

宜野湾市地域公共交通計画 (案)

2024 年 3 月 7 日時点



宜野湾市 Ginowan City

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

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

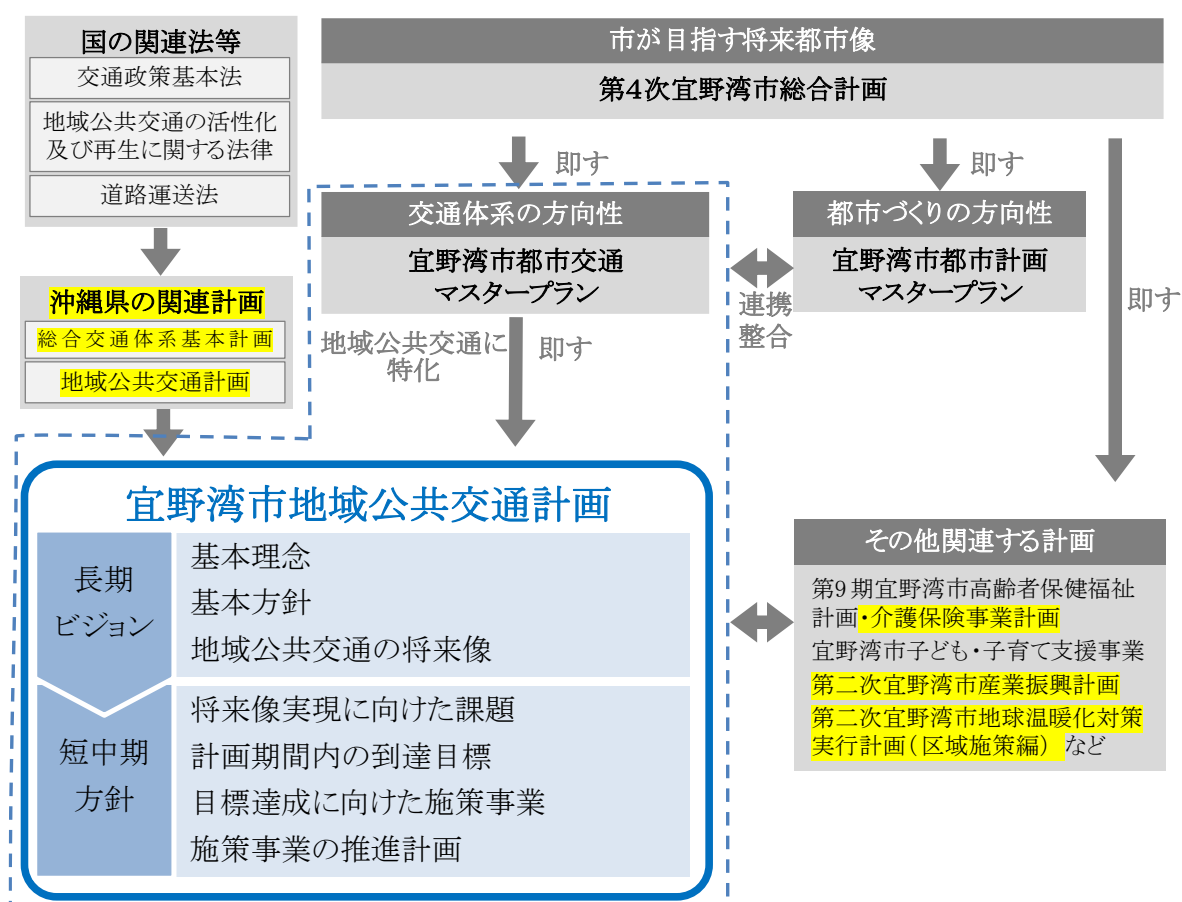
2. 計画の位置づけ

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により構成されます。

■ 計画の位置づけ



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

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

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



目標 11：住み続けられるまちづくりを

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



目標 13：気候変動に具体的な対策を

過度な自動車利用から、移動の一部を公共交通利用に転換することにより、温室効果ガスの排出量削減に寄与します。



目標 3：すべての人に健康と福祉を

公共交通を利用することで、バス停まで及びバス停からの移動や、外出機会の増加に伴い歩行が増え、健康増進に寄与します。

3. 計画の対象区域

市全域を対象とします。

※一部、本市から対象区域外への交通サービスを含みます。

4. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

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

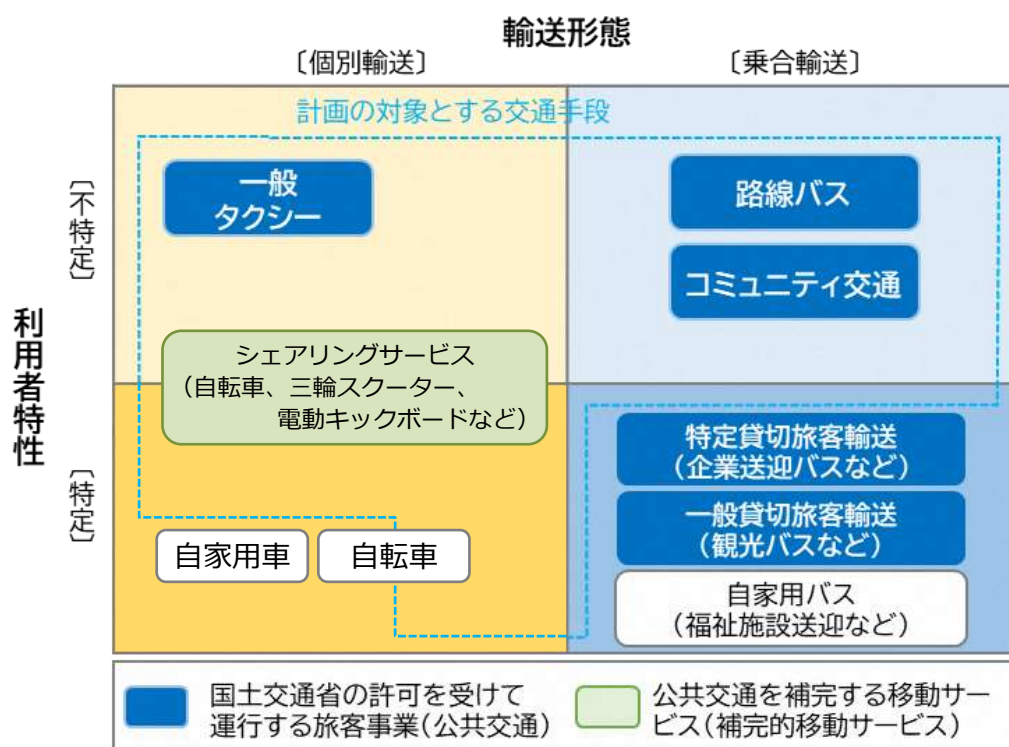
5. 計画の対象

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

その中でも、誰もが利用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と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

第 2 章

宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

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

第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

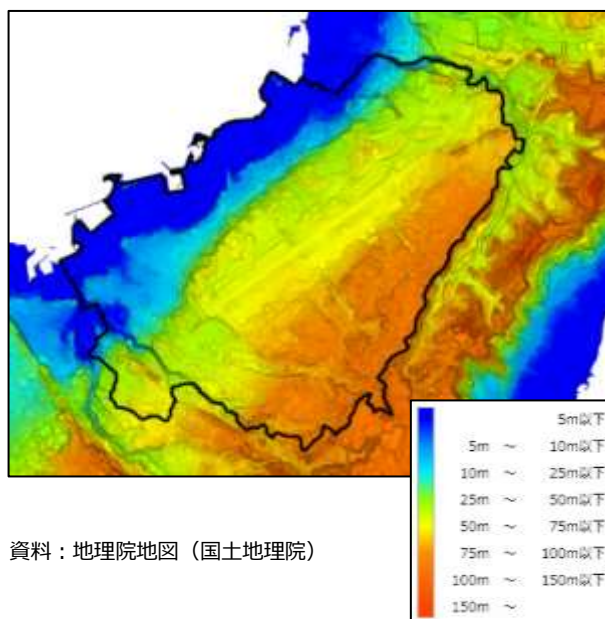
1. 地域特性

(1) 地形・土地利用の状況

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

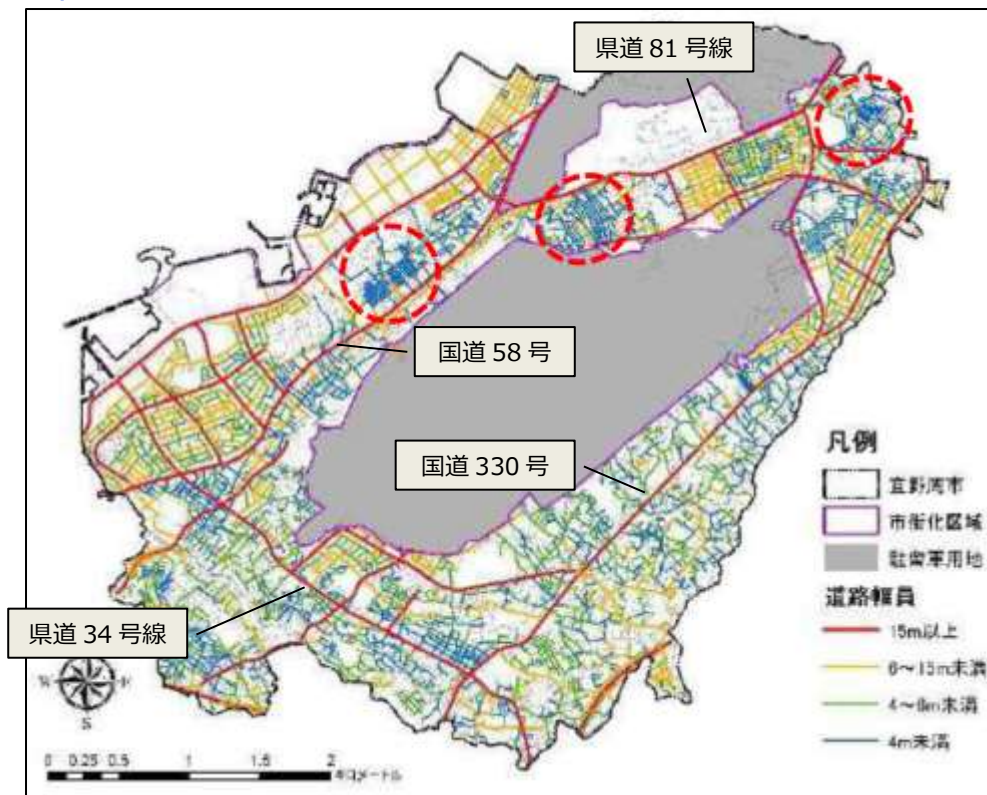
喜友名地区、普天間地区、野嵩地区、大山地区、嘉数地区などの一部の市街地は、幅員4m未満の狭隘な道路を中心とした道路網によって構成されています。

■本市の標高図



資料：地理院地図（国土地理院）

■幅員別道路状況図

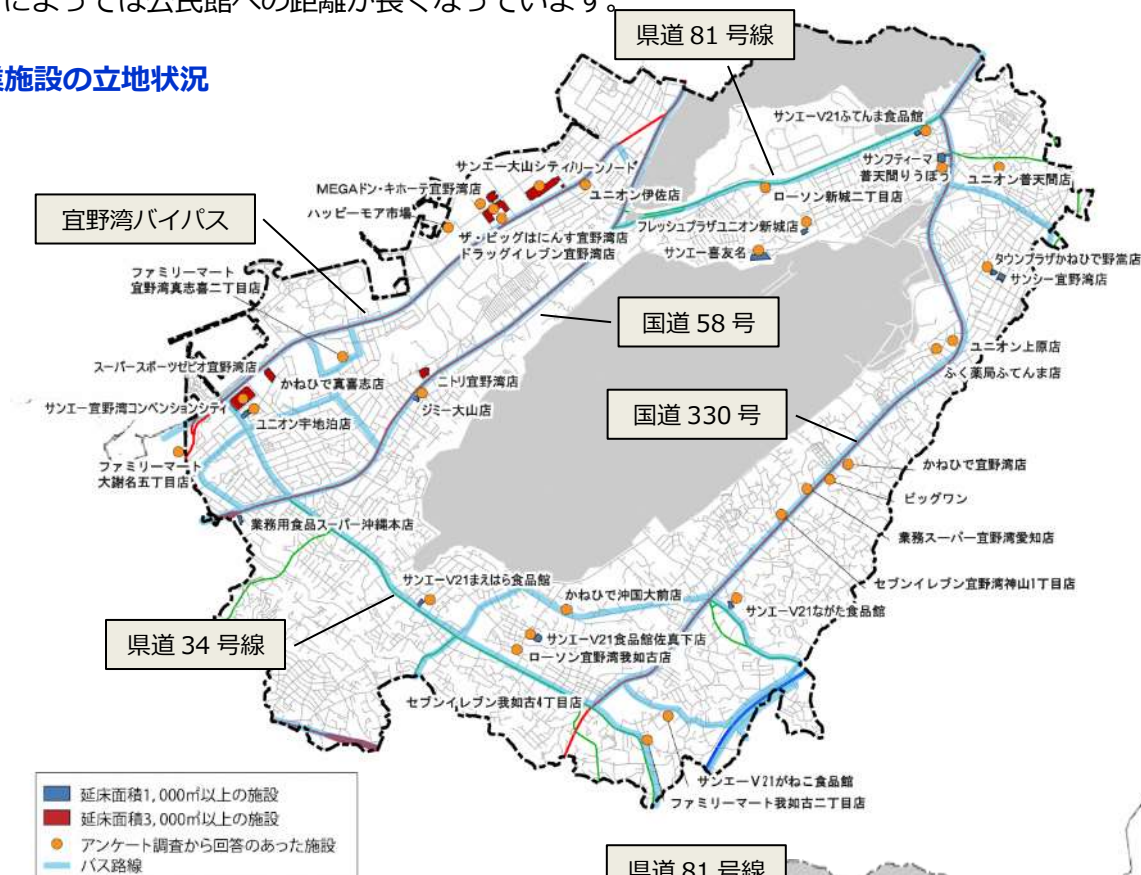


資料：宜野湾市都市計画マスタープラン

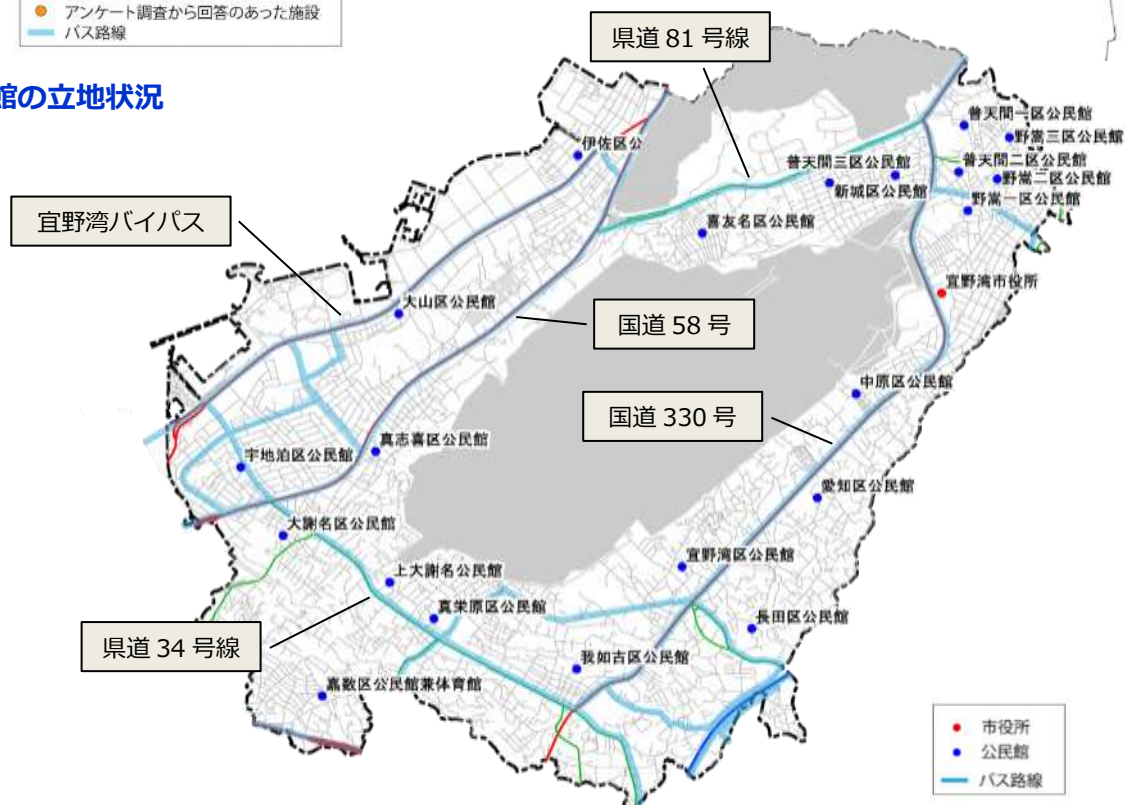
主な外出の目的地となる商業施設は、国道58号、国道330号、県道34号線、県道81号線、国道58号宜野湾バイパス（以下、「宜野湾バイパス」という。）の沿線に多く立地しています。これらの道路には路線バスが運行しており、道路軸上のバスでの移動は可能な状況です。ただし、住宅街からはこれらの道路まで徒歩等で移動することになります。

公民館は各行政区に1か所設けられており、長田地区や大山地区などでは、行政区が比較的に広い、場所によっては公民館への距離が長くなっています。

■ 商業施設の立地状況



■ 公民館の立地状況



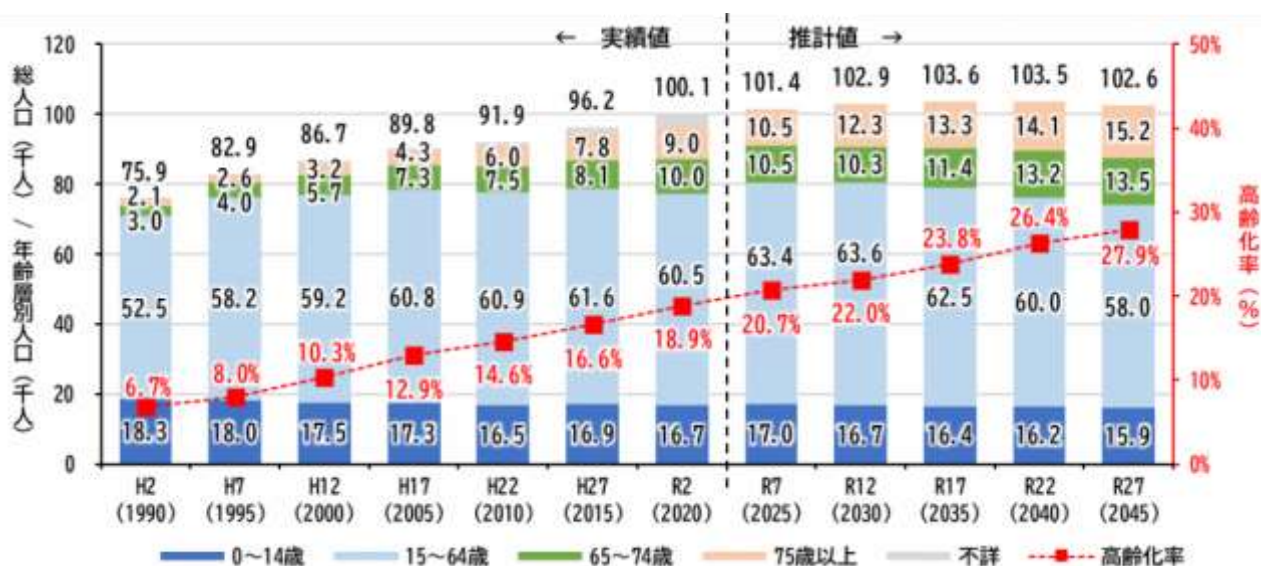
資料：沖縄県都市計画基礎調査（平成29年9月）、国土数値情報

(2) 人口特性

本市の人口は増加傾向にあり、令和2年（2020年）においては約10万人となっています。増加傾向は令和17年（2035年）まで続き、その後減少に転じると推計されていますが、普天間飛行場の跡地利用の進展に伴い、新たな定住人口の流入も期待されます。

そうした中、高齢人口が年々増加しており、令和2年（2020年）は1.9万人と20年前の2倍以上になっています。今後も増加が見込まれており、特に75歳以上の後期高齢者は10年後には1.5倍になる（約3千人増）と推計されています。

■人口推移と将来推計人口

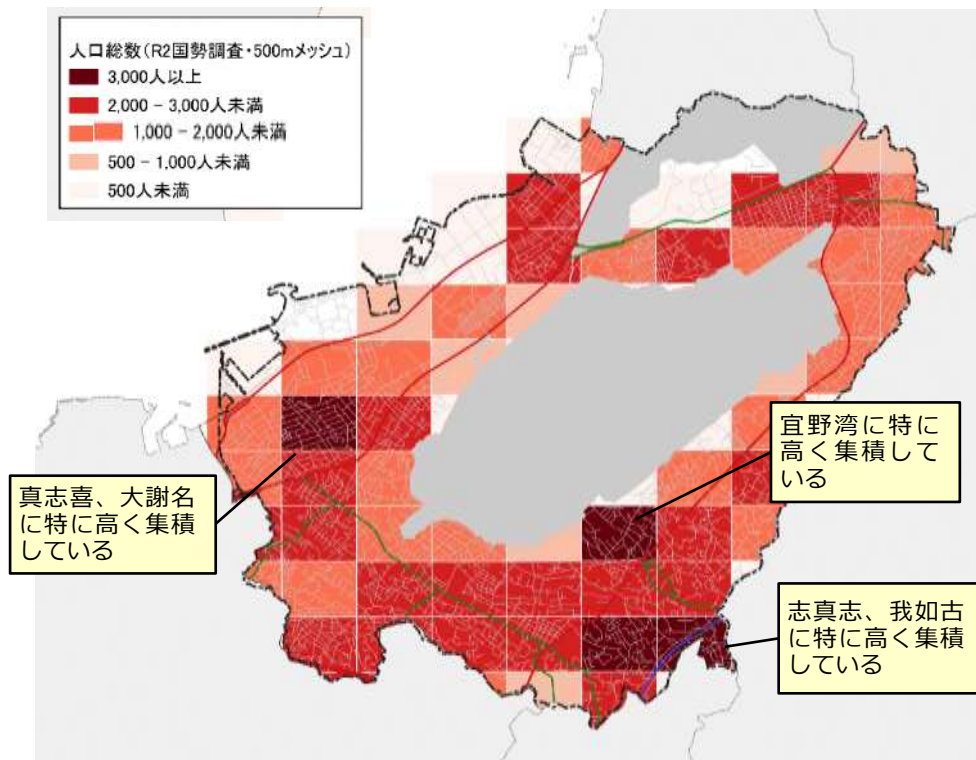


資料：経年人口／国勢調査（各年）

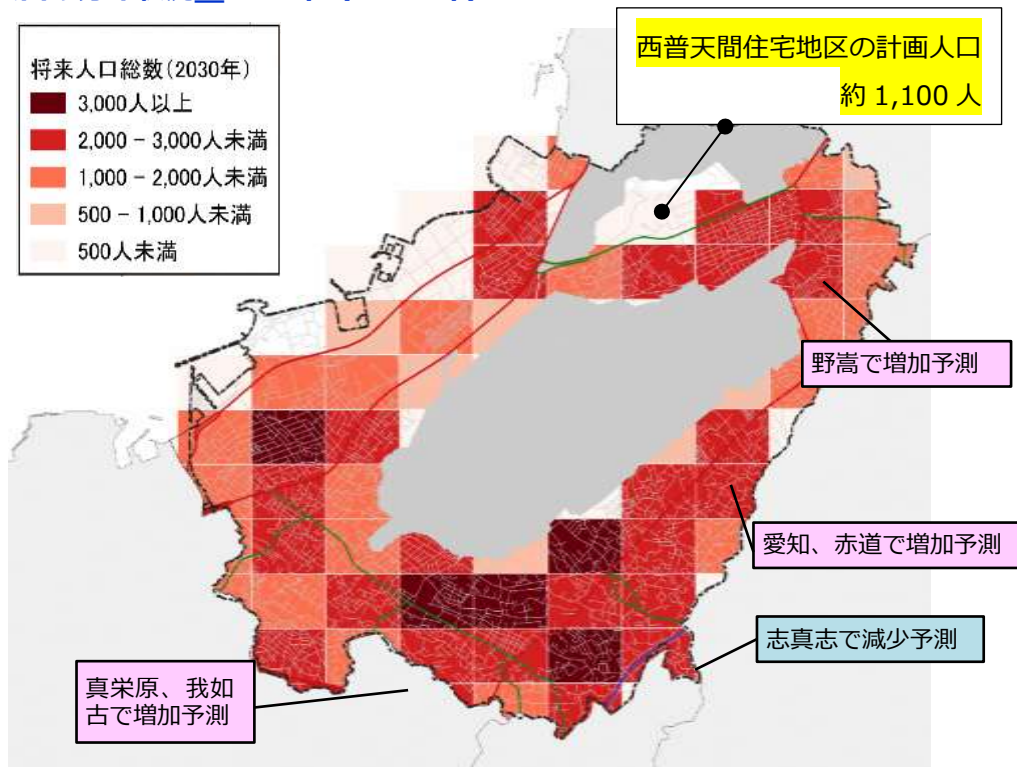
将来推計人口／日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）「国立社会保障・人口問題研究所」

