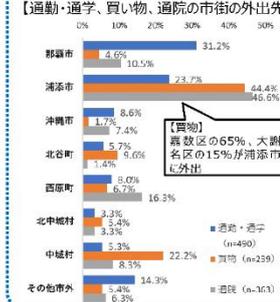
#### 5. 琉大病院・医学部移転後の円滑な交通確保



#### 6. 車を利用しない環境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



### 4. 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針



#### 4-1 目指す将来都市像及びまちづくりの方針

○第4次宜野湾市総合計画 (H29年度～R6年度)

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

○宜野湾市都市計画マスタープラン (R3～R23)

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

○宜野湾市都市交通マスタープラン (H23～R12)

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

#### 4-2 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「目指す将来都市像及びまちづくりの方針」を踏まえ、本市の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、複数の交通機関を乗り継いで、市内外を円滑に移動できる状態

#### 4-3 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。

## 4. 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

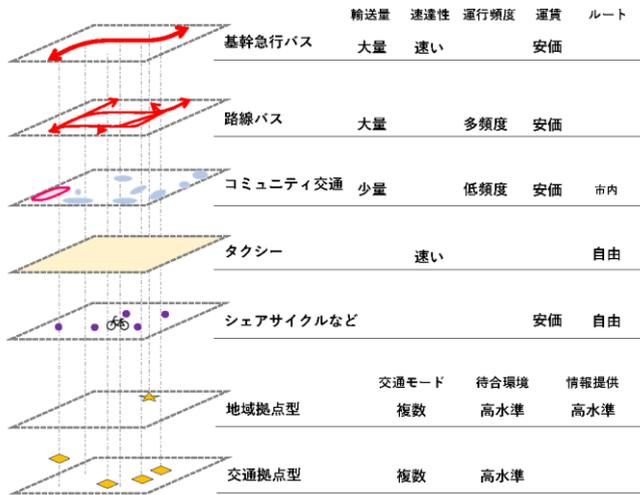


### 4-4 地域公共交通の将来像

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
幹線交通	基幹急行バス	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。
	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。
支線交通	コミュニティ交通	交通ネットワークの支線部分を担い、エリアごとの課題に応じて運行エリアや輸送ターゲットを明らかにした交通サービスを提供する。
その他	タクシー	幹線交通、支線交通を補完して、多様な移動ニーズに応える。
	シェアリングサービス	



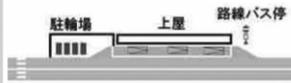
#### 【地域拠点型】

公的施設など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



▲ 交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造

▲ 交通結節点の役割

宜野湾市地域公共交通計画

6

## 5. 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、その達成状況を測る指標を設定します。

### 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

■ 琉大病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保

■ 車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善

■ 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

#### 目標 1 公共交通サービスの充実を図る

- 指標 1：路線バス年間利用者数
- 指標 2：コミュニティ交通年間利用者
- 指標 3：パーソナルモビリティ年間利用者数

#### 目標 2 公共交通で移動できる環境を整える

- 指標 4：市民の公共交通に対する満足度

#### 目標 3 公共交通の利用を促進する

- 指標 5：公共交通分担率

#### 目標 4 人と地球にやさしい交通体系を構築する

- 指標 6：運輸部門における二酸化炭素排出量

※指標については、現段階で想定されるものを例示しており、詳細は今後検討予定

宜野湾市地域公共交通計画

7

## 6. 目標達成に向けた施策・事業



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

### 宜野湾市の地域公共交通の課題

■路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築

■地域内の移動を支える交通サービスの検討

■高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進

■公共交通の利用環境の改善

■琉大病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保

■車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善

■周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

計画の目標	指標	施策体系
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	指標 1： 路線バス年間利用者数 指標 2： コミュニティ交通年間利用者 指標 3： パーソナルモビリティ年間利用者数	<b>施策 1：路線バスサービスの充実</b> 事業 1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討 事業 1-2 東西方向路線の利便増進検討 <b>施策 2：コミュニティ交通の導入</b> 事業 2-1 タクシーの活用施策の検討 事業 2-2 新たな移動サービスの導入検討 事業 2-2 グリーンローモビリティの導入検討 <b>施策 3：パーソナルモビリティの導入</b> 事業 3-1 シェアサイクルの推進支援 事業 3-2 各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等） <b>施策 4：ビッグデータ活用による交通マネジメント</b> 事業 4-1 交通渋滞解消・公共交通利用増・移動利便性向上マネジメント <b>施策 5：多様な交通サービス等との連携</b> 事業 5-1 周辺市町村とのモビリティ連携
目標②： 公共交通で移動できる環境を整える	指標 4： 市民の公共交通に対する満足度	<b>施策 6：交通結節点の整備・機能強化</b> 事業 6-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化 <b>施策 7：安心・安全に利用できる車両等の充実</b> 事業 7-1 車両（バス、タクシー）、バス停のバリアフリー化促進 事業 7-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携） <b>施策 8：公共交通関連の情報発信の充実</b> 事業 8-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ） 事業 8-2 市内の公共交通のランディングページの作成 事業 8-3 主要拠点における案内強化（公共施設、商業施設、医療施設） <b>施策 9：乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実</b> 事業 9-1 MaaSの普及 事業 9-2 運賃定額制の導入 事業 9-3 市内飲食店等と連携した公共交通の利用促進
目標③： 公共交通の利用を促進する	指標 5： 公共交通分担率	<b>施策 10：高校生の送迎交通からの交通手段転換</b> 事業 10-1 学校と連携した高校生MMの展開 事業 10-2 学校と連携した小中学生MMの展開 <b>施策 11：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策</b> 事業 11-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤 事業 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 事業 11-3 西普天間交通対策WT
目標④： 人と地球にやさしい交通体系を構築する	指標 6： 運輸部門における二酸化炭素排出量	<b>施策 12：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進</b> 事業 12-1 バス、タクシーのEV化促進、公用車のEV化 事業 12-2 市民向けモビリティマネジメントの推進 事業 12-3 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲） 事業 12-4 グリーンローモビリティの導入検討（再掲） <b>施策 13：歩くライフスタイルの普及拡大</b> 事業 13-1 歩くライフスタイル普及拡大（西普天間住宅地区など）

宜野湾市地域公共交通計画

※指標については、現段階で想定されるものを例示しており、詳細は今後検討予定

資料3

宜野湾市地域公共交通計画 施策概要(案)

※(市担当)：現段階で想定される(今後調整して整理する予定です)

施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
<b>目標1 公共交通サービスの充実を図る</b>				
<b>1.路線バスサービスの充実</b>				
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、実証運行
<b>2.コミュニティ交通の導入</b>				
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、地域のニーズに応じた柔軟な交通サービスの導入を検討する。				
2-1.タクシーの利活用施策の検討		宜野湾市、タクシー事業者	都市計画課、介護長寿課、生活安全課	検討、実施
2-2.新たな移動サービスの導入検討		宜野湾市、バス事業者	都市計画課、介護長寿課、生活安全課	検討
2-3.グリーンスローモビリティの導入検討		宜野湾市、観光事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討
<b>3.パーソナルモビリティの導入</b>				
バスまで(から)の移動などの短距離移動を担い、徒歩と自動車・バイクの間を補完する交通サービスの拡充を支援する。				
3-1.シェアサイクルの推進支援		宜野湾市、事業者	都市計画課、産業政策課	検討、実施
3-2.各種シェアリングサービスの推進支援(キックボード等)		宜野湾市、事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討、実施
<b>4.ビッグデータ活用による交通マネジメント</b>				
交通関連の各種データを活用したプラットフォームを構築し、交通渋滞の分析、対策の検討、効果のモニタリング等を行う。				
4-1.交通渋滞解消・公共交通利用増・移動利便性向上マネジメント		宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施
<b>5.多様な交通サービス等との連携</b>				
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、各関係機関と協働・連携を図る。				
5-1.周辺市町村とのモビリティ連携		宜野湾市、浦添市、北中城村、中城村、西原町	都市計画課	検討

※コミュニティ交通：既存の路線バスでは対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域(町域組織)・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  
 ※グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走行することができる電動車を活用した小さな移動サービス(4人乗り以上の乗り物)

