

資料1. 第6回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事概要

日時：令和6年1月16日（火）14時～

場所：宜野湾マリンスポーツセンター2階会議室

議題. 宜野湾市地域公共交通計画(素案)について

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

| No | 委員指摘 | 対応方針 |
|----|--|--|
| 6 | 自転車のマナーが悪く、歩道が狭いこともあり、歩行者と自転車の事故の危険性が高くなっている。また、途中で休める場所をつくるなど、高齢者が気軽に歩ける環境づくりが必要である。（仲村渠委員） | 「施策 7-2 地域内の歩行空間の安全性向上」に示しているように、ユニバーサルデザインにも配慮した安全対策を検討していきたい。 |
| 7 | 西普天間住宅地区の計画人口を、P11 の人口分布に記載できないか。（神谷委員） | 計画人口を追記 |
| 8 | P82「施策 7-2 地区内の歩行区間の安全性向上検討」で事例にハンプ等が示されているが、県道等の幹線道路に設置するとの誤解を招かない表現が必要である。（神谷委員） | 施策 7-2 に記載していた西普天間住宅地区の安全対策に関する記述を、「施策 10-2 西普天間住宅地区の及び周辺地区における円滑な移動環境の形成」に移行、ゾーン 30 十のハンプ等の説明と混同しないようにした。 |
| 9 | P55 の都市計画マスタープランの将来都市構造図であるが、国際学園都市軸は、西普天間住宅地区まで伸びていなかったか。（神谷委員） | 長期の将来都市構造図は、ご指摘の内容になっているが、本計画では短中期の図を引用。 |
| 10 | P77「施策 3-2 各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等）」でキックボードの利用が増えることで、シェアサイクルの利用が減少しないか。キックボードとシェアサイクルは利用者層が重複すると思われる。（神谷委員） | 移動手段の選択肢を増やすという趣旨で記載している。 |
| 11 | P78「施策 4-1 ビッグデータ活用に向けた各種データの整理」に示されている地域カルテだが、現在は県外の方の移動を表示しているが、今後、県民の移動も表示する可能性がある。データについて要望があれば、コンベンションビューローにあげてほしい。（神谷委員） | — |
| 12 | P87 「施策 10-1 学校と連携した高校生 MM の展開」の実施主体は、沖縄県ではなく、沖縄県（教育庁）と明記した方が良い | ご指摘に合わせ修正 |
| 13 | P94 「2. 関係する主体と基本的な役割」で「関係機関」とあるが、現在の表現では、行政と交通事業者が関係者のようにみえる。主語が公共機関、交通事業者のようであるので、「関係機関」は企業や学校が適切な表現ではないか。（神谷委員） | ご指摘に合わせ修正 |

| 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、「ウォークアブル推進計画」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、ウォークアブル推進計画、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良い。（神谷委員） | 「施策 7-1 提供されている情報の周知」に催事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と。 「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。（嘉手納委員） | 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、観光客の誘客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。（嘉手納委員） | ご指摘に合わせ修正 |
| 18 | モビリティ・マネジメントと MM は表記を統一した方が良い。（嘉手納委員） | モビリティ・マネジメントで統一 |
| 19 | 「施策 11-1 市職員の公共交通利用促進・時差出勤」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 | P95 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も行っていくという認識でよいのか。（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 と数が多く集約した方がよい（金城委員代理） | 別記 |

| 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もとりまとめてほしい。（金城委員代理） | P95 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課題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。（普久原委員） | P59 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、公共交通利用の意識付けや、高齢者・障がい者の補助など心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。（友利委員） | 「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・マネジメントの実施を検討したい。目標については、モデル的小中高校それぞれ 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、小中高でそれぞれ 2 校、計 6 校に見直し。 |

施策の集約案

| 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増進検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討 | 施策1： 路線バスサービスの充実 1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討 1-2 東西方向路線の利便増進検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討 |
| 施策2： コミュニティ交通の導入 2-1 新たな移動サービスの導入検討 2-2 タクシーの利活用施策の検討 | 施策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 タクシーの利活用施策の検討 2-3 シェアサイクル等の推進支援 |
| 施策3： パーソナルモビリティの導入 3-1 シェアサイクルの推進支援 3-2 各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等） | |
| 施策4： ビッグデータ活用による交通マネジメント 4-1 ビッグデータ活用に向けた各種データの整理 | 施策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との連携検討 | 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との連携検討 4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり |
| 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7： 安心・安全な利用環境の整備 7-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討 7-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携） | 施策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（道路行政と連携） |
| 施策8： 公共交通関連の情報発信の充実 8-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等） | 施策7： 公共交通関連の情報発信の充実 7-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等） |
| 施策9： 乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実 9-1 MaaS 等の普及促進 9-2 他分野との連携による公共交通の利用促進検討 | 施策8： 乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実 8-1 MaaS 等の普及促進 |
| 施策10： 高校生の送迎交通からの交通手段転換 10-1 学校と連携した高校生 MM の展開 10-2 学校と連携した小中学生 MM の推進 | 施策9： 高校生の送迎交通からの交通手段転換 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11： 西普天間住宅地区周辺の渋滞対策 11-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤 11-2 西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討 11-3 西普天間交通対策 WT | 施策10： 西普天間住宅地区周辺の渋滞対策 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円滑な移動環境の形成 10-3 西普天間交通対策ワーキングチーム |
| 施策12： 環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進 12-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進 12-2 市民向けモビリティ・マネジメントの実施 12-3 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲） | 施策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 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13： 歩くライフスタイルの普及拡大 13-1 歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など） | 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（西普天間住宅地区など） |