500mメッシュごとの人口の分布状況を見ると、大半のメッシュで1,000人以上となっており、人口集中地区（DID：4,000人/km²）に相当する高密度な地域が全域的に広がっています。特に、真志喜、大謝名、宜野湾、志真志、我如古は他よりも高く集積しています。10年後は、真栄原や我如古、愛知、赤道、野嵩など市南部や市東部で増加が予測されます。なお、西普天間住宅地区における計画人口は、約1,100人（出典：那覇広域都市計画事業 西普天間住宅地区土地区画整理事業 事業計画書）となっています。

■総人口の分布状況_R2年（2020年）



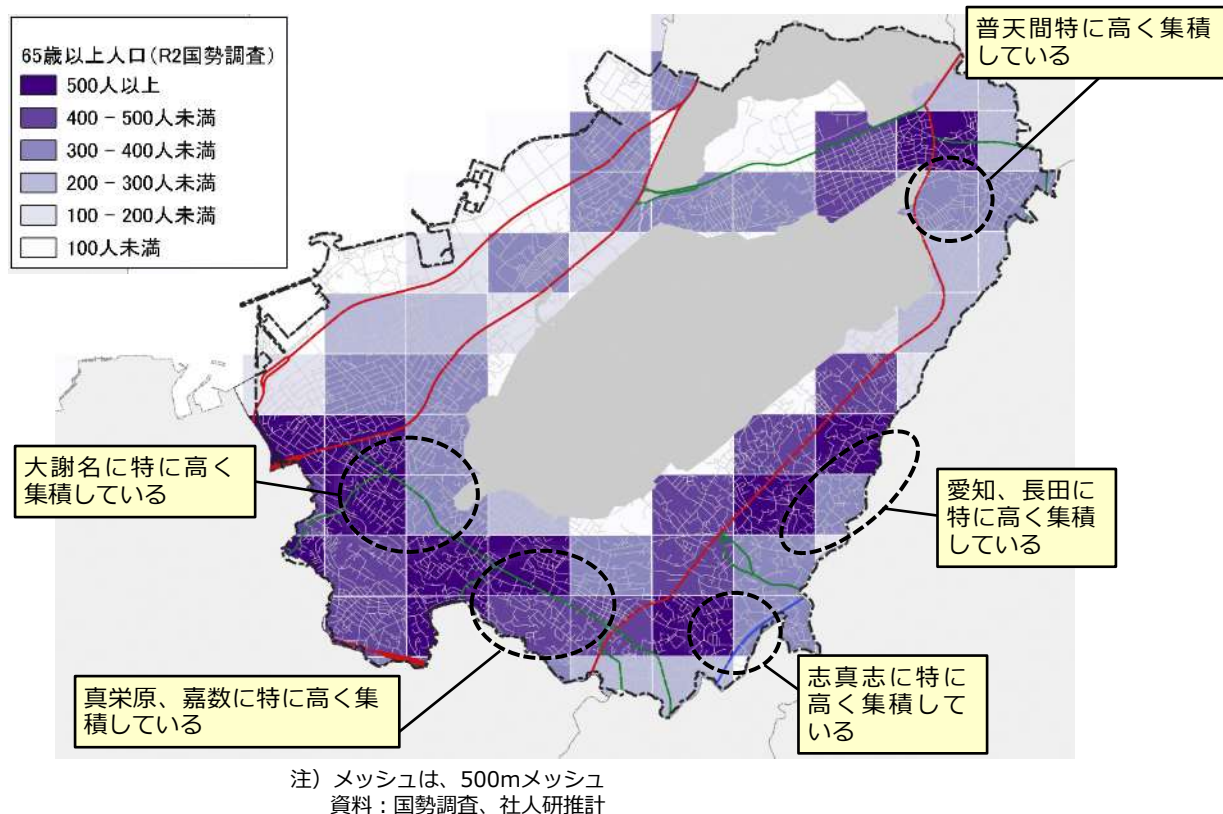
■総人口の分布状況_R12年（2030年）



注) メッシュは、500mメッシュ
資料：国勢調査、社人研推計

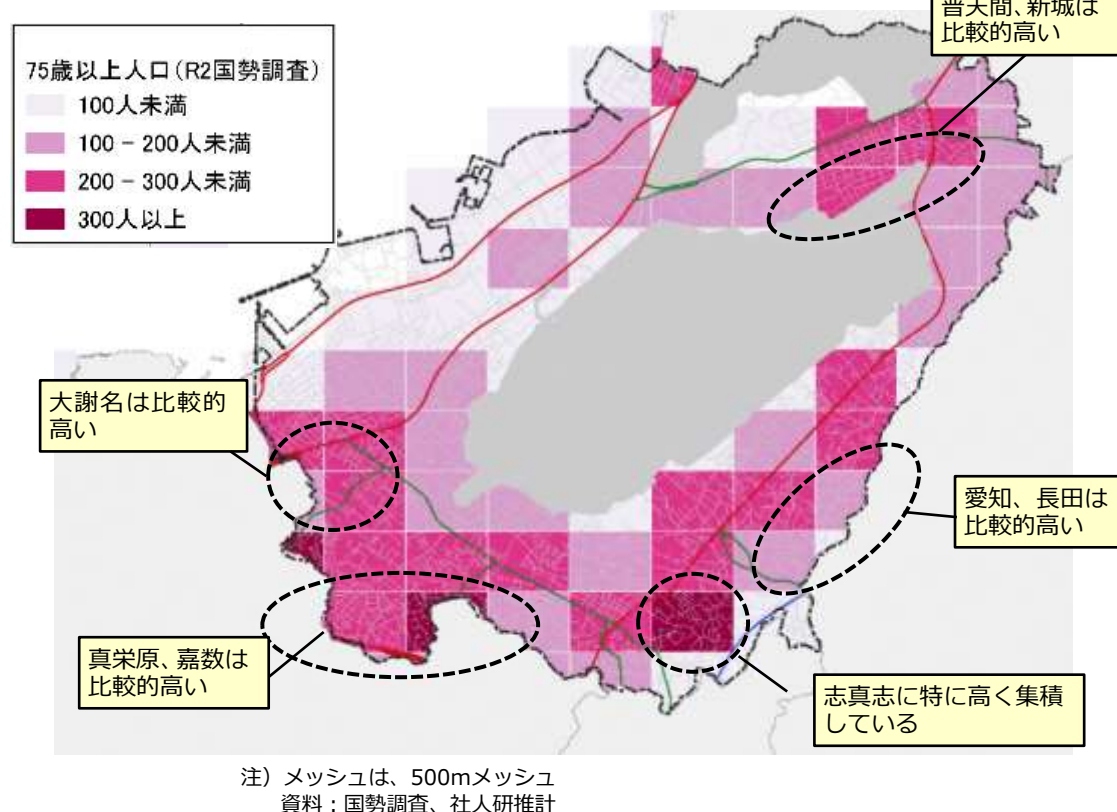
65歳以上の高齢者は、大謝名、真栄原、嘉数、志真志、愛知、長田、普天間に多く居住しています。10年後は市内全域で増加する見込みです。

■65歳以上人口の分布状況_R2年(2020年)



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

■75歳以上人口の分布状況_R2年(2020年)

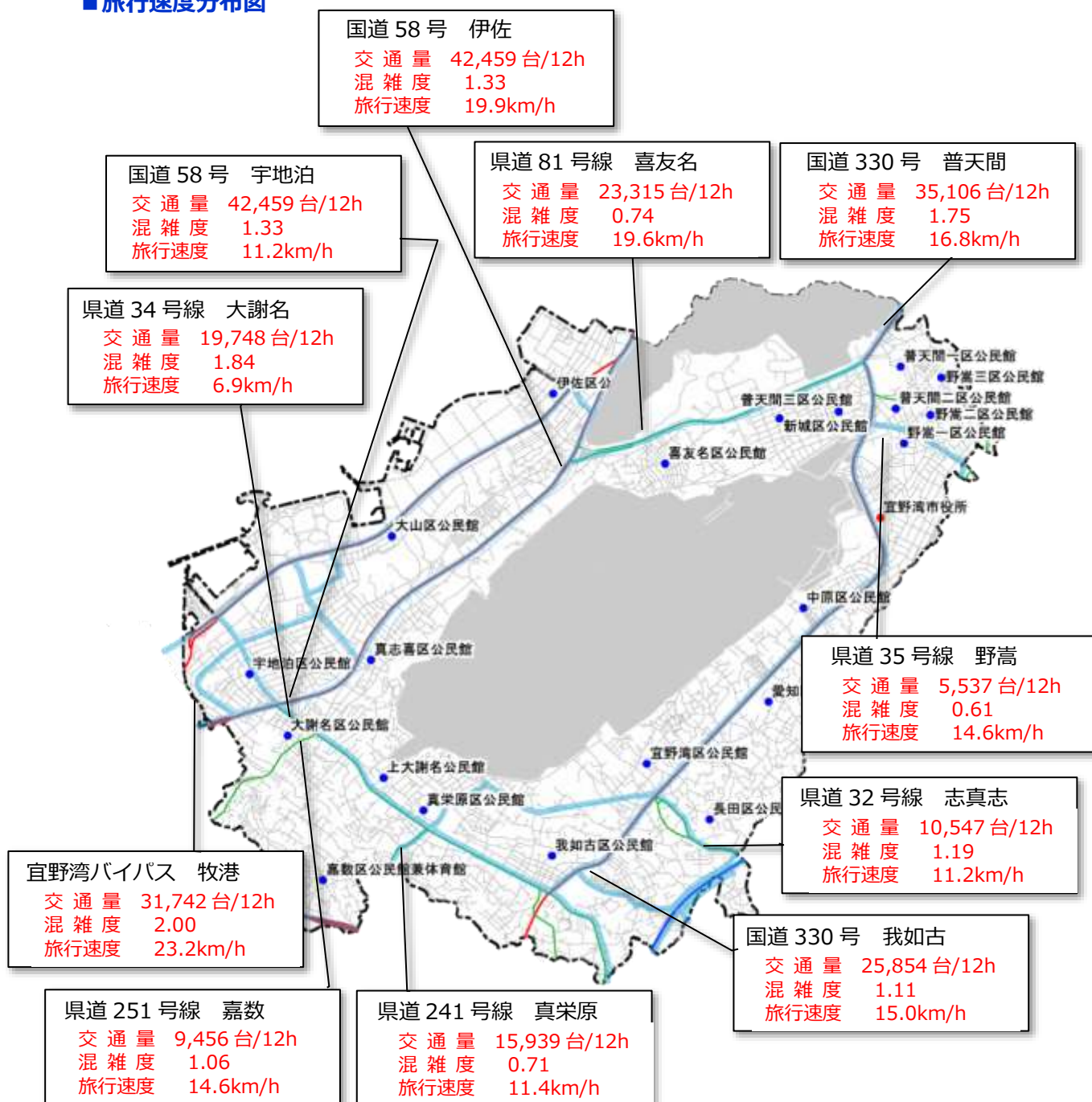


(3) 道路交通状況

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

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

■ 旅行速度分布図



資料：令和3年度 道路交通センサス

2. 公共交通の現状

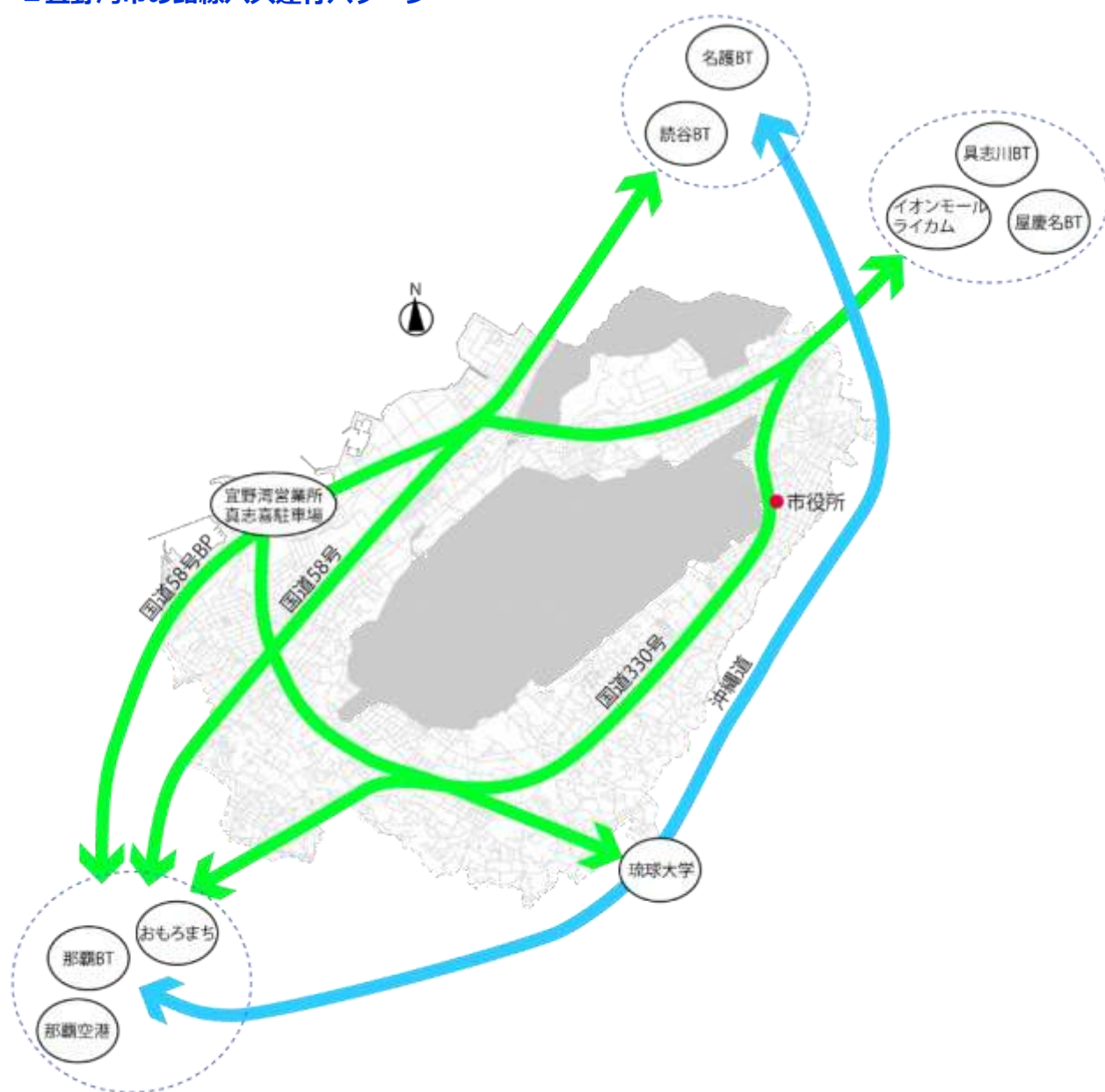
(1) 本市を通過する路線バスの運行状況

1) バス運行パターン

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

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

■ 宜野湾市の路線バス運行パターン



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

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

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

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

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

■ 宜野湾市の路線バスルートとバス停の位置



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

2) バス運行系統と便数

市内の通過ルートごとにまとめた系統別に運行本数をみると、国道58号を那覇市～名護市方面を結ぶA系統が最も多く、次いで国道58号那覇市方面～国道330号うるま市方面を県道81号線経由で結ぶB系統、同方面を県道34号線経由で結ぶC系統、国道330号に沿って那覇市方面～うるま市方面を結ぶD系統の順となっており、この4系統が市内のバス路線の骨格軸を形成しています。

市内の発着拠点である宜野湾営業所と真志喜駐車場は、宇地泊地区内を経由して国道58号那覇市方面を結ぶ系統が設定されています。

市域南側の国際学園都市地区内には那覇市方面と沖縄国際大学、琉球大学を結ぶ系統が設定されています。

市域全体を経由するのはH系統のみで、平日に往復6本運行となっています。

■ 宜野湾市の路線バス運行系統



■ 宜野湾市の系統別バス運行本数

<系統別バス運行本数>

系統	運行本数（本/日）＊往復合計			
記号	平日	土曜	日祝	系統No
A	232	186	177	20/28/29/63/120/228/263
B	202	180	173	23/31/77/223/331/777
C	148	118	102	27/52/80/92/110/227
D	114	92	103	90/190
E	40	32	32	25/125
F	50	40	40	98
G	15	0	0	297
H	6	0	0	88
I	10	9	9	56
J	58	38	52	97

系統	運行本数（本/日）＊往復合計			
記号	平日	土曜	日祝	系統No
K	4	4	10	61
L	44	42	42	26/55
M	38	40	40	99
N	34	22	22	43/114
O	18	14	14	32
P	87	81	72	127/123/111/YB
Q	1	0	0	125
R	1	2	2	護佐丸バス（久場琉大線）
S	22	0	2	護佐丸バス（伊集普天間線・伊集久場回り線）
T	16	6	6	26

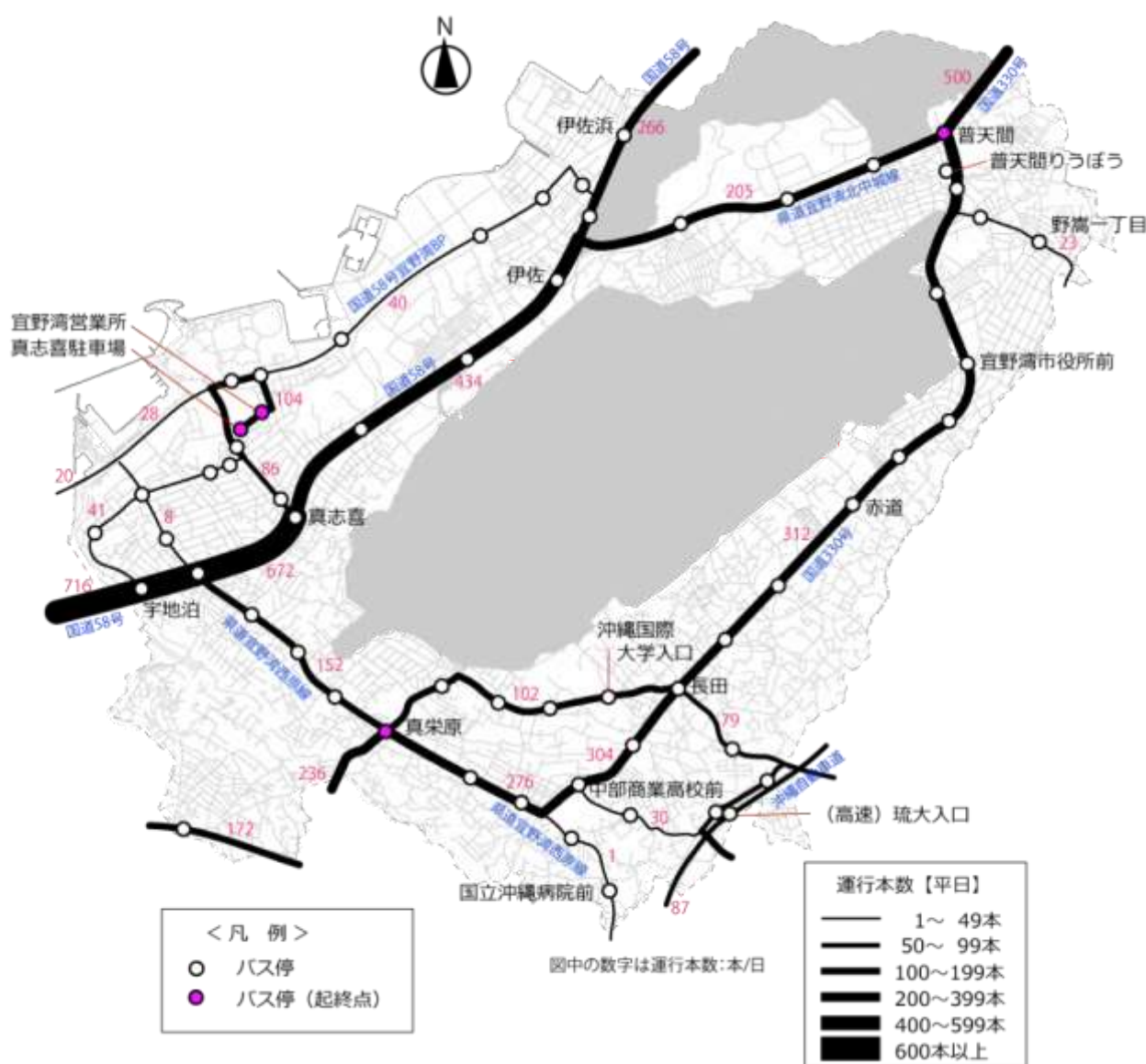
3) 道路区間別のバス運行便数

区間別に運行本数をみると、国道58号宇地泊の南側区間が最も多く、往復で平日716本、土曜602本、日曜祝日570本となっています。次いで、国道330号普天間の北側区間で、往復で平日500本、土曜419本、日曜祝日410本となっています。

市域中央部のバス路線骨格軸の運行本数は、国道58号伊佐で平日434本（土曜366本、日曜祝日351本）、国道330号赤道で平日312本（土曜247本、日曜祝日246本）となっており、国道58号の方が運行本数は多くなっています。

発着拠点である宜野湾営業所・真志喜駐車場区間の運行本数は、平日104本となっており、概ね1時間当たり6本の発着（土日祝は88本ずつで発着は5本/時）となっています。

■宜野湾市の路線バス経路の区間別運行本数（平日）



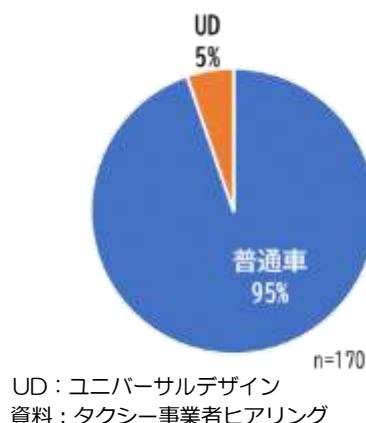
資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

(2) タクシーの運行状況

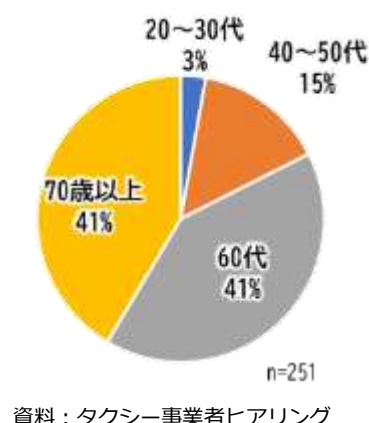
市内タクシー事業者へのヒアリング調査によると、車両の保有台数は小型車が計170台、ユニバーサルデザイン車両が9台となっています。市内タクシー事業者の運転手数は251名で、60歳代は41%、70歳以上が41%と高齢者の割合が高くなっています。

沖縄本島地区のタクシー事業は、新型コロナウイルス感染症の影響により、実働車両数が大きく減り、稼働率は令和4年時点で53.7%となっており、実車距離よりも回送距離の方が長い状況にあります。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、運行回数の減少に伴って総走行キロ、実車キロとも減少し、実車率は令和4年時点で39.1%とさらに低水準となっています。