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
<b>6.交通結節点の整備・機能強化</b>				
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。				
6-1.地域拠点の整備、交通拠点の機能強化		宜野湾市、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者	都市計画課、基地跡地推進課、道路整備課	検討、実施
<b>7.安心・安全に利用できる車両等の充実</b>				
誰もが利用しやすい公共交通体系に向けて、車両のバリアフリー化やバス停までのアクセス環境の改善を図る。				
7-1.車両(バス、タクシー)、バス停のバリアフリー化促進		宜野湾市、沖縄県、交通事業者	都市計画課	検討、実施
7-2.地域内の歩行空間の安全性向上検討(道路行政と連携)		宜野湾市、道路管理者、警察	道路整備課	実施
<b>8.公共交通関連の情報発信の充実</b>				
公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、運行情報や関連情報などの情報発信を強化する。				
8-1.提供されている情報の周知(サービス水準、パスロケ)		宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施
8-2.市内の公共交通のランディングページの作成		宜野湾市、交通事業者	デジタル推進課、都市計画課	実施
8-3.主要拠点における案内強化(公共施設、商業施設、医療施設)		宜野湾市、民間事業者、交通事業者	都市計画課、総務課	検討
<b>9.乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実</b>				
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、運賃施策や企画乗車券等の導入を検討する。				
9-1.MaaSの普及		宜野湾市、沖縄県、交通事業者、民間事業者	都市計画課	検討
9-2.運賃定額制の導入		宜野湾市、宜野湾市観光振興協会、交通事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討
9-3.市内飲食店等と連携した公共交通の利用促進		宜野湾市、宜野湾市観光振興協会、交通事業者、民間事業者	都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課	検討

※シームレス：「利用目的のない」という意味で、新しく建設のサービス間の「リアと取り除き、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言う。

※パスロケ(リソース検索システム)：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス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。

※ランディングページ：購入やお問い合わせといった販売促進に特化したWebページのこと。

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

目標3 公共交通の利用を促進する

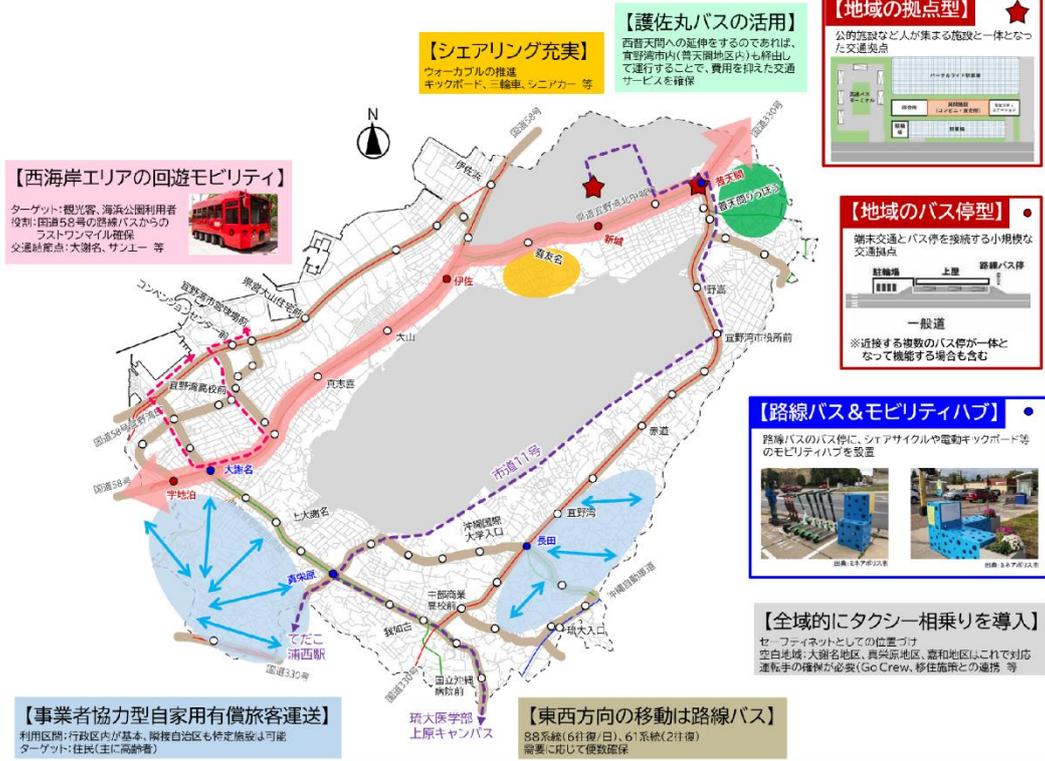
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
<b>10.高校生の送迎交通からの交通手段転換</b>				
送迎交通の抑制に向けて、小学校、中学校、高校と連携し、モビリティ・マネジメント(MM)を展開する。				
10-1.学校と連携した高校生MMの展開		沖縄県教育委員会、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施
10-2.学校と連携した小中学生MMの展開		宜野湾市、宜野湾市教育委員会、バス事業者	教育委員会指導課、都市計画課	検討、実施
<b>11.西普天間住宅地区周辺の渋滞対策</b>				
さらなる渋滞が想定される西普天間住宅地区周辺の渋滞問題に対して、県や琉球大学と協働して、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。				
11-1.市職員の公共交通利用促進・時差通勤		宜野湾市	人事課	検討、実施
11-2.西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討		琉球大学、宜野湾市	都市計画課	検討
11-3.西普天間交通対策WT*		宜野湾市、沖縄県、琉球大学	都市計画課、基地跡地推進課	開催

目標4 人と地球にやさしい交通体系を構築する

施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
<b>12.環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進</b>				
環境面の持続可能な公共交通体系の実現に向けて、公共交通の車両や公用車の低炭素化、市民向けのモビリティ・マネジメントを推進する				
12-1.バス、タクシーのEV化促進、公用車のEV化		宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	推進
12-2.市民向けモビリティ・マネジメントの推進		宜野湾市、交通事業者	環境対策課、都市計画課	実施
12-3.市職員の公共交通利用促進・時差通勤(再掲)		宜野湾市	人事課	検討、実施
12-4.グリーンスローモビリティの導入検討(再掲)		宜野湾市、観光事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討
<b>13.歩くライフスタイルの普及拡大</b>				
市内の交通渋滞緩和や市民の肥満化・フレイル予防といった交通面、福祉面の課題解消に向けて、健康増進と公共交通利用促進の包括的な取組みを推進する。				
13-1.歩くライフスタイルの普及拡大(西普天間住宅地区など)		宜野湾市	健康増進課、都市計画課	検討、実施

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

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



宜野湾市地域公共交通計画

## 4-2 第4回 周辺市町村連携検討会議

---

### 1) 議事要旨

会議の議事要旨は以下のとおり。

#### 第4回 周辺市町村連携検討会議 議事要旨

日 時：令和5年11月10日（金）15時30分

場 所：宜野湾市役所本庁舎3階 第三常任委員会室

事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス

参加者：浦添市（都市建設部 都市計画課 仲里様、新城様、中島様）北谷町（総務部 企画財政課 比嘉様  
北中城村（企画振興課 仲村様）、西原町（企画財政課 山城様、宮平様）

欠席者：中城村（企画課 比嘉様）

議事次第：

1. 開会
2. 宜野湾市地域公共交通計画(素案)について
3. 意見交換1
4. 各市町村の公共交通に関する取組状況の共有
5. 意見交換2
6. 閉会

#### 1. 開会

事務局（宜野湾市都市計画課の喜納氏）から開会の挨拶があった。

事務局（株式会社ケー・シー・エス）から議事次第の確認があった。

資料1の第3回周辺市町村連携検討会議の振り返りとして、宜野湾市地域公共交通についての現状や課題について内容確認が行われ、各市町村の公共交通に関する取組状況の共有についての説明があった。

#### 2. 宜野湾市地域公共交通計画について

資料2「宜野湾市地域公共交通計画（素案）」抜粋版および資料3「宜野湾市地域公共交通計画（素案）」における周辺市町村との連携施策の説明があった。

#### 3. 意見交換1

宜野湾市地域公共交通計画（素案）についての意見交換が行われた。

発言者：浦添市

- 施策1-1「路線バスサービスの充実」において、県と連携し取り組むとの記載があるが、10ページの将来ネットワークイメージ」と21ページの施策1-1のイメージ図の関連性について教えて欲しい。
- 施策5-1「周辺市町村との交通サービス等の連携検討」において、浦添市では西普天間住宅地区からだこ浦西駅までの路線バスのアクセス強化について、宜野湾市と共に協議したいと考