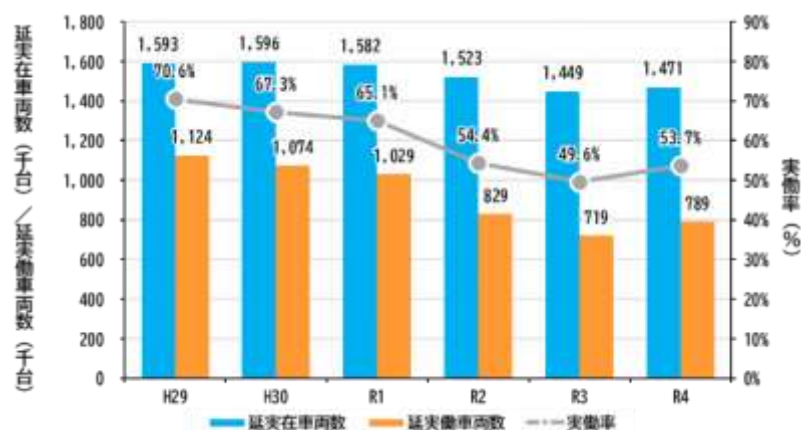
■ 市内タクシー事業者の車種構成



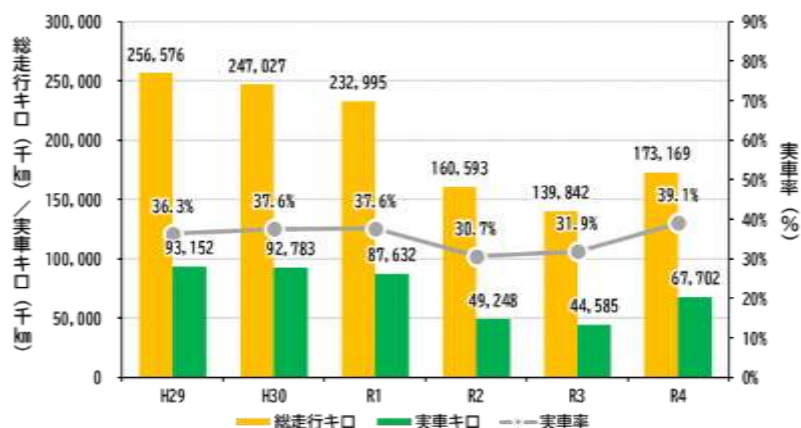
■ 市内タクシー事業者の運転手年齢構成



■ 沖縄本島地区における
タクシーの稼働状況（実働率）



■ 沖縄本島地区における
タクシーの稼働状況（実車率）



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

(3) 路線バスの利用状況

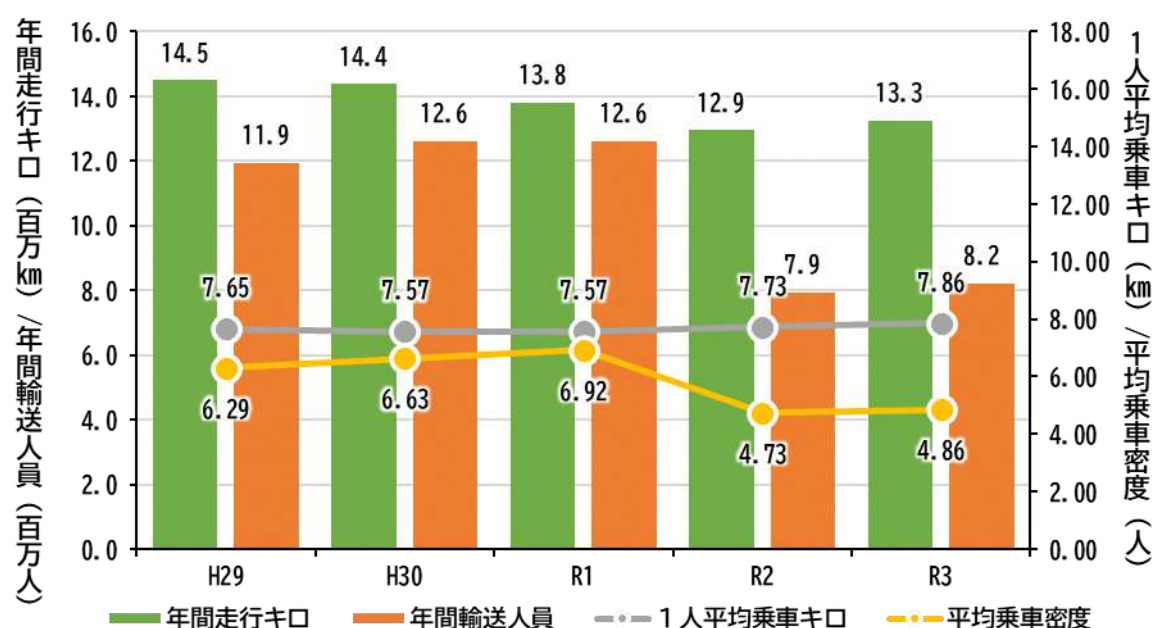
1) 路線バスの輸送状況

市内を経由する路線バスの年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少し、令和3年時点で820万人となっています。

利用者の乗車1回あたりの平均乗車キロは、近年、大きな変動はなく、令和3年時点で7.86km/人となっています。

運行距離1kmあたりの乗車人数を示す平均乗車密度は、年間輸送人員と同様に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて大きく落ち込み、令和3年時点で4.86人/kmとなっており、輸送効率が低下しています。

■市内を経由する路線バスの年間輸送人員・平均乗車キロ・平均乗車密度

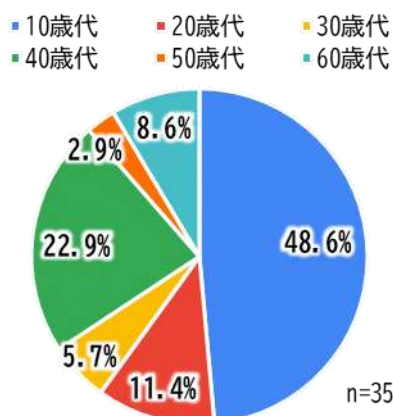


資料：輸送実績

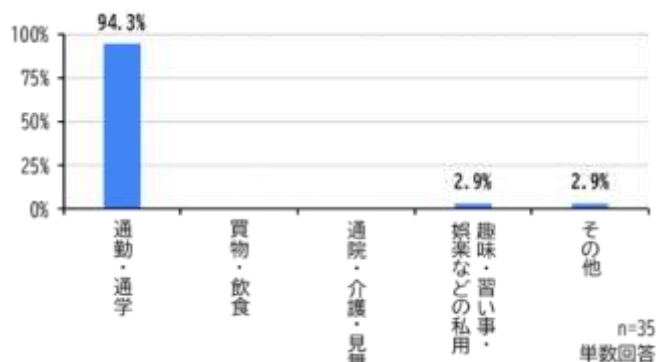
2) 路線バス利用者の特性

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

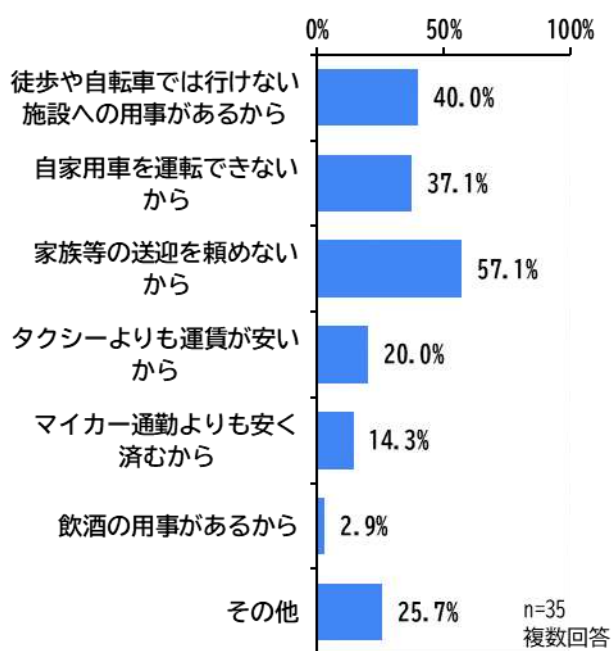
■ 年齢構成



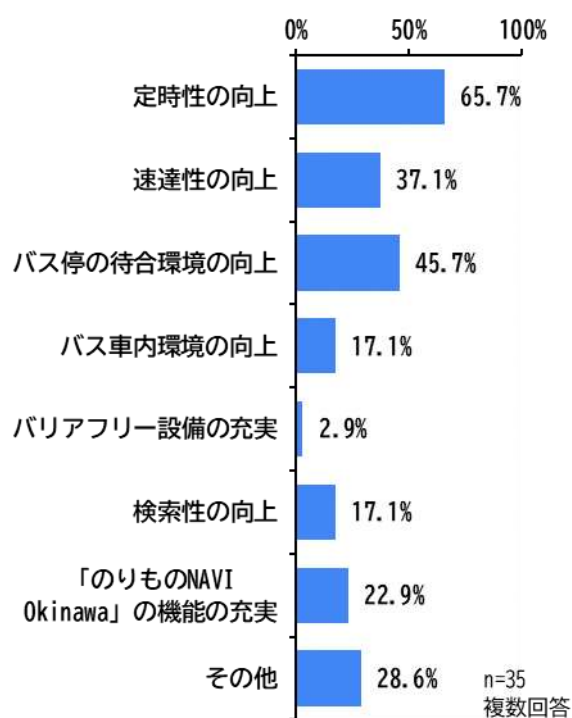
■ 路線バス利用時の外出目的



■ 路線バスを利用する理由



■ 路線バスへの改善要望



資料：路線バス利用者ヒアリング

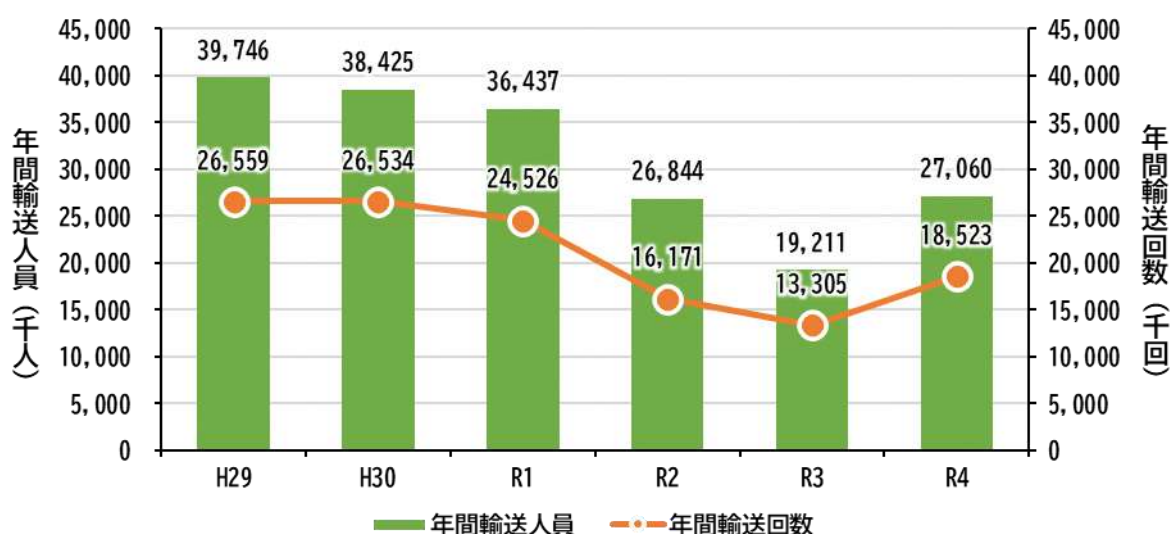
(4) タクシーの利用状況

1) タクシーの輸送状況

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

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

■ 沖縄本島地区におけるタクシーの年間輸送人員・年間輸送回数



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

2) タクシーの利用状況

- ・新型コロナウイルス感染症によって、利用者が最大6割ほど減少した。回復してきているが、実感はまだない。
- ・米軍基地を行き来できるベースカーも新型コロナウイルス感染症の影響を受けて売り上げが減少した。
- ・配車アプリやキャッシュレス決済の導入によって、若者の利用が増えた。

資料：タクシー事業者ヒアリング

3) タクシーの利用特性

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

資料：タクシー事業者ヒアリング

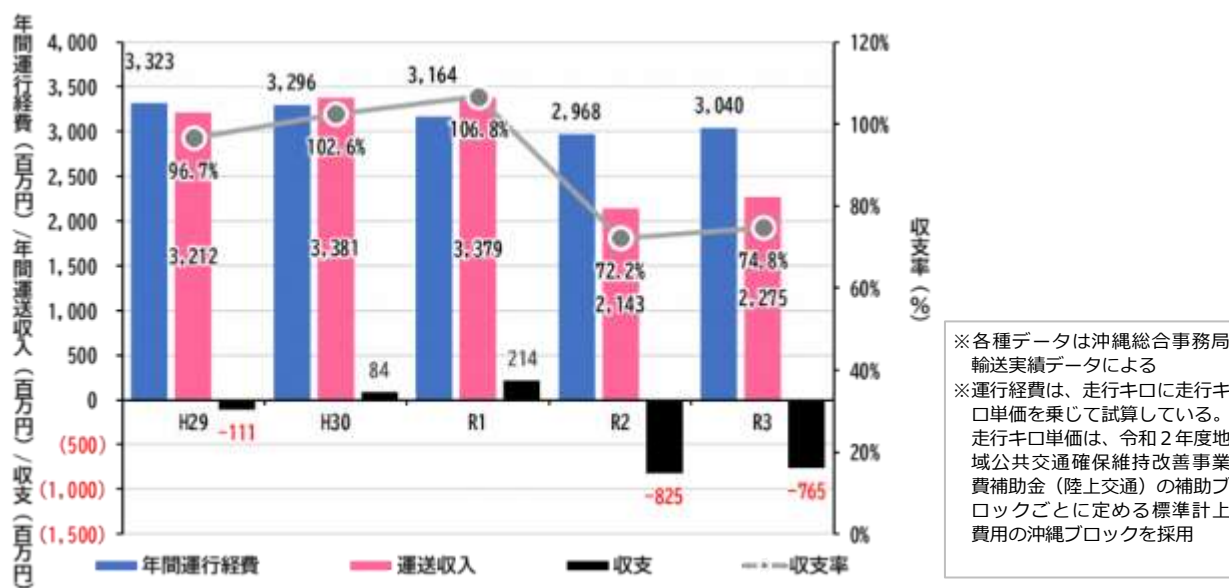
(5) 路線バス・タクシーの運営状況

1) 路線バスの収支状況

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

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

■市内を経由する路線バスの年間運行経費・年間運送収入・収支

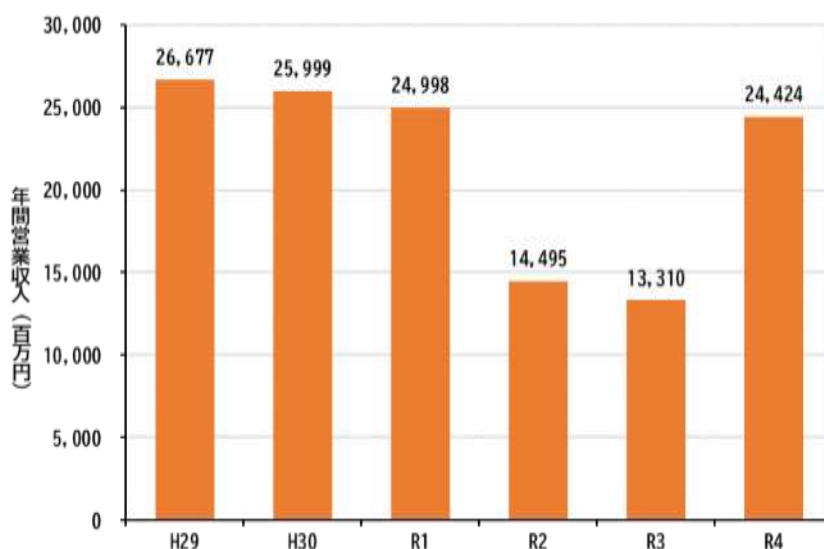


資料：輸送実績

2) タクシーの収支状況

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

■沖縄本島地区における年間営業収入



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

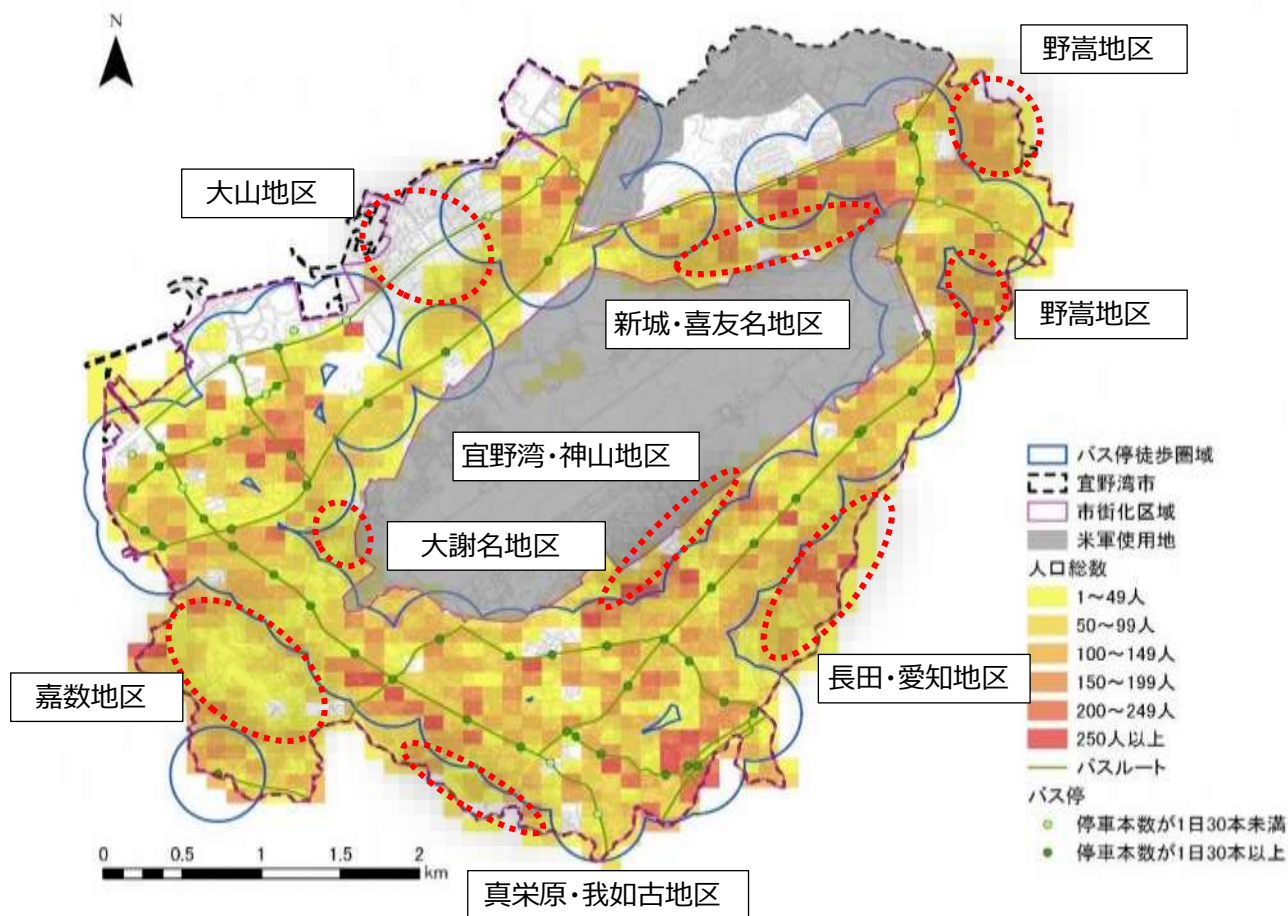
(6) 路線バスへのアクセス

1) 公共交通空白地域

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

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

■市内の公共交通空白地域



資料：宜野湾市都市計画マスタープラン改定に係る基礎調査業務委託（H31.3）

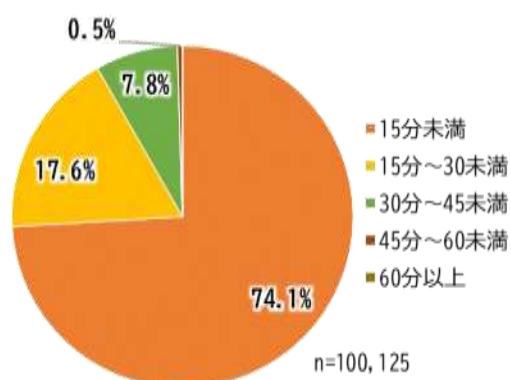
2) 最寄りバス停でのバスの利用しやすさ

市内を100mのメッシュに分割し、各メッシュから最寄りバス停までの徒歩での移動時間とバスの平均的な待ち時間を加えた「期待時間」を整理すると、国道58号、国道330号、県道34号線沿線は、バス停までの期待時間は概ね10分未満と利便性が高い状況にあります。

一方、宜野湾バイパス沿線や野嵩地区、宇地泊地区は運行本数が少なく30分以上、嘉数地区や長田地区などは、バス停まで遠く20分程度となっており、他地区よりも利便性が劣ります。

なお、市民の74%は15分未満でバスを利用できる環境にあります。

■ バス利用期待時間別人口割合



最寄りバス停でのバスの利用しやすさ とは

任意の時刻に家を出て、バスに乗車するまでの期待時間を算出

「期待時間」

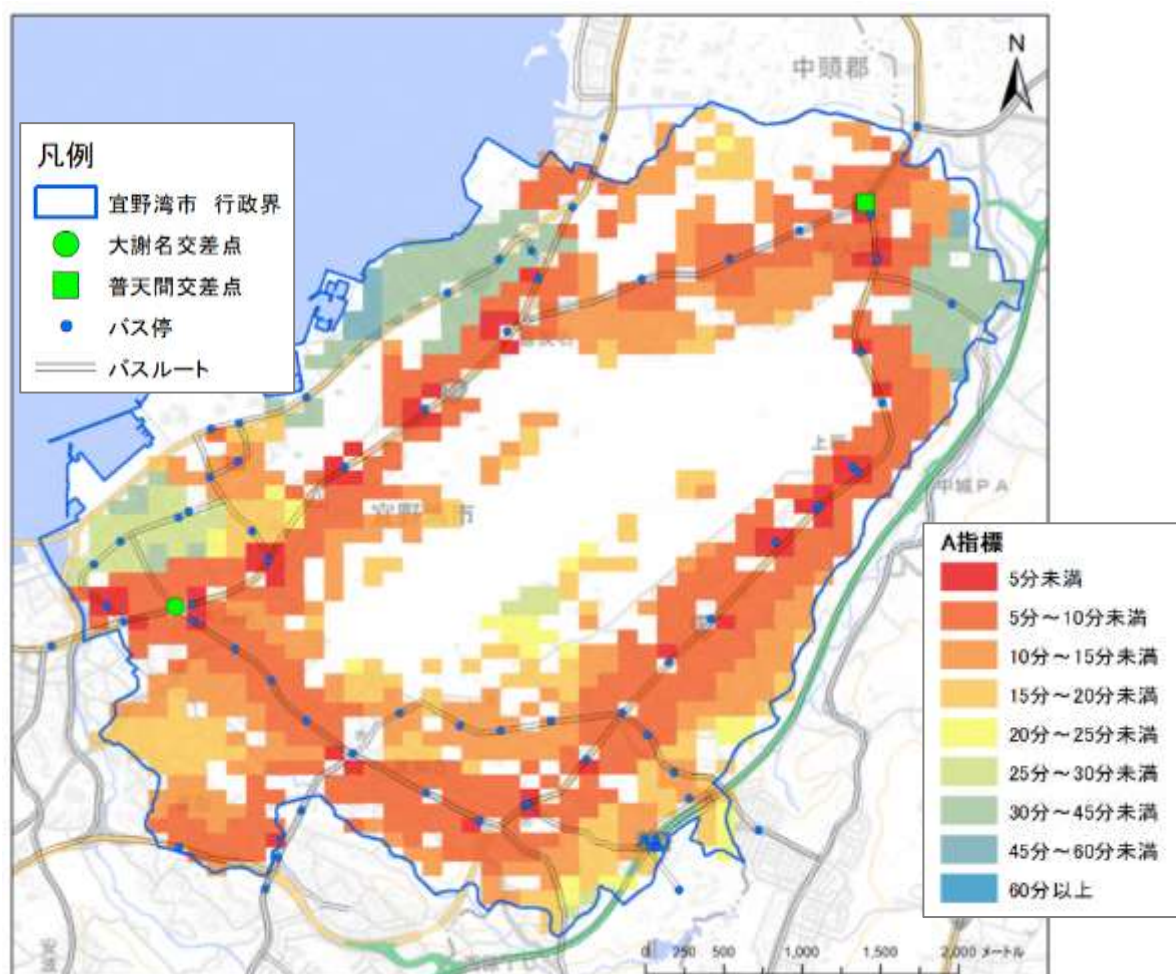
= 「最寄りバス停までの移動時間」

+ 「バスの運行頻度を反映した待ち時間」

※使用データ

- ・バス運行情報：バスマップ沖縄
- ・バスルート・バス停：国土数値情報
- ・100mメッシュ人口：国総研「将来人口・世帯予測ツール V2」

■ 各メッシュから最寄りバス停でバスに乗車するまでの期待時間



3. 移動特性

市民の通勤・通学や買物、通院での移動状況、路線バスの利用状況等を把握することを目的として、市民アンケート、高校生アンケートを実施しました。アンケート調査の概要は以下のとおりです。

■市民アンケートの概要

項目	内容
目的	普段の生活における移動に関する困りごとや、公共交通の利用実態や改善要望などを把握
調査対象	市内に居住する 15 歳以上 85 歳以下の市民
抽出方法	行政区別世帯数の割合に応じて、行政区別の配布票数を設定し、個別世帯の抽出は現地のポスティングで対応。
配布票数	3,500 世帯（各世帯に調査票 2 部配布）
調査手法	配布：ポスティングによる配布 回収：返信用封筒を用いた料金受取人払いによる郵送
調査期間	令和 4 年 10 月 24 日（金）～11 月 11 日（金） 19 日間
回収票数	1,423 票（回収率 20.3%）

■高校生アンケートの概要

項目	内容
目的	高校生の通学等における公共交通の利用状況、利用しない理由、改善要望等を把握する。
調査対象	普天間高校、宜野湾高校、中部商業高校、沖縄カトリック高校の 4 校
抽出方法	WEB アンケート
調査期間	令和 4 年 11 月 1 日（火）～11 月 11 日（金） 11 日間
回収票数	1,779 票

(1) 通勤・通学の移動特性

市民の通勤・通学は、市外が63%を占めており、日常的に市外へ移動しています。市外の通勤先は那覇市（31%）や浦添市（23%）が多くなっています。市内では、南地区、国際学園都市地区、東地区から、北地区や西地区への移動がみられます。

交通手段は、車（自分で運転）が79%と非常に高い割合を占めています。路線バスは5%と少ない状況でした。市内外別では、市内は徒歩・自転車も利用（11%）されています。

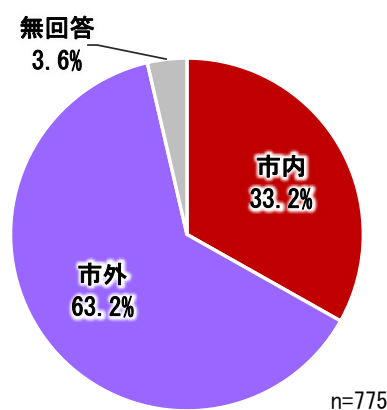
路線バスは市内外での差異はみられませんでした。

■ 都市計画マスタープランにおける地域区分

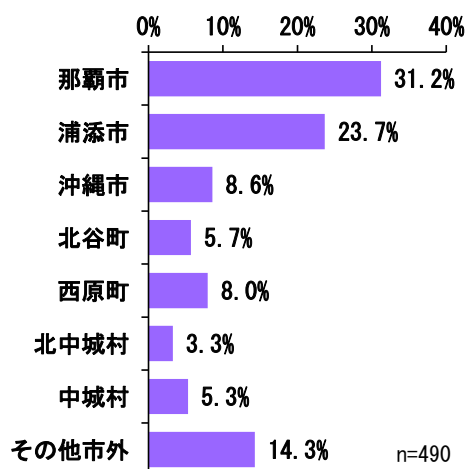


資料：宜野湾市都市計画マスタープラン

■ 通勤・通学先（市内の別）



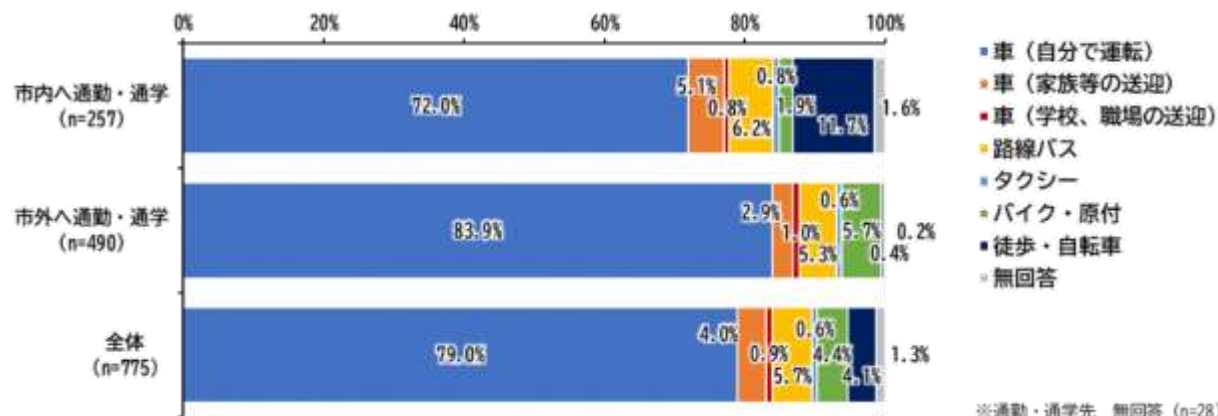
■ 通勤・通学先（市外の内訳）



■ 通勤・通学先（市内の内訳）

		通勤・通学先					
居住地		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区	計
	北地区 (n=41)	63%	22%	0%	10%	5%	100%
	西地区 (n=69)	16%	71%	7%	6%	0%	100%
	南地区 (n=54)	22%	30%	31%	13%	4%	100%
	国際学園都市地区 (n=65)	20%	23%	12%	42%	3%	100%
	東地区 (n=26)	19%	27%	4%	35%	15%	100%

■ 通勤・通学時の交通手段



※通勤・通学先 無回答 (n=28)

資料：市民アンケート

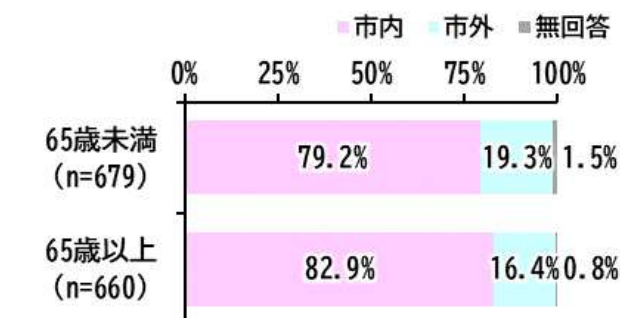
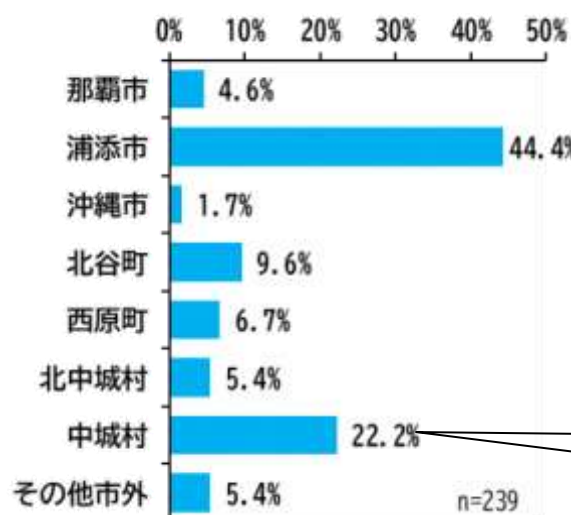
(2) 買物の移動特性

市民の買物は、年齢問わず多くの方が市内で済ませています。多くの方は居住地近くの商業施設を利用しています。そうした中で、北地区から東地区や西地区へ、西地区から北地区へ、南地区から西地区へなど、隣接地区への移動も見られます。市外では、浦添市や中城村への移動がみられます。

■買物先（市内外の別）

交通手段は、車（自分で運転）が最もよく利用されています。高齢者（65歳以上）は、家族等の送迎（12%）や徒歩・自転車（10%）も利用されています。

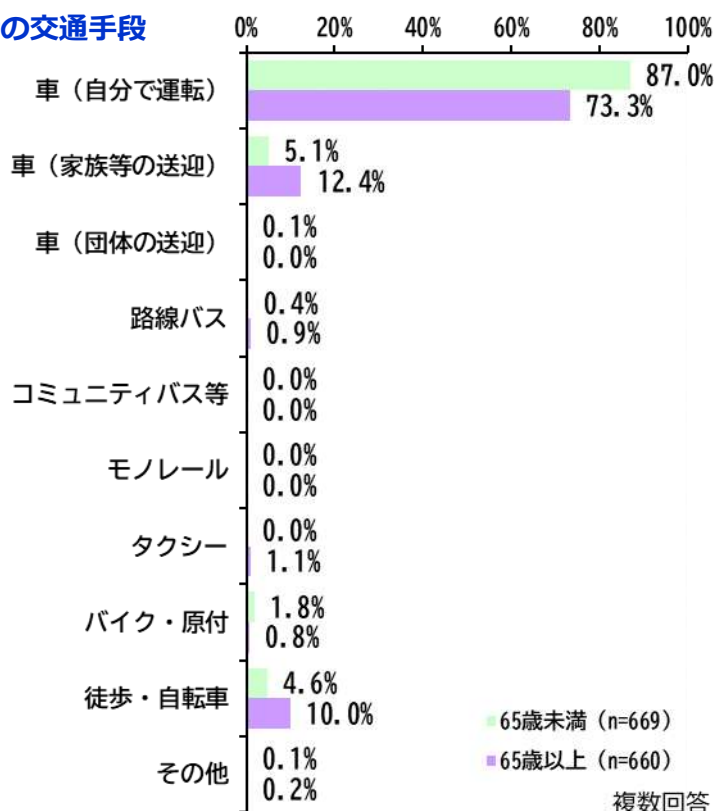
■買物先（市外の別）



嘉数地区の65%、大謝名地区の15%が浦添市に外出

愛知地区の15%、長田地区の13%が中城村に外出

■買物時の交通手段



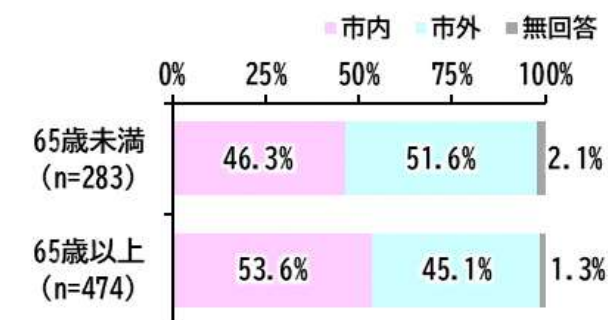
資料：市民アンケート

(3) 通院の移動特性

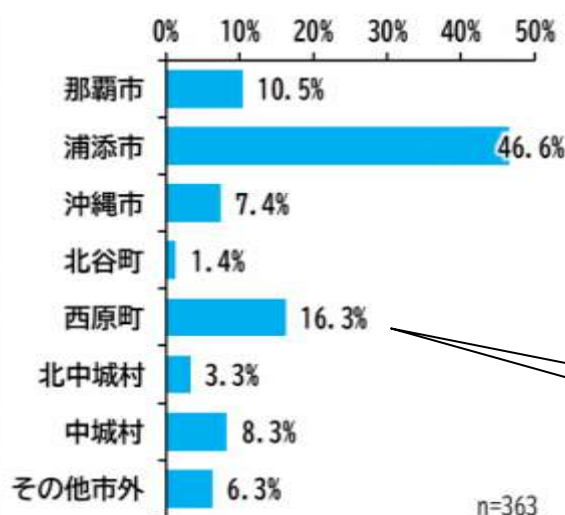
市民の通院をみると、半数程度は市外の医療機関を利用しており、浦添市や西原町が多くなっています。市内の医療機関を利用している人は基本的には居住地近くの医療機関を利用していますが、北地区は、西地区や東地区の利用も多くみられます。また、東地区から国際学園都市地区へ、南地区から西地区へなど、隣接地区への移動も見られます。

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

■ 通院先（市内外の別）



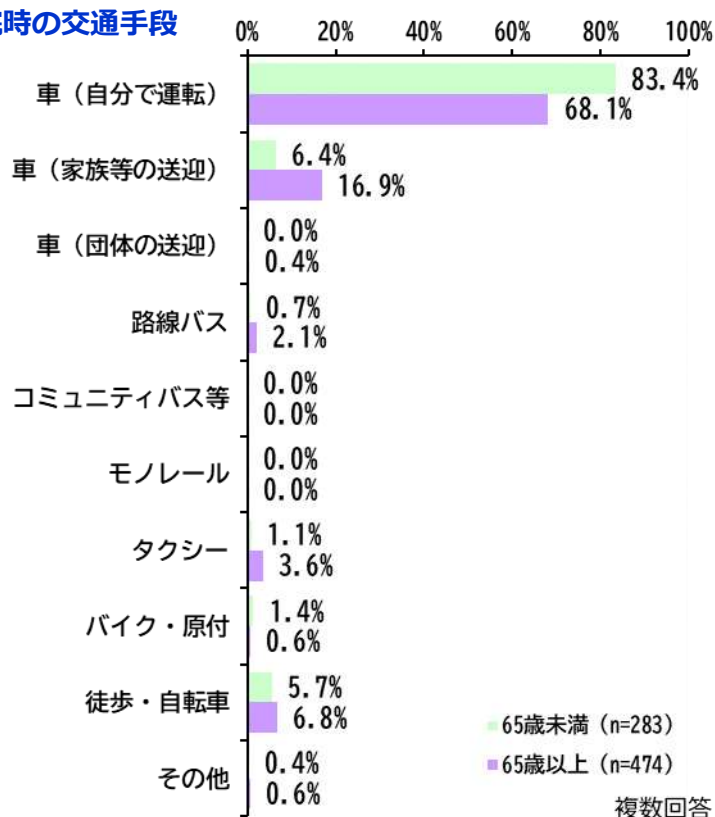
■ 通院先（市外の別）



野嵩地区や普天間地区を除く全域から各地区の10%~40%が浦添市内の医療機関を利用
特に嘉数地区や宇地泊地区は40%が利用

長田地区の13%、宜野湾地区の10%が西原町内の医療機関を利用

■ 通院時の交通手段



資料：市民アンケート

(4) 公共交通（路線バス）の利用状況

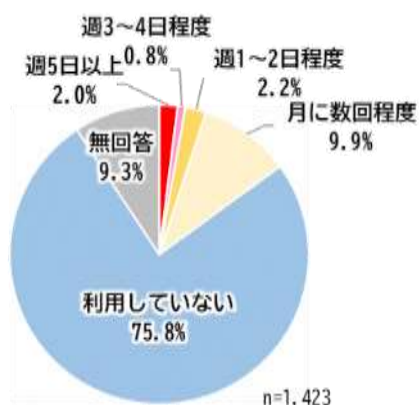
市民の路線バスの利用状況をみると、75%が「利用していない」と回答しています。利用している人の頻度をみても、「月に数回」（9%）や「週に1～2日」（2%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。高頻度（週3日以上）に利用している人は2%でした。

路線バスの利用目的をみると、「通勤・通学」（27%）や「買物・飲食」（26%）、「通院・介護・見舞」（12%）、「趣味・習い事・娯楽」（12%）など様々な用事で利用しています。

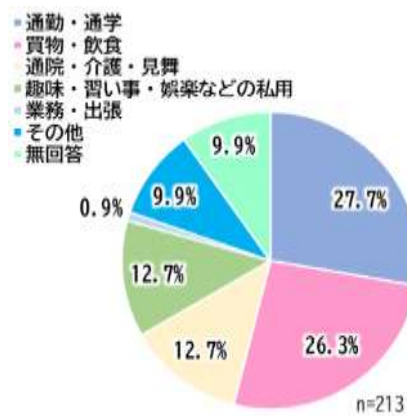
路線バスを利用しない理由として、「目的地まで時間がかかる」（24%）、「自宅や目的地からバス停が遠い」（18%）、「バス停での待ち時間がつらい」（17%）、「便数が少ない、利用したい時刻に運行していない」（17%）など、バスサービスそのものや、バスを利用する環境に対する意見があげられています。

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

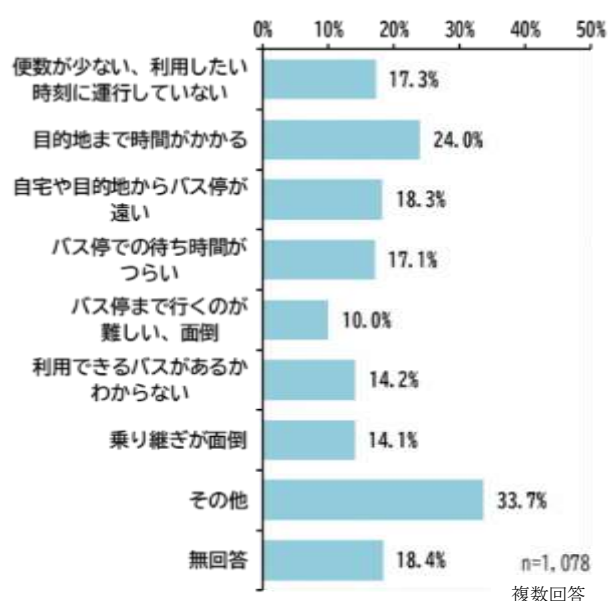
■ 路線バスの利用状況



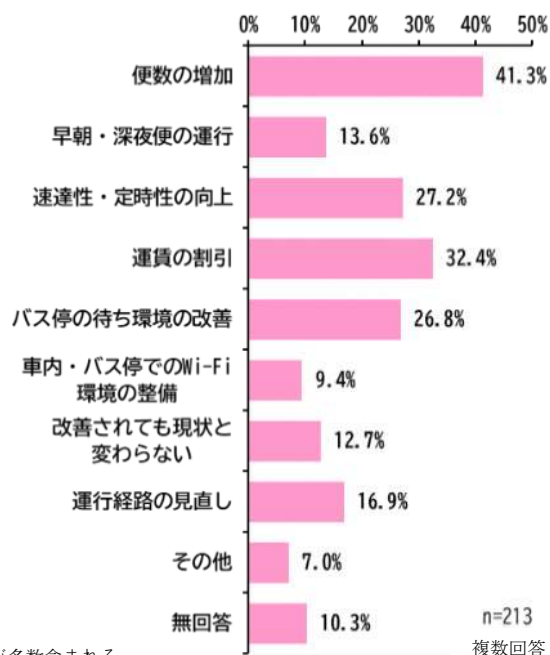
■ 路線バス利用時の外出目的



■ 路線バスを利用しない理由



■ 路線バスの利用を増やすために必要なサービス回線



※「その他」には「自家用車があるから」など路線バスを必要としていないものが多数含まれる

資料：市民アンケート

(5) 公共交通（タクシー）の利用状況

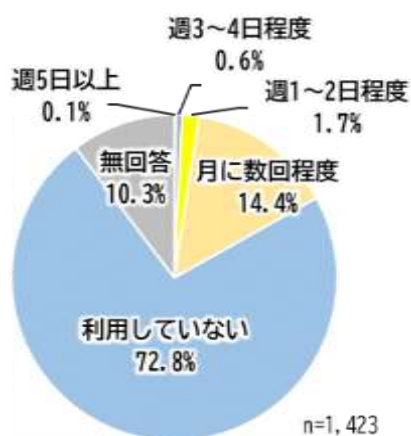
市民のタクシーの利用状況をみると、72%が利用していない状況となっています。利用している人の頻度をみても、「月に数回」（14%）や「週に1～2日」（1%）など利用頻度が低い人の利用が多くなっています。高頻度（週3日以上）に利用している人は1%でした。

タクシーの利用目的をみると、「買物・飲食」（42%）、「通院・介護・見舞」（19%）、「趣味・習い事・娯楽」（14%）など様々な用事で利用しています。

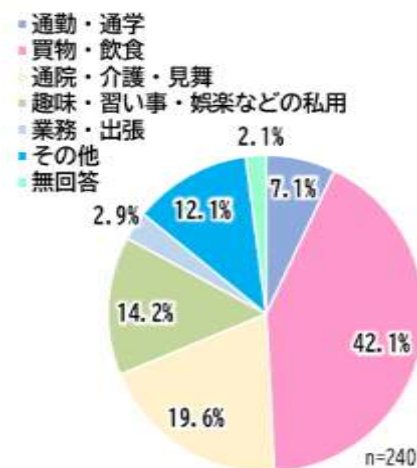
タクシーを利用しない理由には、「自家用車がある」や「バスを利用している」のほかには、「料金が高い」（7%）があげられています。

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

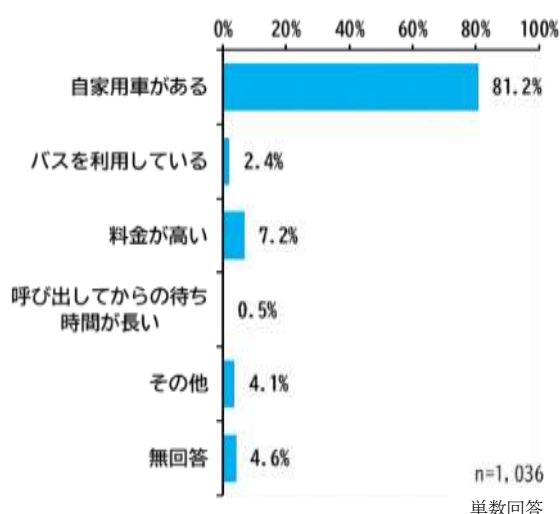
■ タクシーの利用状況



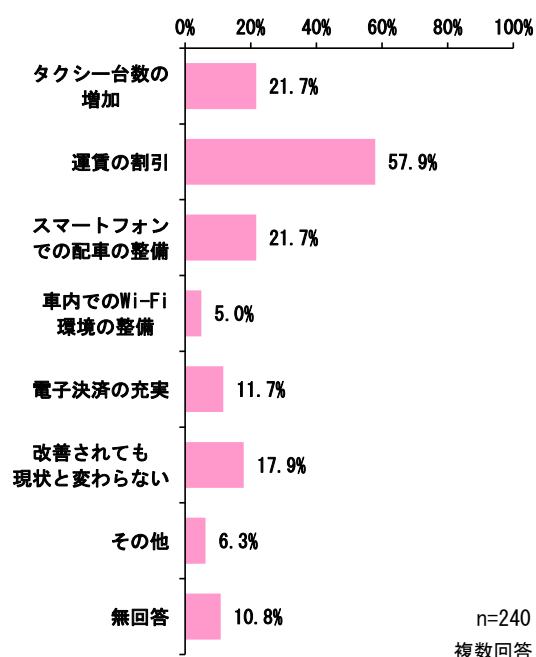
■ タクシー利用時の外出目的



■ タクシーを利用しない理由



■ タクシーの利用を増やすために必要なサービス回線



※「その他」には「自家用車があるから」などタクシーを必要としないものが多数含まれる

資料：市民アンケート

(6) 市内高校への通学特性

高校生アンケートの結果によると、普天間高校では通学手段として「バス」(46%)が最も高くなっていますが、他3校では「家族等の送迎」(32~38%)が最も割合が高く、普天間高校でも40%が利用しています。また、宜野湾高校では「自転車」の利用が多くなっています。

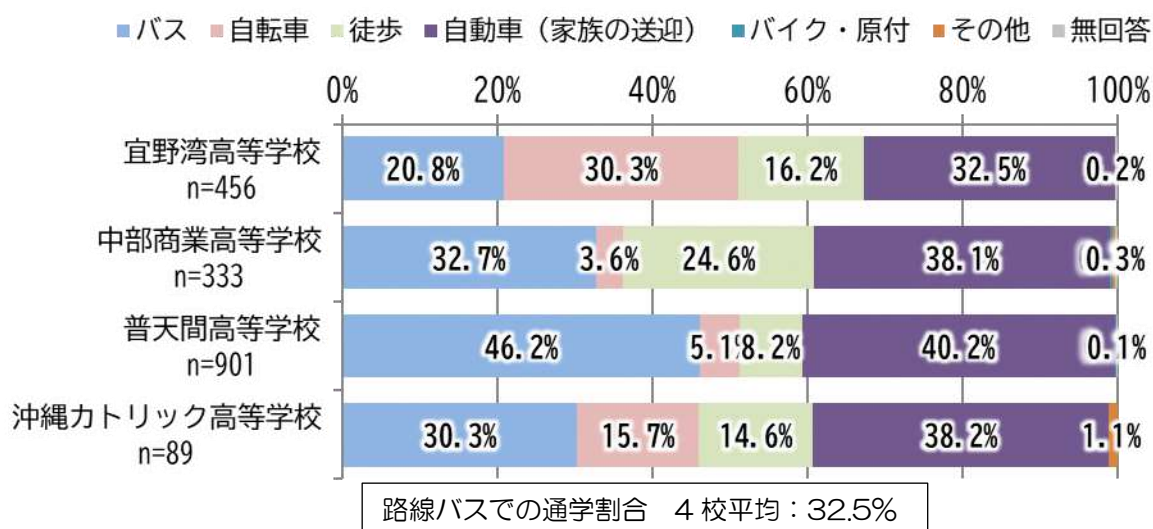
バスの利用パターンは、20~30%が登校時あるいは下校時のみの利用となっています。

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

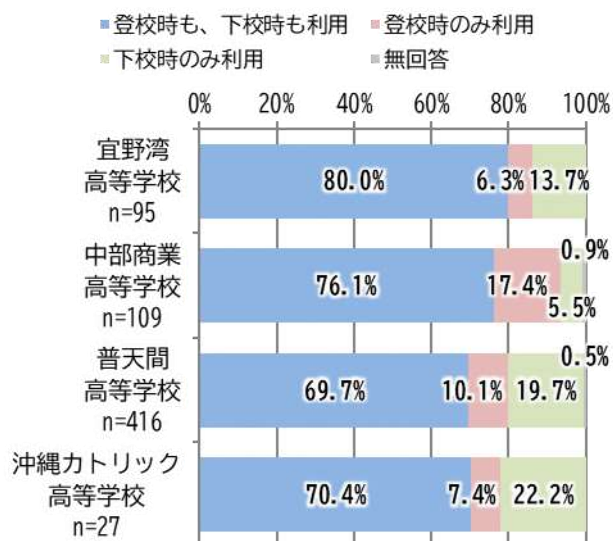
バスを利用しない理由には、「運賃、定期券が高い」(24%)、「時間がかかる」(23%)、「自宅や学校からバス停が遠い」(16%)、「利用できるバスがあるのか、よくわからない」(16%)など、運行サービスや利用環境、運行情報に関する意見が多くあげられています。

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

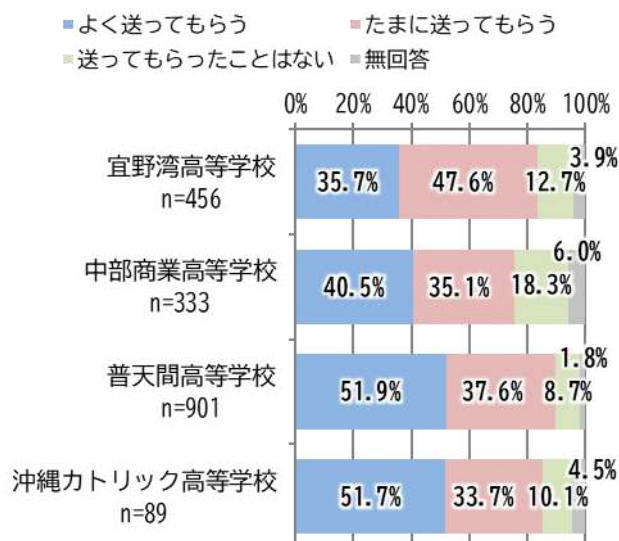
■ 通学手段 (学校別)