えている。資料では西海岸地域からてだこ浦西駅のルートが掲載されているが、浦添市の交通計画では、東側はてだこ浦西駅、西側は返還予定であるキャンプキンザー地区やパルコシティ周辺を複合交通拠点として位置付けているところである。今後、西海岸地域は、北谷町や宜野湾市と連携もでてくると考えられるが、宜野湾市の考えを教えてください。

- 施策 7-1「バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討」について、実施主体として県・宜野湾市・交通事業者が記載されているが、国が事業主体に入っていない理由があれば教えてください。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 施策 1-1「路線バスサービスの充実」については、施策がまだ具現化していないため、最終的には施策の整合性を図るように調整したいと考えている。
- 施策 5-1「周辺市町村との交通サービス等の連携検討」については、モノレールとの連携を図るという想定でてだこ浦西駅を想定していたが、北谷町からの利用者も見込まれることから、見直しを図る予定である。
- 施策 7-1「バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討」については、事業主体としての国が抜けているため追加したい。

**発言者：北谷町**

- 北谷町から宜野湾市へのアクセス強化などで連携がとれたらと考えている。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 北谷町は観光面や自動運転などの施策に先進的に取り組んでいることから、今後は連携を図っていければと考えている。

**発言者：北中城村**

- 施策 2-1「タクシーの利活用施策の検討」に関して、北中城村としても相乗りタクシーを実施したいと考えており、地域を越えて協力体制をとれたらと考えている。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- タクシー事業者を確保するのが難しい状況であり、例えば月水金と火木土で担当する地域を分けるなど、少しでも移動手段を確保する方向で検討できればと思っている。

**発言者：西原町**

- 33 頁から 35 頁に関わるモビリティマネジメントについて、「自治体職員などに、公共交通の利用促進を図っていく」との記載がある。沖縄総合事務局でも事業者を集めて、車通勤の考え方を改めるといった事業を行うとの会議が始まったが、宜野湾市では、まずは市職員から始めようと考えているのか。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 現在は市職員の公共交通利用促進にとどまっている。

**発言者：浦添市**

- 10 頁の将来ネットワークイメージに関して、交通結節点についてはコンベンションセンター周辺での検討事項はあるのか？それとも、既存のバス営業拠点で十分だと考えているのか？の意見を聞きたい。浦添市でも西海岸地域の交通拠点を考えており、連携が図れたらと考えている。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 西海岸地域は交通結節点としてどう位置づけるのか悩ましいところである。商業施設周辺に市民が集まり、他はイベント中心に人が集まっている印象がある。
- 西海岸地域は北谷町から南北に大きなラインを形成しているため、コンベンションセンター周辺に交通結節点の設置を検討したい。
- また、西海岸地域には基幹バスを通す話もあるが、現在の急行バスは宇地泊バス停に停車している。バスのネットワークの考えるうえでは、大謝名バス停が最適であると思われるが、人の動きに着目するとコンベンションセンター周辺や商業施設での利用が多い状況である。バスネットワーク向けに合わせるか、それとも、人の流動に合わせるのか、設置目的のギャップに悩んでいるところである。

**発言者：浦添市**

- 西原町方面から西海岸地域へのアクセスはどうか。

**発言者：西原町**

- 与那原町方面からも多い状況であるが、東西方向の移動に課題があると考えている。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 行政職員向けのモビリティマネジメントの話であるが、地域公共交通計画では西普天間地区の渋滞緩和を目指している。宜野湾市はバス路線が充実していることから、通勤に路線バス利用を考えており、沖縄県が進めている公共交通利用促進と連携し、渋滞の抑制を図りたいと考えている。
- ただ、民間企業については勤務時間が三交替制の場合や、残業や通勤手当などの諸々の事情があり難しい側面がある

**発言者：西原町**

- 宜野湾市には職員用の駐車場はあるか。

**発言者：事務局（都市計画課）**

- 宜野湾消防本部の隣の駐車場に職員も駐車している現状である。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 北中城村の相乗りタクシーの件だが、タクシー事業者には打診を行っているか。

**発言者：北中城村**

- 現時点では打診をしていない。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 相乗りタクシー事業については、タクシー協会を通さないことには実現が難しいことから、一緒に事業へ取組むといった話はしやすいと思う。

**4. 各市町村の公共交通に関する取組状況の共有**

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 各市町村の公共交通に関する取組状況についての進展や今後の予定、また、新たな課題などが

あれば共有をしたい。

**発言者：浦添市**

- 今年度、浦添市では地域公共交通計画の策定に取り組んでおり、素案を11月下旬～12月上旬にかけてとりまとめている。今後は市町村間で連携していければと思う。
- 拠点については、東側拠点はたご浦西駅、西側拠点はパルコシティかキャンプキンザーの返還予定地に複合交流交通拠点の整備を考えている。周辺市町村とも整合がとれるように地域公共交通計画の策定を進めていく予定である。
- 既存の公共交通を活かして、路線バスを中心に東陽バスの391番路線の再編の取り組みを進めていく。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 浦添市では地域公共交通計画（素案）を作成中とのことだが、来年以降の取り組みの目玉はあるか。

**発言者：浦添市**

- 取り組みの目玉については豊富にある。基本的には路線バスの活用と、北中城村が話されていた相乗りタクシーの活用を早急に取り組んでいきたいところである。

**発言者：北谷町**

- 北谷町としては10月から条件付きのコミュニティバスの本格運行を行っており、車両を小型化し、運賃も値上げし運行している。利用者のweb登録を行っており、利用者は増加傾向にある。ただ、日曜・祝祭日を運休しているため、月間利用者は微減である。デマンドシステムを入れ替えて、開始1週間程度は混乱があったが、現在は通常通りの運行を行っている。
- また、検討中であるが、地域公共交通計画に基づき優先的に小学生を対象にしたバスの乗り方教室を進めたいと考えている。そのため実施経験のある市町村と連携図りたい。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 北谷町ではコミュニティバスの本格稼働に向けて、期限を設定せずに継続する考えなのか。
- また、今後は西普天間地区に乗り入れ予定はあるか。

**発言者：北谷町**

- 期限については、条件付きではあるが、令和7年に中間評価、令和9年に最終評価の目標値を定めており、条件をクリアすれば継続可能と考えている。
- 北谷町内を30分以内で移動するため、北谷町外へ運行すると他の運行に影響を与えることになる。ライカム・中部徳洲会方面への運行要望はあるが、北谷町外に出て北谷町内に戻る際に影響が読めない事面がある。
- 路線を延伸して翔南病院周辺まで設定できないかとの話も出ているが、なるべく北谷町内の公共交通に留めたい考えである。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 30分としている運行時間を延ばすことは検討しているか。

**発言者：北谷町**

- バス停からバス停への運行で30分以上乗車すると乗客が疲れるため、30分程度の運行を考え

ている。ただ、北谷町民からの希望が多くあれば今後検討を図りたい。

**発言者：北中城村**

- 北中城村では、コミュニティバスのルートを拡大して、車両を1台から2台に増車して運行している。
- 去年、地域公共交通計画策定に係る公共交通に関する住民意見交換の中で、コミュニティバスが運行されていない地域があるとの要望を受けて、ルートの再変更を検討している。
- ルートを延伸すると運行時間に制限があるため、東西に分ける形で検討している。
- 今年度は、地域公共交通計画の見直し、また、一括交付金を活用した実証実験を実施し、本格運行に向けた整理を進めている。
- なお、コミュニティバスを補完する形で、タクシーチケット事業を検討している。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 北中城村は、ルート再編で県総合運動公園まで乗り入れていた路線があったが、現在の状況を教えて欲しい。

**発言者：北中城村**

- 県総合運行公園は交通結節点と設定しており引き続き運行している。現在、バス停名を調整している。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 西普天間地区への乗り入れは検討されているか。

**発言者：北中城村**

- 北中城村の南部地域からは要望はあるが、運行時間が伸びることから難しい状況である。将来的には相乗りタクシー等で補完ができればと考えている。

**発言者：西原町**

- 西原町では、地域公共交通計画の策定はないが、福祉バスの改定が令和6年度末のため、福祉バス改定の中で公共交通について詳細に検討しているところである。
- 交通結節点として、てだこ浦西駅とMICE地区に新たな交通結節点の整備を行う予定である。西原町の交通結節点としては、サンエー西原シティに増築の計画があるため、あわせて整備ができないか検討している。
- 西原町はコミュニティバスを運行していないが、今後は検討が必要になると感じている。
- また、西原町では身寄りのない人を対象に「福足バス」を運行しており、利用状況は、利用対象者が身寄りのない方などの利用制限があるため、それほど多くの利用はない状況である。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 身寄りがいないなどの条件を設けているのは珍しい事例である。
- 西原町はコミュニティバスを検討している段階と思うが、次年度以降から具体的に事業化を考えているか。