■ バスの利用パターン (学校別)

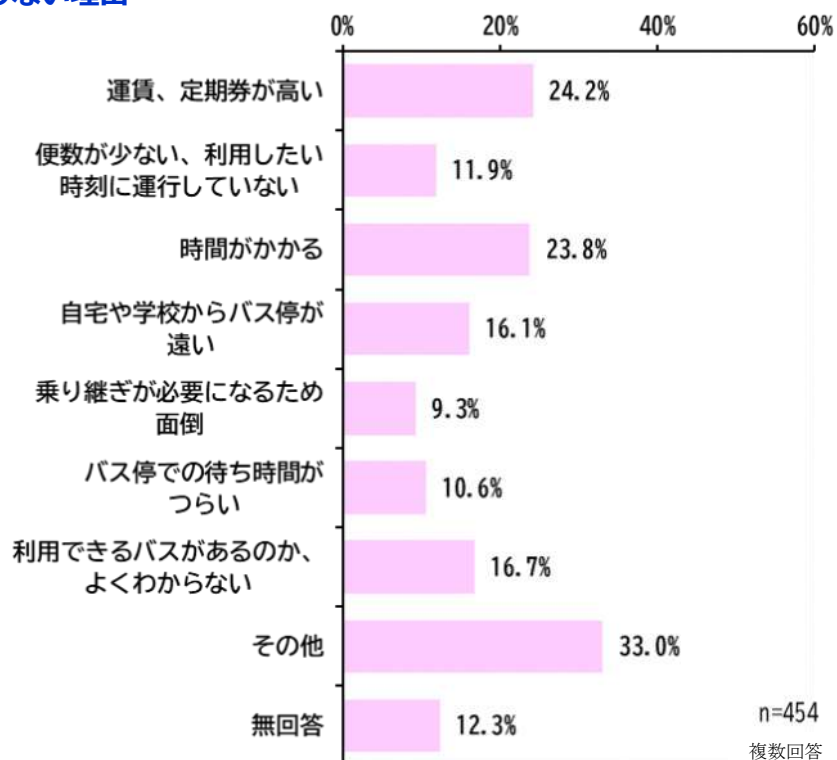


■ 送迎の頻度 (学校別)



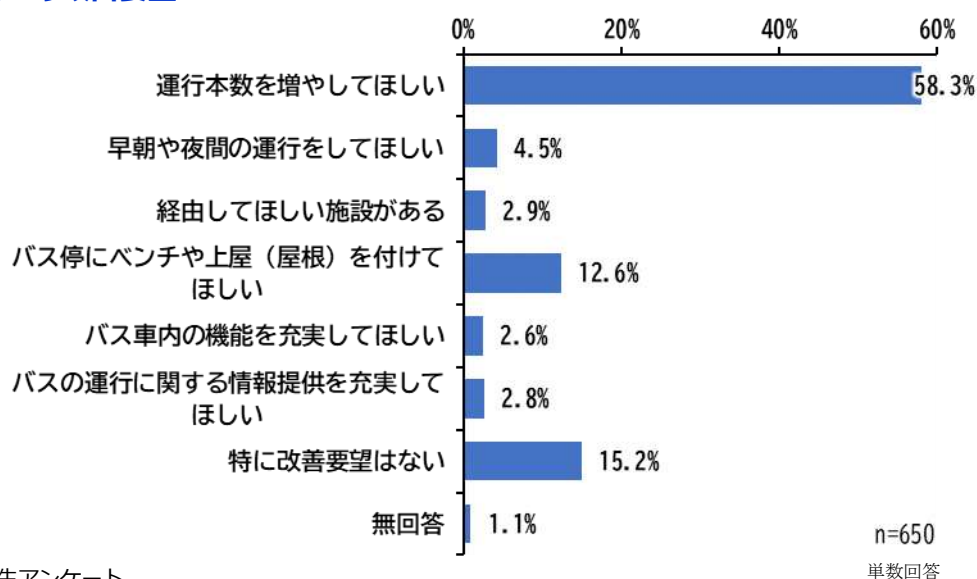
資料：高校生アンケート

■バスを利用しない理由



※「その他」では「徒歩で通学できるから」(66%)が多い

■バスへの改善要望



資料：高校生アンケート

4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ

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

■ 地域特性・公共交通の現状のまとめ

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

第 3 章

宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

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

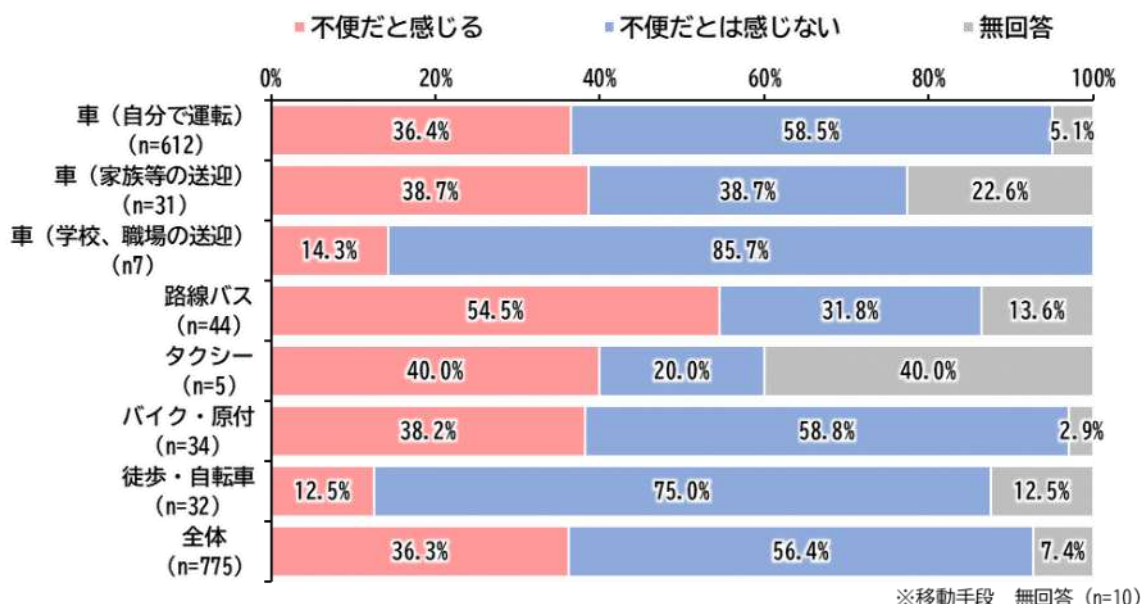
第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

1. 市民の移動に関する困りごと

(1) 通勤・通学での困りごと

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

■通勤・通学の際の困りごとの有無（交通手段別）



■通勤・通学の際の困りごとの内容（交通手段別）

	車（自分で運転） n=612	車（家族等の送迎） n=31	車（学校、職場の送迎） n=7	路線バス n=44	タクシー n=5	バイク・原付 n=34	徒歩・自転車 n=32	全体 n=775
渋滞で時間が読めない	32%	29%	14%	16%	20%	29%	3%	30%
バスが遅れ、時間が読めない	2%	19%		27%		9%	3%	4%
時間がかかる	14%	3%	14%	14%		9%	3%	13%
運転に不安がある	2%					3%	3%	2%
バスの便数が少ない	1%	19%		20%	20%	3%	3%	3%
バスの早朝便や深夜便がほしい	1%	6%		2%				1%
バス停での待ち時間がつらい	1%	6%		9%			3%	1%
バス停の駐輪場、駐車場が少ない	1%							1%
車内が混雑して座れない				14%				1%
天候が厳しい日の徒歩、自転車がつらい	1%			11%	20%	3%		2%
通勤・通学費がかかる	9%	3%	14%	7%	0%	6%		8%

資料：市民アンケート

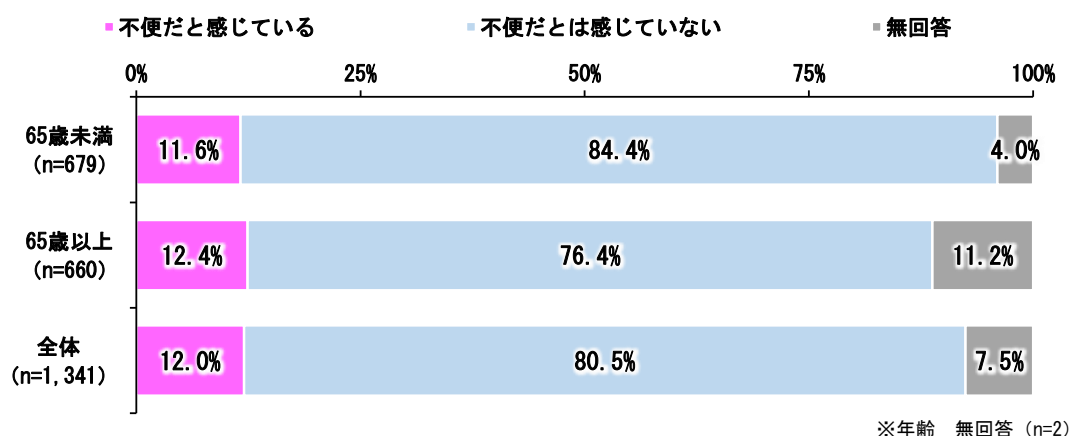
(2) 買物の際の移動についての困りごと

買物の際の困りごとについてたずねたところ、80%は不便を感じていません。

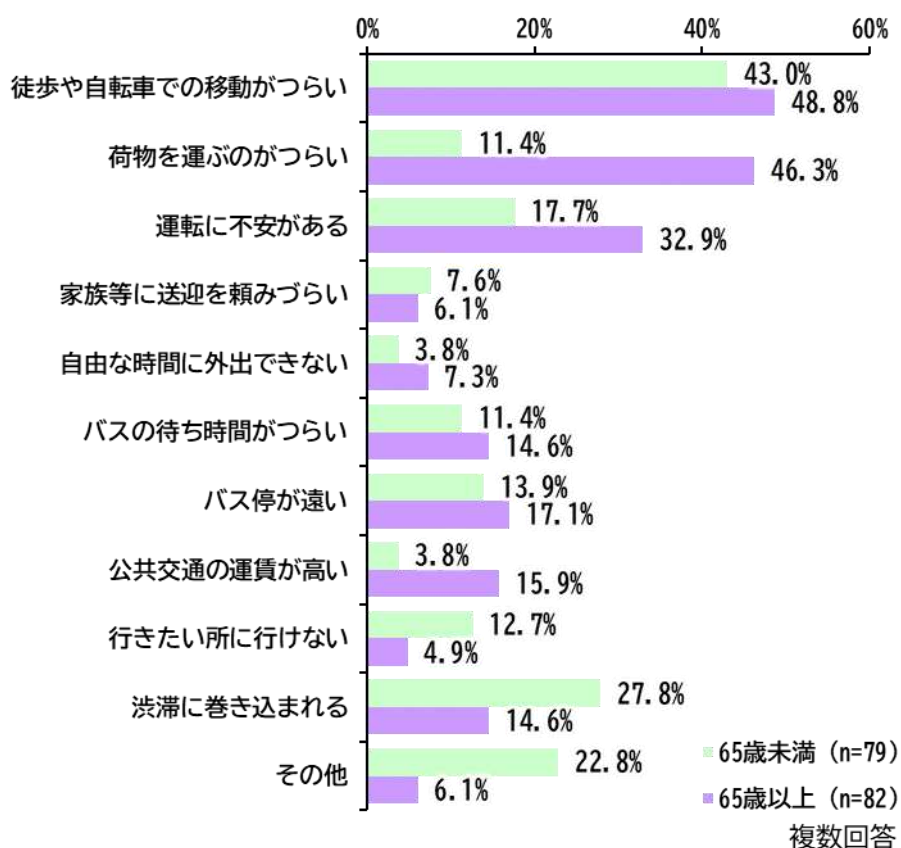
ただし、12%が「不便を感じている」と回答しており、身体的な負担に関する困りごとがあげられています。

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

■ 買物の際の困りごとの有無（年齢層別）



■ 買物の際の困りごとの内容（年齢層別）



資料：市民アンケート

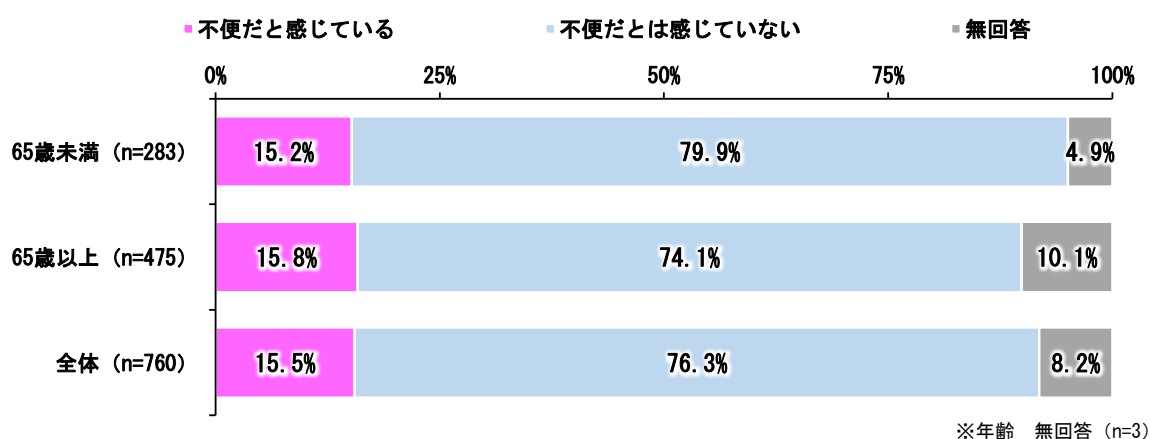
(3) 通院の際の移動についての困りごと

通院の際の困りごとについてたずねたところ、76%は不便を感じていません。

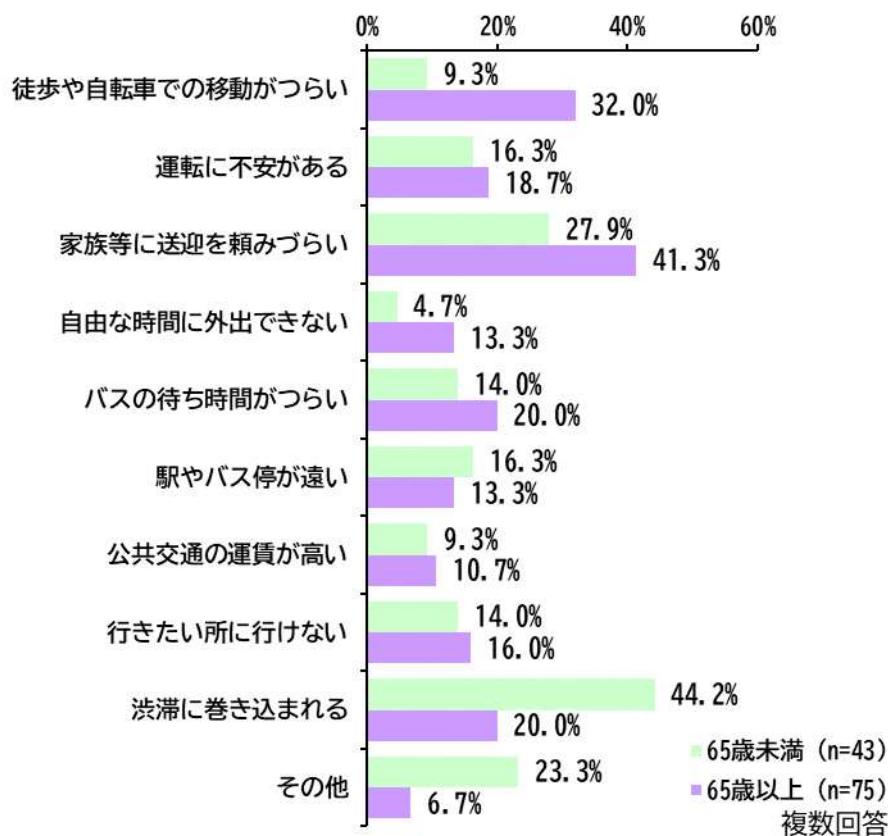
ただし、15%が「不便を感じている」と回答しており、送迎への気兼ねや身体的な負担、渋滞に関する困りごとがあげられています。

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

■ 通院の際の困りごとの有無（年齢層別）



■ 通院の際の困りごとの内容（年齢層別）



資料：市民アンケート

(4) 不便地域での困りごと

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

■ 不便地域での困りごと

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

資料：空白地域民生委員ヒアリング

(5) 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向

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

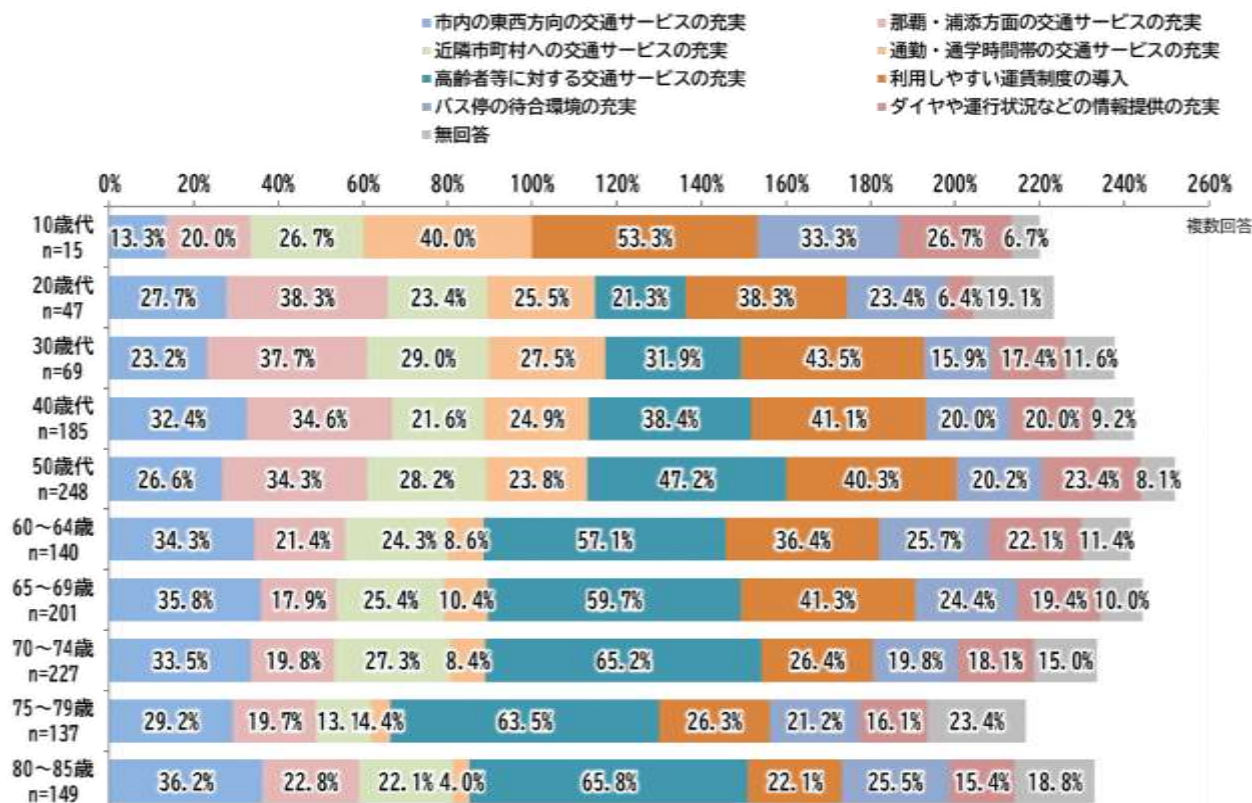
年代別では、「利用しやすい運賃制度の導入」は、どの年齢層でも多く回答され、10歳代は「通勤・通学時間帯の交通サービスの充実」(40%)への回答も多くなっています。20歳代、30歳代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(38%)への回答も多くなっています。

40歳代、50歳代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(34%)、「高齢者等に対する交通サービスの充実」(38~47%)への回答も多くなっています。

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



■ 本市における公共交通の今後のあり方に対する意向（年齢層別）



資料：市民アンケート

2. 関係者の課題認識

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

■ 交通事業者等関係者が抱える問題・課題

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

資料：関係者ヒアリング

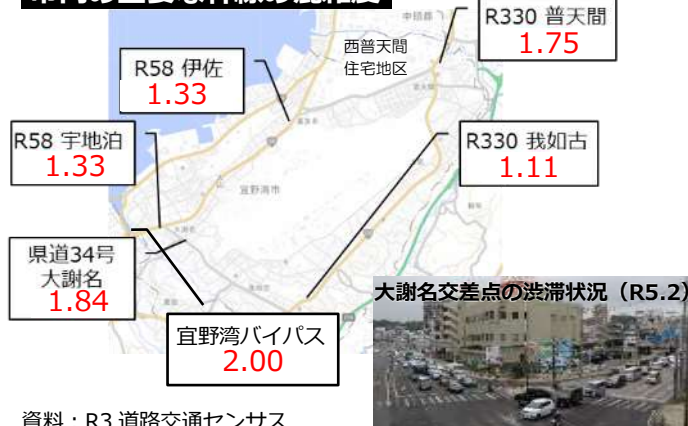
3. 地域公共交通の問題点

(1) 交通渋滞と路線バスの定時性損失

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

定時性の損失や迎車の遅れは、利用者の不満につながり、利用の敬遠につながっています。

市内の主要な幹線の混雑度



交通渋滞に関する交通事業者の意見



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

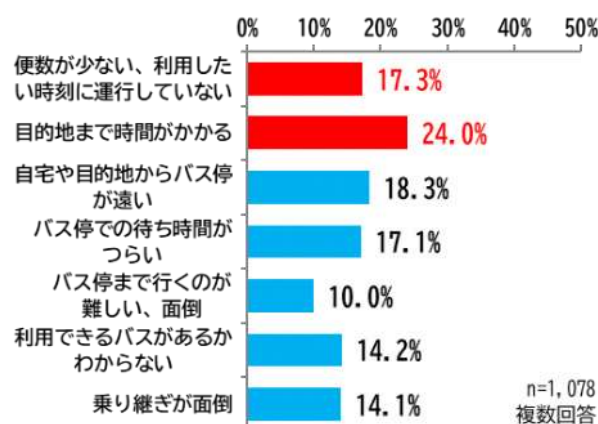
市民のバスの定時性損失・速達性低下に対する意見

■バス利用者の改善要望



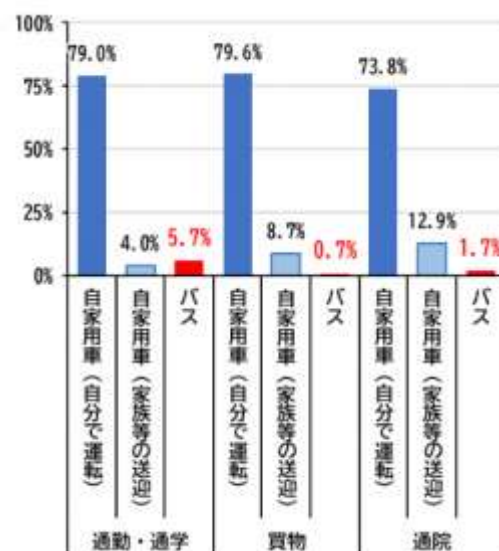
資料：バス利用者アンケート

■市民のバスを利用しない理由



資料：市民アンケート

宜野湾市民の交通手段分担率



資料：市民アンケート

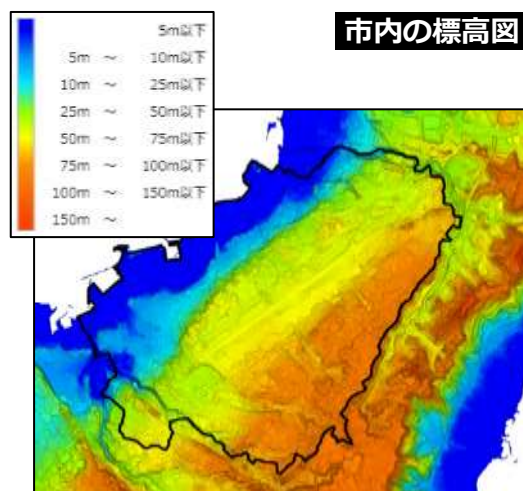
(2) 高齢者の外出時の不便

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

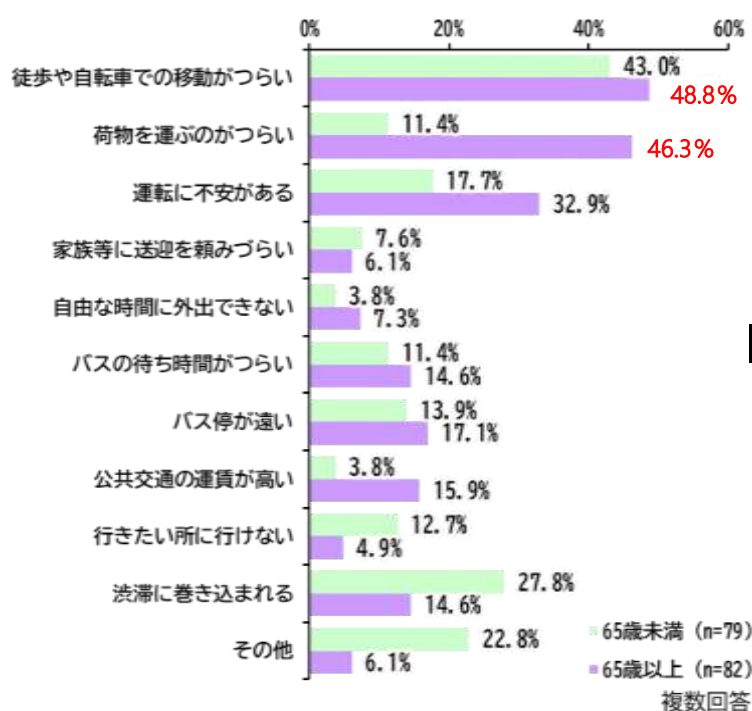
また、道路状況も道幅が狭く、歩行空間が確保されておらず、安全性に懸念を持つ声が多くなっています。