**発言者：西原町**

- 交通や企画担当者の間では計画を考えているが、上の方まで話は進んでいない。

## 5. 意見交換 2

---

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 各市町村からお互いに調整すべき点はあるか。

**発言者：浦添市**

- 宜野湾市は「宜野湾市地域公共交通計画（素案）17 頁に記載の宜野湾市の 4 つの優先施策」について、
- 北谷町は「バスの乗り方教室」について、北中城村は「タクシーチケット事業」について、それぞれの予算の原資を確認したい。また、情報共有であるが、那覇市の場合は、観光拠点になりそうなバス停の上屋整備は一括交付金を使用し、改築事業等で道路整備が入る場合は、ハード交付金を使用するとのことである。しかし、既存もので事業予算がないものについては、補助金を活用できないかと意見交換しているところである。

**発言者：北谷町**

- 「バスの乗り方教室」の予算は、バス会社へ単費で精算している。

**発言者：浦添市**

- 毎年予算を計上しているのか。

**発言者：北谷町**

- 毎年予算を計上している。

**発言者：北中城村**

- 「タクシーチケット事業」については、検討している状況であり、過去に村内のタクシー会社に打診した際は、どの会社も運転手不足で対応できないと断られた。しかし、最近の地域公共交通会議では少しずつではあるが運転手が戻ってきていると話があったため、改めて打診する予定である。なお、実施する際は利用者を制限する事ことを条件に単費予算で考えている。

**発言者：浦添市**

- 宜野湾市では第 3 回会議で、事業者連携型自家用有償に対応したコミュニティ交通導入を検討されていると思うが、対象者は、障がい者や高齢者以外も含めた形のサービスを検討しているのか。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- サービスについては、制限はできないと考えている。まだ具体的に検討を進めている段階である。

**発言者：浦添市**

- コープ牧港では、浦添市内で顧客を運ぶサービスを自前で実施している。週何回で何人など人数の確保を約束したうえで送迎サービスを実施しているようである。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 浦添市と北谷町に質問だが、観光客の交通手段を確保するために、広域と町域の 2 つパターンがあるが、現状での方針や施策はどのように考えているか。

**発言者：浦添市**

- 浦添市では、モノレール、基幹急行バスを考えている。ラストワンマイルについてはバス停からの先を路線バスやシェアサイクルで補完したい。
- またコミュニティバスについては、事業所での対応が難しいため、困っている事業所と連携して、足りない部分を市が補完する。対象は観光客に限らず市民も路線バスや公共交通を活用していく考えである。

**発言者：北谷町**

- 北谷町では、国道 58 号沿いの路線バスを考えている。ラストワンマイルについてはシャトルカー（自動走行）で周遊してもらい、コミュニティバスは地域の足として活用する考えである。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- バスの運転手不足の影響で、バス事業者から各市町村に相談はあるか。

**発言者：浦添市**

- 運転手募集のポスターを掲示している。行政から事業者になるべく早く状況を報告して欲しいとお願いしている。
- バス事業者やタクシー協会にアンケートを実施したが、新しい計画を立てても運転手不足が深刻であり、実施できないと返答があった。財政支援等の援助をお願いしたいと強く要望がある状況である。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- バスやタクシーの運転手不足に対して、直接自治体ができる対応は限られている。間接的に利用促進を行い、交通事業者の収入を上げていく事が重要である。

**発言者：浦添市**

- 北中城村へ確認だが、東陽バスのライカム線廃止の際には、交通事業者から事前に相談はあったのか。

**発言者：北中城村**

- 交通事業者から事前に相談はあったが、北中城村が補助金を交付していなかったため仕方がなかった。

**発言者：浦添市**

- 東陽バス路線の利用者はどの程度いたのか。

**発言者：北中城村**

- 学生の利用が多かったが、補助金を出してまで路線を維持するのは難しい状況であった。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 西原町では、琉球大学病院移転のより公共交通の影響はあるのか。

**発言者：西原町**

- 大学側においても跡地利用の方針がまだ固まっていないようである。跡地利用の検討会議にも

参加しているが、現在は移転の方に重点を置いている。

**発言者：西原町**

- タクシー事業者から「Go アプリ」について、交付金を利用して町内の事業者を導入できないかとの相談があった。西原町だけで決めていいのか？と、「Go アプリ」の利用について、県内のタクシー業界全体の総意がとれているのか？という点が現在、回答を保留している状況である。
- ちなみに「Go アプリ」は沖東交通しか導入していないようである。

**発言者：事務局（株式会社ケー・シー・エス）**

- 沖縄県のタクシーは「DiDi」が多い印象である。
- 沖東交通によると、個人タクシーと連携していて、沖東交通で配車できない分は提携している個人タクシーに紹介し、タクシー利用者を待たせない工夫をしているようである。お互いに Win-Win の関係であり、事業者間同士の連携がとれれば効率的になると思う。

**6. 閉会**

---

事務局（都市計画課 新崎氏）より閉会の挨拶があった。

## 2) 会議資料

会議資料として、以下の資料を作成した。

表 作成した資料一覧

	資料
資料1	第3回周辺市町村連携検討会議_議事要旨
資料2	宜野湾市地域公共交通計画書(素案)の抜粋版
資料3	周辺市町村関連施策

<div style="text-align: right; margin-bottom: 10px;">資料2</div> <div style="text-align: center; color: red; font-weight: bold; margin-bottom: 20px;">【取扱注意】</div> <div style="text-align: center;"> <h1>宜野湾市地域公共交通計画 (素案)</h1> <h2>抜粋版</h2> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">2023年11月</div>	<p>【宜野湾市地域公共交通計画(素案)の目次】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td><b>第1章 計画の概要</b>.....</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td>1. 計画の目的.....</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>2. 計画の位置づけ.....</td> <td style="text-align: right;">3</td> </tr> <tr> <td>3. 計画の対象区域.....</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> <tr> <td>4. 計画の期間.....</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> <tr> <td>5. 計画の対象.....</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> <tr> <td><b>第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状</b>.....</td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> <tr> <td>1. 地域特性.....</td> <td style="text-align: right;">6</td> </tr> <tr> <td>2. 公共交通の現状.....</td> <td style="text-align: right;">13</td> </tr> <tr> <td>3. 移動特性.....</td> <td style="text-align: right;">29</td> </tr> <tr> <td>4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ.....</td> <td style="text-align: right;">38</td> </tr> <tr> <td><b>第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題</b>.....</td> <td style="text-align: right;">39</td> </tr> <tr> <td>1. 市民の移動に関する困りごと.....</td> <td style="text-align: right;">40</td> </tr> <tr> <td>2. 関係者の課題認識.....</td> <td style="text-align: right;">48</td> </tr> <tr> <td>3. 地域公共交通の問題点.....</td> <td style="text-align: right;">51</td> </tr> <tr> <td>4. 地域公共交通の課題.....</td> <td style="text-align: right;">59</td> </tr> <tr> <td><b>第4章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針</b>.....</td> <td style="text-align: right;">67</td> </tr> <tr> <td>1. 目指す将来都市像及びまちづくりの方針.....</td> <td style="text-align: right;">68</td> </tr> <tr> <td>2. 基本理念.....</td> <td style="text-align: right;">70</td> </tr> <tr> <td>3. 基本方針.....</td> <td style="text-align: right;">70</td> </tr> <tr> <td>4. 地域公共交通の将来像.....</td> <td style="text-align: right;">71</td> </tr> <tr> <td><b>第5章 計画の目標</b>.....</td> <td style="text-align: right;">73</td> </tr> <tr> <td><b>第6章 目標達成に向けた施策・事業</b>.....</td> <td style="text-align: right;">77</td> </tr> <tr> <td>1. 施策メニュー.....</td> <td style="text-align: right;">78</td> </tr> <tr> <td>2. 施策の概要.....</td> <td style="text-align: right;">80</td> </tr> <tr> <td>3. 個別施策の概要.....</td> <td style="text-align: right;">83</td> </tr> <tr> <td><b>第7章 計画の推進・管理体制</b>.....</td> <td style="text-align: right;">103</td> </tr> <tr> <td>1. 計画の推進体制.....</td> <td style="text-align: right;">104</td> </tr> <tr> <td>2. 関係する主体と基本的な役割.....</td> <td style="text-align: right;">104</td> </tr> <tr> <td>3. 計画の評価方法.....</td> <td style="text-align: right;">105</td> </tr> </tbody> </table>	<b>第1章 計画の概要</b> .....	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.....	4	4. 計画の期間.....	4	5. 計画の対象.....	4	<b>第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状</b> .....	5	1. 地域特性.....	6	2. 公共交通の現状.....	13	3. 移動特性.....	29	4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ.....	38	<b>第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題</b> .....	39	1. 市民の移動に関する困りごと.....	40	2. 関係者の課題認識.....	48	3. 地域公共交通の問題点.....	51	4. 地域公共交通の課題.....	59	<b>第4章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針</b> .....	67	1. 目指す将来都市像及びまちづくりの方針.....	68	2. 基本理念.....	70	3. 基本方針.....	70	4. 地域公共交通の将来像.....	71	<b>第5章 計画の目標</b> .....	73	<b>第6章 目標達成に向けた施策・事業</b> .....	77	1. 施策メニュー.....	78	2. 施策の概要.....	80	3. 個別施策の概要.....	83	<b>第7章 計画の推進・管理体制</b> .....	103	1. 計画の推進体制.....	104	2. 関係する主体と基本的な役割.....	104	3. 計画の評価方法.....	105
<b>第1章 計画の概要</b> .....	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.....	4																																																												
4. 計画の期間.....	4																																																												
5. 計画の対象.....	4																																																												
<b>第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状</b> .....	5																																																												
1. 地域特性.....	6																																																												
2. 公共交通の現状.....	13																																																												
3. 移動特性.....	29																																																												
4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ.....	38																																																												
<b>第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題</b> .....	39																																																												
1. 市民の移動に関する困りごと.....	40																																																												
2. 関係者の課題認識.....	48																																																												
3. 地域公共交通の問題点.....	51																																																												
4. 地域公共交通の課題.....	59																																																												
<b>第4章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針</b> .....	67																																																												
1. 目指す将来都市像及びまちづくりの方針.....	68																																																												
2. 基本理念.....	70																																																												
3. 基本方針.....	70																																																												
4. 地域公共交通の将来像.....	71																																																												
<b>第5章 計画の目標</b> .....	73																																																												
<b>第6章 目標達成に向けた施策・事業</b> .....	77																																																												
1. 施策メニュー.....	78																																																												
2. 施策の概要.....	80																																																												
3. 個別施策の概要.....	83																																																												
<b>第7章 計画の推進・管理体制</b> .....	103																																																												
1. 計画の推進体制.....	104																																																												
2. 関係する主体と基本的な役割.....	104																																																												
3. 計画の評価方法.....	105																																																												

【本資料の目次】

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	4
4. 計画の期間	4
5. 計画の対象	4
第4章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針	5
1. 目指す将来都市像及びまちづくりの方針	6
2. 基本理念	8
3. 基本方針	8
4. 地域公共交通の将来像	9
第5章 計画の目標	11
第6章 目標達成に向けた施策・事業	15
1. 施策メニュー	16
2. 施策の概要	18
3. 個別施策の概要	21

# 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. 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、普天間飛行場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

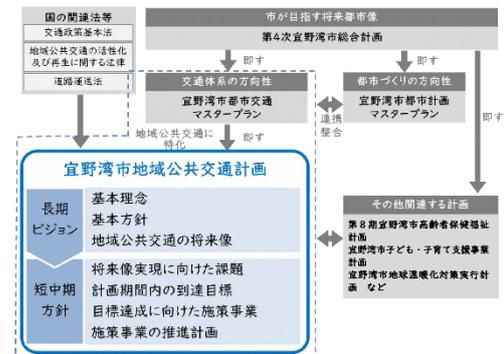
### 2. 計画の位置づけ

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から成ります。

#### ■計画の位置づけ



### 3. 計画の対象区域

宜野湾市全域を対象とします。  
※一部、宜野湾市から対象区域外への交通サービスを含みます。

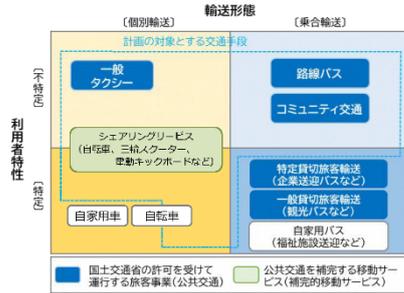
### 4. 計画の期間

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ふまえて、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、誰もが利用す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、細か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、既存の路線バスと対峙できないような細やかなニーズに対応し、地域の事情に応じた生活の足元を担う公共交通として、地域（観光地等）、運行事業者、利用者などがそれぞれの役割及び責任を担って、互いに連携、協力しながら運行する交通サービス

## 第4章

### 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

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

## 第4章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

### 1. 目指す将来都市像及びまちづくりの方針

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

#### ■第4次宜野湾市総合計画（H29年度～R6年度）

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

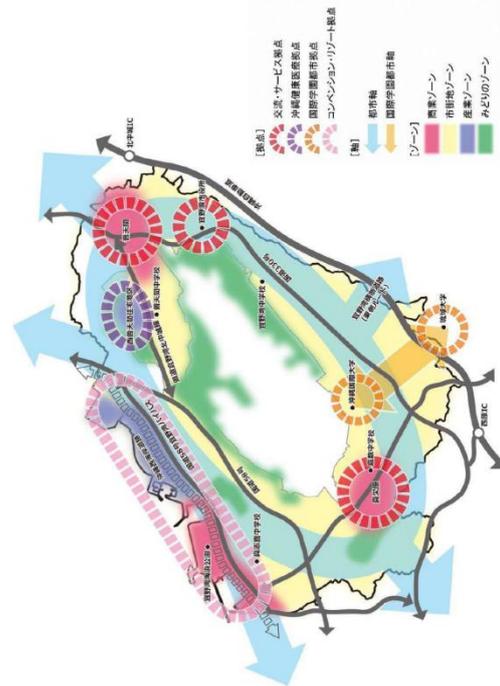
#### ■宜野湾市都市計画マスタープラン（R3～R23）

将来都市像	未来を育む ねたてのまち 宜野湾 ～魅力ある暮らしとにぎわいあふれる 交流共生都市～
都市づくりのテーマ	交通環境が整った都市づくり 誰もが多様な手段で安全・快適に都市内や都市間を移動することができるように、自転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・循環型都市構造の進化
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・きのわんを支える地域の振興と人と環境にやさしい交通の実現
将来都市交通体系	広域幹線・都市圏幹線・市内幹線・交通結節点、MM
基本目標	1：将来都市構造の実現と都市活力を想像する交通環境づくり 2：誰もが移動しやすく暮らしやすい交通環境づくり 3：環境に配慮した交通環境づくり

#### ■将来都市構造（短期・中期目標）



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「目指す将来都市像及びまちづくりの方針」を踏まえ、本市の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、「目撃目的のない」という意味で、転じて複数のサービス種のリニアをとり置き、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善することを指す。

## 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

駐留雇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。

## 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、交通機関等の役割を定めます。

### ■交通機関の役割

区分	交通機関	役割
幹線交通	基幹急行バス	市内外の移動を支える骨幹として、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、基幹・圏外、圏内への迅速性の高い移動も確保する。
	路線バス	市内外の移動を支える骨幹として、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。
支線交通	コミュニティ交通	交通ネットワークの支線部分を担い、エリアごとの特性に応じて運行エリアや到達ターゲットを明らかにした交通サービスを提供する。
その他	タクシー	幹線交通、支線交通を補完して、多様な移動ニーズに対応する。
	シェアリングサービス	

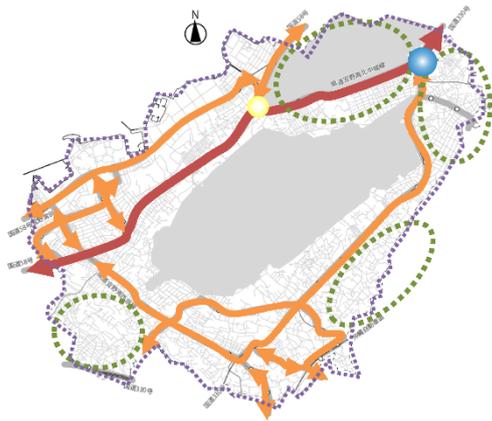
### ■交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造