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

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



買物の際の移動に関する困りごと



資料：市民アンケート

道路の幅員状況



公民館までのアクセス（例：長田地区）



- ・行政区が広いので、会合やミニデイサービスを開催しても公民館まで来ることが難しい。
- ・公民館での集まりの際、志真志バス停から公民館への上り坂がきついと感じる。

資料：自治会ヒアリング

(3) 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

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

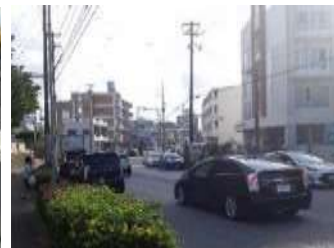
市外からの通学も多くみられます。沖縄市や浦添市、那覇市からの通学にはバス路線があるものの、西原町や北谷町、中城村からは路線が少なく、特に西原町からの通学は送迎の割合が高くなっています。

交通渋滞は、近隣の交通環境の悪化や社会経済の損失につながっています。

■ 普天間交差点 市役所向き



■ 沖縄カトリック高校前 送迎の様子



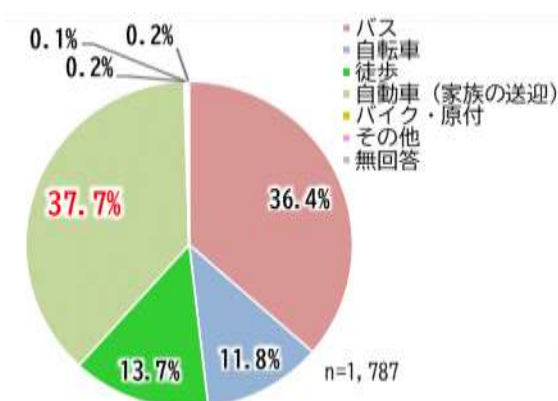
■ 我如古交差点



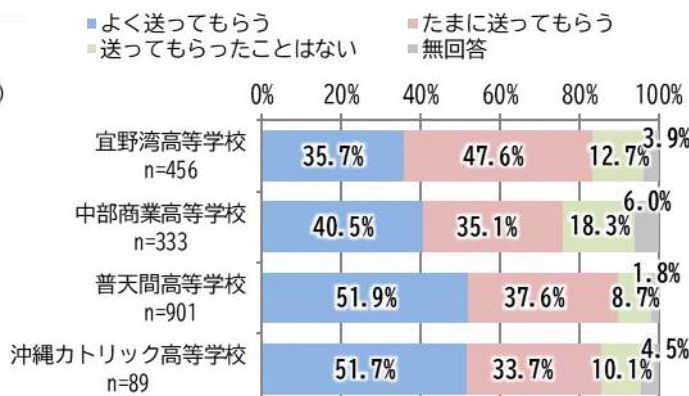
■ 中部商業高校前



高校生の主な通学手段

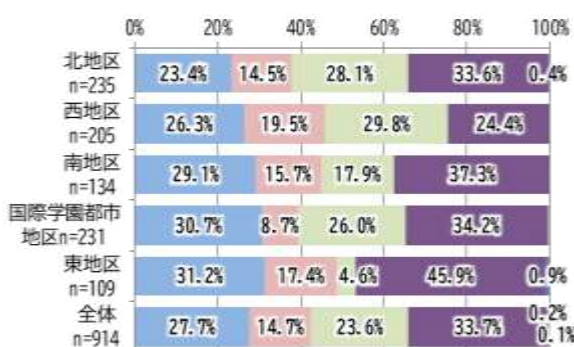


送迎の頻度（普段は送迎以外の者も含む）

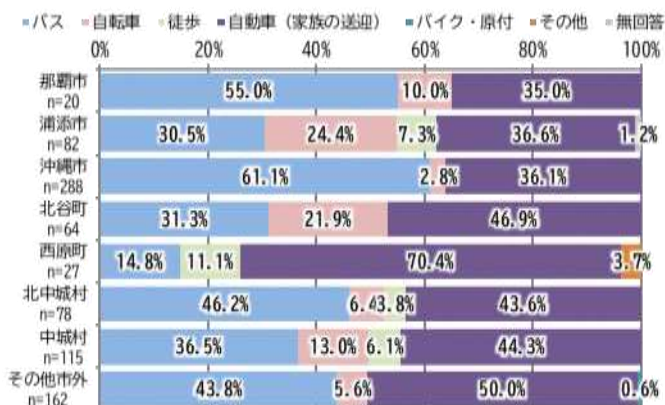


居住地別の通学手段

<市内>



<市外>



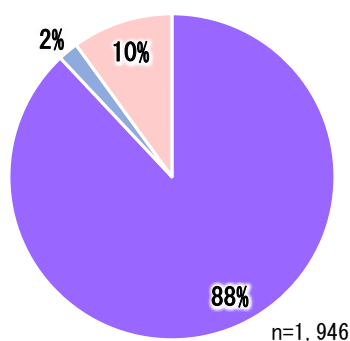
- ・雨の日は送迎が増えるため、学校付近が交通渋滞を引き起こしている。送迎に対する地域住民から苦情も出ている。
- ・生徒は送迎の便利さに頼っていると思われる。近隣住民に迷惑がかかることを考えると、バスを利用してほしい。

資料：高校生アンケート

(4) 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

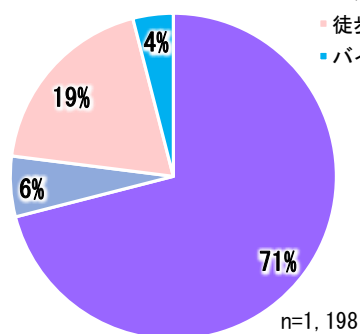
土地区画整理事業が進められている西普天間住宅地区において、琉球大学医学部及び大学病院の移設が進められており、**その開院が令和7年1月、開学が令和7年4月に予定されています。**開学・開院に伴い、教職員（約1,950名）、学生（約1,200名）、外来患者（年間約27.4万人）の交通需要が集中し、周辺道路への影響が懸念されます。

教職員の交通手段



資料：琉球大学ヒアリング

学生の交通手段



- 自動車
- 公共交通
- 徒歩・自転車
- バイク・原付

市内の主要な幹線の混在度



資料：R3 道路交通センサス

R330 普天間	交通量	混雑度	旅行速度
現状	35,106 台/12h	1.75	16.8 km/h

教職員の自動車通勤交通 : 約 1,650 台 ※1
 学 生の自動車通学交通 : 約 1,000 台 ※1
 外来患者の自動車交通 : 約 840 台 ※1※2
 住宅等ゾーン居住者の交通 : 約 1,300 台 ※3

移設後	35,163 + a 台/12h	悪化	低下
-----	-------------------------	-----------	-----------

※1 琉球大学ヒアリング

※2 H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

※3 H28 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用及び周辺整備検討調査業務委託（沖縄県）

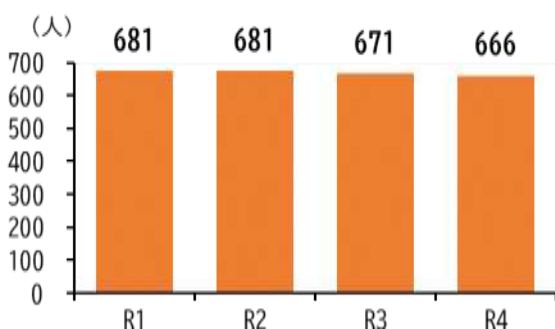
(5) バス事業者の厳しい経営環境・人手不足

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

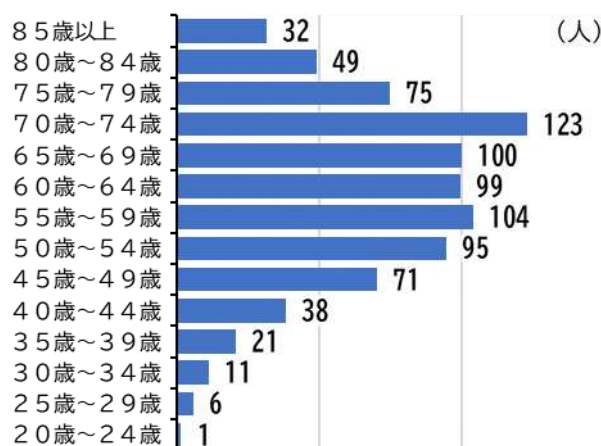
市内を運行する路線バスの収支状況



市内を運行する路線バス4社の運転手数



大型二種免許の年齢別保有者数（全国）



- ・リソースが限られている中、大量輸送が可能な特性を活かして**効率的な運行**とすることが求められている。
- ・需要はあるがボリュームは大きくない部分はコミュニティ交通やタクシー等でカバーし、まとまった需要をバスで担うといった**交通サービスの機能の整理**が必要。



- ・運転手の高齢化の進行、新たな成手が不足しており、**運転手不足が深刻化**してきている。
- ・現状のサービス水準を維持することもままならない状況。
- ・労働基準の見直しによって、さらに路線の維持が難しくなることが予想される。

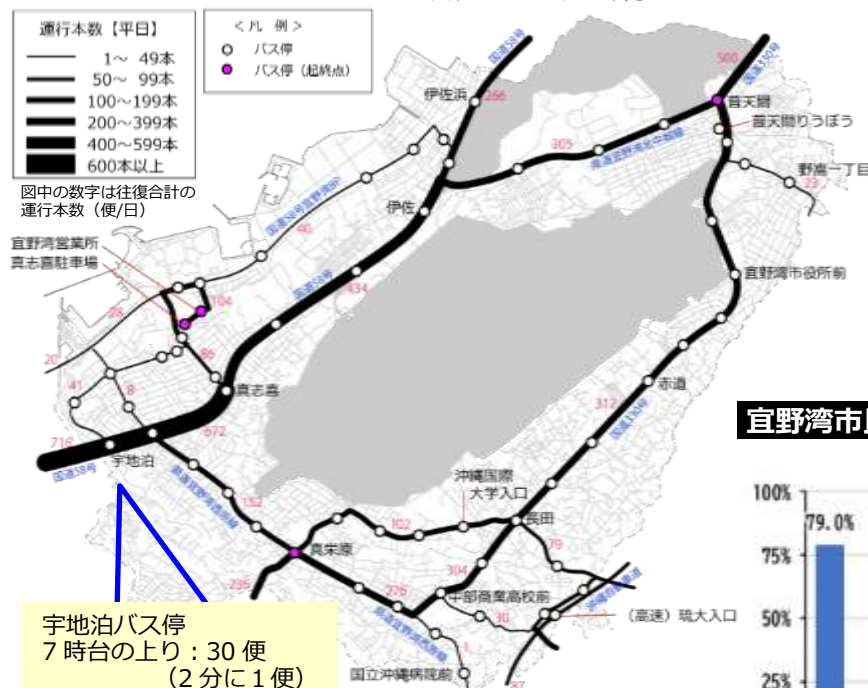
資料：交通事業者ヒアリング

(6) 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

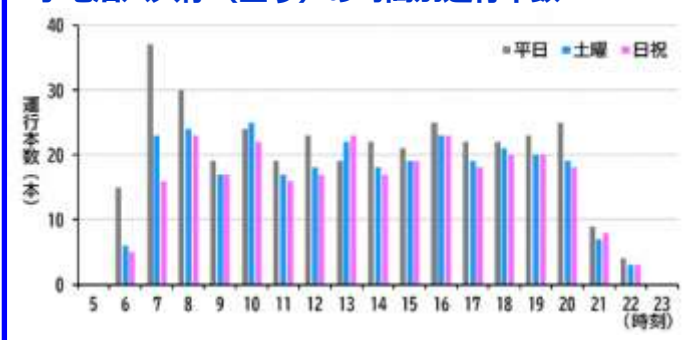
路線バスの運行本数は、国道58号宇地泊で平日716本、7時台の那覇方面は30便（平均2分に1便）運行しており、サービス水準は非常に高くなっております。一方で、バス利用率は低く、バス輸送人員は減少し輸送効率も低下しています。そうした中、バスへの改善要望として「便数の増加」が指摘されており、ニーズとサービスとのギャップが生じています。

道路区間別のバス運行本数

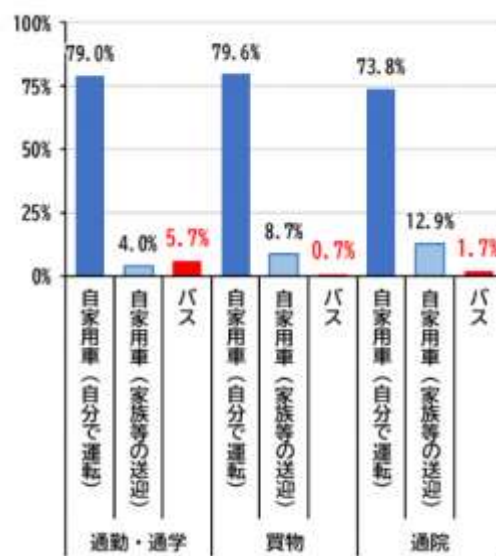
資料：バスマップ沖縄ナビタイム



■宇地泊バス停（上り）の時間別運行本数



宜野湾市民の交通手段分担率

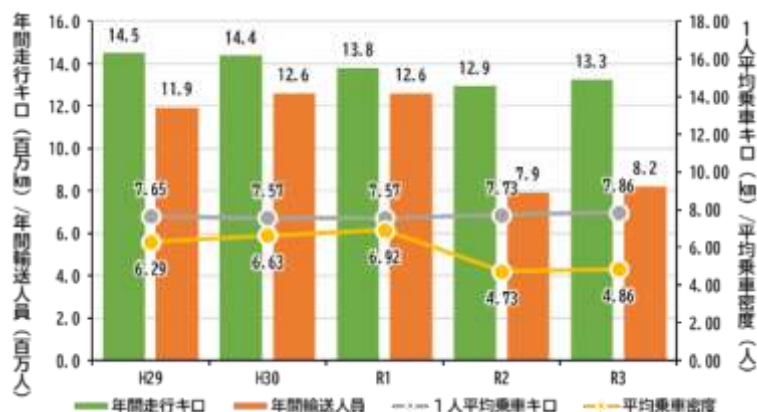


資料：市民アンケート

バス利用を増やすために必要な改善



市内を經由するバスの輸送人員・平均乗車キロ・平均乗車密度



資料：輸送実績

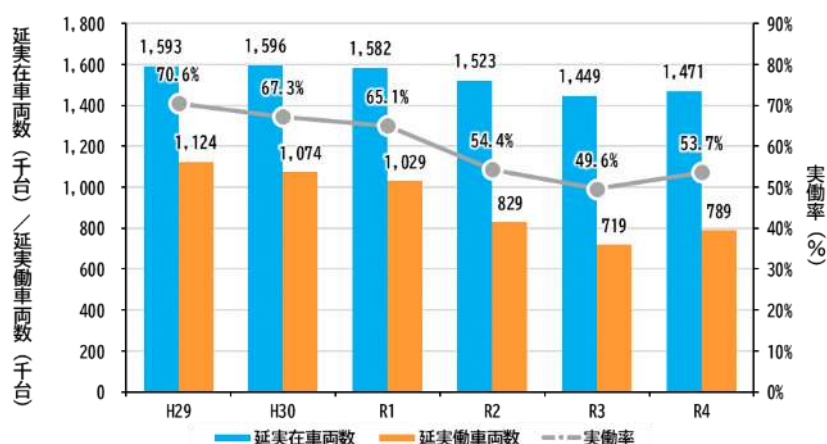
資料：市民アンケート

(7) タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足

新型コロナウイルス感染症により利用者が減少、運転手も退職等で減少したことからタクシー車両の稼働が低下しています。経営が芳しくない中、車両のバリアフリー化など設備投資もできていません。

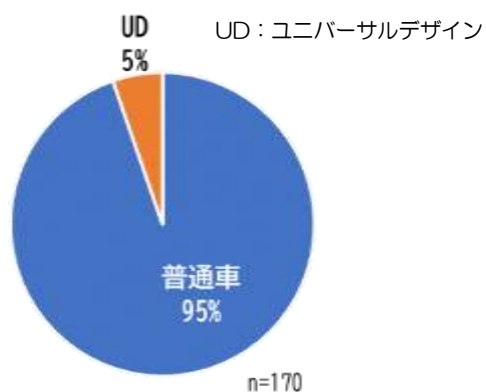
運転手の高齢化や成手不足によって、運転手の不足がより一層深刻化しており、ニーズに応えきれない状況にあります。

沖縄本島地区のタクシーの稼働状況



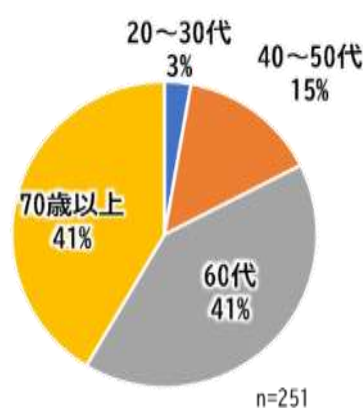
資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

市内タクシー事業者の車種構成



資料：タクシー事業者ヒアリング

市内タクシー事業者の運転手年齢構成



沖縄本島地区のタクシーの輸送人員・輸送回数



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧



- ・運転手不足が深刻。感染回避のために離職も発生。
- ・新型コロナウイルス感染症もあり、経営が非常に厳しい。車両や無線等の維持もできていない。
- ・利用者から電話がつかない、長く待たされるとの意見が上がっているのは把握しているが、運転手が足りないため応えきれない。
- ・公共施設にタクシー乗り場がない（待機場所がないため呼び出しに時間を要する）。タクシーの公共交通としての位置づけがされていない。

資料：交通事業者ヒアリング

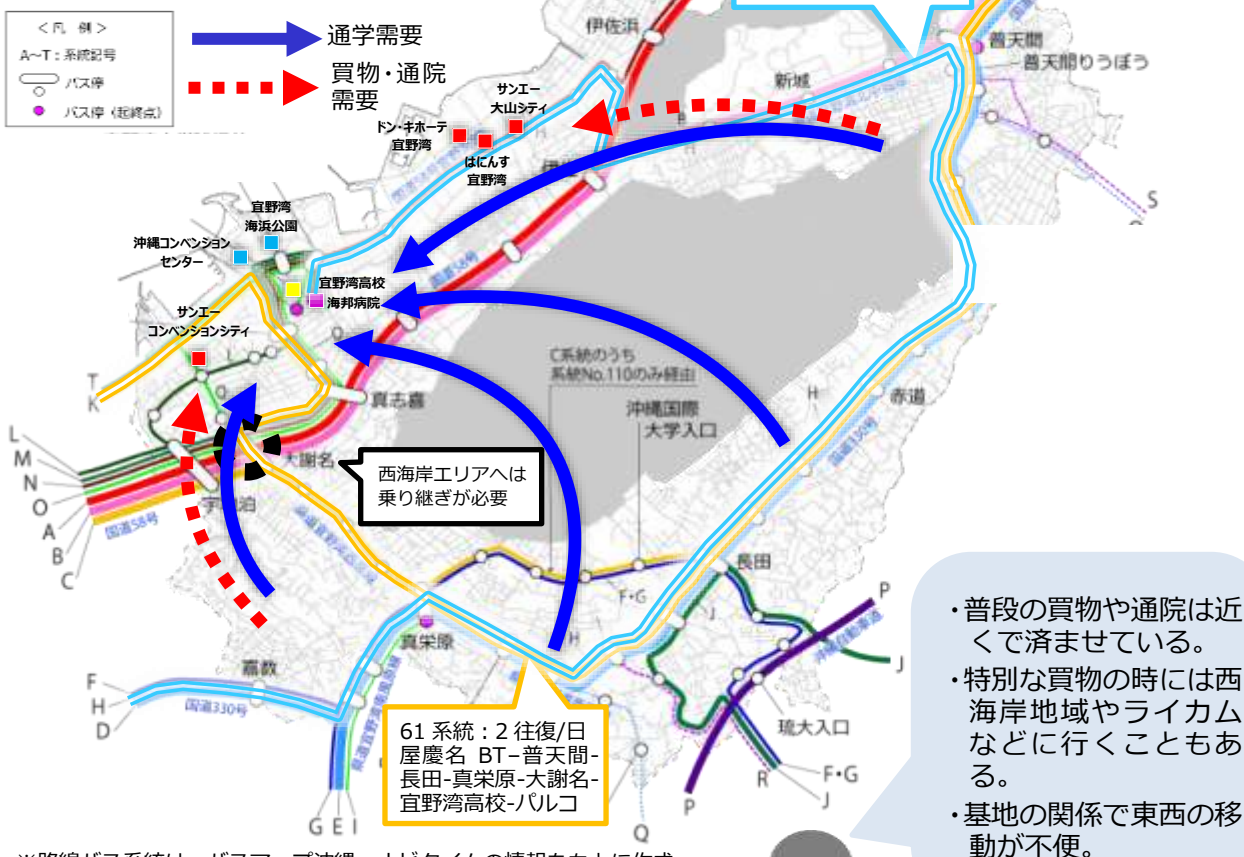
(8) 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ

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

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

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

市民の買物、通院、通学の西地区への移動と路線バス系統



※路線バス系統は、バスマップ沖縄、ナビタイムの情報をもとに作成

居住地別の買物先

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
北地区 (n=164)	93%	4%	0%	0%	4%
西地区 (n=218)	3%	96%	0%	0%	0%
南地区 (n=134)	7%	37%	48%	6%	2%
国際学園都市地区 (n=202)	4%	8%	32%	53%	2%
東地区 (n=82)	26%	5%	4%	27%	39%

市内在住の高校生の通学先と居住地域

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
宜野湾高等学校 (n=456)	26%	31%	15%	18%	10%
中部商業高等学校 (n=333)	21%	12%	13%	38%	16%
普天間高等学校 (n=901)	31%	19%	14%	25%	12%
沖縄カトリック高等学校 (n=89)	0%	24%	43%	33%	0%

市内各地から宜野湾高校へ通学

居住地別の通院先

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
北地区 (n=59)	25%	31%	7%	15%	22%
西地区 (n=75)	1%	95%	4%	0%	0%
南地区 (n=73)	1%	29%	56%	5%	8%
国際学園都市地区 (n=97)	2%	10%	26%	40%	22%
東地区 (n=47)	2%	9%	9%	28%	53%

市内各地から西地区への買物、通院も見られる

資料：市民アンケート、高校生アンケート

4. 地域公共交通の課題

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

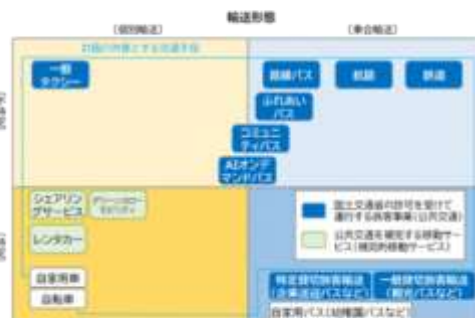
(1) 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築

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

交通機関の役割の整理、サービス水準の規定

路線バスの担うべき輸送を定義

その他の交通が担うべき輸送を定義



資料：福岡県宗像市

階層的ネットワークの構築（交通拠点の明確化を含む）

幹線となる路線バスの結節点（交通拠点）を明確化

※基幹バスシステム構築の検討状況とも整合、調整を図る



現在の路線バス網に、地域内を運行するコミュニティ交通や、タクシー、シェアリングサービスなどを加えて、**市内の公共交通網を形成**

(2) 日常生活での移動を支える交通サービスの検討

- 日常の買物や通院、公民館への移動など身近な移動を担う、交通サービスの導入についての検討。
- タクシーの相乗りサービス制度の導入、タクシーを利用しやすい運賃施策、コミュニティ交通の導入、シェアリング（三輪車やシニアカー）、グリーンスローモビリティの導入など、地域の特性に応じたサービス提供を検討。
- 地域内の歩行空間について、安全性を高めていくことも合わせて検討。