交通機関	輸送量	迅速性	運行経路	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	低水準	高水準
交通拠点型	機能	高水準			

### ■交通結節点の役割



### ■将来ネットワークイメージ



== 凡例 ==
基幹急行バス
路線バス
コミュニティ交通
タクシー シェアリングサービス
交通結節点【地域拠点型】
交通結節点【交通拠点型】

## 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、その達成状況を測る指標を設定します。

**【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
- 市域内の移動を支える交通サービスの確保
- 高齢者の送迎交通からの交通手段の転換促進
- 公共交通の利用促進の改善
- 大病院・医学部移転後の西普天間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促進の改善
- 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：パーソナルモビリティ年間利用者数

### 目標2 公共交通で移動できる環境を整える

- 指標4：交通結節点の整備箇所

### 目標3 公共交通の利用を促進する

- 指標5：高校通学時の公共交通利用率

### 目標4 人と地球にやさしい交通体系を構築する

- 指標6：日常生活における歩行等の運動者の割合

## ■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		12.0万人/年	コロナ禍前の水準を目標に設定
	【指標2】 コミュニティ交通年間利用者数	0人	増加	導入を目指す
	【指標3】 パーソナルモビリティ年間利用者数	0人	増加	導入を目指す
目標2	【指標4】 公共交通で移動できる環境を整える	0カ所	1カ所	交通拠点型を想定
目標3	【指標5】 公共交通の利用を促進する	32.5%	40.0%	現状の送迎割合40%を目指す
目標4	【指標6】 人と地球にやさしい交通体系を構築する	男性：33.9% 女性：33.2%	増加	健康さのわん21に準拠

## ■指標に関する参考データ

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

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

指標	H22	H23	H24	H29	出典等
指標6： 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%	健康さのわん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。

なお、本計画では、前記に示した目標、指標とともに、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



**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。

**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。

**3 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。

## 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。

#### 【宮野市域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
- 公共交通の利便性の改善
- 老人病院・医学部移転後の西首天間周辺の歩行者交通の確保
- 圏外を利用しない観光客向けの公共交通利用促進の改善
- 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	
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	<b>施策1：路線バスサービスの充実</b> 1-1 西首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検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討 <b>施策2：コミュニティ交通の導入</b> 2-1 タクシーの活用促進の検討 2-2 新たな移動サービスの導入検討 <b>施策3：パーソナルモビリティの導入</b> 3-1 シェアサイクルの推進支援 3-2 各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等） <b>施策4：ビッグデータ活用による交通マネジメント</b> 4-1 交通渋滞解消・公共交通利用促進・移動利便性向上マネジメント <b>施策5：多様な交通サービス等との連携</b> 5-1 周辺市町村と交通サービス等の連携検討	
	指標2：コミュニティ交通年間利用者数		
	指標3：パーソナルモビリティ年間利用者数		
	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	<b>施策6：交通結節点の整備・機能強化</b> 6-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化 <b>施策7：安心・安全な利用環境の整備</b> 7-1 バス等における上屋整備やベンチ等の設置等検討 7-2 歩道内の歩行空間の安全性向上（道沿行政と連携） <b>施策8：公共交通関連の情報発信の充実</b> 8-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等） <b>施策9：乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実</b> 9-1 Maas等の普及の検討 9-2 観光等と連携した公共交通の利用促進検討 <b>施策10：高校生の送迎交通からの交通手段転換</b> 10-1 学校と連携した高校生MMの展開 10-2 学校と連携した小中学生MMの展開 <b>施策11：西首天間住宅地区周辺の渋滞対策</b> 11-1 市街地の公共交通利用促進・歩道拡充 11-2 西首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 西首天間交通対策WT <b>施策12：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進</b> 12-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公道場へのエコカー導入促進 12-2 市民向けモビリティ・マネジメントの推進 12-3 市民の公共交通利用促進・時差通勤（再掲） <b>施策13：歩くライフスタイルの普及拡大</b> 13-1 歩くライフスタイル普及拡大（西首天間住宅地区など）
		指標5：公共交通の利用率	
		指標6：人と地域にやさしい交通体系を構築する	
		16 第7章 計画の推進・管理体制	

上記13施策のうち、以下の施策については、優先的に取組を推進します。

#### 施策1：路線バスサービスの充実

路線バスは、本市の基幹的な公共交通サービスであり、市民の利用を促すには、一定のサービス水準を保つ必要があります。また、整備が進められている西首天間住宅地区には令和7年1月に琉球大学病棟の移転が予定されており、増大する移動ニーズへの早急な対策が求められています。このため、西首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。

- 西首天間住宅地区にアクセスする路線バスの実証運行
- 東西方向の既存路線の利便性向上の実証運行
- 県と連携した基幹バスシステムに関する取組推進

#### 施策2：コミュニティ交通の導入

国道58号、国道330号沿線などバス路線が充実しているエリアがある一方で、市内には高齢者地区や、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困難な状況になっており、社会福祉の観点からも、タクシーを活用するなどして移動手段を確保していきます。

- タクシーを活用したコミュニティ交通の実証運行・本格運行
- 新たな移動サービスの導入検討

#### 施策6：交通結節点の整備・機能強化

路線バス相互や、路線バスと他の交通手段の乗り継ぎをスムーズに行うには、利便性の高い交通結節点が必要とされますが、現在、本市には交通結節点が整備されていない状況です。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、交通結節点の位置を明確に、整備を推進し、自転車等と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。

- 交通結節点の整備（交通拠点型）

#### 施策10：高校生の送迎交通からの交通手段転換

高校生の送迎による学校周辺の渋滞は全体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考えられます。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。

- 高校生モビリティ・マネジメントの実施
- 小中学生モビリティ・マネジメントの実施

### 2. 施策の概要

目標達成に向けた施策の概要を示します。

#### 目標①：公共交通サービスの充実を図る

施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
<b>施策1：路線バスサービスの充実</b>				
西首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.西首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、実証運行	
1-2.東西方向路線の利便性向上検討	宮野市、バス事業者	都市計画課	検討、実証運行	
1-3.基幹バスシステム構築の推進	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	推進	
<b>施策2：コミュニティ交通の導入</b>				
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.タクシーの活用促進の検討	宮野市、タクシー事業者	都市計画課、介護長官課、生活安全課	検討、実施	
2-2.新たな移動サービスの導入検討	宮野市、バス事業者	都市計画課、介護長官課、生活安全課	検討	
<b>施策3：パーソナルモビリティの導入</b>				
バス停まで（から）の移動などの距離移動を担い、徒歩と自転車・バイクの隙を補完する交通サービスの拡充を支援する。				
3-1.シェアサイクルの推進支援	宮野市、事業者	都市計画課、産業政策課	検討、実施	
3-2.各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等）	宮野市、事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討、実施	
<b>施策4：ビッグデータ活用による交通マネジメント</b>				
交通関連の各種データを選択させたプラットフォームを構築し、交通渋滞の分析、対策の検討、効果のモニタリング等を行う。				
4-1.交通渋滞解消・公共交通利用促進・移動利便性向上マネジメント	宮野市、バス事業者	都市計画課	検討、実施	
<b>施策5：多様な交通サービス等との連携</b>				
市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築、地域の観光輸送サービスと連携した交通体系の構築に向けて、各関係機関と協議・連携を図る。				
5-1.周辺市町村との交通サービス等の連携検討	宮野市、浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町	都市計画課	検討	

※コミュニティ交通：既存の路線バスでは対応できないようなニーズに対応し、地域（地域別）・運行事業者・市がそれぞれ役割分担に基づき、互いに連携、協力しながら運行する交通サービス

#### 目標②：公共交通で移動できる環境を整える

施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
<b>施策6：交通結節点の整備・機能強化</b>				
持続可能でスムーズな公共交通ネットワークの基幹となる地域拠点、交通拠点について、符合事項の充実、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。				
6-1.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、観光スポーツ課	検討、実施	
<b>施策7：安心・安全な利用環境の整備</b>				
誰もが利用しやすい公共交通体系に向けて、バス等の利便性向上（上屋整備やベンチの設置）、バス停までのアクセス環境の改善を図る。				
7-1.バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討	宮野市、交通事業者、沖縄県	都市計画課	検討	
7-2.歩道内の歩行空間の安全性向上検討（道沿行政と連携）	宮野市、道路管理者、警察	道路整備課	検討	
<b>施策8：公共交通関連の情報発信の充実</b>				
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、運行情報や関連情報などの情報発信を強化する。				
8-1.提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等）	宮野市、バス事業者	都市計画課、デジタル推進課	検討、実施	
<b>施策9：乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実</b>				
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の検討や、連携施設や企画乗継サービスの導入を検討する。				
9-1.Maas等の普及の検討	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	
9-2.観光等と連携した公共交通の利用促進検討	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	

※シームレス：「縫ぎ目のない」という意味で、極めて複数のサービス間の「リア」をとり過ぎ、簡単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、複数の交通手段の利便性を改善することを言う。

※バスロケ（ICカード決済システム）：GPS等を用いてバス等の位置情報を収集し、バス停の発着時刻や乗降状況、バスコン等に情報提供するシステム。

※Maas（マーズ）：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、効率的、かつ便利に使えるようにする統合的サービスシステム。

目標③：公共交通の利用を促進する				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
<b>施策 10：高校生の送迎交通からの交通手段転換</b>				
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（MM） <sup>※</sup> を展開する。				
10-1. 学校と連携した高校生MMの展開	沖縄県教育委員会、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施	
10-2. 学校と連携した小中学生MMの展開	宜野湾市、宜野湾市教育委員会、バス事業者	教育委員会指導課、都市計画課	検討、実施	
<b>施策 11：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策</b>				
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、県や琉球大学と連携して、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。				
11-1. 市議員の公共交通利用促進・時差通勤	宜野湾市	人事課、環境対策課	検討、実施	
11-2. 西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討	琉球大学、宜野湾市	都市計画課	検討	
11-3. 西普天間交通対策WT <sup>※</sup>	宜野湾市、沖縄県、琉球大学	都市計画課、基礎地産推進課	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
<b>施策 12：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進</b>				
環境面の特長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 <sup>※</sup> を推進する				
12-1. バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進	沖縄県、宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、推進	
12-2. 市民向けモビリティ・マネジメント <sup>※</sup> の推進	宜野湾市、交通事業者	都市計画課、環境対策課	実施	
12-3. 市議員の公共交通利用促進・時差通勤（高橋）	宜野湾市	人事課、環境対策課	検討、実施	
<b>施策 13：歩くライフスタイルの普及拡大</b>				
市内の交通渋滞緩和や市民の肥満化・フレイル予防といった交通面、福祉面の課題解消に向けて、健康増進と公共交通利用促進の包括的な取組みを推進する。				
13-1. 歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）	宜野湾市	健康増進課、都市計画課	検討、実施	

※モビリティ・マネジメント（MM）：多様な交通手段を活用し、個人や地域・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも優しい方向へ自動的に変化することを指す。

※西普天間交通対策 WT：琉球大学病院等の移転による影響や環境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検討し、その実施確認等を行うことを目的として創設したワーキングチーム。琉球大学関係者と関係行政機関（沖縄県、宜野湾市）を主体に構成。

### 3. 個別施策の概要

#### (1) 施策 1：路線バスサービスの充実

<b>施策 1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討</b>	
施策の概要	平成 27 年に返還された西普天間住宅地区には、令和 7 年 1 月に琉大医学部及び病院の移転が行われ、あわせて周辺の住宅移転も進められています。 琉大医学部及び病院等が移転することにより、多くの交通需要が発生し、周辺の交通渋滞も懸念されることから、西普天間住宅地区への路線バスの新設や、既存路線のルート見直し等のアクセス確保を検討します。検討に当たっては、モノレール駅等の交通結節点からのアクセスや、琉大丁原地区とのアクセスを考慮します。
関連指標	指標 1：路線バス年間利用者数 指標 6：日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	・琉球大学 ・沖縄県 ・宜野湾市（都市計画課） ・バス事業者

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

<b>施策 1-2 東西方向路線の利便増進検討</b>	
施策の概要	宜野湾市内の東西方向の移動利便性を高めるため、東西南東を連絡している既存の系統 61 番、系統 88 番等の周知や、既存のバス路線のルート見直し等を検討します。
関連指標	指標 1：路線バス年間利用者数 指標 6：日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	・宜野湾市（都市計画課） ・バス事業者

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
利便増進の検討					
実証運行					

<b>施策 1-3 基幹バスシステム構築の推進</b>	
施策の概要	沖縄県が進めている那覇〜コザ間の基幹バスシステム構築に向け、県と連携して基幹バスの走時性・速達性の向上に向けたバスレーンの導入や、利便性向上に向けたバス停のグレードアップ化等を推進します。
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>■バスレーンの導入状況</p> <p>資料：沖縄県パンフレット「よのよみ場のために」</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■基幹バスシステムのイメージ</p> <p>資料：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村公共交通連携協議会</p> </div> </div>
関連指標	指標 1：路線バス年間利用者数 指標 6：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 ・沖縄市 ・北中城村 ・バス事業者

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



(5) 施策5：多様な交通サービス等との連携

<b>施策5-1</b>	<b>周辺市町村との交通サービス等の連携検討</b>												
<p>施策の概要</p> <p>市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築を図るため、周辺市町村を含めた地域の旅客運送サービスとの連携を図ります。</p> <p>本計画の策定にあたっては周辺市町村連携検討会議を開催しており計画期間においても計画策定時同様に、周辺市町村と協議・連携する場の設置を検討します。</p> <p>■周辺市町村との交通サービスの連携イメージ</p>													
関連指標	—												
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>宜野湾市（都市計画課）</li> <li>浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町</li> </ul>												
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>周辺市町村との連携の場の設置検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	周辺市町村との連携の場の設置検討					
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)								
周辺市町村との連携の場の設置検討													

(6) 施策6：交通結節点の整備・機能強化

<b>施策6-1</b>	<b>地域拠点の整備、交通拠点の機能強化</b>																								
<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の要となる地域拠点、交通結節点を設定し、待合環境の充実、他の交通モードとの乗継環境の充実を図ります。</p> <p>あわせて、交通情報や周辺エリア情報を含む情報案内の充実を図ります。</p> <p>【地域拠点型】 公務施設など人が集まる施設と一体となった交通拠点</p> <p>【交通結節点型】 駅末交通と路線バスを接続する小規模な交通拠点</p>																									
関連指標	指標4：交通結節点の整備箇所																								
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>宜野湾市（都市計画課、基地跡地推進課、道路整備課）</li> <li>沖縄県</li> <li>琉球大学</li> <li>交通事業者</li> <li>道路管理者</li> </ul>																								
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>交通結節点の概略検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通結節点の整備（交通結節点型）</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通結節点の詳細検討（地域拠点型）</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	交通結節点の概略検討						交通結節点の整備（交通結節点型）						交通結節点の詳細検討（地域拠点型）					
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)																				
交通結節点の概略検討																									
交通結節点の整備（交通結節点型）																									
交通結節点の詳細検討（地域拠点型）																									

(7) 施策7：安心・安全な利用環境の整備

<b>施策7-1</b>	<b>バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討</b>																								
<p>施策の概要</p> <p>バスの待合環境の向上を図るため、バス停の利用状況、バス停周辺の沿道環境を踏まえ、整備の必要性が高いバス停から順次、上屋やベンチの設置を進めていきます。</p> <p>■バス停の整備例</p> <p>資料：沖縄県（インフレット「ふらっと」のバス停の整備例）</p>																									
関連指標	指標1：路線バスの年間利用者数																								
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>宜野湾市（都市計画課）</li> <li>沖縄県</li> <li>交通事業者</li> </ul>																								
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>バス停の整備優先性の検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>整備優先バス停の選定</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>関係機関での協議・整備に向けた課題整理</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	バス停の整備優先性の検討						整備優先バス停の選定						関係機関での協議・整備に向けた課題整理					
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)																				
バス停の整備優先性の検討																									
整備優先バス停の選定																									
関係機関での協議・整備に向けた課題整理																									