(3) 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進

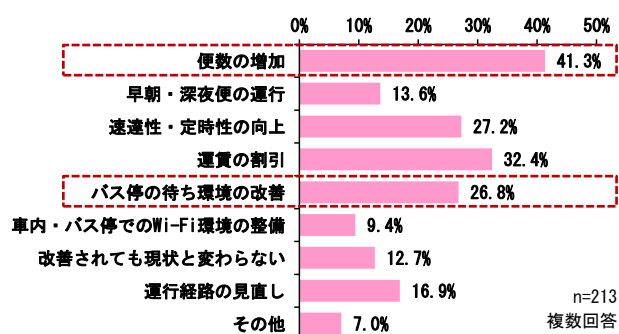
- 高校周辺の交通渋滞を緩和するため、高校生の送迎通学からの交通手段の転換促進。
- 環境問題や社会問題と絡めた徒歩や自転車での通学の喚起、路線バスの維持活性化と連携した路線バスの利用促進。
- 歩道や自転車通行空間などの安全性・安心感の向上。

(4) 公共交通の利用環境の改善

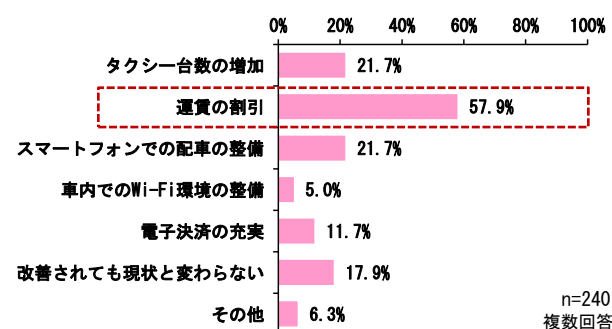
- 路線バスの運行情報の提供の周知、バス停での日差し除けやベンチ等の設置など、利用しやすい環境整備。
- 公共施設等におけるタクシー乗り場の整備など、交通事業者にとっても効率性が向上する整備の推進。
- スマートフォンでの経路検索やタクシー配車アプリの使い方などについて、高齢者向けの教室の開催などの取組実施
- MaaSアプリの普及、利用しやすい運賃施策の展開など、複数の交通モードを組み合わせ利用できる環境の整備

公共交通を利用しやすい環境の整備

路線バスをもっと利用するためのサービス改善



タクシーをもっと利用するためのサービス改善



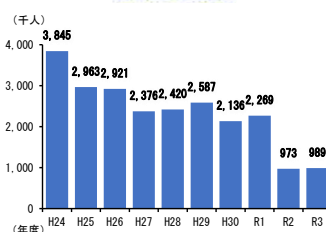
（５）琉球大学医学部及び大学病院移設後の西普天間住宅地区周辺の円滑な交通の確保

- 琉球大学医学部及び大学病院移設後の交通需要に対して、円滑な交通を確保するべく、琉球大学や沖縄県と連携した対応策の検討及び実施に向けた調整。
- 交通事業者と連携した公共交通を活用した移動ニーズへの対応検討。
- 西普天間住宅地区の開発や宜野湾ヒルズ通り沿道のまちづくりなどと連携しつつ、交通需要マネジメントや、多様な交通手段を利用して暮らせる交通環境の整備の取組実施。

（６）車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善

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

宜野湾西海岸地域の入域者数が減少傾向 周遊する際の移動手段が乏しい



資料：宜野湾市観光スポーツ課

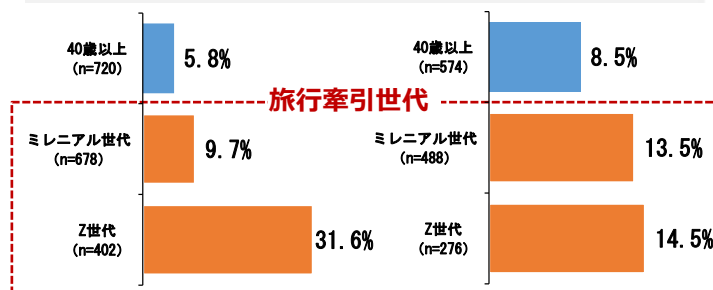
・タクシーが手配できない。
・長期滞在者には公共交通が必要。
・西海岸エリアから普天間方面への移動手段がない。
・空港からのアクセスはあるが、空港からの移動手段がない
・西海岸エリアから路線バスを利用するには不便

資料：観光施設セリング

若い世代の車離れ / 交通の不便さが沖縄旅行意向を低下

運転免許を持っておらず、レンタカーを利用することはない

沖縄旅行をしていない理由：沖縄県内の交通が不便



資料：沖縄振興開発金融公庫「ポストコロナ時代における沖縄観光のあり方」に関する調査～これからの“旅行牽引世代”の意向を踏まえた観光（観光地）とは～

宜野湾の観光産業の活性化を支えていくためには、車を利用しない若い世代でも沖縄を旅行しやすくする必要があります。

（７）周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

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

第 4 章

宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

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

第4章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

1. 将来都市像及びまちづくりの方針

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

■ 第4次宜野湾市総合計画（H29年度～R6年度）

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

■ 宜野湾市都市計画マスタープラン（R3～R23）

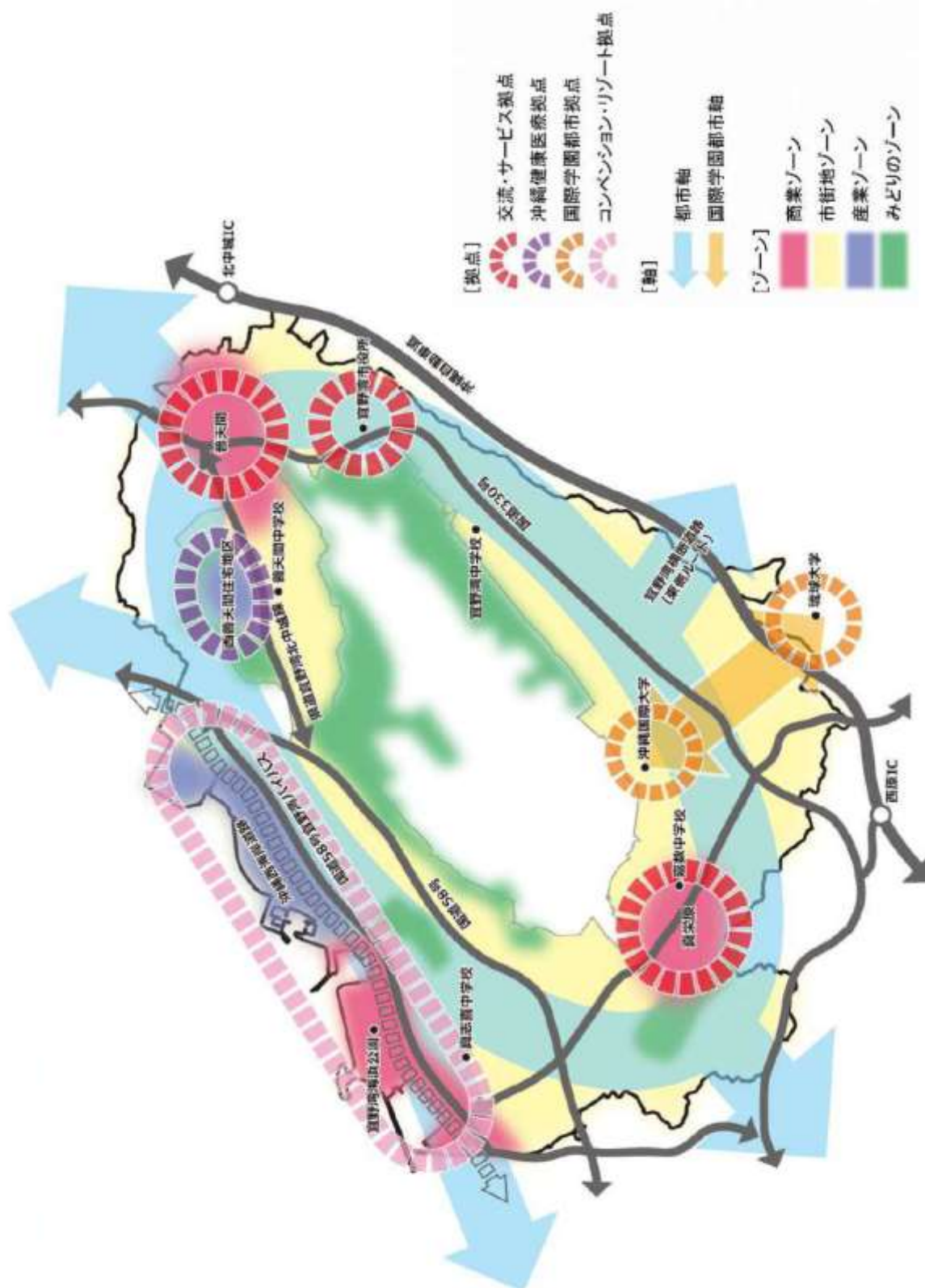
将来都市像	未来を育む ねたてのまち 宜野湾 ～魅力ある暮らしとにぎわいあふれる 交流共生都市～
都市づくりの テーマ	交通環境が整った都市づくり 誰もが多様な手段で安全・快適に都市内や都市間を移動することができる自動車に頼りすぎない歩いて暮らせる都市を目指す
将来都市構造 (短期・中期)	拠点機能の維持・充実と拠点連携・循環型都市構造の強化
交通体系の 基本方針	(2) 持続可能で利便性の高い公共交通網の充実

■ 宜野湾市都市交通マスタープラン（H24～R12）

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

■ 将来都市構造（短期・中期目標）

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



資料：宜野湾市都市計画マスタープラン

2. 基本理念

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

【基本理念】

ねたてのまちを支えるシームレス交通体系

～モビリティの選択肢がある便利なまち～

※シームレスとは・・・

「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。

3. 基本方針

基本理念を踏まえ、以下、基本方針を定めます。

方針 1

生活を支える公共交通の実現

多様化かつ流動的な移動ニーズに対して、共創とデジタル技術をもって対応し、日常生活を支える安全で快適な移動環境の構築を目指します。

方針 2

都市の成長を高める公共交通の実現

駐留軍用地跡地の新たなまちづくりや既存市街地の機能更新等で生じる交通需要や、周辺市町村との広域移動に対応した交通ネットワークの構築を目指します。

方針 3

環境に配慮した公共交通の実現

交通分野におけるGX※や環境に配慮した交通行動への啓発などに取組み、環境負荷の少ない持続可能な公共交通の実現を目指します。

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

4. 地域公共交通の将来像

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

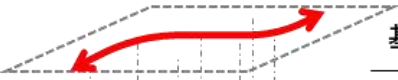
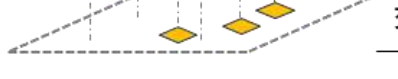
■交通機関の役割

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

♦は、今後導入が検討される交通手段

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

交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造

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

交通結節点の役割

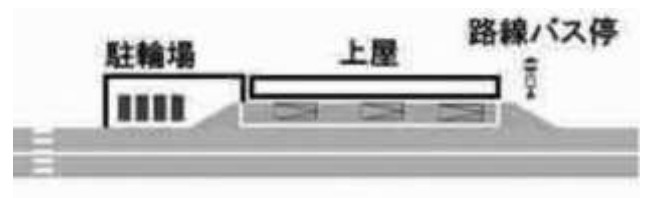
【地域拠点型】

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】

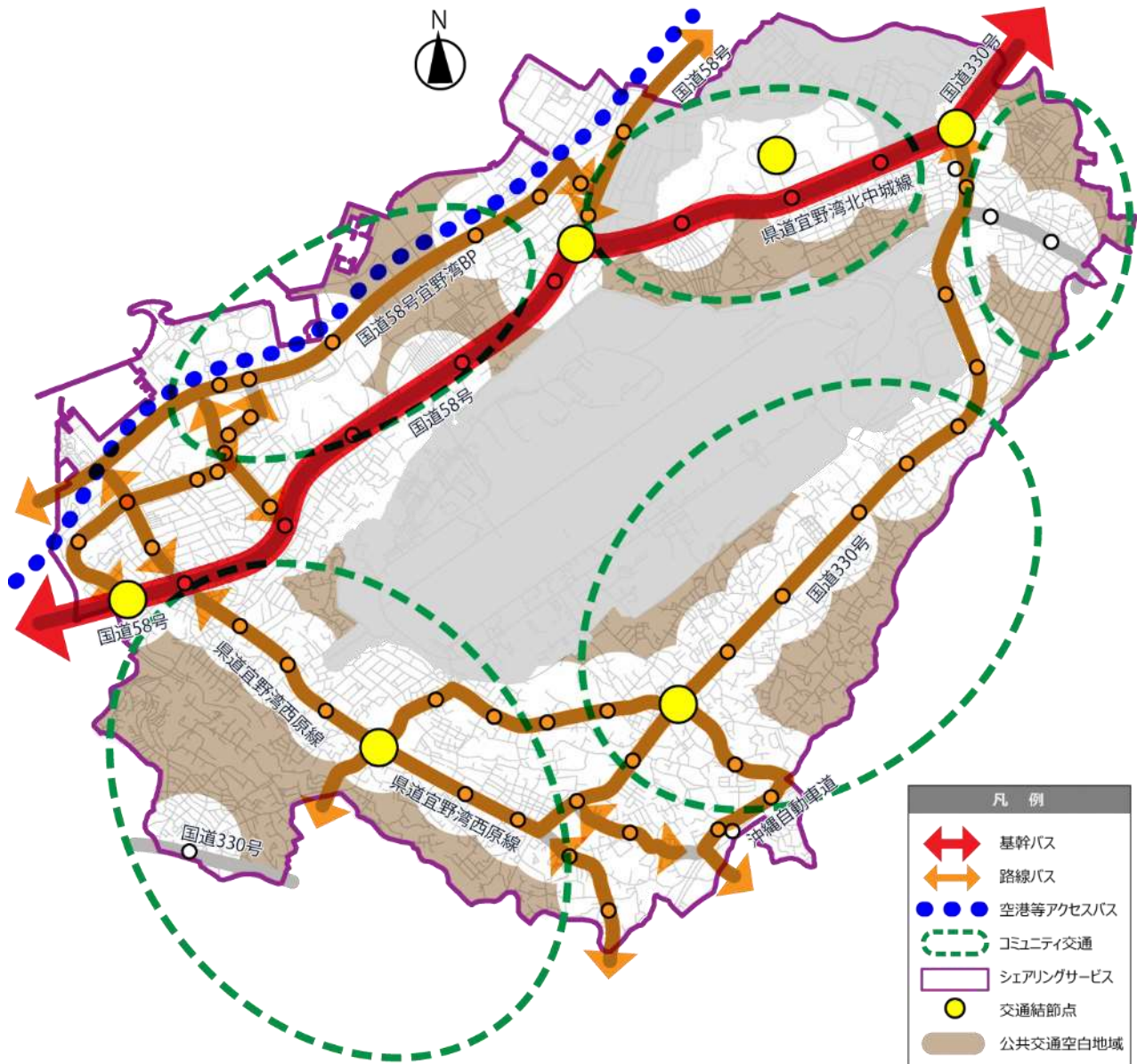
端末交通と路線バスを接続する小規模な交通拠点



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）

■将来ネットワークイメージ

本計画における将来ネットワークイメージは下記に示すとおりであり、将来ネットワークイメージは、計画期間5年後以降も見据えて中長期的な視点で作成しています。



第 5 章

計画の目標

第5章 計画の目標

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

【宜野湾市の地域公共交通の課題】

- 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築
- 地域内の移動を支える交通サービスの検討
- 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進
- 公共交通の利用環境の改善
- 琉球大学医学部及び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
- 指標 2 : コミュニティ交通年間利用者数
- 指標 3 : サイクルステーションの設置箇所数

目標 2

公共交通で移動できる環境を整える

- 指標 4 : 交通結節点の整備箇所数

目標 3

公共交通の利用を促進する

- 指標 5 : 高校通学時の公共交通利用率
- 指標 6 : モビリティ・マネジメント※の実施学校数

目標 4

人と地球にやさしい交通体系を構築する

- 指標 7 : 日常生活における歩行等の運動者の割合

※モビリティ・マネジメント： 多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

■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 万人/年 (R3 年)	12.0 万人/年	コロナ禍前の水準を目標に設定
	【指標 2】 コミュニティ交通年間利用者数	0 人	増加	導入を目指す
	【指標 3】 サイクルステーションの設置箇所数	18 箇所 (R5 年)	25 か所	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 か所	1 か所	交通結節点のモデルを整備
目標 3 公共交通の利用を促進する	【指標 5】 高校通学時の公共交通利用率	32.5%	40.0%	公共交通利用率を送迎の利用率まで引き上げ。 P31 参照
	【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	健康ぎのわん 21 に準拠

■指標に関する参考データ

指標	H30	R 1	R 2	R3	R4	出典等
指標 1： 路線バス年間利用者数	12.6 万人/年	12.6 万人/年	7.9 万人/年	8.2 万人/年	公表前	沖縄総合事務局の運輸要覧。 市内を通行する路線が対象

指標	宜野湾	中部商業	普天間	沖縄カトリック	平均	出典等
指標 5： 高校通学時の公共交通利用率	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%	健康ぎのわん 21 に準拠 対象は 40～74 歳。日常生活において歩行又は同等の身体活動を 1 日 1 時間以上実施している者の割合。

第 6 章

目標達成に向けた施策・事業

1. 施策メニュー
2. 施策の概要
3. 個別施策の概要

第6章 目標達成に向けた施策・事業

1. 施策メニュー

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

【宜野湾市の地域公共交通の課題】

- 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築
- 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

計画の目標	指標	施策体系
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	指標 1： 路線バス年間利用者数 指標 2： コミュニティ交通年間利用者数 指標 3： サイクルステーションの設置箇所数	施策 1： 路線バスサービスの充実 1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討 1-2 東西方向路線の利便増進検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討 施策 2： コミュニティ交通等の導入 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： ビッグデータ活用による交通マネジメント 3-1 ビッグデータ活用に向けた各種データの整理 施策 4： 多様な交通サービス等との連携 4-1 周辺市町村との交通サービス等の連携検討 4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり
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 5-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化 施策 6： 安心・安全な利用環境の整備 6-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討 6-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携） 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 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
目標③： 公共交通の利用を促進する	指標 5： 高校通学時の公共交通利用率 指標 6： モビリティ・マネジメントの実施学校数	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 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 西普天間住宅地区及び周辺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
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 11-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進 11-2 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲） 施策 12： 歩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）

上記 12 施策のうち、以下の施策については、優先的に取組を推進します。

施策 1：路線バスサービスの充実

路線バスは、本市の基幹的な公共交通サービスであり、市民の利用を促すには、一定のサービス水準を確保する必要があります。土地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ます。このため、西普天間住宅地区へのアクセス向上策や、路線バスネットワーク充実にに向けた取組を推進します。

- 西普天間住宅地区路線バス新設検討、■ 東西方向路線の利便増進検討、
- 基幹バスシステム構築の推進検討

施策 2：コミュニティ交通等の導入

国道 58 号、国道 330 号沿線などバス路線が充実しているエリアがある一方で、市内には嘉数地区や、長田地区など公共交通空白地域も点在しています。

本市は傾斜地が多いこともあり、特に障がい者や高齢者は、公共交通空白地域から最寄りバス停までの移動が大きな負担になっており、社会福祉の観点からも、バス停等への新たな移動手段の確保を図ります。

- 新たな移動サービスの導入検討、■ タクシーの利活用施策の検討、
- 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す。乗り継ぎの利便性を高め、公共交通の利用促進を図るため、交通結節点の整備を推進し、コミュニティ交通や、自転車等で気軽に公共交通にアクセスできる環境づくりをすすめます。

- 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化

施策 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ます。また、今後、市民の公共交通利用を促していくには、子どもの時から公共交通を利用する習慣を身につけてもらうことが重要であり、現在の渋滞問題の解消、将来の公共交通利用促進を見据え、高校生の送迎交通対策を継続的に推進します。

- 学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進

施策 10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策

琉球大学医学部及び大学病院の移設に伴い、県道 81 号線をはじめとする幹線道路においては、さらなる渋滞が発生することが想定され、また、周辺市街地の生活道路においても通過車両の増加等による生活環境への影響などが懸念されます。現在、対策を検討しているところですが、引き続き、今後も沖縄県、琉球大学と連携しながら渋滞対策に取り組んでいきます。

- 市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. 施策の概要

目標達成に向けた施策の概要を示します。

目標①：公共交通サービスの充実を図る				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策1：路線バスサービスの充実				
西普天間住宅地区で新たに発生する交通需要や、ニーズの高い市内東西間の移動需要に対して、路線の新設や改良を検討する。				
	1-1.西普天間住宅地区路線バス新設検討	琉球大学、沖縄県、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実証運行
	1-2.東西方向路線の利便増進検討	宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施
	1-3.基幹バスシステム構築の推進検討	沖縄県、宜野湾市、那覇市、浦添市、北中城村、沖縄市、バス事業者	都市計画課	推進
施策2：コミュニティ交通等※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、生活安全課	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	都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課	検討

※コミュニティ交通：既存の路線バスでは対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域（地域組織）・運行事業者・市がそれぞれの役割及び責務に基づき、互いに連携、協力しながら運行する交通サービス

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、道路整備課	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、環境対策課	検討、実施
施策8：乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実				
路線の乗継や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

※シームレス：「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することをいう。

※バスロケ（バスロケーションシステム）：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

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

目標③：公共交通の利用を促進する				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策 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

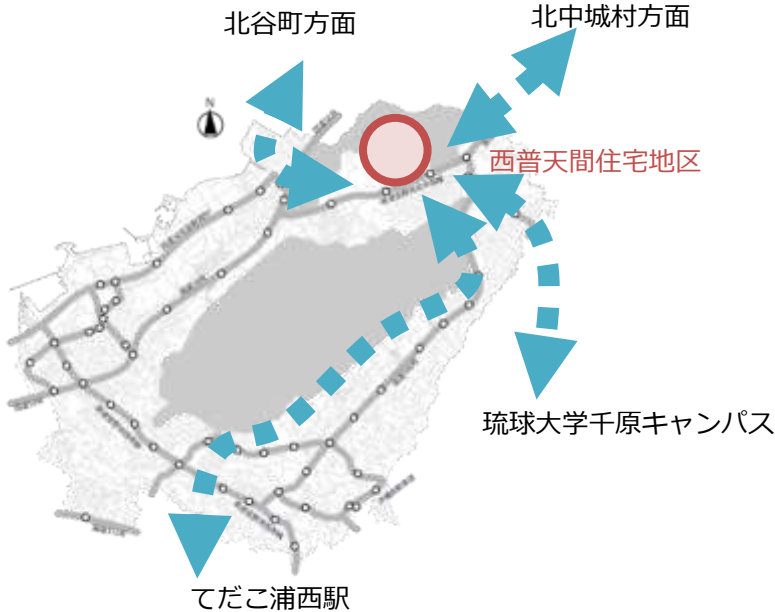
目標④：人と地球にやさしい交通体系を構築する				
施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
施策 11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進				
環境面の持続可能な公共交通体系の実現に向けて、公共交通の車両や公用車の低炭素化、市民向けのモビリティ・マネジメントを推進する				
	11-1.バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進	沖縄県、宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、推進
	11-2.市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
施策 12：歩くライフスタイルの普及拡大				
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

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

※フレイル： 加齢により心身が老い衰えた状態。健康な状態と要介護状態の中間の段階を指す。

3. 個別施策の概要

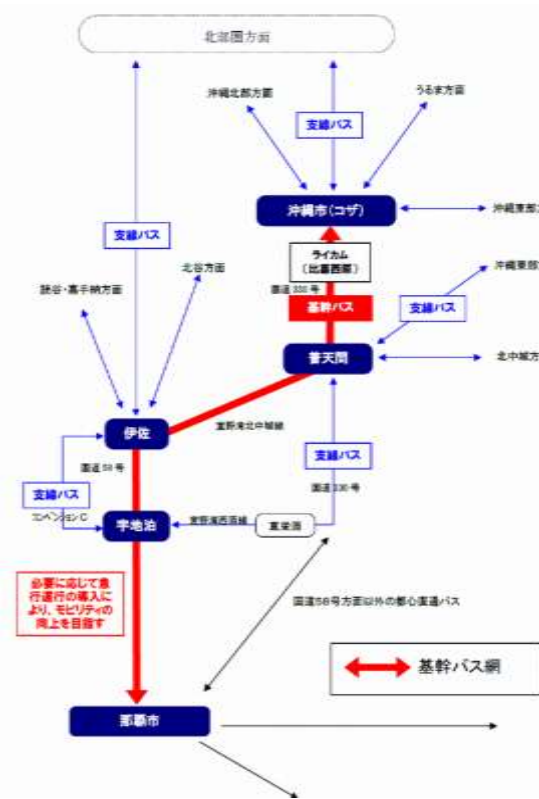
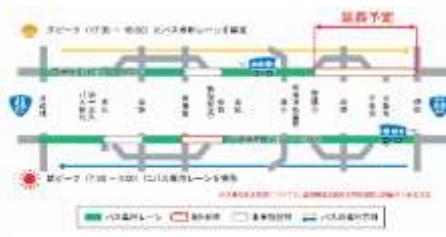
(1) 施策1：路線バスサービスの充実

施策 1-1	西普天間住宅地区路線バス新設検討
施策の概要	平成 27 年に返還された西普天間住宅地区では、土地区画整理事業が進められており、琉球大学医学部及び大学病院の移設が進められており、その開院が令和 7 年 1 月に、開学が令和 7 年 4 月に予定されています。 琉球大学医学部及び大学病院の開学・開院により、多くの交通需要が発生し、周辺の交通混雑も懸念されます。そのため、既存の路線バスの西普天間住宅地区への乗り入れや、西普天間住宅地区を発着する既存路線の再編等について、関係機関及び交通事業者と連携を図りながら検討します。さらには、既存の路線バスの活用だけでは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、延伸を検討します。 
関連指標	指標 1：路線バス年間利用者数 指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	琉球大学、沖縄県、宜野湾市（都市計画課）、バス事業者

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

施策 1-2	東西方向路線の利便増進検討
施策の概要	本市の東西間を結ぶ路線バスとして、豊見城市を起点として、那覇市を經由し、さらに真栄原地区及び普天間地区を經由して、真志喜地区で折り返す 88 番系統が運行されています。東西間を結ぶ公共交通としての役割を担う 88 番系統の周知に努めるとともに、交通事業者と連携した利便性向上策の検討を行います。 一方で、路線バスについては、2024 年 4 月の「改善基準告示」の改正（休息時間の 8 時間から 9 時間への延長）などの社会環境の変化に伴い人手不足が顕著で、現状のサービス水準を維持することが難しくなっており、段階的な減便が行われています。こうした交通事業者を取り巻く環境を踏まえつつ、市内における東西間の移動ニーズを適切に把握した上で、施策の検討・実施に向けて関係機関や交通事業者と意見交換を行うとともに、必要に応じて新たな移動手段の導入についても検討を行います。 
関連指標	指標 1：路線バス年間利用者数 指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	宜野湾市（都市計画課）、バス事業者

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

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

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

(2) 施策2：コミュニティ交通等の導入

施策2-1	新たな移動サービスの導入検討												
施策の概要	公共交通空白地域にお住まいの方や、高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、新たな移動サービスの導入を検討します。 新たな移動サービスは、交通手段の適性や導入条件を踏まえ、公共交通空白地域の実態調査や、地域との意見交換を交えながら検討を進めていきます。また、市の境界部に位置する交通空白地域については、隣接する市町村との乗り入れや共同運行等の連携も検討します。なお、下表に示す交通サービスの中には、自動運転技術を採用した実証運行が行われている例もあります。 ■新たな移動サービスの例 <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> ■グリーンスローモビリティ グリーンスローモビリティとは、時速 20km/h 未満で公道を走ることができる電動自動車を活用した小さな移動サービスです。  資料：国土交通省総合政策局	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 2-2	タクシーの利活用施策の検討
施策の概要	公共交通空白地域や空白時間帯の移動手段の確保を図るため、タクシーの利活用施策について検討します。 近年、配車アプリ等を活用して目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送する「相乗りサービス」や、サブスクリプションといった新たな制度が導入されています。こうした新たな制度の導入可能性も含め、利活用施策の検討を進めます。検討にあたっては、利用エリア、あるいは利用者を限定するなど交通事業者への影響についても配慮します。なお、タクシー事業者に対しては、沖縄県の「交通事業者運転手等確保支援事業補助金」について紹介するなど運転手確保に向けた支援もあわせて行います。 ■ 埼玉県三芳町での相乗りタクシー「くるタク」実証実験 埼玉県三芳町では、町内での買い物や通院を支援するため、アプリを活用した相乗りタクシーの実証実験を実施しています。目的地は駅、スーパー、病院等が決められており、自宅と目的地間（帰りも可）の移動のみ利用できます。運賃は距離と利用人数によって事前に決まるようになっており、利用者が多くなるほど、一人当たりの運賃は安くなります。 【運賃の目安】 1 人乗車：通常の 7 割 2 人乗車：通常の 6 割 3 人乗車：通常の 5 割 ■ 愛媛県久万高原町での交通利用券の配布 愛媛県久万高原町では、75 歳以上の高齢者、障がい者、運転免許証返納者を対象に、交通利用券を配布しています。配布は 1 か月あたり 2,000 円で、路線バス、町営バス、タクシーで利用できます。 資料：三芳町 HP
関連指標	指標 2：コミュニティ交通年間利用者数 指標 7：日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	宜野湾市（都市計画課、介護長寿課、生活安全課）、タクシー事業者

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

施策 2-3	シェアサイクル等の推進支援
施策の概要	バス停まで（から）の移動や、公共交通空白地域や空白時間帯で、路線バスを補完するため、民間事業者との連携により展開しているシェアサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、サイクルステーションの設置拡大を推進します。また、身近な移動手段の選択肢を広げるためにも、キックボード等の導入についても検討します。これらシェアリングサービスの導入にあたっては、交通安全対策も合わせて検討します。 なお、シェアサイクルの利用データについては、近隣市町村との共有化についても検討を行い、移動ニーズの把握や、公共交通サービスの見直し等に活用します。 ■宜野湾市のサイクルステーションの設置  資料：HELLO CYCLING ホームページ
関連指標	指標 3：サイクルステーションの設置箇所数
実施主体	宜野湾市（都市計画課、産業政策課）、民間事業者

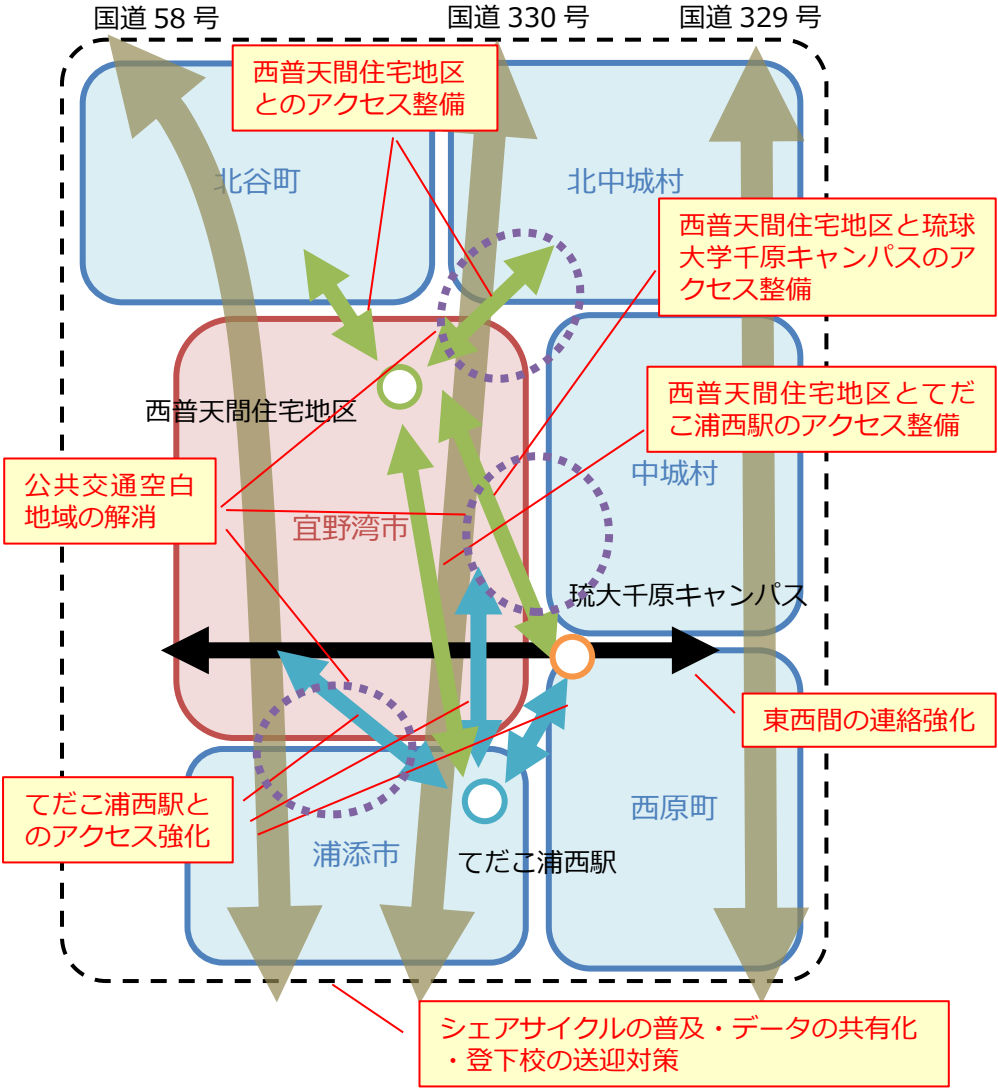
	2024 年 (R6)	2025 年 (R7)	2026 年 (R8)	2027 年 (R9)	2028 年 (R10)
民間事業者との連携によるシェアサイクルの利用促進、サイクルステーションの設置拡大					
キックボード等シェアリングサービスの導入推進					

(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
施策の概要	スマートフォン等から取得される人流データや、公共交通の運行・利用データ、道路のプロブデータ等の公共交通に関するデータの集約化を図り、交通渋滞の分析や、施策の効果のモニタリングを一元的に、継続的に行えるようにします。また、収集・分析したデータについては、モビリティ・マネジメント等の施策検討時の基礎資料として活用します。 ■ 観光客の流動データ（おきなわ観光地域カルテ）  資料：沖縄観光コンベンションビューロー
関連指標	—
実施主体	宜野湾市（都市計画課）

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

(5) 施策4：多様な交通サービス等との連携

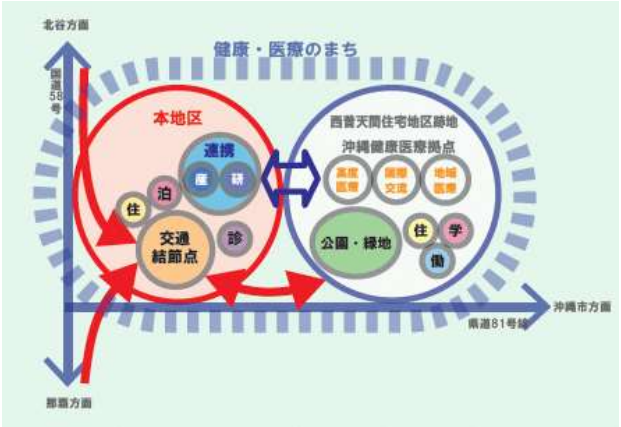
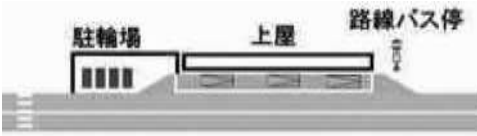
施策4-1	周辺市町村との交通サービス等の連携検討
施策の概要	市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築を図るため、周辺市町村を含めた地域の旅客運送サービスとの連携を図ります。周辺市町村と連携した施策については下図に示すような取り組みが想定されますが、これら取組の検討や実施に向け、周辺市町村と協議・連携する場の設置を検討します。 ■周辺市町村との交通サービスの連携イメージ 
関連指標	—
実施主体	沖縄県、宜野湾市（都市計画課）、浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町

	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
施策の概要	公共交通と観光等の他分野の共創により、新たな公共交通利用のきっかけや、仕組みづくりによる公共交通の利用促進を図ります。地域の観光施設、飲食店等と連携し、観光客の回遊性向上、公共交通利用促進に向けた取組を他地区の事例等を参考に、民間事業者等と連携を図りながら検討します。 ■関門海峡 グルメ・クローバーきっぷの概要 関門海峡を挟んだ北九州市、下関市で、路線バス2社、航路、トロッコ列車の乗り放題と、グルメチケット1,500円分がついたお得なデジタルチケットを販売することで、観光客による公共交通利用を促す取組が実施されています。  資料：平成筑豊鉄道 HP
関連指標	—
実施主体	宜野湾市（都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課）、交通事業者、民間事業者

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

(5) 施策5：交通結節点の整備・機能強化

施策5-1	地域拠点の整備、交通拠点の機能強化
施策の概要	持続可能でシームレスな公共交通ネットワークを構築するためにも、交通結節点の整備を推進します。短期的には、下図に示すような「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を図ります。あわせて、交通情報や周辺エリア情報を含む情報案内の充実も図ります。 ■ インダストリアル・コリドー地区での導入機能 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ます。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ます。  資料：インダストリアル・コリドー地区跡地利用基本方針 ■ 交通結節点のイメージ  ■ 兵庫県明石市でのバス情報の案内例  ■ 山口県宇部市のバス停の整備例 
関連指標	指標4：交通結節点の整備箇所数
実施主体	宜野湾市（都市計画課、基地跡地推進課、 道路整備課 ）、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者

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

(6) 施策6：安心・安全な利用環境の整備

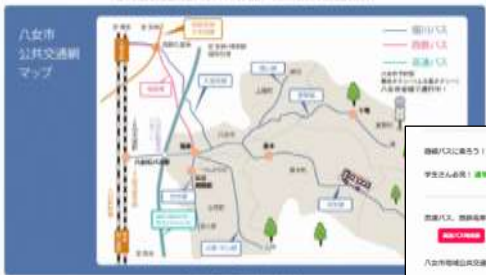
施策6-1	バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討
施策の概要	バス利用の快適性を向上するため、バス停の上屋整備やベンチの設置、情報案内板の整備などにより、高齢者や障がい者を含めたすべての方が利用しやすい環境づくりを行い、バスの利用促進を図ります。なお、基幹バスの区間については、令和2年度までに施工不可能箇所を除き、グレードアップが行われています。 ■神戸市のバス停の整備例  ■盛岡市のバス停の整備例 
関連指標	指標1：路線バス年間利用者数
実施主体	宜野湾市（都市計画課）、交通事業者、沖縄県

	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）
施策の概要	バス停までのアクセス性向上、高齢者や障がい者のバス停までの安全性向上とともに、小中学生、高校生の通学環境向上を図るため、バス停までの歩行者動線の安全対策の実施を検討します。なお、検討にあたっては、バリアフリーや、バス停までの円滑な案内・誘導といったユニバーサルデザインにも配慮します。 ■若狭地区でのゾーン30の導入例 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ます。横断歩道手前でのハンプ（路面上の凸部）や交差点のカラー舗装、狭窄部の設置等で安全性の向上が図られています。  ① ハンプ  ② 交差点カラー舗装  ③ 狭窄部  ④ 路面標示  資料：国土交通省
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）
施策の概要	公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、現在の運行サービスに関する情報発信や、バスロケ等公共交通に関する情報の周知を行います。新たな情報提供の手法として、公共交通マップの作成や、本市の公共交通専用サイト設置、ミニデ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の実施、さらには、これら手法を活用したモビリティ・マネジメントの実施を検討するなど、積極的な周知を行います。なお、周知にあたっては、本市居住の外国人やインバウンドに配慮して、多言語化への対応についても検討します。 一方、西海岸地域においては、浦添北道路の開通により交通利便性は向上しましたが、依然として慢性的な渋滞が発生しています。とりわけ、催事による交通渋滞が深刻であることから、関係機関と連携して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ます。 ■のりもの NAVI Okinawa のりもの NAVI では、沖縄本島の路線バスとモノレールを対象に、乗り換え案内や路線バスの接近案内等の情報提供が行われています。  資料：のりもの NAVI Okinawa サイト ■公共交通専用サイトの例  資料：福岡県八女市公共交通情報サイト
関連指標	指標1：路線バス年間利用者数 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、デジタル推進課、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)
情報発信内容、情報発信手法の検討					
情報発信の実施					
			準備が整ったものから、	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
施策の概要	近年、MaaSの導入等により、観光施設利用の予約や決済が一体的にできるサービスが見られるようになってきました。一方、本市の観光においては、車を利用しない観光客への対応も含め、二次交通の充実や市内における回遊性の向上などが課題としてあげられますが、これらの課題解決に向けた方策の一つとして、MaaSの普及促進を図ることが考えられます。また、路線バスを乗りなれていない市民にとっても、MaaSを活用することで、スムーズに路線バスを乗り継いで移動できるようになることも期待できます。こうしたことから、交通事業者や関係機関及び関係各課と連携を図りながら、既存のMaaSサービスの周知や、新たなサービス創出の促進等を検討します。 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」が導入されています。「OKICA」は路線バス、沖縄都市モノレールのみならず、一部のタクシーや、商業施設でも利用できるようになっています。今後とも関係機関と連携を図り「OKICA」の普及、利用促進を図ります。 ■ my route の概要  資料：my route HP
関連指標	—
実施主体	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					

(10) 施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換

施策9-1	学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進
施策の概要	高校生の登下校時の送迎に伴う学校周辺の渋滞緩和、公共交通の利用を促すため、沖縄県や学校と連携し、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きます。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します。送迎交通の抑制に向けて、市内の渋滞状況や、路線バスの遅れ、送迎時間も含めた総合的なコストなどの多面的な視点で、保護者等を対象とした送迎の影響に関する情報発信について検討します。 なお、モビリティ・マネジメントは、モデル的に特定の学校や学年を対象に実施し、効果や課題を踏まえ、改善を図りながら他の学校や学年に展開していくことを想定しています。 ■ 学校別のバス運行情報の提供例  資料：わったーバス党 高校生用バスマップ 普天間高校版 ■ 群馬県における高校生への啓発チラシの例  資料：群馬県交通政策課「エコ通学のススメ」
関連指標	指標5：高校通学時の公共交通利用率 指標6：モビリティ・マネジメントの実施学校数
実施主体	沖縄県（教育庁）、宜野湾市（教育委員会、都市計画課）、交通事業者

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

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ます。時差出勤については、西普天間住宅地区における琉球大学医学部及び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ます。
関連指標	指標 1 : 路線バス年間利用者数 指標 7 : 日常生活における歩行等の運動者の割合
実施主体	宜野湾市（都市計画課、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	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します。また、シェアサイクルやカーシェアリング等の導入を検討します。 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 81 号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ます。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ます。
関連指標	指標 2 : コミュニティ交通年間利用者数 指標 3 : サイクルステーションの設置箇所数
実施主体	琉球大学、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、各種検討を進めています。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みます。
関連指標	—
実施主体	宜野湾市（都市計画課、基地跡地推進課）、沖縄県、琉球大学

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

(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	運輸部門における地球温暖化ガス排出抑制に向け、バス事業者、タクシー事業者へのエコカー導入に関する国・県等の補助制度の紹介や、公用車におけるエコカーの導入を促進します。 ■沖縄県のEVバス購入補助事業の概要（国の補助に上乗せ） 事業概要 ・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。 R5年度実施内容 【補助対象】 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 【条件】 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 【補助率】 ○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。 【導入見込み】 ○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9台から9台と見込んでいる。 事業実施の効果 ・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範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。 イメージ図 脱炭素社会の実現 運輸部門のCO2排出量削減 クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行（GX） 実施事業 ○路線バス・観光バス等へのEVバス導入支援 ○充電設備の導入支援 EVバス 充電設備 例 大型バス （EV：46,000千円の場合） 小型バス （EV：26,500千円の場合） ※水準車両（ディーゼル車）より安価で導入も可 <table><tr><th>項目</th><th>国・県補助率</th><th>事業者負担率</th><th>水準車両（ディーゼル車）</th></tr><tr><td>大型バス（EV：46,000千円）</td><td>16.7%</td><td>83.3%</td><td>46,000千円</td></tr><tr><td>小型バス（EV：26,500千円）</td><td>16.7%</td><td>83.3%</td><td>26,500千円</td></tr></table>	項目	国・県補助率	事業者負担率	水準車両（ディーゼル車）	大型バス（EV：46,000千円）	16.7%	83.3%	46,000千円	小型バス（EV：26,500千円）	16.7%	83.3%	26,500千円
項目	国・県補助率	事業者負担率	水準車両（ディーゼル車）										
大型バス（EV：46,000千円）	16.7%	83.3%	46,000千円										
小型バス（EV：26,500千円）	16.7%	83.3%	26,500千円										
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）
施策の概要	市内の交通渋滞緩和や市民の肥満化・フレイルといった交通面・福祉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します。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おります。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します。 ■はごろもウォーク/ウォーキング Day  ■ぎのわん健康プロジェクト 西普天間住宅地では、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」を進めています。  資料：ぎのわん健康プロジェクト HP
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					

第 7 章

計画の推進・管理体制

1. 計画の推進・管理体制
2. 関係する主体と基本的な役割
3. 計画の評価方法

第7章 計画の推進・管理体制

1. 計画の推進体制

本計画は、宜野湾市地域公共交通推進協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

■ 宜野湾市地域公共交通推進協議会の構成員

構成員	関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者、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. 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」が企業や教育機関等の関係機関と連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

■ 関連する主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条 活性化再生法 第4条第4項
関係機関	企業や学校等の関係機関は、住民や交通事業者、行政等と相互に連携しながら協力するように努める。	交通政策基本法 第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	

3. 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリング（実績値の把握）を行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行い、効果の積み上げを図っていきます。

最終年度には、計画期間における施策の実施内容、検討内容についてとりまとめ、最終評価を行うとともに、次期計画策定に向けた課題整理を進めていきます。

■ 計画のPDCA



■ 目標達成状況の把握方法

目標	指標	現状値	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 万人/年 (R3 年)	12.0 万人/年	運輸要覧（沖縄 総合事務局）
	【指標 2】 コミュニティ交通年間利用者	0 人	増加	導入事業者の実 績値
	【指標 3】 サイクルステーションの設置箇 所数	18 箇所	25 箇所	導入事業者の実 績値
目標 2 公共交通で移動でき る環境を整える	【指標 4】 交通結節点の整備箇所数	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します。



出典：近畿運輸局 「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

用語集

【あ行】

●IC カード

カードに IC チップを埋め込み、データを記録したり簡単な計算などができるようにしたもの。ここでは交通系 IC カード（鉄道・バスなどの改札機、車載器などで利用可能な IC カード）を指す。

●相乗りタクシー

同じ目的地に行く人が、アプリを使って乗りあうタクシーのこと。

●SDGs（Sustainable Development Goals）

持続可能な開発目標。17 の世界的目標、169 の達成基準、232 の指標からなる持続可能な開発のための国際的な開発目標。

【か行】

●カーシェアリング

カーシェアリングとは、一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。自動車を借りるという面ではレンタカーと近い存在であるが、一般にレンタカーよりもごく短時間の利用を想定しており、利用者にとってはレンタカーよりも便利で安価になるように設定されていることが多い。

●グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

●公共交通空白地域

近くにバス停がなく、公共交通の利用が不便な地域。本計画では、徒歩圏内を考慮し、バス停から半径 300m 以上離れた地域を公共交通不便地域として設定している。

●交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

●交通弱者

自動車中心社会において、移動を制約される人。

●コミュニティ

一般的には、「地域社会」や「近隣社会」、「地域共同体」などのこと。日常的に広く使われているため、その概念は多義にわたっている。

●コミュニティ交通

既存の路線バスでは対応できない、きめ細やかなニーズに対応し、地域（地域組織）・運行事業者・市がそれぞれの役割及び責務に基づき、互いに連携、協力しながら運行する交通サービス。

●コミュニティバス

地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

【さ行】

●シームレス

「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することをいう。

●GX

グリーントランスフォーメーションの略。温室効果ガスを削減することで、地球温暖化をはじめとした環境破壊や気候変動の課題に取り組むことを目的とした活動のこと。

●シェアサイクル

他の人と自転車をシェア(共有)し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法のこと。

●シェアリング

さまざまなサービスを個人間で共有すること。

●自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。白ナンバーでの運行になる。

●実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

【た行】

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律。

●デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。（例）オンデマンドバス、デマンドタクシーなど

●ドア to ドア

「戸口」から「戸口」への一貫した交通のこと。

【な行】

●西普天間交通対策ワーキングチーム

琉球大学医学部及び大学病院等の移設による影響や関連事業等も踏まえながら、地域のために必要な交通対策について調整し、その進捗確認等を行うことを目的として設置したワーキングチーム。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。

●二次交通

複数の交通機関を利用する場合の、2 つ目に利用する交通機関のこと。拠点となる空港や鉄道の駅等から、観光地や学校までの交通をいうことが多い。

●ノンステップバス

車両に段差無く乗り降りでき、車内でも段差無く料金収受や、座席等が利用できる車両のこと。

【は行】

●パークアンドライド

自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法のこと。

自動車を使う時間が減るため、環境にやさしく、渋滞も少なくなり、時間どおりに目的地まで行くことができる。

●バスロケ（バスロケーションシステム）

GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

●バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

●PDCA

業務プロセスの管理手法の一つで、計画 (plan) → 実行 (do) → 評価 (check) → 改善 (action) という 4 段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

●フレイル

加齢により心身が負い衰えた状態。健康な状態と要介護状態の中間の段階を指す。

【ま行】

●Maas（マース：Mobility as a Service）

IT を用いてあらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

●マスタープラン

基本計画のこと。

●マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

- モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

- モビリティ・マネジメント

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組。

【や行】

- ユニバーサルデザイン

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

【ら行】

- ライドシェア

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

- ラストワンマイル

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

2024 年 3 月

発行 宜野湾市建設部都市計画課

〒901-2710 宜野湾市野嵩 1-1-1

TEL : 098-893-4111 (代表)