施策7-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携）

<b>施策7-2</b>	<b>地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携）</b>																								
<p>施策の概要</p> <p>バス停までのアクセス路の安全性を高めるため、バス停周辺の歩道やバス停周辺の主要な目的地への移動経路を対象に、歩行空間の安全性を高めるガードレールの設置や、歩道の拡幅、路面のカラー舗装、歩道と車道の段差の解消等の取組を実施します。</p>																									
関連指標																									
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>宜野湾市（道路整備課）</li> <li>道路管理者</li> <li>警察</li> </ul>																								
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>整備優先性の検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>整備優先バス停及び周辺道路の選定</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>関係機関での協議・整備に向けた課題整理</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	整備優先性の検討						整備優先バス停及び周辺道路の選定						関係機関での協議・整備に向けた課題整理					
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)																				
整備優先性の検討																									
整備優先バス停及び周辺道路の選定																									
関係機関での協議・整備に向けた課題整理																									

(8) 施策 8：公共交通関連の情報発信の充実

<b>施策 8-1</b>	<b>提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ）</b>																		
施策の概要	公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、現在の運行サービスに関する情報発信や、バスロケ等公共交通に関する情報の周知を行います。また、公共交通マップの作成や、宜野湾市の公共交通専用サイトの設置も検討します。 ■公共交通専用サイトの例 																		
関連指標	指標 1：路線バスの年間利用者数 指標 2：コミュニティ交通年間利用者数 指標 3：パーソナルモビリティ年間利用者数																		
実施主体	・宜野湾市（都市計画課、デジタル推進課） ・バス事業者																		
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>情報発信内容、情報発信手法の検討</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> </tbody> </table>		2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	情報発信内容、情報発信手法の検討						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、情報発信手法の検討																			
情報発信の実施																			

(9) 施策 9：乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実

<b>施策 9-1</b>	<b>MaaS等の普及の検討</b>																		
施策の概要	路線の乗り継ぎや、他交通モード間の乗り継ぎ、公共交通を利用した周遊などの利便性向上に向け、複数の交通サービスや、交通サービス以外も一体的に予約や利用、決済ができる MaaS 等の推進を検討します。																		
関連指標	—																		
実施主体	・宜野湾市（都市計画課、観光スポーツ課） ・沖縄県 ・交通事業者 ・民間事業者																		
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>MaaS等の推進検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	MaaS等の推進検討											
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)														
MaaS等の推進検討																			
<b>施策 9-2</b>	<b>観光等と連携した公共交通の利用促進検討</b>																		
施策の概要	公共交通と観光等との他分野との連携、共創に向け、公共交通と連携した観光商品の造成や、観光客等が利用しやすい企画乗車券や、運賃施策等の導入を検討します。																		
関連指標	—																		
実施主体	・宜野湾市（都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課） ・交通事業者 ・民間事業者																		
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>観光等と連携した取組メニューの検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>関係機関での協議、実施に向けた課題整理</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		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						関係機関での協議、実施に向けた課題整理					
	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																			
関係機関での協議、実施に向けた課題整理																			

(10) 施策 10：高校生の送迎交通からの交通手段転換

<b>施策 10-1</b>	<b>学校と連携した高校生 MM の展開</b>																		
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、公共交通の利用促進を促すため、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・マネジメントを実施します。 ■通学バス運行情報サイト「通学バスなび」 																		
関連指標	指標 5：高校通学時の公共交通利用率																		
実施主体	・沖縄県教育委員会 ・宜野湾市（都市計画課） ・バス事業者																		
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>モビリティ・マネジメントの手法・プログラム検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>モビリティ・マネジメントの実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		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・プログラム検討						モビリティ・マネジメントの実施					
	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・プログラム検討																			
モビリティ・マネジメントの実施																			

(10) 施策 10-2 学校と連携した小中学生 MM の展開

<b>施策 10-2</b>	<b>学校と連携した小中学生 MM の展開</b>																		
施策の概要	高校入学前の段階から、公共交通利用の習慣を身につけ、高校通学時のバス通学を促すため、小学校、中学校と連携して、小中学生を対象としたモビリティ・マネジメントを実施します。																		
関連指標	指標 5：高校通学時の公共交通利用率																		
実施主体	・宜野湾市（教育委員会指導課、都市計画課） ・宜野湾市教育委員会 ・バス事業者																		
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>モビリティ・マネジメントの手法・プログラムの検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>モビリティ・マネジメントの実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		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					
	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																			

(11) 施策 11：西首天間住宅地地区周辺の渋滞対策

<b>施策 11-1</b>	<b>市職員の公共交通利用促進・時差通勤</b>																		
施策の概要	市内において大規模な職場である宜野湾市役所職員の車通勤による渋滞緩和を図るため、市職員への公共交通利用促進の呼びかけや、時差出勤の導入、公共交通通勤に有利な通勤手当の制度見直しなどを検討、実施します。																		
関連指標	指標 1：路線バスの年間利用者数 指標 6：日常生活における歩行者等の運動者の割合																		
実施主体	・宜野湾市（人事課、環境対策課）																		
	<table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>市職員の公共交通通勤を促す取組検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>取組の実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	市職員の公共交通通勤を促す取組検討						取組の実施					
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)														
市職員の公共交通通勤を促す取組検討																			
取組の実施																			

<b>施策 11-2</b>	<b>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</b>
施策の概要	新たに開発される西普天間住宅地区内における移動利便性を確保するため、コミュニティ交通や、シェアサイクル等の各種シェアリングサービス、グリースローモビリティ等の導入を検討します。
関連指標	指標 2：コミュニティ交通年間利用者数 指標 3：パーソナルモビリティ年間利用者数
実施主体	・琉球大学 ・宜野湾市(都市計画課)

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

<b>施策 11-3</b>	<b>西普天間交通対策 WT</b>
施策の概要	西普天間住宅地区周辺における渋滞問題に対して、県や琉球大学と連携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ワーキングチームを立ち上げ、検討を進めます。
関連指標	—
実施主体	・宜野湾市(都市計画課、墓地跡地推進課) ・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					
ワーキングチームによる対策のフォローアップ					

**(12) 施策 12：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進**

<b>施策 12-1</b>	<b>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</b>
施策の概要	運輸部門における地球温暖化ガス排出抑制に向け、バス事業者、タクシー事業者へのエコカー導入に関する国・県等の補助制度の紹介や、公用車におけるエコカーの導入を促進します。 <b>■沖縄県のEVバス購入補助事業の概要（国の補助に上乗せ）</b>
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					

<b>施策 12-2</b>	<b>市民向けモビリティ・マネジメントの実施</b>
施策の概要	市民の過度な車利用からの脱却に向け、市民を対象にした公共交通利用のメリット等についての情報発信を行うモビリティ・マネジメントを実施します。具体的には市広報誌「市移きのわん」を活用した情報提供や、ミニサービス等の集まりの場を活用した出前公共交通講座等を想定しています。
関連指標	指標 6：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(環境対策課、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・マネジメント手法の検討					
モビリティ・マネジメントの継続実施					

<b>施策 12-3</b>	<b>市職員の公共交通利用促進・時差運動</b>
	※施策 11-1 に既述

**(13) 施策 13：歩くライフスタイルの普及拡大**

<b>施策 13-1</b>	<b>歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）</b>
施策の概要	市内の交通渋滞緩和や市民の恩恵化、フレイル予防といった交通面、福祉面の課題解消に向け、市内の閑静な地域を起点としながら、健康増進と公共交通利用の包括的な取組を推進します。特に、新たに開発される西普天間住宅地区では積極的に取組を推進します。 <b>■アプリを活用した歩数管理の例（宜野湾はごろもウォーク）</b>
関連指標	指標 6：日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	・宜野湾市(健康増進課、都市計画課)

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

## 宜野湾市地域公共交通計画(素案)における周辺市町村との連携施策

【取扱注意】

施策名	連携市町村				
	浦添市	北谷町	北中城村	中城村	西原町
1-1. 西普天間住宅地区路線バス新設検討 西普天間地区と周辺市町村、てだご浦西駅、 琉大千原地区等を連絡する路線バスの検討	●	●	●	●	●
1-2. 東西方向路線の利便増進検討 国道 58 号～国道 330 号～国道 329 号を連 絡する東西方向の路線バスの検討	●	—	—	—	●
1-3. 基幹バスシステム構築の推進 バスレーンの延伸等基幹バスシステム構築に 向けた取組推進	●	—	●	—	—
3-1. シェアサイクルの推進支援 本市におけるシェアサイクルの導入、周辺市 町村との利用データの共有化	●	▲	●	●	●
5-1. 周辺市町村との交通サービス等の連携検討 本会議の継続開催	●	●	●	●	●
10-1. 高校生の送迎交通からの交通手段転換 渋滞緩和、公共交通利用促進に向けた高校 生を対象にした MM の実施	●	●	●	●	●

